

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

“FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA”

CARRERA ARQUITECTURA

INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN

PREVIO ALA OBTENCION DEL TITULO DE ARQUITECTO

TEMA:

DISEÑO DE UN CENTRO DE ABASTOS CON ENFOQUE BIOCLIMÁTICO PARA EL SECTOR
ELOY ALFARO DE LA CIUDAD DE MANTA.

AUTOR:

ERICK DAMIAN GARCIA CHONILLO

TUTOR:

ARQ. MG. RICARDO AVILA AVILA

Manta – Ecuador

2026

TITULO:

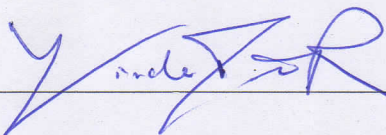
DISEÑO DE UN CORREDOR COMERCIAL URBANO CON ENFOQUE BIOCLIMÁTICO PARA
EL SECTOR ELOY ALFARO DE LA CIUDAD DE MANTA.

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Integrador, cuyo tema es **"DISEÑO DE UN CENTRO DE ABASTOS CON ENFOQUE BIOCLIMÁTICO PARA EL SECTOR ELOY ALFARO DE LA CIUDAD DE MANTA."**, internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Certifico lo anterior para los fines pertinentes, a salva disposición de Ley en contrario.
En la ciudad de Manta, a los 14 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.



Arq. Winderson Muentes Rivera, Mg.

C.C. 131374496-1

Tribunal 1



Arq. Pablo García Delgado Mg.

C.C. 130914547-0

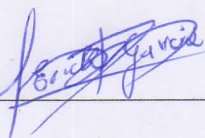
Tribunal 2

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Erick Damian Garcia Chonillo con CC: 131628618-4, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema "DISEÑO DE UN CENTRO DE ABASTOS CON ENFOQUE CLIMÁTICO PARA EL SECTOR ELOY ALFARO DE LA CIUDAD DE MANTA.", el cual fue dirigido por el tutor, Arq. Mg. Ricardo Avila Avila.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

Manta, 22 de julio de 2026.



Erick Damian Garcia Chonillo

C.C. 131628618-4

Autor(a)

DEDICATORIA

A mi familia, por ser mi refugio constante, mi pilar fundamental y por haberme brindado el apoyo incondicional que necesité para llegar hasta aquí. Cada pequeño paso de este logro es también suyo.

A mis amigos y compañeros de ruta, por las madrugadas en vela, los ánimos en los momentos de estrés y por hacer que este largo camino universitario fuera una experiencia inolvidable.

Y, de manera muy especial, me dedico esta tesis a mí mismo. A ese Erick que en muchas ocasiones dudó de sus propias capacidades, que sintió que el peso del proyecto lo superaba y que, en más de una noche, no se veía terminando este trabajo. Me la dedico por no haberme rendido, por haber confiado en el proceso y por demostrarme que la perseverancia siempre rinde frutos.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero expresar mi más profunda gratitud a mi familia, quienes con su esfuerzo, paciencia y amor me dieron las herramientas y la motivación necesarias para culminar mi carrera universitaria. Gracias por creer en mí incluso cuando yo mismo no lo hacía.

A mi tutor, el Arq. Mg. Ricardo Avila Avila, por su invaluable guía, su paciencia y por compartir sus conocimientos metodológicos y profesionales, los cuales fueron fundamentales para darle forma y dirección a este proyecto de ordenamiento urbano.

A mis amigos, por ser el soporte emocional indispensable durante los momentos de mayor frustración y por celebrar conmigo cada pequeño avance.

Finalmente, quiero agradecerme a mí mismo. Por la resiliencia, por las horas de sacrificio frente al ordenador desarrollando cada plano y escribiendo cada capítulo. Gracias a mi propio esfuerzo por haberme empujado más allá de mis límites y haberme permitido cerrar esta gran etapa de mi vida.

Resumen.

La presente investigación aborda la problemática de la ocupación desordenada del espacio público ocasionada por el comercio informal en la Avenida 215, ubicada entre las calles 319 y 322 del barrio Cuba, parroquia Eloy Alfaro, en la ciudad de Manta. Esta situación ha generado conflictos relacionados con la movilidad peatonal y vehicular, la accesibilidad universal, la seguridad, el deterioro de la imagen urbana y la funcionalidad del espacio público. El objetivo general consiste en analizar la incidencia del comercio informal en la configuración del espacio público para formular estrategias de ordenamiento urbano que permitan consolidar un corredor comercial funcional, seguro y sostenible. La investigación se desarrolla bajo un enfoque mixto, de tipo aplicada y alcance descriptivo-propositivo, utilizando revisión documental, observación directa, levantamiento físico-espacial, encuestas y análisis urbano como técnicas de recolección de información.

El proyecto se concibió inicialmente bajo el tema de diseño de un centro de abastos con enfoque bioclimático. Sin embargo, al analizar la consolidación urbana del sector, se determinó la inexistencia de un lote con la magnitud espacial necesaria para albergar un elemento arquitectónico de esa escala sin alterar la dinámica barrial. En consecuencia, para que el diseño guarde relación directa con las actividades preexistentes, el proyecto evolucionó hacia la consolidación de un corredor comercial lineal sobre la Avenida 215, adaptando el programa arquitectónico y los criterios bioclimáticos al espacio público.”

A partir del diagnóstico realizado, se plantea una propuesta de ordenamiento urbano basada en la reorganización del comercio, la jerarquización de la movilidad, la incorporación de mobiliario urbano, módulos comerciales, espacios de permanencia y criterios de accesibilidad universal y sostenibilidad. La propuesta busca integrar las actividades comerciales formales e informales dentro de un espacio público organizado, fortaleciendo la

economía local, mejorando la calidad urbana y promoviendo un entorno inclusivo, seguro y eficiente para comerciantes, residentes y visitantes.

Palabras clave: ordenamiento urbano, corredor comercial, espacio público, comercio informal, movilidad urbana, accesibilidad, sostenibilidad.

Abstract

This research addresses the problem of the disorganized occupation of public space caused by informal commerce along Avenida 215, between streets 319 and 322 in Barrio Cuba, Eloy Alfaro Parish, Manta, Ecuador. This situation has generated conflicts related to pedestrian and vehicular mobility, universal accessibility, safety, urban image deterioration, and the functionality of public space. The main objective is to analyze the impact of informal commerce on the configuration of public space in order to develop urban planning strategies that consolidate a functional, safe, and sustainable commercial corridor.

The project was initially conceived as the design of a bioclimatic market center. However, after analyzing the urban consolidation of the area, it was determined that there was no site of sufficient size to accommodate an architectural element of that scale without disrupting the neighborhood's existing dynamics. Consequently, to ensure that the design remained directly connected to the pre-existing commercial activities, the project evolved into the consolidation of a linear commercial corridor along Avenue 215, adapting both the architectural program and the bioclimatic design criteria to the existing public space.

The study follows an applied research approach with a mixed methodology and a descriptive-propositional scope, using documentary review, field observation, physical-spatial surveys, questionnaires, and urban analysis as data collection techniques. Based on the diagnosis, an urban planning proposal is developed that includes the reorganization of commercial activities, hierarchy of mobility, incorporation of urban furniture, commercial modules, public gathering areas, and universal accessibility and sustainability criteria. The proposal aims to integrate formal and informal commercial activities into an organized public space, strengthening the local economy while improving urban quality, accessibility, safety, and the overall quality of life for residents, merchants, and visitors.

Keywords: urban planning, commercial corridor, public space, informal commerce, urban mobility, accessibility, sustainability.

INDICE.

INDICE.....	VIII
TABLA DE FIGURAS.....	I
1. INTRODUCCION.....	1
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
2.1. MARCO CONTEXTUAL.....	3
2.2. FORMULACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.....	4
2.2.1. PROBLEMA CENTRAL.....	5
2.2.2. SUBPROBLEMAS.....	5
2.2.3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	7
2.3. DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	7
2.3.1. Objeto de estudio:.....	7
2.3.2. Delimitación espacial:.....	7
2.3.3. Delimitación Temporal:.....	9
2.4. CAMPO DE ACCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	9
2.4.1. Objetivo general.....	10
2.4.2. Objetivos específicos.....	10
2.5. JUSTIFICACIÓN.....	11
2.5.1. Social.....	12
2.5.2. Urbana / Arquitectónica/.....	12
2.5.3. Académica.....	12
2.5.4. Institucional.....	13
2.6. IDENTIFICACIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	14
2.6.1 Variable dependiente.....	14
2.6.2 Variable Independiente.....	16
2.7. DISEÑO DE LA METODOLOGÍA.....	17
2.7.1. Fase 1: Revisión teórica y documental.....	17
2.7.2. Fase 2: Diagnóstico del contexto urbano.....	18
2.7.3. Fase 3: Análisis e interpretación de la información.....	19
2.7.4. Fase 4: Formulación de la propuesta urbana.....	20
2.7.5. Fase 5: Evaluación y validación de la propuesta.....	20
3. CAPITULO I. MARCO REFERENCIAL Y LEGAL.....	20
3.1. Marco Antropológico.....	20
3.2. MARCO TEÓRICO.....	22
3.2.1. Urbanismo y Ordenamiento Territorial.....	22
3.2.2. Diseño Urbano y Arquitectura Bioclimática en el Espacio Público.....	23
3.2.3. Corredores Comerciales y Centralidades Urbanas.....	25
3.2.4. Movilidad, Accesibilidad y Espacio Público.....	26
3.3. MARCO CONCEPTUAL.....	27
3.4. MARCO JURÍDICO.....	28
3.5. MODELO DE REPERTORIO.....	31
4. CAPITULO II. DIAGNOSTICO DEL PROYECTO.....	36
4.1. INFORMACIÓN BÁSICA.....	36
4.1.1. Análisis de sitio.....	37
4.1.2. Ubicación y Contexto.....	37
4.1.3. Demografía y Cultura.....	38
4.1.4. Infraestructura y Servicios.....	39
4.2. ANÁLISIS DEL USUARIO.....	39
4.2.1. Perfil Demográfico.....	39
4.2.2. Comportamiento y Necesidades.....	40
4.2.3. Movilidad y Transporte:.....	40
4.2.4. Vivienda y Espacio Público.....	41
4.2.5. Seguridad y Salud:.....	41

4.3. DESCRIPCIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA.....	41
4.3.1. IMAGEN CONCEPTUAL.....	43
4.3.2. Objetivo de la propuesta.....	44
4.3.3. Capacidad de la propuesta.....	45
4.4. PROGRAMA ARQUITECTONICO.....	45
5. CAPITULO III. PROPUESTA DEL PROYECTO.....	49
5.1. PROPUESTA.....	49
5.2. CUADROS AXIOMATICOS DE DIAGRAMACION Y PROGRAMACION.....	49
Diagrama general.....	49
Diagrama por espacios.....	50
Movilidad.....	50
Comercial.....	51
Ambiental.....	51
Equipamiento.....	52
5.3. CRITERIOS Y CONSIDERACIONES DE LA PROPUESTA.....	52
5.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, NORMATIVAS, TECNOLÓGICAS Y DE EQUIPAMIENTO.....	53
Especificaciones Técnicas.....	53
Movilidad peatonal.....	54
Movilidad vehicular.....	54
Espacios comerciales.....	54
Áreas de permanencia.....	54
Especificaciones Tecnológicas.....	54
Equipamiento Urbano.....	55
5.5. CRITERIOS DE PREFECTIBILIDAD.....	56
Criterio Técnico.....	56
Criterio Normativo.....	57
Criterio Económico.....	57
Criterio Social.....	57
Criterio Ambiental y bioclimático.....	57
Criterio Funcional.....	58
Criterio Urbano.....	58
5.6. PRESUPUESTO REFERENCIAL.....	59
5.7. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	64
6. CONCLUSIONES.....	66
7. RECOMENDACIONES.....	67
8. REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.....	69
9. ANEXOS.....	71

TABLA DE FIGURAS.

Figura 1	Rango de influencia comercial de la avenida 215.....	8
Figura 2	Dimensiones que intervienen en los corredores comerciales.....	26
Figura 3	Vista area de la avenida Rodolfo Baquerizo Nazur.	32
Figura 4	Tramo de la avenida como eje de la malla urbana de la zona.	32
Figura 5	Imagen urbana del corredor comercial.....	35
Figura 6	Ubicación de los modos de influencia del proyecto.....	38
Figura 7	Flujo de movilidad en la avenida 215 NOTA: La linea verde representa un flujo alto y la linea amarilla representa un flujo medio.	40
Figura 8	Imagen conceptual y concepto del proyecto.	44
Figura 9	extrapolacion del concepto.....	44
Figura 10	Zonificacion contextual de la propuesta	49
Figura 11	Diagrama general del proyecto.	50
Figura 12	Diagrama del componente movilidad.	50
Figura 13	Diagrama del componente comercial.....	51
Figura 14	Diagrama del componente ambiental.....	51
Figura 15	Diagrama del componente equipamiento.....	52
Figura 16	Ubicación, toma aérea de la avenida 215.....	71
Figura 17	Imagen urbana de la avenida 215 hacia la calle 322.....	71
Figura 18	Imagen urbana de la avenida 215 hacia la calle 319.....	72
Figura 19	Ideas preliminares del proyecto.	72
Figura 20	Aglomeración en los puestos comerciales.	73
Figura 21	Entrada a la feria de cuba.	73
Figura 22	Puestos comerciales informales en la avenida 215.	74
Figura 23	render del proyecto.....	74
Figura 24	Render del proyecto en la zona.	74

1. INTRODUCCION

La ciudad contemporánea enfrenta múltiples desafíos relacionados con el crecimiento urbano acelerado, la ocupación desordenada del espacio público y la coexistencia entre actividades formales e informales dentro de la estructura urbana. En este contexto, los corredores comerciales constituyen espacios de alta interacción económica y social que, cuando carecen de planificación y ordenamiento adecuado, generan problemáticas vinculadas con la movilidad, la accesibilidad, la seguridad y la calidad del entorno urbano. Estas condiciones repercuten directamente en la funcionalidad de la ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes, especialmente en sectores urbanos con alta concentración de actividad comercial informal.

En la ciudad de Manta, la Avenida 215, de la calle 319 a la calle 322, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, representa uno de los principales ejes de actividad comercial y social del sector. La dinámica urbana existente evidencia una fuerte presencia de comercio informal y una intensa ocupación del espacio público, particularmente durante los fines de semana, cuando se incrementa significativamente el flujo peatonal y vehicular. Sin embargo, la ausencia de criterios de organización y planificación urbana ha provocado problemas de congestión, conflictos de movilidad, deterioro del espacio público y limitaciones en la accesibilidad universal, afectando el desplazamiento seguro y eficiente de los usuarios.

Esta situación pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias de ordenamiento urbano que permitan reorganizar las actividades comerciales y optimizar el uso del espacio público, promoviendo condiciones más seguras, accesibles y funcionales para la población. En este sentido, la presente investigación adopta un enfoque descriptivo y de campo, orientado al análisis de las dinámicas urbanas, comerciales y sociales que configuran

la Avenida 215, considerando principios de diseño urbano sostenible, accesibilidad y gestión del espacio público.

A partir de este análisis, se busca formular una propuesta de ordenamiento urbano enfocada en la consolidación de un corredor comercial organizado y sostenible, capaz de integrar adecuadamente las actividades comerciales formales e informales, mejorar las condiciones de movilidad y fortalecer la calidad urbana del sector. Asimismo, la investigación pretende contribuir al desarrollo de estrategias urbanas que favorezcan la cohesión social, la dinamización económica y el aprovechamiento eficiente del espacio público dentro del barrio Cuba.

Cabe destacar que la génesis de esta investigación planteó el 'Diseño de un Centro de Abastos con enfoque bioclimático para el sector Eloy Alfaro'. No obstante, el diagnóstico territorial reveló una limitante espacial determinante: la inexistencia de suelo vacante o un predio con las dimensiones requeridas para emplazar una infraestructura arquitectónica de tal magnitud en la zona de mayor demanda. Para evitar el desplazamiento de los comerciantes y asegurar que el equipamiento guarde estrecha relación con las dinámicas económicas ya consolidadas, el proyecto evolucionó de un modelo centralizado (edificio cerrado) a un modelo lineal. De esta manera, el concepto de centro de abastos se deconstruye y se adapta morfológicamente sobre la Avenida 215, transformándose en un corredor comercial urbano a cielo abierto que integra estrategias de ordenamiento, módulos organizados y confort bioclimático directamente en el espacio público.

Bajo esta perspectiva, surge la siguiente interrogante de investigación: ¿de qué manera incide el comercio informal en la configuración del espacio público de la Avenida 215 y qué estrategias de ordenamiento urbano pueden implementarse para consolidar un corredor comercial funcional, seguro y sostenible en el sector.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

2.1. MARCO CONTEXTUAL.

La ciudad de Manta se caracteriza por presentar una dinámica urbana y comercial en constante crecimiento, impulsada principalmente por actividades económicas vinculadas al comercio formal e informal. Dentro de este contexto, la parroquia Eloy Alfaro constituye uno de los sectores con mayor actividad comercial popular de la ciudad, concentrando una importante cantidad de intercambios económicos y sociales que influyen directamente en la configuración del espacio urbano.

En esta parroquia se localiza el barrio Cuba, específicamente la Avenida 215, eje urbano que se ha consolidado como un importante corredor de actividad comercial y encuentro ciudadano. La avenida se caracteriza por tener un alto movimiento de personas, particularmente durante los fines de semana, cuando el comercio informal ocupa gran parte del espacio público mediante la instalación temporal de puestos de venta, carpas y estructuras improvisadas destinadas a la comercialización de diversos productos. Esta situación transforma temporalmente la función original de la vía, a una pequeño centro de comercio de víveres, alimentos y otros diversos productos.

El sector evidencia una ocupación desorganizada del espacio público, donde las actividades comerciales se desarrollan directamente sobre la calzada y las aceras, generando conflictos de movilidad, accesibilidad y seguridad urbana. La coexistencia entre peatones, comerciantes y vehículos produce congestión y dificulta el desplazamiento eficiente dentro del corredor, afectando especialmente a grupos vulnerables como personas adultas mayores, niños y personas con discapacidad. Asimismo, la ausencia de infraestructura comercial adecuada, mobiliario urbano y zonas definidas para el comercio contribuye al deterioro de la imagen urbana y a la pérdida de funcionalidad del espacio público.

Desde el punto de vista urbano, el área presenta además problemáticas relacionadas con la contaminación visual causada por el exceso de cableado aéreo, la limitada presencia de áreas peatonales organizadas y la falta de criterios de accesibilidad universal. A pesar de estas condiciones, la Avenida 215 representa un importante núcleo de dinamización económica y social para los habitantes del sector, ya que el comercio informal constituye una fuente de sustento para numerosas familias y un punto de abastecimiento para la comunidad.

2.2. FORMULACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

La Avenida 215, comprendida entre las calles 319 y 322 del barrio Cuba, en la parroquia Eloy Alfaro de la ciudad de Manta, se ha consolidado como uno de los principales ejes de comercio popular debido al crecimiento de las actividades comerciales en el sector. Este desarrollo ha propiciado una ocupación progresiva y desordenada del espacio público por parte del comercio informal, modificando la dinámica urbana y generando conflictos entre la circulación peatonal, vehicular y las actividades comerciales.

La ausencia de espacios destinados para el comercio y de estrategias de ordenamiento urbano ha provocado la ocupación de aceras y calzadas con puestos de venta improvisados, afectando la movilidad, la accesibilidad y la seguridad de los usuarios. Esta situación dificulta especialmente el desplazamiento de personas con movilidad reducida, adultos mayores y niños, además de incrementar la congestión y disminuir la funcionalidad del corredor.

Asimismo, el uso inadecuado del espacio público ha ocasionado un deterioro de la imagen urbana, reflejado en la contaminación visual, la acumulación de residuos y la instalación de estructuras temporales sin criterios de planificación. Estas condiciones reducen la calidad del entorno urbano y la percepción de seguridad del sector.

Si bien el comercio informal representa una importante fuente de ingresos para la población y dinamiza la economía local, su crecimiento sin una adecuada planificación genera conflictos con el comercio formal y limita el aprovechamiento eficiente del espacio público.

En este contexto, la principal problemática de la Avenida 215 radica en la falta de estrategias de ordenamiento urbano que permitan organizar la actividad comercial, recuperar el espacio público y mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad, seguridad e imagen urbana. La atención de esta problemática permitirá consolidar un corredor comercial funcional, seguro y sostenible que responda a las necesidades de comerciantes, residentes y usuarios del sector.

2.2.1. PROBLEMA CENTRAL

La Avenida 215 del barrio Cuba, ubicada en la parroquia Eloy Alfaro de la ciudad de Manta, presenta una ocupación desordenada del espacio público ocasionada por el crecimiento del comercio informal, situación que ha generado conflictos de movilidad, accesibilidad, seguridad y deterioro de la calidad urbana. La falta de planificación y organización espacial ha provocado la invasión de aceras y calzadas, dificultando la circulación peatonal y vehicular, reduciendo la funcionalidad del corredor urbano y afectando tanto a comerciantes como a usuarios del sector. Ante esta problemática, surge la necesidad de establecer estrategias de ordenamiento urbano que permitan reorganizar las actividades comerciales existentes y consolidar un corredor comercial funcional, seguro, accesible y sostenible.

2.2.2. SUBPROBLEMAS

Movilidad urbana

La ocupación de las vías y aceras por actividades comerciales informales ha generado congestión vehicular y peatonal, dificultando el desplazamiento seguro y eficiente dentro de la Avenida 215.

Accesibilidad y seguridad

La ausencia de espacios adecuados para la circulación peatonal limita la accesibilidad universal y aumenta los riesgos de accidentes para los usuarios del sector, especialmente para personas vulnerables.

Organización del espacio público

La falta de planificación y zonificación comercial ha permitido una distribución espontánea y desordenada de los puestos de venta, afectando el funcionamiento y la estructura del corredor urbano.

Calidad urbana y ambiental

La acumulación de estructuras improvisadas, residuos sólidos y contaminación visual ha provocado el deterioro de la imagen urbana y de las condiciones ambientales del sector.

Impacto socioeconómico

Aunque el comercio informal representa una fuente importante de ingresos económicos para gran parte de la población, también genera conflictos con el comercio formal y evidencia la ausencia de mecanismos adecuados de regulación urbana.

Ordenamiento urbano

La inexistencia de estrategias integrales de diseño y organización urbana impide el desarrollo de un corredor comercial estructurado que articule adecuadamente las actividades económicas con la funcionalidad y calidad del espacio urbano.

2.2.3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.

Con base en lo expuesto, se plantea la siguiente interrogante:

¿De qué manera las actividades de comercio informal inciden en la configuración del espacio público de la Avenida 215, en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro (Manta), y qué estrategias de ordenamiento urbano pueden implementarse para la consolidación de un corredor comercial?

2.3. DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.

2.3.1. Objeto de estudio:

El objeto de análisis de la presente investigación es el **espacio público de la Avenida 215, en la zona céntrica del barrio Cuba, parroquia Eloy Alfaro, ciudad de Manta**, específicamente en relación con las dinámicas de ocupación generadas por el comercio informal y su incidencia en la configuración urbana. El estudio se enfoca en identificar y proponer estrategias de ordenamiento urbano, reconfiguración espacial y equipamiento que permitan la **consolidación de un corredor comercial**, promoviendo una integración funcional, equitativa y sostenible entre las actividades comerciales y el tejido urbano.

2.3.2. Delimitación espacial:

La investigación se desarrolla en la parroquia Eloy Alfaro, ubicada en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, Ecuador. A diferencia de un proyecto arquitectónico tradicional confinado a un lote específico, el diagnóstico físico del sector determinó la inexistencia de un macrolote vacante capaz de albergar la infraestructura de un centro de abastos convencional. Por consiguiente, la delimitación espacial del proyecto adopta una morfología lineal, interviniendo directamente el espacio público de la Avenida 215, desde la calle 319 hasta la calle 322 en el barrio Cuba.

Esta delimitación longitudinal permite deconstruir el volumen arquitectónico del mercado e implantarlo como un corredor comercial, tomando en cuenta su estrecha relación funcional con los barrios circundantes La 15 de Abril, Florestal 2, Santa Clara, Nueva Esperanza y Las Vegas cuyos habitantes ya utilizan este eje viario como su principal centralidad de abastecimiento."



Figura 1 Rango de influencia comercial de la avenida 215.

2.3.3. Delimitación Temporal:

La presente investigación se desarrolla en un marco temporal comprendido entre los años **2018 y 2026**, periodo en el cual se analizan las transformaciones del espacio público en la **Avenida 215 desde la calle 319 hasta la calle 322, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, en la ciudad de Manta.**

Este intervalo permite examinar la evolución reciente de las actividades de comercio informal y su incidencia en la configuración urbana del sector, particularmente en aspectos como la movilidad, la accesibilidad, el uso del espacio público y la organización de las dinámicas comerciales. Asimismo, se evalúan las condiciones actuales del entorno urbano, identificando problemáticas asociadas a la congestión, el desorden espacial y la interacción entre actores formales e informales.

2.4. CAMPO DE ACCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.

La presente investigación se enmarca en el campo de acción de la **arquitectura y el urbanismo sostenible**, desarrollándose bajo la modalidad de proyecto integrador. Este campo se centra en la planificación, diseño y gestión de espacios urbanos que promuevan un uso eficiente, equitativo y sostenible del espacio público, en respuesta a las dinámicas sociales, económicas y ambientales contemporáneas.

En este sentido, el estudio aborda la reconfiguración del espacio público desde una perspectiva integral, orientada a la consolidación de un corredor comercial en la **Avenida 215 desde la calle 319 hasta la calle 322, barrio Cuba, parroquia Eloy Alfaro, ciudad de Manta.** Se priorizan estrategias de ordenamiento urbano, diseño urbano y equipamiento que permitan mejorar la movilidad, la accesibilidad, la seguridad y la calidad ambiental del entorno.

Este enfoque incorpora criterios de sostenibilidad urbana, tales como la optimización del uso del suelo, la reducción de impactos ambientales y la promoción de espacios inclusivos y funcionales. Asimismo, considera la articulación entre el comercio formal e informal como parte de la dinámica económica local, buscando soluciones que favorezcan tanto la eficiencia urbana como el bienestar social.

2.4.1. Objetivo general

Diseñar un corredor comercial urbano en la Avenida 215 del sector Eloy Alfaro (Manta), con el fin de organizar las dinámicas de comercio informal, integrar las actividades económicas al espacio público y mejorar la funcionalidad, seguridad y sostenibilidad urbana del sector.

2.4.2. Objetivos específicos.

- **Fundamentar teóricamente** el diseño de corredores comerciales y espacio público, estableciendo criterios conceptuales que prioricen la calidad del servicio al usuario y el ordenamiento de la movilidad
- Diseñar la metodología de investigación mediante la aplicación de técnicas e instrumentos que permitan recopilar y analizar información sobre las condiciones urbanas y comerciales de la Avenida 215.
- **Diagnosticar el impacto** del comercio informal en el sector, identificando los nudos críticos de conflicto vial-peatonal y las deficiencias físicas que afectan la experiencia del usuario.

Elaborar la propuesta integral de ordenamiento urbano que consolide el funcionamiento de este corredor comercial urbano, garantizando la accesibilidad universal, la seguridad y la dinamización económica del sector Eloy Alfaro.

2.5. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación aborda la problemática de la degradación del espacio público en la **Avenida 215 desde la calle 319 hasta la 322, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, en la ciudad de Manta**, generada por la ocupación desordenada derivada del comercio informal. Si bien estas actividades constituyen un componente esencial de la economía local, su desarrollo sin planificación adecuada ha provocado condiciones de congestión, desorganización espacial, inseguridad y deterioro ambiental, afectando directamente la calidad de vida de los habitantes y el funcionamiento del entorno urbano.

En este contexto, el estudio se orienta a comprender las dinámicas que configuran el espacio público en este eje urbano, analizando las causas y efectos de la ocupación informal, con el propósito de formular estrategias de **ordenamiento urbano** que permitan la consolidación de un **corredor comercial organizado, funcional y sostenible**. Para ello, se realiza un diagnóstico detallado de las condiciones actuales del espacio público, identificando problemáticas asociadas a la movilidad, accesibilidad, seguridad y calidad ambiental.

A partir de este análisis, se plantean lineamientos y estrategias de intervención urbana enfocados en la reorganización del comercio, la optimización del uso del espacio público y la mejora de las condiciones de habitabilidad. Estas propuestas buscan equilibrar las necesidades económicas de los comerciantes con la funcionalidad del espacio urbano, promoviendo un entorno más ordenado, seguro e inclusivo. Los principales beneficiarios de esta investigación son los habitantes del sector, quienes podrán acceder a un espacio público más organizado y seguro; los comerciantes informales, al integrarse en un sistema más estructurado y funcional; y las autoridades locales, quienes contarán con insumos técnicos para la toma de decisiones en materia de planificación urbana. Asimismo, los visitantes del sector se verán beneficiados por un entorno más accesible y atractivo, contribuyendo a la dinamización económica local.

2.5.1. Social

En este sentido, la investigación se justifica socialmente al proponer soluciones que promuevan un entorno urbano más inclusivo, accesible y equitativo, en el que se garantice el derecho al uso del espacio público para todos los actores. La reorganización del corredor comercial contribuirá a mejorar la convivencia urbana y a fortalecer la interacción social en condiciones más seguras y ordenadas.

2.5.2. Urbana / Arquitectónica/

La investigación se justifica en la necesidad de formular estrategias de diseño urbano y ordenamiento que permitan reconfigurar este eje como un corredor comercial urbano estructurado, mejorando la movilidad, la seguridad y la calidad espacial. Desde la perspectiva arquitectónica, el proyecto justifica su evolución tipológica al enfrentar la falta de un lote adecuado para construir un centro de abastos tradicional de gran formato. Al no contar con el espacio físico para un volumen de esa magnitud, el diseño responde de manera innovadora: traslada las funciones, el programa arquitectónico y los criterios bioclimáticos de un mercado (zonas de abastos, alimentos, vestimenta, áreas de sombra y ventilación) hacia una plataforma lineal sobre el espacio público. Este enfoque no se centra en la edificación puntual de un bloque aislado, sino en la intervención integral de la calle, permitiendo que el diseño del 'centro de abastos extendido' guarde relación directa con el comerciante in situ y actúe como un elemento articulador de la dinámica urbana del barrio Cuba.

2.5.3. Académica

La presente investigación se justifica académicamente debido a la necesidad de analizar las dinámicas urbanas y comerciales que influyen en la configuración del espacio público dentro de sectores urbanos con alta presencia de comercio informal. En la actualidad, muchas ciudades latinoamericanas enfrentan problemáticas relacionadas con la ocupación desordenada de las vías públicas, la congestión urbana y la falta de estrategias de

planificación que permitan integrar adecuadamente las actividades económicas populares dentro de la estructura urbana.

2.5.4. Institucional

La presente investigación se justifica institucionalmente debido a la necesidad de generar propuestas urbanas que contribuyan al mejoramiento de las condiciones funcionales y espaciales de sectores comerciales con alta concentración de actividad informal dentro de la ciudad de Manta. El estudio busca aportar criterios técnicos y urbanos que puedan servir como base para futuras intervenciones y procesos de planificación territorial impulsados por instituciones públicas y organismos vinculados al desarrollo urbano local

2.6. IDENTIFICACIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

En base a la información planteada en los puntos anteriores se ha llegado a la siguiente hipótesis:

La implementación de estrategias de ordenamiento y diseño urbanos en la Avenida 215, en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro (Manta), orientadas a la organización del comercio informal, la mejora de la accesibilidad y la adecuada configuración del espacio público permitirá mitigar los impactos negativos asociados a estas actividades y favorecer la consolidación de un corredor comercial funcional, seguro y sostenible.

2.6.1 Variable dependiente

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado
Deterioro del espacio público de la avenida 215	La degradación del espacio público se refiere al deterioro físico, social y ambiental de áreas comunes como y calles.	Espacio público; Social económico comercio formal e informal; Planificación urbana	Inseguridad Movilidad peatonal y vehicular Niveles de percepción visual del paisaje urbano Empleo formal e		Cuestionario	La degradación del espacio público se refleja en el mobiliario urbano deteriorado, desechos acumulados y

			informal			áreas verdes
			Ordenanzas			mal
			Estado de			mantenidas,
			conservación			afectando la
			del área urbana			calidad de
						vida y el uso
						de estos
						espacios.
						Urge una
						intervención
						para mejorar
						mantenimient
						o y seguridad.

2.6.2 Variable Independiente

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Instrumento	Resultado esperado
de ordenamiento urbano.	Proceso de recuperación, reorganización y mejoramiento físico, funcional y ambiental de áreas urbanas destinadas al uso colectivo, con el objetivo de optimizar la movilidad, accesibilidad, seguridad y calidad urbana del sector.	El desarrollo urbano integral requiere articular las dimensiones espacial, de movilidad urbana y de accesibilidad universal. Asimismo, debe garantizar la sostenibilidad ambiental, el bienestar social, la viabilidad económica y la seguridad urbana para mejorar la calidad de vida.	Organización del espacio público Flujo peatonal y vehicular Accesos inclusivos y circulación segura Estado del paisaje urbano y áreas verdes Uso y apropiación del espacio público Integración del comercio formal e informal	Encuesta / observación	Mejor distribución de áreas peatonales y comerciales Disminución de congestión Mejora en accesibilidad Recuperación de imagen urbana Incremento de interacción social Organización de actividades comerciales Reducción de riesgos urbanos

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Instrumento	Resultado esperado
			Iluminación y percepción de seguridad		

2.7. DISEÑO DE LA METODOLOGÍA

La presente investigación tiene como objetivo formular estrategias de ordenamiento urbano para la consolidación de un corredor comercial en la **Avenida 215, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, en la ciudad de Manta**, con el fin de mejorar las condiciones del espacio público y optimizar la integración del comercio informal.

El estudio se enmarca en una investigación de tipo **aplicada, con enfoque mixto (cualitativo–cuantitativo) y alcance descriptivo–propositivo**, ya que busca analizar una problemática urbana específica y plantear soluciones concretas a partir del diagnóstico del contexto.

Para el desarrollo de la investigación se establecen las siguientes fases metodológicas:

2.7.1. Fase 1: Revisión teórica y documental

Se realizará una revisión bibliográfica orientada al análisis de teorías y enfoques relacionados con el ordenamiento urbano, el diseño del espacio público, la movilidad urbana y la integración del comercio informal. Se consultarán libros, artículos científicos, normativas urbanas y casos de estudio relevantes que permitan fundamentar la investigación y definir criterios de intervención aplicables al contexto local.

2.7.2. Fase 2: Diagnóstico del contexto urbano

Se llevará a cabo un análisis del estado actual del espacio público en la Avenida 215 mediante trabajo de campo. Para ello se emplearán las siguientes técnicas:

- **Observación directa** del uso del espacio público
- **Levantamiento físico-espacial** (análisis de aceras, calzadas, ocupación, flujos)
- **Encuestas** dirigidas a comerciantes y usuarios del sector.

Asimismo, se recopilará información sobre movilidad, accesibilidad, seguridad, condiciones ambientales y organización del comercio.

Para el diagnóstico situacional de la Avenida 215 entre calles 319 y 322 en el barrio Cuba (parroquia Eloy Alfaro), la investigación delimitó su objeto de estudio cuantitativo a la **población flotante y activa de la feria comercial**, estimada en un universo aproximado de $N = 400$ personas durante los días de mayor afluencia.

El universo se estratificó en dos actores urbanos clave:

Comerciantes ($N_1 = 70$): Corresponde a los vendedores formales e informales catastrados en el tramo de intervención. Dada la viabilidad operativa y el tamaño de la población, se aplicó un **censo al 100%**, recopilando datos directos de los 70 comerciantes.

Compradores y Peatones ($N_2 = 330$): Corresponde a los usuarios recurrentes del espacio público. Se aplicó la fórmula estadística de muestreo aleatorio para poblaciones finitas con un nivel de confianza del 95% ($Z = 1.96$) y un margen de error del 5% ($e = 0.05$):

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

Reemplazando los datos ($N2 = 330$), se obtuvo una muestra representativa de **$n2 = 178$** encuestas aplicadas a compradores y visitantes.

Tabla Resumen del Diseño Muestral:

Población Objetivo	Universo (N)	Tipo de Muestreo	Muestra (n)	Instrumento
Comerciantes de la Feria	70 puestos	Censo (100%)	70	Cuestionario estructurado in situ
Compradores / Peatones	330 usuarios	Aleatorio Simple (95% conf., 5%error)	178	Encuesta de percepción urbana y movilidad
TOTAL	400 personas	Estratificado	248 encuestas	

2.7.3. Fase 3: Análisis e interpretación de la información

La información recopilada será procesada mediante técnicas de análisis cualitativo y cuantitativo. Se identificarán patrones de uso, niveles de congestión, conflictos espaciales y problemáticas urbanas. Se utilizarán herramientas como:

- Tabulación de datos estadísticos, revisar anexos.

- Análisis de percepción ciudadana
- Esquemas y diagramas urbanos
- Programas de dibujo asistido (CAD) para representación del sitio

2.7.4. Fase 4: Formulación de la propuesta urbana

A partir del diagnóstico, se desarrollarán estrategias de ordenamiento urbano orientadas a la consolidación de un corredor comercial. Esta fase incluirá:

- Zonificación del comercio
- Reorganización del espacio público
- Propuestas de movilidad peatonal y vehicular
- Incorporación de mobiliario urbano y equipamiento
- Lineamientos de diseño urbano sostenible

Se elaborarán planos, esquemas y modelos gráficos que representen la propuesta de intervención.

2.7.5. Fase 5: Evaluación y validación de la propuesta

Finalmente, se realizará la evaluación de la propuesta en función de criterios de funcionalidad, accesibilidad, seguridad y sostenibilidad. Se presentarán los resultados mediante una memoria técnica que detalle el proceso metodológico, el diagnóstico y la propuesta final, evidenciando su viabilidad y pertinencia en el contexto estudiado.

3. CAPITULO I. MARCO REFERENCIAL Y LEGAL.

3.1.Marco Antropológico.

Los antecedentes históricos de la Parroquia Eloy Alfaro y el Barrio Cuba con la dimensión cultural, el marco antropológico de esta propuesta debe comprender la Avenida

215 no como una simple infraestructura de hormigón y asfalto, sino como un **espacio socialmente producido**. Desde la perspectiva de la antropología urbana y del espacio, los lugares se construyen a través de las prácticas cotidianas, las memorias colectivas y las estrategias de supervivencia de sus habitantes. En este sentido, el ordenamiento urbano y la consolidación de este corredor comercial no parten de una tabula rasa, sino de un tejido social preexistente que ha sido moldeado por tres grandes hitos históricos: la migración y consolidación barrial del siglo XX, el trauma y resiliencia del terremoto de 2016, y la actual crisis de seguridad ciudadana.

el origen de la Parroquia Eloy Alfaro a mediados del siglo XX —marcado por la migración interna de campesinos manabitas hacia las lomas de Manta— configura lo que la antropología económica denomina **modos de vida populares y economías de subsistencia**. La falta inicial de servicios básicos y la informalidad del asentamiento obligaron a los primeros habitantes del Barrio Cuba a desplegar dinámicas de ayuda mutua, parentesco y organización comunitaria para habitar el territorio. El comercio autónomo que hoy satura la Avenida 215 es el heredero directo de esa fuerza obrera e inmigrante; no representa un mero "desorden" callejero, sino una respuesta cultural e histórica ante la ausencia de planificación estatal. Redefinir este corredor implica, por lo tanto, comprender las redes de confianza, los códigos de vecindad y el derecho al uso del espacio público que estos comerciantes han legitimado a lo largo de décadas de ocupación.

el terremoto del 16 de abril de 2016 introdujo una ruptura profunda en la geografía y la psique colectiva del sector, reconfigurando la **relación entre el cuerpo, el espacio y la vulnerabilidad**. En Eloy Alfaro, el desastre demolió viviendas e infraestructuras, pero al mismo tiempo transformó las calles y canchas del Barrio Cuba en refugios de emergencia y espacios de socialización forzada. Desde una antropología del trauma territorial, la

consolidación comercial de la Avenida 215 en los años posteriores al sismo actúa como un mecanismo de resiliencia urbana: el espacio público se convirtió en el principal dinamizador económico para las familias que debieron reconstruir sus vidas desde la precariedad. Una propuesta de ordenamiento con enfoque antropológico debe integrar esta memoria colectiva del riesgo, garantizando que el nuevo diseño del corredor ofrezca lugares seguros, amplios y multifuncionales que sirvan tanto para el encuentro diario como para la evacuación o contingencia ante eventos naturales.

el proyecto se sitúa en una **actualidad marcada por la paradoja del crecimiento comercial y la crisis de inseguridad**. La violencia delictiva que golpea al Distrito Manta ha transformado las dinámicas socioculturales de la parroquia, generando dinámicas de confinamiento y miedo que vacían el espacio público. Antropológicamente, el ordenamiento de la Avenida 215 se vuelve una herramienta de resistencia comunitaria a través del concepto de cohesión social. Al dotar al corredor comercial de una infraestructura digna, accesible y caminable, se potencia la teoría de la vitalidad urbana o "los ojos de la calle": la presencia activa de comerciantes, peatones y vecinos interactuando de forma ordenada reduce la percepción de vulnerabilidad y arrebató el espacio a la delincuencia. Así, la consolidación de la Avenida 215 deja de ser un fin puramente estético o técnico para convertirse en un proyecto de dignificación cultural, donde el diseño urbano se pone al servicio de la recuperación de la paz y la vida colectiva del Barrio Cuba.

3.2. MARCO TEÓRICO.

3.2.1. Urbanismo y Ordenamiento Territorial.

Desarrollo Urbano Sostenible y Consolidación Urbana.

El desarrollo urbano sostenible se define como el proceso de transformación que busca satisfacer las necesidades habitacionales, económicas y sociales de las generaciones actuales

sin comprometer las capacidades de las futuras. En este contexto, la consolidación urbana surge como una estrategia crítica para optimizar el uso del suelo en áreas ya urbanizadas que presentan vacíos, desorden o infraestructuras subutilizadas.

De acuerdo con las tendencias del urbanismo contemporáneo, consolidar un sector implica dotarlo de infraestructura de calidad, mejorar la densidad habitacional y comercial de forma equilibrada, y frenar la expansión periférica e informal.

Aplicación al objeto de estudio: La Avenida 215 en la Parroquia Eloy Alfaro no requiere una expansión, sino una *consolidación*. El crecimiento acelerado del Barrio Cuba exige transitar de una ocupación espontánea del suelo hacia un modelo ordenado que potencie sus dinámicas actuales.

Ordenamiento Urbano y Gestión del Suelo.

El ordenamiento urbano es la herramienta técnico-política mediante la cual los municipios regulan el uso, ocupación y transformación del espacio físico. Su objetivo principal es mitigar las externalidades negativas de la urbanización, tales como la congestión vehicular, la incompatibilidad de actividades y la degradación del espacio público.

La clasificación y zonificación del suelo determina qué actividades están permitidas, prohibidas o condicionadas. En sectores de alto dinamismo, el uso del suelo mixto (residencial-comercial) es el más eficiente, ya que reduce las distancias de viaje y mantiene las calles activas durante diferentes horas del día.

3.2.2. Diseño Urbano y Arquitectura Bioclimática en el Espacio Público

El diseño bioclimático no se limita a la concepción de espacios arquitectónicos cerrados, sino que encuentra una aplicación fundamental en la configuración del espacio público. Según Olgyay (1998), el bioclimatismo busca alcanzar el confort humano mediante la adaptación de las formas construidas a las condiciones climáticas del entorno natural. En contextos urbanos de clima cálido y húmedo, como el de la ciudad de Manta, la exposición prolongada a la

radiación solar y las altas temperaturas en superficies pavimentadas exigen estrategias de diseño pasivo orientadas a la vía pública

Givoni (1998) advierte sobre el efecto de la "Isla de Calor Urbana" y señala que el diseño de las calles y corredores debe facilitar la ventilación cruzada y proveer sombra para garantizar la habitabilidad del exterior. En este sentido, Higuera (2006) en su teoría del urbanismo bioclimático, sostiene que el confort en el espacio público se logra mediante la integración de infraestructura verde, arborización estratégica y cubiertas permeables. Por tanto, la concepción de un centro de abastos no requiere forzosamente un cerramiento masivo; al trasladarse al espacio público como un corredor comercial, el diseño bioclimático se aplica mediante la disposición espacial que favorece el flujo de los vientos, la implementación de áreas de sombra (pérgolas y vegetación) y el uso de materiales de baja inercia térmica en los módulos comerciales, garantizando el confort físico de comerciantes y transeúntes.

Sustento del Confort Térmico y Sombra en Espacios Comerciales Abiertos.

La implementación de un acondicionamiento bioclimático en el espacio público responde a la necesidad de garantizar el confort térmico del peatón en microclimas urbanos expuestos a alta radiación solar, como el de la ciudad de Manta. De acuerdo con López-Cabeza et al. (2022), la radiación solar directa representa el factor determinante más crítico en el estrés térmico exterior en climas cálidos; por lo tanto, la integración de elementos de sombreado pasivo (dosel vegetal, aleros y pérgolas) resulta indispensable para mantener la habitabilidad y prolongar el tiempo de permanencia de los usuarios en corredores comerciales abiertos. Asimismo, la formalización e integración del comercio informal en entornos urbanos consolidados requiere sustituir las estructuras efímeras herméticas (lonas de plástico) por sistemas de sombreado técnicamente diseñados que reduzcan la temperatura radiante media sobre comerciantes y compradores (Abed & El-Husseiny, 2021).

Indicadores Cuantitativos de Confort Térmico Exterior (PET y UTCI)

La evaluación científica del acondicionamiento en corredores peatonales requiere medir cuantitativamente el balance térmico entre el cuerpo humano y su microclima inmediato. De acuerdo con Luna y Gómez (2022), la investigación urbana contemporánea en áreas comerciales abiertas de clima cálido-húmedo debe respaldarse en dos índices biometeorológicos universales:

Temperatura Equivalente Fisiológica (Physiological Equivalent Temperature - PET): Evalúa el nivel de estrés térmico humano en espacios abiertos integrando la temperatura del aire, la humedad relativa, la velocidad del viento y la radiación solar incidente (Luna y Gómez, 2022).

Índice Térmico Universal del Clima (Universal Thermal Climate Index - UTCI): Mide la respuesta fisiológica del individuo ante variaciones en el entorno físico.

Siguiendo los lineamientos de Luna y Gómez (2022), las intervenciones de reconfiguración urbana en arterias comerciales buscan trasladar la percepción de los usuarios desde rangos de "Estrés Térmico Fuerte" ($> 35^{\circ}\text{C}$ PET) hacia zonas de "Confort Térmico o Estrés Ligero" (22°C - 29°C PET), garantizando condiciones adecuadas de habitabilidad y aumentando el tiempo de permanencia peatonal en el corredor.

3.2.3. Corredores Comerciales y Centralidades Urbanas

Centralidades Urbanas y Policentrismo.

Las ciudades modernas han dejado de depender de un único centro histórico o financiero, evolucionando hacia modelos policéntricos. Una centralidad urbana es un nodo o sector periférico que adquiere la capacidad de atraer flujos de población debido a su alta concentración de servicios, comercios y equipamientos.

La Parroquia Eloy Alfaro opera como una centralidad de escala sectorial dentro de la

estructura urbana de Manta. Aliviana la presión sobre el centro de la ciudad al dotar de autonomía comercial a una población densa y en constante crecimiento.

Teoría de los Corredores Comerciales.

Un corredor comercial es un eje lineal de transporte que, debido a su accesibilidad, atrae actividades económicas de intercambio de bienes y servicios. El urbanista Brian Berry señalaba que estos corredores se desarrollan de forma espontánea a lo largo de las vías principales que conectan distintas zonas habitacionales.

Dimensión del Corredor	Descripción Teórica	Reto en la Av. 215
Dimensión Económica	Concentración de capital, generación de empleo local y autoempleo.	Alta informalidad y falta de asociatividad entre comerciantes.
Dimensión Espacial	Competencia por el frente de fachada, letreros y ocupación de aceras.	Saturación del espacio público e interferencia peatonal.
Dimensión Funcional	Carga, descarga de mercadería y flujos vehiculares de paso.	Inexistencia de bahías de parqueo y congestión en horas pico.

Figura 2 Dimensiones que intervienen en los corredores comerciales.

3.2.4. Movilidad, Accesibilidad y Espacio Público.

Movilidad Urbana Sostenible y la Pirámide de la Movilidad.

La movilidad urbana sostenible desplaza el enfoque tradicional centrado en el automóvil para priorizar a las personas. Este concepto se materializa en la Pirámide de la Movilidad, la cual establece un orden de preferencia en la inversión y el diseño vial:

- Peatones (con énfasis en personas con movilidad reducida).
- Ciclistas y medios de transporte no motorizados.
- Transporte público de pasajeros.
- Transporte de carga y logística de mercancías.
- Vehículos particulares (motos y automóviles).

En un corredor comercial consolidado, la eficiencia económica depende directamente de la accesibilidad peatonal. Si el cliente no puede caminar de forma segura y cómoda entre la Calle 319 y la 323, el potencial del corredor se reduce notablemente.

3.2. El Espacio Público como Eje Articulador

El espacio público (aceras, portales, plazas) no es solo un remanente físico entre edificaciones, sino el escenario donde se construye la ciudadanía y se dinamiza la economía local. El diseño urbano del espacio público en zonas comerciales debe garantizar la vitalidad urbana, concepto acuñado por Jane Jacobs, que define la presencia continua de personas en la calle como el mejor indicador de seguridad y éxito económico.

3.3. MARCO CONCEPTUAL.

El **espacio público** comprende las áreas urbanas de uso colectivo destinadas a la movilidad, la interacción social y el desarrollo de actividades económicas, culturales y recreativas, constituyendo un elemento esencial en la estructura urbana.

El **ordenamiento urbano** es el proceso de planificación que regula el uso del suelo para organizar el territorio de manera funcional, equilibrada y sostenible, mejorando la accesibilidad y la calidad del entorno.

En este contexto, un **corredor comercial** es un eje urbano donde se concentran actividades comerciales, cuyo funcionamiento depende de una adecuada relación entre movilidad, accesibilidad y organización del espacio público.

El **comercio informal** corresponde a actividades económicas desarrolladas fuera del marco normativo, generalmente en el espacio público, que pueden afectar la organización urbana cuando no existe planificación.

La **movilidad urbana** comprende el desplazamiento de personas y bienes dentro de la ciudad, mientras que la **accesibilidad universal** garantiza que todas las personas puedan utilizar los espacios públicos de forma segura y autónoma.

Asimismo, la **equidad económica** promueve igualdad de oportunidades para acceder a la actividad comercial, y la **inclusión económica** busca integrar a todos los actores sociales en el desarrollo local.

La **cohesión social** fortalece la convivencia y el sentido de pertenencia entre los habitantes, contribuyendo a una mejor apropiación del espacio público y a una mayor **calidad del espacio público**, entendida como el nivel de funcionalidad, seguridad, accesibilidad y confort que ofrece a sus usuarios.

Finalmente, la **zonificación urbana** regula los diferentes usos del suelo para optimizar la organización del territorio, mientras que el **diseño urbano** define la configuración física de los espacios con el propósito de mejorar la funcionalidad, la imagen urbana y la habitabilidad.

3.4. MARCO JURÍDICO

El desarrollo de estrategias de ordenamiento urbano para la consolidación de un corredor comercial en la Avenida 215, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, en la

ciudad de Manta, requiere el cumplimiento de un conjunto de normativas legales que regulan el uso del espacio público, la actividad comercial y la gestión territorial. Estas disposiciones establecen el marco jurídico que orienta la intervención urbana hacia un modelo sostenible, equitativo y funcional.

Marco constitucional y legal.

La Constitución de la República del Ecuador establece los principios fundamentales que sustentan la presente investigación.

El Artículo 33 reconoce el derecho al trabajo, garantizando que todas las personas puedan desarrollar actividades económicas en condiciones dignas, lo cual incluye el comercio informal como medio de subsistencia.

El Artículo 66, numeral 26 reconoce el derecho a acceder a bienes y servicios públicos de calidad, así como a un hábitat seguro y saludable, lo que implica la necesidad de organizar adecuadamente el espacio público.

El Artículo 14 garantiza el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, lo cual obliga a considerar criterios de sostenibilidad en la gestión urbana.

Asimismo, el Artículo 264 establece las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, otorgándoles la facultad de planificar el desarrollo cantonal, regular el uso del suelo y gestionar el espacio público.

Normativa del COOTAD.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) constituye uno de los instrumentos legales más relevantes para la gestión urbana.

El Artículo 54 establece como función de los gobiernos municipales la planificación del desarrollo territorial y el control del uso y ocupación del suelo.

El Artículo 55 otorga competencias para regular y controlar el uso del espacio público, así como la infraestructura urbana.

El Artículo 417 y siguientes regulan el uso, administración y control del espacio público, permitiendo a las autoridades locales establecer mecanismos para ordenar actividades como el comercio informal.

Estas disposiciones son fundamentales para la implementación de estrategias de ordenamiento urbano en la Avenida 215, ya que legitiman la intervención municipal en la reorganización del espacio público.

Regulación del comercio y economía popular.

El Código de Comercio regula las actividades comerciales en el país, incluyendo disposiciones relacionadas con el comercio ambulante, estableciendo condiciones para su ejercicio dentro del marco legal.

Por su parte, la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria reconoce y promueve las actividades económicas desarrolladas por sectores informales, fomentando su inclusión dentro del sistema económico formal. Esta ley resulta clave para comprender que el comercio informal no debe ser eliminado, sino integrado y regulado dentro del espacio urbano.

Normativa ambiental.

La Ley de Gestión Ambiental establece los lineamientos para la protección del medio ambiente en el desarrollo de actividades urbanas. En el contexto del espacio público, esta normativa exige la implementación de medidas que reduzcan la contaminación, mejoren la gestión de residuos y promuevan entornos urbanos sostenibles.

Asimismo, el Código Orgánico del Ambiente (COA) refuerza la necesidad de garantizar condiciones ambientales adecuadas en los espacios urbanos, lo cual es especialmente relevante en zonas con alta concentración de actividades comerciales.

Ordenanzas municipales del cantón Manta.

A nivel local, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Manta establece

ordenanzas específicas que regulan:

- El uso y ocupación del espacio público
- El comercio informal y ambulante
- La organización de ferias y actividades comerciales
- La gestión de residuos y control ambiental

Estas ordenanzas constituyen el instrumento normativo directo para la intervención en la Avenida 215, ya que permiten establecer criterios de organización, control y regulación de las actividades comerciales, así como lineamientos para la recuperación y mejora del espacio público.

Régimen sancionatorio.

El marco legal ecuatoriano contempla sanciones para el uso indebido del espacio público y el incumplimiento de normativas urbanas. Estas disposiciones buscan garantizar el orden, la seguridad y la convivencia en los espacios urbanos.

En este sentido, la regulación no solo debe enfocarse en el control, sino también en la generación de alternativas que permitan una adecuada integración de las actividades económicas dentro del espacio público.

3.5. MODELO DE REPERTORIO.

AVENIDA RODOLFO BAQUERIZO NAZUR.

El análisis de la Avenida Rodolfo Baquerizo Nazur, ubicada en el norte de Guayaquil (sector Alborada y Sauces), es uno de los referentes urbanos y comerciales más potentes y consolidados a nivel nacional. A diferencia de un corredor planificado desde su origen, la Baquerizo Nazur es un claro ejemplo de evolución orgánica y mutación tipológica: una vía que nació como un eje de circulación residencial y que el empuje de la economía popular transformó en un "centro comercial a cielo abierto".



Figura 3 Vista area de la avenida Rodolfo Baquerizo Nazur.

Morfología Urbana: El Eje Lineal Conector

- Sección Vial y Escala: A diferencia de calles céntricas angostas, la Baquerizo Nazur cuenta con una sección transversal ancha (múltiples carriles por sentido) y un parterre central que originalmente dividía los flujos vehiculares. Sin embargo, la escala peatonal se vio superada por la presión comercial, convirtiendo las aceras en zonas de alta fricción.
- Efecto "Imán" Comercial: Funciona como una columna vertebral que articula grandes densidades habitacionales (Sauces y Alborada). Su morfología lineal demuestra que el comercio busca naturalmente las vías de mayor conectividad; las plantas bajas de las antiguas villas residenciales mutaron por completo, eliminando retiros y cerramientos para volcarse hacia la acera.

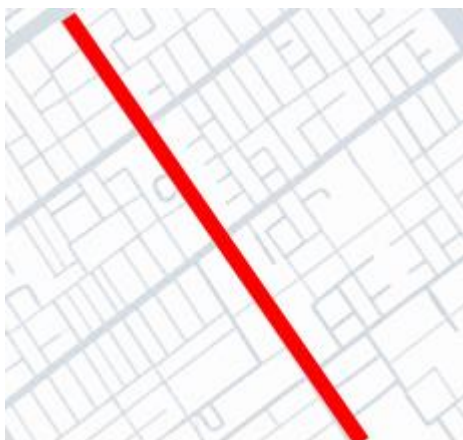


Figura 4 Tramo de la avenida como eje de la malla urbana de la zona.

Programa Arquitectónico: Del Uso Residencial a la Fachada Activa Total.

- **Hibridación Tipológica:** El programa arquitectónico actual a lo largo de la avenida es sumamente mixto: agencias bancarias, micromercados, restaurantes, farmacias y comercios de servicios tecnológicos conviven en estructuras de dos o tres niveles.
- **La Desaparición del Retiro:** El fenómeno arquitectónico más evidente en este eje es la ocupación del retiro frontal (el antiguo jardín de las casas). Los propietarios extendieron sus losas y construyeron portales o vitrinas a borde de acera para ganar exposición visual. Esto consolida una "fachada activa" ininterrumpida que mantiene la calle viva durante el día y gran parte de la noche.

i. Movilidad y la Crisis de la Accesibilidad Universal

- **Conflicto Peatón-Vehículo:** Es el punto crítico de este referente y una lección de lo que se debe evitar o corregir mediante el ordenamiento. Al crecer de forma orgánica, la demanda de estacionamientos llevó a que los vehículos invadieran los retiros frontales, interrumpiendo la continuidad de las aceras.
- **Barreras Urbanas:** El peatón en la Baquerizo Nazur a menudo debe sortear autos estacionados en diagonal, rampas vehiculares mal ejecutadas y desniveles abruptos en el pavimento. Para un proyecto moderno como el tuyo en Manta, este eje demuestra la urgencia de aplicar el concepto de plataforma única o de delimitar de manera estricta y técnica la franja de circulación peatonal para garantizar la accesibilidad universal.

i. Confort Ambiental e Infraestructura Verde.

- **El Parterre como Pulmón:** El parterre central de la avenida ha jugado históricamente un rol clave en la mitigación del fuerte clima cálido-húmedo de Guayaquil. La presencia de árboles de gran copa (como samanes y árboles nativos) ofrece sombra y reduce el efecto de isla de calor generado por el alto flujo vehicular y el asfalto.

- **Sustentabilidad Urbana:** Las intervenciones municipales a lo largo de los años han intentado rescatar este eje verde, integrando ciclovías y mobiliario de descanso a la sombra, demostrando que el éxito de un corredor comercial no depende solo de las tiendas, sino de la calidad ambiental del espacio público que las conecta.

i. Seguridad y Dinámica Social (Enfoque CPTED)

1. **Auto-vigilancia por Densidad:** Debido a su altísimo flujo de personas y la iluminación constante de los escaparates comerciales, la avenida genera una percepción de seguridad alta durante sus horas de operación ("los ojos de la calle"). El anonimato se reduce porque siempre hay actividad.

1. **El Desafío Nocturno:** El riesgo surge cuando el comercio cierra y la vía se convierte en un corredor de paso vehicular rápido. Esto subraya la importancia de la iluminación a escala humana y de mantener ciertos usos (como cafeterías o farmacias) que prolonguen la vida de la calle en horarios extendidos.

CORREDOR COMERCIAL Y PEATONAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE MÉRIDA (YUCATÁN, MÉXICO)

El Corredor Comercial y Peatonal del Centro Histórico de Mérida, ubicado en Yucatán (México), se constituye como un eje lineal continuo de intervención urbana de aproximadamente 1.5 km de extensión. Desarrollado en un entorno de clima cálido-subhúmedo caracterizado por una irradiancia solar extrema y temperaturas pico que superan los 38°C, este proyecto cumple una función urbana fundamental orientada a la prioridad peatonal, la regeneración del espacio público, la dinamización del comercio popular y turístico, y la mitigación microclimática severa.



Figura 5 Imagen urbana del corredor comercial.

ANÁLISIS MORFOLÓGICO Y SECCIÓN VIAL TRANSVERSAL.

Redistribución de la Sección Vial: Se redujo la calzada vehicular de varios carriles de asfalto a un único carril compartido de velocidad reducida (20{ km/h), ganando hasta un 60% de espacio vial para la ampliación masiva de aceras peatonales.

Plataforma Única (Sin Bordillos Abruptos): Se eliminó el desnivel entre la calzada y la acera, unificando la superficie mediante un plano continuo delimitado únicamente por bolardos y cambios de textura en el pavimento.

Fachadas Activas e Integración Comercial: La planta baja de los inmuebles se conecta directamente con el flujo peatonal, eliminando barreras arquitectónicas y permitiendo una exhibición ordenada de mercancías sin invadir el paso libre.

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO Y CONFORT TÉRMICO.

Propiedad Térmica: Reemplazo total de la carpeta asfáltica negra (albedo 0.05) por losas de concreto permeable y piedras regionales de tonos claros (albedo 0.45).

Impacto: Esta sustitución refleja la mayor parte de la radiación solar directa, evitando la acumulación de calor sensible en el suelo y reduciendo la temperatura de la superficie entre 8°C y 12°C en las horas de mayor insolación (11:00 a 15:00).

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Inversión de la Pirámide de Movilidad: Priorización absoluta del peatón y de las personas con movilidad reducida (PMR) sobre el transporte motorizado. Rutas Accesibles Continuas: Incorporación de franjas podotáctiles direccionales y de advertencia a lo largo de todo el recorrido, esquinas con rampas de pendiente suave (6%) e iluminación LED a escala humana (3.50m de altura) orientada hacia la acera.

4. CAPITULO II. DIAGNOSTICO DEL PROYECTO.

4.1. INFORMACIÓN BÁSICA

La parroquia Eloy Alfaro, ubicada en la ciudad de Manta, se configura como uno de los sectores más extensos y densamente poblados del área urbana. Su población, conformada en gran parte por migrantes provenientes de distintas zonas rurales de la provincia de Manabí, aporta una identidad cultural dinámica que se refleja en la vida cotidiana y, especialmente, en la intensa actividad comercial que caracteriza al sector.

En este contexto, la **Avenida 215**, situada en el barrio Cuba, se consolida como un eje urbano de alta relevancia, donde convergen actividades económicas formales e informales que dinamizan la economía local. Sin embargo, la ausencia de un adecuado ordenamiento urbano ha propiciado una ocupación desorganizada del espacio público, generando conflictos en la movilidad, la accesibilidad y el uso del suelo.

La presencia de comercio informal, particularmente durante los fines de semana, transforma este eje en un corredor comercial espontáneo que, si bien evidencia un alto potencial económico, también pone en manifiesto problemáticas urbanas significativas. Entre ellas destacan la congestión peatonal y vehicular, el deterioro de la imagen urbana, la contaminación ambiental y la percepción de inseguridad.

4.1.1. Análisis de sitio.

La parroquia Eloy Alfaro, en la ciudad de Manta, es un sector de alta densidad poblacional y fuerte actividad comercial, caracterizado por una dinámica urbana activa. En este contexto, la Avenida 215, ubicada en el barrio Cuba, se consolida como un eje principal de circulación y comercio.

Durante los fines de semana, esta vía se transforma en un corredor comercial espontáneo debido a la presencia de ferias informales, generando una alta concentración de usuarios. Esta situación provoca la ocupación desorganizada del espacio público, afectando la movilidad peatonal y vehicular, y generando conflictos de uso.

Se evidencian problemáticas como la falta de jerarquización del espacio, congestión, deterioro de la imagen urbana y afectaciones ambientales. No obstante, la Avenida 215 presenta un alto potencial para su consolidación como un corredor comercial ordenado, mediante estrategias de planificación y diseño urbano.

4.1.2. Ubicación y Contexto.

El área de estudio comprende la Avenida 215, en el tramo delimitado entre las calles 319 y 322 del barrio Cuba, perteneciente a la parroquia Eloy Alfaro en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, Ecuador. Esta parroquia destaca como uno de los sectores más extensos y densamente poblados de la urbe, condición que incide de manera directa en la alta intensidad de sus dinámicas sociales y económicas.

El contexto inmediato del tramo a intervenir se caracteriza por un denso tejido comercial y la presencia de nodos atractores de flujo peatonal que condicionan el uso de la vía:

Eje Comercial de la Calle 319: Esta vía transversal registra una gran afluencia comercial, alojando una gran parte de los establecimientos y locales del sector. Funciona como la principal fuente de comercio del sector el cual conecta de forma directa con la Avenida 215.

Parque San Patricio: Situado justo al frente de la avenida, este espacio público funciona como un nodo recreativo y área verde que fomenta el encuentro social y la permanencia de familias y visitantes de la zona.

Cancha del Barrio Amazonas: Ubicada en el extremo opuesto del tramo de la avenida, constituye un equipamiento deportivo y comunitario de alta convocatoria que actúa como remate urbano y generador constante de desplazamientos peatonales a lo largo de todo el día.

Además de tener otros equipamientos urbanos como UPC, la iglesia San Patricio y la escuela Carlos Polit Ortiz.



Figura 6 Ubicación de los modos de influencia del proyecto.

4.1.3. Demografía y Cultura.

La composición demográfica de la parroquia refleja una alta densidad poblacional, con una fuerte presencia de familias de origen rural. Esto ha infundido una vibrante vida comunitaria, con tradiciones y costumbres que se han integrado en el tejido urbano. La energía y la dinámica social son palpables, especialmente en las actividades cotidianas y comerciales.

4.1.4. Infraestructura y Servicios.

Las calles de Eloy Alfaro, en general, están bien mantenidas y adaptadas a la topografía local. Sin embargo, la infraestructura enfrenta desafíos significativos, especialmente durante los fines de semana, cuando el centro de la parroquia se transforma en un mercado al aire libre. Este evento semanal atrae a una gran cantidad de personas, lo que resulta en una congestión considerable tanto de tráfico vehicular como peatonal.

4.2. ANÁLISIS DEL USUARIO.

Con base a la guía de observación sea obtenido la siguiente información referente a la población presente en la parroquia Eloy Alfaro de Manta.

4.2.1. Perfil Demográfico.

La parroquia Eloy Alfaro es una de las zonas más densamente pobladas de Manta, habitada principalmente por migrantes de las zonas rurales de la provincia de Manabí. La población se caracteriza por:

Edad: Predominan las familias jóvenes, con una considerable proporción de niños y adolescentes.

Ingreso: La mayoría de los residentes pertenecen a la clase trabajadora, con ingresos medios a bajos.

Educación: Los niveles de educación varían, pero hay una notable presencia de personas con educación secundaria y técnica.

Empleo: Muchos residentes trabajan en el sector informal, comercio, y servicios. Hay también una importante cantidad de empleados en pequeñas y medianas empresas locales.

4.2.2. Comportamiento y Necesidades.

Los usuarios de la parroquia Eloy Alfaro tienen comportamientos y necesidades específicos que reflejan su contexto socioeconómico y cultural:

Compras y Abastecimiento:

Mercados y Ferias: Los residentes frecuentan las ferias callejeras y mercados locales para adquirir productos de consumo diario a precios accesibles.

Preferencia por Productos Locales: Hay una fuerte inclinación hacia la compra de productos frescos y locales, favoreciendo a los agricultores y pequeños comerciantes.

4.2.3. Movilidad y Transporte:

Medios de Transporte: Muchos usuarios dependen del transporte público y vehículos de dos ruedas para sus desplazamientos.

Patrones de Movilidad: La movilidad es alta durante los fines de semana debido a la actividad comercial en el centro de la parroquia.

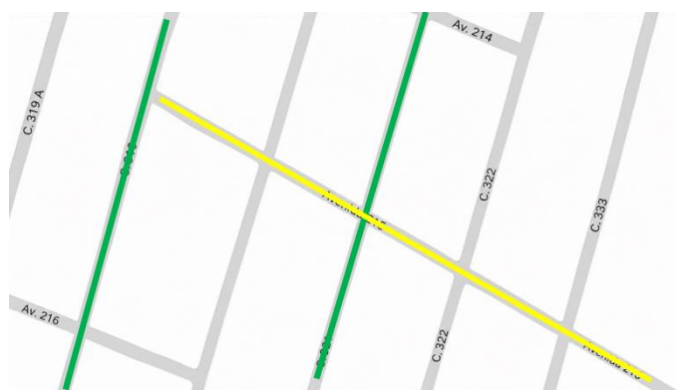


Figura 7 Flujo de movilidad en la avenida 215

NOTA: La línea verde representa un flujo alto y la línea amarilla representa un flujo medio.

4.2.4. Vivienda y Espacio Público.

Condiciones de Vivienda: Las viviendas suelen ser modestas, con una mezcla de construcciones formales e informales.

Uso del Espacio Público: Los residentes utilizan intensamente los espacios públicos para actividades sociales y comerciales.

4.2.5. Seguridad y Salud:

Preocupación por la Seguridad: La percepción de inseguridad es alta, influenciada por la presencia de delitos menores y el desorden urbano.

Salud Pública: Los usuarios están expuestos a problemas de salud relacionados con la contaminación y la acumulación de residuos.

4.3.DESCRIPCIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA.

Ante la problemática urbana identificada en la Avenida 215, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, se formula una propuesta de ordenamiento urbano orientada a la consolidación de un corredor comercial lineal. Esta propuesta reorganiza las dinámicas económicas informales existentes e integra criterios de sostenibilidad y confort bioclimático adaptados al entorno costero de Manta.

La propuesta reconfigura el eje vial como una plataforma urbana estructurada que articula la movilidad, la actividad comercial y la interacción social. Esta intervención no trabaja de forma aislada, sino que se fundamenta en la lectura del contexto urbano inmediato y sus polos de atracción preexistentes:

Sinergia Comercial con la Calle 319: La intervención reconoce el intenso flujo económico proveniente de la Calle 319, eje alimentador concentrador de comercios formales

y populares. La propuesta canaliza este flujo masivo hacia la Avenida 215, permitiendo una transición fluida y ordenada entre ambos sectores comerciales.

Articulación entre Nodos Urbanos: El corredor comercial se diseña como una espina dorsal o eje conector que vincula espacialmente dos equipamientos comunitarios clave. Por un lado, se integra frontalmente con el Parque San Patricio, potenciando su rol como espacio verde de descanso y recreación; por el otro extremo, remata en la Cancha del Barrio Amazonas, un polo de atracción deportiva y social. La propuesta aprovecha el flujo peatonal generado entre ambos nodos para garantizar la vitalidad urbana a lo largo de todo el recorrido.

La intervención redistribuye el espacio público mediante la jerarquización de áreas peatonales, la reorganización del tránsito vehicular y la zonificación del comercio informal en 36 módulos prefabricados ubicados sobre la plataforma central.

La propuesta de ordenamiento en la Avenida 215 prescinde deliberadamente de la incorporación de plazas, plazoletas o áreas de estancia y encuentro ciudadano dentro de la plataforma vial. Esta decisión de diseño responde a un análisis de la estructura urbana del barrio Cuba y sus sectores aledaños, donde se verifica la presencia consolidada de nodos comunitarios y equipamientos de reunión presentes en la zona.

Enfoque y Criterios de Diseño Bioclimático

Respondiendo a las condiciones microclimáticas de la ciudad de Manta (caracterizada por elevadas temperaturas superficiales, alta irradiancia solar y brisas marinas predominantes), Además implementar el uso de contenedores para la recolección y manejo de residuos a lo largo del proyecto, la propuesta traslada los principios de acondicionamiento bioclimático desde la edificación tradicional hacia el diseño del espacio público:

Control de Radiación Solar y Sombreado Dinámico (Filtro Solar):

Mitigación de la Isla de Calor Urbana (ICU): Se sustituye la superficie continua de asfalto absorbedor por pavimentos de alto albedo (adoquines de tonos claros reflectantes) en la plataforma central y aceras, disminuyendo significativamente la acumulación térmica y la temperatura reflejada

hacia el peatón.

Arborización Estratégica: Se incorporan 12 árboles ornamentales de copa frondosa a lo largo de las aceras y áreas de permanencia, creando un dosel vegetal que filtra hasta un 60% de la radiación solar directa.

Protección Solar en Módulos: Los 36 módulos prefabricados incorporan cubiertas livianas con aleros volados de 0.60 m orientados para bloquear el asoleamiento directo en las horas críticas de mayor radiación (11:00 a 15:00).

Optimización de la Ventilación Cruzada:

Envolvente Permeable: Cada módulo de 2.00 x 3.00 m se diseña con paneles superiores e inferiores microperforados y rejillas de aireación continua, asegurando el flujo de aire por convección y evitando la acumulación de aire caliente atrapado (efecto invernadero interior).

Estrategias Activas y Autonomía Energética:

Sistemas Fotovoltaicos Integrados (BIPV): Las cubiertas de los módulos comerciales integran un sistema de paneles solares fotovoltaicos, los cuales generan energía limpia para abastecer de manera autosuficiente la red de iluminación LED, las cámaras de seguridad y los puntos de recarga del corredor.

4.3.1. IMAGEN CONCEPTUAL.

Concepto Rector: "Flujo y Encuentro"

"El corredor comercial se concibe como un eje urbano dinámico que organiza los flujos comerciales y peatonales, transformando el espacio público en un lugar de intercambio económico, social y cultural para la comunidad."

El concepto reconoce que el movimiento constante de personas, mercancías y actividades económicas genera una dinámica similar a un flujo continuo que recorre la avenida.

Paralelamente, estos desplazamientos producen puntos de concentración donde se desarrollan relaciones sociales, comerciales y culturales, configurando espacios de encuentro que fortalecen la vida comunitaria.

Con esto como base lo representamos con el movimiento de ondas en donde sus crestas serían los puntos más movidos de la población en las actividades comerciales.

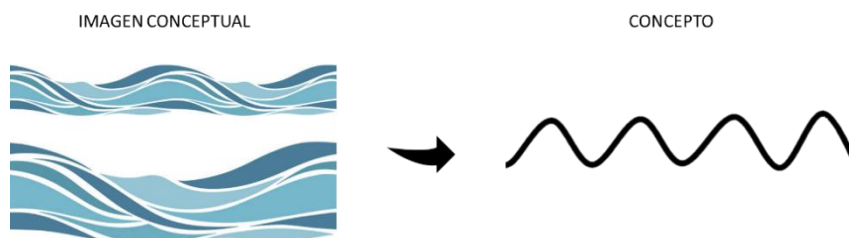


Figura 8 Imagen conceptual y concepto del proyecto.

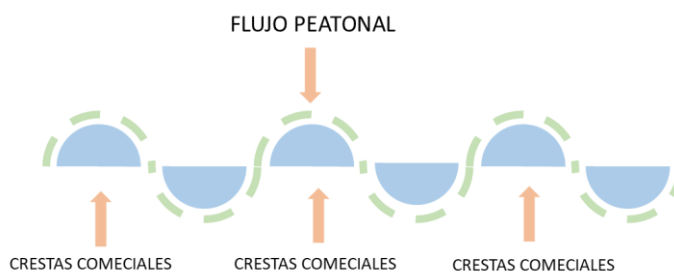


Figura 9 extrapolacion del concepto.

4.3.2. Objetivo de la propuesta.

La presente propuesta tiene como objetivo principal **reconfigurar y consolidar la Avenida 215, ubicada en el barrio Cuba de la parroquia Eloy Alfaro, como un corredor comercial ordenado y funcional**, mediante la implementación de estrategias de diseño urbano que mejoren la calidad del espacio público, optimicen la movilidad y permitan la integración equitativa del comercio informal.

Asimismo, la intervención busca mejorar la calidad de vida de los residentes y usuarios del sector, fortaleciendo la actividad económica local y garantizando condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y organización espacial. La propuesta genera una sinergia económica de la Calle 319 con los nodos recreativos del Parque San Patricio y la Cancha del

Barrio Amazonas, e integrando formalmente el comercio informal para dinamizar la economía local y dignificar el espacio público además de ser un punto estratégico que conecta y atiende a los barrios circundantes como 15 de Abril, La Floresta, Santa Clara, Nueva Esperanza y Las Vegas, consolidándose como un nodo de articulación urbana y comercial dentro de la parroquia.

4.3.3. Capacidad de la propuesta

La capacidad de la propuesta se define en función de la **capacidad operativa del corredor comercial de la Avenida 215 desde la calle 219 hasta la calle 222**, considerando la intensidad de uso del espacio público, los flujos peatonales y vehiculares, y la organización de la actividad comercial.

El corredor se proyecta para atender una alta demanda de usuarios, especialmente durante los fines de semana, cuando se registra la mayor concentración de actividades comerciales. En este sentido, se plantea una redistribución del espacio que permita soportar de manera eficiente el flujo simultáneo de peatones, comerciantes y vehículos, garantizando condiciones adecuadas de movilidad, accesibilidad y seguridad.

La propuesta contempla la incorporación de **módulos comerciales organizados**, cuya cantidad y disposición estarán determinadas por el ancho de la vía y la capacidad del espacio público, evitando la saturación y la ocupación desordenada. Asimismo, se prevé la ampliación y continuidad de aceras, lo que permitirá incrementar la capacidad peatonal del corredor y mejorar la circulación de los usuarios.

4.4. PROGRAMA ARQUITECTONICO.

El programa arquitectónico del corredor comercial se estructura en cinco componentes principales: movilidad, comercio, permanencia, ambiental, equipamiento e imagen urbana. Su

objetivo es organizar y mejorar el espacio público de manera integral, garantizando la seguridad, accesibilidad y funcionalidad para todos los usuarios.

En el componente de **movilidad**, se contemplan elementos como la calzada vehicular, cruces peatonales, aceras accesibles, rampas y franjas táctiles. Estos espacios buscan facilitar la circulación segura y eficiente de vehículos y peatones, promoviendo además la inclusión de personas con discapacidad mediante recorridos accesibles y señalización adecuada.

El componente **comercial** está conformado por módulos fijos destinadas a la venta organizada de productos alimenticios como verduras y frutas, abastos, vestimenta entre otros . Su función es ordenar las actividades comerciales existentes, brindar espacios adecuados para los comerciantes y mejorar la experiencia de compra de los usuarios.

En cuanto al componente **ambiental**, se incorporan elementos como áreas verdes que proporcionan sombra, mejoran el confort térmico y contribuyen a la calidad ambiental del sector. Estas estrategias responden a las condiciones climáticas de la ciudad de Manta y promueven un entorno más agradable para los usuarios.

El componente de **equipamiento urbano** incluye puntos de residuos, iluminación pública, señalética, papeleras. Estos elementos garantizan el correcto funcionamiento del corredor, fortalecen la seguridad, facilitan la orientación de los usuarios y mejoran la limpieza y accesibilidad del espacio.

la **imagen urbana** se fortalece mediante el tratamiento de fachadas, la implementación de módulos comerciales uniformes y la incorporación de elementos urbanos representativos del sector. Estas acciones buscan consolidar una identidad visual coherente, mejorar el orden urbano y reforzar el sentido de pertenencia de la comunidad hacia el corredor comercial.

PROGRAMA ARQUITECTONICO				
Componente	Espacio / Elemento	Función	Usuario	Área / Dimensión referencial
Movilidad	Calzada vehicular	Permitir circulación de vehículos	Conductores	3.00 – 3.50 m ancho
	Carril	Reducir velocidad y convivencia vial	Vehículos / motos	Incluido en calzada
	Cruces peatonales	Seguridad en intersecciones	Peatones	3.00 – 4.00 m ancho
	Aceras	Circulación peatonal continua	Peatones	1.50 m ancho
	Rampas accesibles	Inclusión universal	Personas con discapacidad	Según normativa
	Franjas táctiles	Guía para discapacidad visual	Peatones	0.30 – 0.60 m
Comercial	Módulos fijos	Venta formal organizada	Comerciantes	2.00 x 3.00 m
		Organización por ropa, alimentos y abastos	Usuarios / comerciantes	Variable
Ambiental	Área de sombra	Sombra y confort climático	Todos	
	Áreas verdes	Mejora ambiental	Comunidad	Variable

	Puntos de residuos	Gestión de basura	Comerciantes / usuarios	Cada 20 – 30 m
Equipamiento	Iluminación pública	Seguridad nocturna	Comunidad	Cada 10 – 15 m
	Señalética	Orientación urbana	Usuarios	Según diseño
	Papeleras	Limpieza urbana	Usuarios	Cada 15 – 20 m
Imagen urbana	Tratamiento de fachadas	Identidad visual	Comunidad	Variable
	Módulos uniformes	Orden visual	Comerciantes	Según diseño
	Elementos urbanos	Identidad local	Usuarios	Variable

Tabla 1 Programa arquitectónico de la propuesta.

5. CAPITULO III. PROPUESTA DEL PROYECTO.

5.1. PROPUESTA.

La propuesta de intervención urbana para el Corredor Comercial urbano de la Avenida 215 busca no solo mejorar la organización espacial, la imagen urbana y la funcionalidad del sector, sino también fortalecer las dinámicas económicas y sociales que caracterizan esta importante vía comercial.



Figura 10 Zonificación contextual de la propuesta

5.2. CUADROS AXIOMATICOS DE DIAGRAMACION Y PROGRAMACION.

Diagrama general.

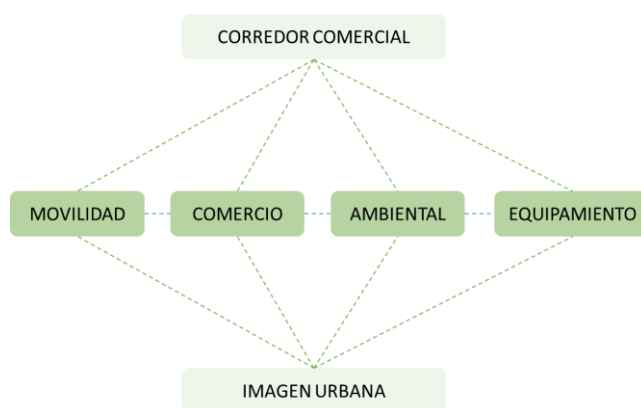


Figura 11 Diagrama general del proyecto.

Diagrama por espacios.

Movilidad.

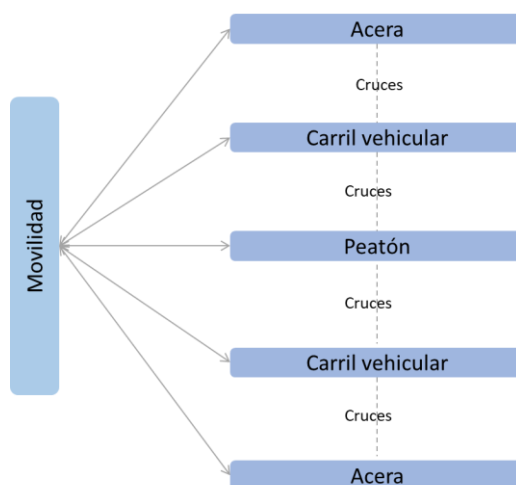


Figura 12 Diagrama del componente movilidad.

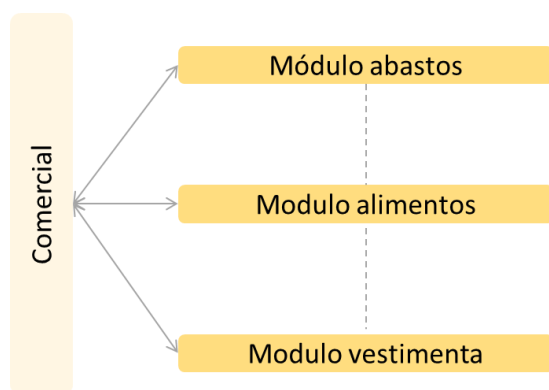
Comercial.

Figura 13 Diagrama del componente comercial

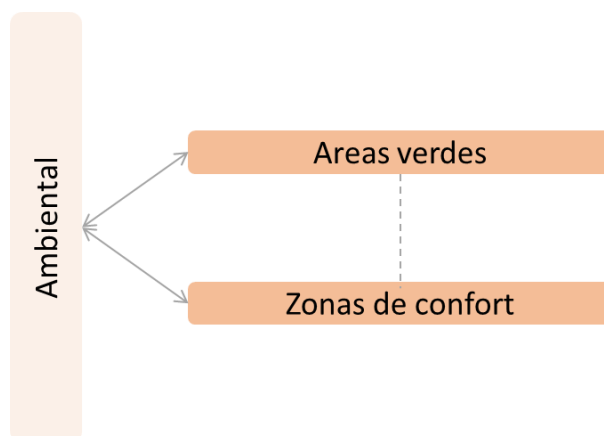
Ambiental.

Figura 14 Diagrama del componente ambiental.

Equipamiento.

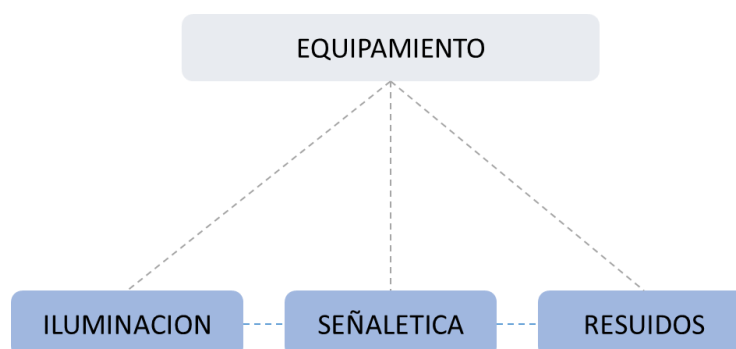


Figura 15 Diagrama del componente equipamiento.

5.3.CRITERIOS Y CONSIDERACIONES DE LA PROPUESTA.

La propuesta del Corredor Comercial urbano de la Avenida 215, ubicada en el sector Eloy Alfaro de la ciudad de Manta, busca mejorar las condiciones de movilidad, comercio y espacio público mediante una intervención urbana integral que responda a las necesidades de comerciantes, residentes y visitantes.

Aspecto social

La propuesta se orienta al fortalecimiento de la interacción social y la recuperación del espacio público como lugar de encuentro ciudadano. Mediante la organización de las actividades comerciales, la ampliación de áreas peatonales y la incorporación de espacios de permanencia, se busca generar un entorno seguro, accesible e inclusivo que favorezca la convivencia comunitaria. Asimismo, el proyecto pretende mejorar las condiciones de trabajo de los comerciantes y ofrecer a los usuarios espacios más cómodos y funcionales para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Aspecto económico

El corredor comercial se plantea como una estrategia para dinamizar la economía local

mediante la reorganización y fortalecimiento de las actividades comerciales existentes. La implementación de módulos comerciales ordenados, espacios para emprendimientos y áreas destinadas al comercio formal permitirá optimizar el uso del espacio urbano, incrementar la actividad económica y generar nuevas oportunidades de desarrollo para los habitantes del sector. Además, su ejecución podría gestionarse mediante recursos municipales contemplados en los planes operativos anuales, programas de regeneración urbana o mecanismos de inversión pública orientados al mejoramiento del espacio público.

Aspecto ambiental

La propuesta incorpora criterios de sostenibilidad urbana mediante la implementación de áreas verdes y espacios de sombra que contribuyan a mejorar las condiciones ambientales del corredor. Estas estrategias buscan reducir la exposición directa a la radiación solar, mejorar el confort térmico de los usuarios y favorecer la calidad paisajista del entorno urbano. De igual manera, la incorporación de vegetación y mobiliario urbano adecuado permitirá mitigar parcialmente los efectos del clima cálido característico de la ciudad de Manta, promoviendo un espacio público más confortable y ambientalmente responsable.

5.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, NORMATIVAS, TECNOLÓGICAS Y DE EQUIPAMIENTO.

La propuesta del **Corredor Comercial urbano de la Avenida 215**, en el sector Eloy Alfaro de la ciudad de Manta, se fundamenta en criterios técnicos, normativos y tecnológicos que garantizan la funcionalidad, accesibilidad, seguridad y sostenibilidad del espacio público. Estas especificaciones buscan optimizar las condiciones de movilidad, permanencia y actividad comercial dentro del corredor urbano.

Especificaciones Técnicas

La intervención contempla la adecuación y mejoramiento de la infraestructura urbana

existente mediante la implementación de elementos que favorezcan la accesibilidad universal y el confort de los usuarios.

Movilidad peatonal

Aceras con ancho de 1.50 m.

Rampas de acceso con pendiente máxima del 8%.

Franjas podotáctiles para personas con discapacidad visual.

Cruces peatonales señalizados y accesibles.

Pavimentos antideslizantes y de alta resistencia.

Movilidad vehicular

Calzada vehicular de 3 a 3.50 m de ancho.

Carriles compartidos para vehículos y motocicletas.

Señalización horizontal y vertical reglamentaria.

Reductores de velocidad en zonas de alto flujo peatonal.

Espacios comerciales

- Módulos comerciales de aproximadamente 2.00 m x 3.00 m.
- Estructuras metálicas modulares desmontables.
- Cubiertas livianas resistentes a la intemperie.
- Áreas de abastecimiento y circulación interna.
- Pareterres centrales de 6.00 m x 47.00 m para colocación de módulos.

Áreas de permanencia

- Bancas ergonómicas de hormigón, acero o madera tratada.
- zonas de sombra.

Especificaciones Tecnológicas

La incorporación de tecnología permitirá mejorar la gestión, seguridad y eficiencia del

corredor comercial.

Autonomía Energética (Sistema Fotovoltaico)

Red de paneles fotovoltaicos:

Sistema de almacenamiento en baterías:

Micro-red inteligente:

Iluminación inteligente

Luminarias LED de bajo consumo energético.

- Sistemas de control automático de encendido.
- Mayor eficiencia lumínica y reducción de costos operativos.

Seguridad urbana

- Cámaras de videovigilancia en puntos estratégicos.
- Botones de emergencia en zonas de alta concurrencia.
- Integración con sistemas municipales de monitoreo.

Gestión ambiental

- Sistemas de drenaje urbano sostenible.
- Pavimentos permeables en áreas verdes y uso de adoquines de alto albedo.
- Uso de especies vegetales adaptadas al clima de Manta.

Conectividad

- Puntos de acceso Wi-Fi público.
- Señalética digital informativa.
- Paneles electrónicos para información comunitaria y comercial.

Equipamiento Urbano

El equipamiento urbano permitirá el correcto funcionamiento del corredor y mejorará la experiencia de los usuarios.

Elemento	Función
Bancas urbanas	Descanso y permanencia
Papeleras	Gestión de residuos
Contenedores	Manejo ambiental
Aceras	Acceso a movilidad pública
Luminarias LED	Seguridad y visibilidad
Señalética urbana	Orientación e información
Jardineras	Mejoramiento paisajístico
Módulos comerciales	Organización del comercio
Cámaras de seguridad	Vigilancia y control

Tabla 2 Tabla de especificaciones.

5.5. CRITERIOS DE PREFACTIBILIDAD.

Criterio Técnico

La propuesta es técnicamente viable, ya que el área de intervención dispone de las condiciones físicas necesarias para la implementación del corredor comercial. El diseño contempla infraestructura, mobiliario urbano y módulos comerciales prefabricados colocados encima de un parterre que permiten reorganizar el comercio existente, mejorar la movilidad y optimizar el uso del espacio público.

Criterio Normativo

El proyecto se desarrolla conforme a la normativa vigente, considerando el PDOT de Manta, la LOOTUGS, el COOTAD, la NEC y las normas INEN de accesibilidad. Esto garantiza que la propuesta responda a los lineamientos de planificación territorial y contribuya al ordenamiento urbano del sector.

Criterio Económico

La propuesta presenta una inversión referencial acorde con proyectos de regeneración urbana y puede ejecutarse mediante financiamiento público o institucional. Además, busca fortalecer la economía local al ofrecer espacios adecuados para el desarrollo ordenado de las actividades comerciales.

Criterio Social

El corredor comercial contribuirá a mejorar la calidad de vida de comerciantes y usuarios mediante la recuperación del espacio público, el incremento de la seguridad peatonal y la generación de espacios de convivencia que favorezcan la integración comunitaria.

Criterio Ambiental y bioclimático.

La propuesta incorpora criterios de sostenibilidad y acondicionamiento bioclimático urbano mediante la implementación de pavimentos fríos de alto albedo y un corredor verde con 12 árboles ornamentales y aleros que garantizan más del 65% de sombra en horas pico (11:00 a 15:00), reduciendo la temperatura superficial radiada entre 8 °C y 10 °C. Asimismo, los módulos comerciales integran envolventes microperforadas para favorecer la ventilación cruzada pasiva y paneles fotovoltaicos en sus cubiertas para abastecer de manera 100% autónoma la red de iluminación LED y videovigilancia del corredor y papeleras para la colocación de residuos. Estas estrategias mejoran la calidad paisajística y mitigan eficientemente el impacto del clima cálido de Manta.

Criterio Funcional

La organización de los espacios garantizará una adecuada relación entre movilidad, comercio y áreas de permanencia, facilitando el recorrido peatonal, la accesibilidad universal y el funcionamiento eficiente del corredor comercial.

Criterio Urbano

La propuesta fortalecerá la imagen urbana de la Avenida 215 mediante la organización del comercio, el mejoramiento del paisaje urbano y la consolidación de un eje comercial que dinamice la actividad económica y promueva la apropiación del espacio público por parte de la comunidad.

5.6. PRESUPUESTO REFERENCIAL.

Ítem	Rubro	Unidad	Cantidad	P. Unitario (USD)	Total (USD)
CAPÍTULO 1. OBRAS PRELIMINARES Y MOVIMIENTO DE TIERRAS					
1.1	Replanteo, nivelación y trazado con equipo topográfico	m2	2,340	\$1.20	\$2,808.00
1.2	Demolición y retiro de carpeta asfáltica/hormigón degradado preexistente	m2	2,340	\$4.50	\$10,530.00
1.3	Excavación a máquina para conformación de subrasante	m3	585	\$5.50	\$3,217.50
1.4	Desalojo de material excavado con maquinaria pesada	m3	760	\$6.00	\$4,560.00
1.5	Señalización provisional de obra y cerramiento de seguridad	Global	1	\$1,500.00	\$1,500.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 1					\$22,615.50

Ítem	Rubro	Unidad	Cantidad	P. Unitario (USD)	Total (USD)
CAPÍTULO 2. ESTRUCTURA VIAL Y ADOQUINADO GENERAL (195 m x 12 m)					
2.1	Provisión, tendido e hidratación de subbase granular	m2	2,340	\$9.50	\$22,230.00
2.2	Provisión y tendido de colchón de arena fina de asiento	m2	2,340	\$3.00	\$7,020.00
2.3	Provisión e instalación de adoquín vehicular de hormigón (tono claro reflectante)	m2	2,340	\$16.50	\$38,610.00
2.4	Sellado de juntas mediante barrido de arena y compactación con placa vibratoria	m2	2,340	\$1.20	\$2,808.00
2.5	Bordillos prefabricados de hormigón para confinamiento lateral	m	390	\$14.00	\$5,460.00

Ítem	Rubro	Unidad	Cantidad	P. Unitario (USD)	Total (USD)
SUBTOTAL CAPÍTULO 2					\$76,128.00
CAPÍTULO 3. MÓDULOS PREFABRICADOS					
3.1	Módulo comercial prefabricado (estructura metálica, cubierta, cerramientos y puerta enrollable)	Unidad	36	\$5,200.00	\$187,200.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 3					\$187,200.00
CAPÍTULO 4. INSTALACIONES Y SISTEMA TECNOLÓGICO					
4.1	Red eléctrica subterránea para módulos comerciales	Global	1	\$12,000.00	\$12,000.00
4.2	Luminarias LED con tecnología fotovoltaica para el corredor	Unidad	16	\$1,100.00	\$17,600.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 4					\$29,600.00
CAPÍTULO 5. MOBILIARIO URBANO					

Ítem	Rubro	Unidad	Cantidad	P. Unitario (USD)	Total (USD)
5.1	Bancas metálicas de apoyo en recorrido	Unidad	18	\$650.00	\$11,700.00
5.2	Papeleras de recolección diferenciada	Unidad	12	\$220.00	\$2,640.00
5.3	Bicicleteros urbanos	Unidad	6	\$450.00	\$2,700.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 5					\$17,040.00
CAPÍTULO 6. PAISAJISMO Y SOLUCIONES BIOCLIMÁTICAS					
6.1	Árboles ornamentales nativos para confort térmico	Unidad	30	\$180.00	\$5,400.00
6.2	Jardineras de hormigón permeable	Unidad	18	\$320.00	\$5,760.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 6					\$11,160.00
CAPÍTULO 7. SEÑALIZACIÓN VIAL Y PEATONAL					
7.1	Señalización horizontal (pintura termoplástica)	m2	120	\$18.00	\$2,160.00

Ítem	Rubro	Unidad	Cantidad	P. Unitario (USD)	Total (USD)
	en cruces y franjas)				
7.2	Señalización vertical reglamentaria e informativa	Unidad	10	\$280.00	\$2,800.00
SUBTOTAL CAPÍTULO 7					\$4,960.00

Tabla 3 Presupuesto referencial por rubros.

Capítulo	Descripción	Total (USD)
Capítulo 1	Obras Preliminares y Movimiento de Tierras	\$22,615.50
Capítulo 2	Estructura Vial y Adoquinado General m2	\$76,128.00
Capítulo 3	Módulos Comerciales Prefabricados (36 Unidades)	\$187,200.00
Capítulo 4	Instalaciones y Sistema Tecnológico	\$29,600.00
Capítulo 5	Mobiliario Urbano	\$17,040.00
Capítulo 6	Paisajismo y Soluciones Bioclimáticas	\$11,160.00
Capítulo 7	Señalización Vial y Peatonal	\$4,960.00
TOTAL GENERAL REFERENCIAL DEL PROYECTO		\$348,703.50

Tabla 4 Presupuesto referencial resumida.

5.7. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.

Capítulo / Actividad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
1. OBRAS PRELIMINARES Y MOVIMIENTO DE TIERRAS						
1.1 Replanteo, nivelación y trazado topográfico	■					
1.2 Demolición y retiro de carpeta asfáltica ($\$2,340 \text{ m}^2$)	■					
1.3 Excavación y desalojo de material ($\$760 \text{ m}^3$)	■	■				
2. ESTRUCTURA VIAL Y ADOQUINADO GENERAL						
2.1 Colocación y compactación de subbase granular ($e=0.20 \text{ m}$)		■				
2.2 Colocación de bordillos prefabricados de confinamiento		■				
2.3 Tendido de colchón de arena y colocación de adoquín ($e=8 \text{ cm}$)			■			
2.4 Sellado de juntas y compactación con placa vibratoria			■			
3. MÓDULOS PREFABRICADOS						
3.1 Fabricación en taller externo de 36 módulos metálicos (<i>Off-site</i>)		■	■	■		

Capítulo / Actividad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
3.2 Traslado, cimentación y montaje de módulos en sitio				■	■	
4. INSTALACIONES Y SISTEMA TECNOLÓGICO						
4.1 Canalización de red eléctrica subterránea y cajas		■	■			
4.2 Instalación de luminarias LED y paneles fotovoltaicos				■	■	
5. MOBILIARIO URBANO						
5.1 Fijación de bancas, papeleras diferenciadas y bicicleteros					■	
6. PAISAJISMO Y SOLUCIONES BIOCLIMÁTICAS						
6.1 Siembra de 30 árboles ornamentales y colocación de jardineras					■	
7. SEÑALIZACIÓN Y ENTREGA						
7.1 Demarcación horizontal, franjas podotáctiles y señalética vertical						■
7.2 Pruebas de funcionamiento, limpieza general y entrega de obra						■

Tabla 5 cronograma de actividades.

6. CONCLUSIONES.

El diagnóstico físico-espacial demostró la inviabilidad de emplazar un centro de abastos cerrado tradicional debido a la carencia de un macrolote vacante en el sector Eloy Alfaro. Sin embargo, esta limitante justificó la evolución tipológica del proyecto, demostrando que un equipamiento de abasto puede deconstruirse y adaptarse morfológicamente sobre el espacio público. La Avenida 215 asume así el rol de una plataforma arquitectónica lineal que respeta y consolida la dinámica comercial preexistente sin provocar desplazamientos territoriales.

Se concluye que el confort bioclimático no es exclusivo de los espacios cerrados. La propuesta logra integrar exitosamente un enfoque bioclimático al espacio público mediante el diseño de módulos prefabricados de baja inercia térmica, la proyección de áreas de sombra, la incorporación de infraestructura verde. Estas estrategias mitigan la isla de calor urbano y responden eficientemente a las exigencias del clima cálido-húmedo de la ciudad de Manta, mejorando el confort de los comerciantes y peatones.

La propuesta arquitectónica dignifica el comercio autónomo al dotarlo de 36 módulos organizados, transformando un conflicto de ocupación en una oportunidad de vitalidad urbana, donde se garantiza la seguridad peatonal y se restablece la accesibilidad universal en el barrio Cuba.

La consolidación del corredor comercial es técnica y normativamente viable, amparándose en las leyes nacionales (LOOTUGS y COOTAD). Además, la apuesta por una arquitectura modular y efímera optimiza los recursos de inversión pública, demostrando una

alta factibilidad económica con un presupuesto referencial de USD **348,703.50**, monto que representa una inversión estratégica para la reactivación socioeconómica y la recualificación del paisaje urbano.

7. RECOMENDACIONES

Se recomienda a las autoridades municipales (GAD Manta) establecer mesas de diálogo participativo con las asociaciones de comerciantes del barrio Cuba antes y durante la implementación del proyecto. Es fundamental redactar una ordenanza específica o reglamento de uso para este corredor que regule el mantenimiento de los 36 módulos prefabricados, asigne responsabilidades sobre la limpieza y evite el surgimiento de nuevos asentamientos desordenados en las áreas peatonales liberadas.

Durante la ejecución de la obra, se sugiere una estricta fiscalización técnica para garantizar que el enfoque inclusivo y ambiental no se pierda. Se debe asegurar que las aceras mantengan su ancho útil de 1.50 metros libres de obstáculos, que las rampas de accesibilidad se ejecuten con la pendiente máxima reglamentaria del 8%, y que las especies arbóreas seleccionadas sean endémicas o adaptadas al clima local para asegurar su supervivencia y su función como reguladores térmicos.

Dado que el sustento diario de numerosas familias depende de la actividad en la Avenida 215, se recomienda implementar el cronograma de 6 meses mediante una estrategia de construcción por fases. La fabricación de la estructura metálica de los módulos comerciales (Capítulo 3 del presupuesto) debe realizarse en talleres externos al sitio de obra. Su montaje en sitio debe programarse para los días de menor afluencia, evitando la paralización total de la economía popular del sector.

Para consolidar la funcionalidad del corredor en horarios nocturnos, se recomienda que la instalación de luminarias LED y el equipamiento tecnológico (cámaras de videovigilancia) propuestos en el diseño, se vinculen de manera directa y operativa con el centro de monitoreo de seguridad municipal. Esto fomentará la apropiación ciudadana del espacio público en horarios extendidos y disminuirá la percepción de inseguridad ciudadana.

Se recomienda complementar la intervención de la Avenida 215 extendiendo acciones de **urbanismo táctico** hacia el Parque San Patricio y la Cancha del Barrio Amazonas. Esta estrategia permitirá probar de forma rápida, económica y participativa la integración de estos equipamientos remate con el corredor comercial, fomentando la apropiación ciudadana previo a su consolidación definitiva.

.

8. REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.

- Abed, A., & El-Husseiny, M. (2021). *Integrating informal street commerce into urban public spaces: Design guidelines for sustainable streetscapes*. *Cities*, 115, 103230.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)*. Registro Oficial Suplemento 303.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)*. Registro Oficial Suplemento 790.
- Berry, B. J. L. (1963). *Commercial Structure and Commercial Blight*. University of Chicago Press.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa.
- Castells, M. (1977). *La cuestión urbana*. Siglo XXI.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2022). *Panorama Social de América Latina*. Publicaciones de las Naciones Unidas.
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero: La revolución informal*. Instituto Libertad y Democracia.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Island Press.
- Givoni, B. (1998). *Climate considerations in building and urban design*. John Wiley & Sons.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Manta. (2020). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Manta*.
- Higueras, E. (2006). *Urbanismo bioclimático*. Editorial Gustau Gili.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

- López-Cabeza, V. P., Galán-Marín, C., Rivera-Gómez, C., & Roa-Fernández, J. (2022). *Outdoor thermal comfort in public space design: A review of strategies for warm climates. Building and Environment*, 216, 109000.
- Luna y Gómez, A., & Rosas, M. A. (2022). *Evaluación del confort térmico en corredores peatonales de climas cálido-húmedos mediante índices biometeorológicos. Hábitat Sustentable*, 12(1), 34-47.
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. Island Press.
- Olgyay, V. (1998). *Arquitectura y clima: Manual de diseño bioclimático para arquitectos y urbanistas*. Editorial Gustau Gili.
- ONU-Hábitat. (2013). *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility*. Routledge.
- ONU-Hábitat. (2015). *International Guidelines on Urban and Territorial Planning*. UN-Habitat.
- ONU-Hábitat. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. UN-Habitat.
- Organización Internacional del Trabajo [OIT]. (2023). *Women and Men in the Informal Economy: A Statistical Update*. OIT.
- Rogers, R. (1997). *Cities for a Small Planet*. Faber & Faber.
- Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Conservation Foundation.

9. ANEXOS.



Figura 16 Ubicación, toma aérea de la avenida 215.

Nota: la linea roja representa la zona a intervenir.



Figura 17 Imagen urbana de la avenida 215 hacia la calle 322.



Figura 18 Imagen urbana de la avenida 215 hacia la calle 319.

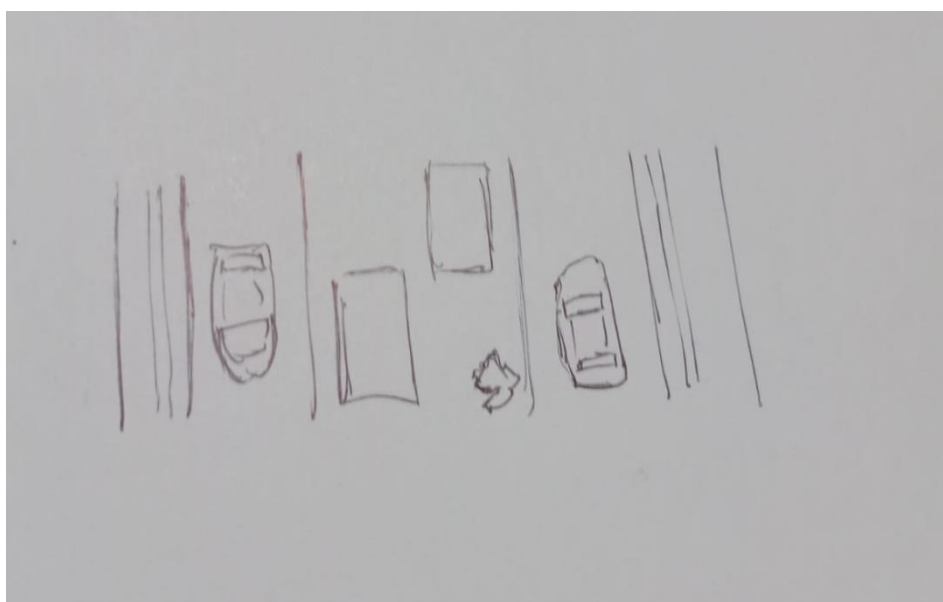


Figura 19 Ideas preliminares del proyecto.



Figura 20 Aglomeración en los puestos comerciales.



Figura 21 Entrada a la feria de cuba.



Figura 22 Puestos comerciales informales en la avenida 215.



Figura 23 render del proyecto.



Figura 24 Render del proyecto en la zona.

ENCUESTA PROPUESTA DE UN CORREDOR COMERCIAL URBANO.		
Usted es ?		
Respuesta	Frecuencia	%
Comerciante	70	28,23
Residente	100	40,32
Visitante	78	31,45
Con que frecuencia pasa por la avenida 215		
Respuesta	Frecuencia	%
Ocasionalmente	44	17,74
Varias veces por semana	107	43,15
Todos los dias	97	39,11
¿Cómo califica el estado actual de la Avenida 215?		
Respuesta	Frecuencia	%
Regular	116	46,77
Excelente	28	11,29
Bueno	56	22,58
Malo	48	19,35
¿Considera que las aceras permiten una circulación peatonal cómoda y segura?		
Respuesta	Frecuencia	%
No	148	59,68
Si	100	40,32
¿La presencia de actividades comerciales dificulta el tránsito peatonal?		
Respuesta	Frecuencia	%
Siempre	117	47,18
A veces	100	40,32
Nunca	31	12,5
¿Considera que la avenida cuenta con suficiente iluminación y seguridad para los usuarios?		
Respuesta	Frecuencia	%
No	140	56,45
Si	108	43,55
¿Considera importante la actividad comercial para el desarrollo económico del sector?		
Respuesta	Frecuencia	%
Si	234	94,35
No	14	5,65

¿Qué tipo de actividad comercial considera que se requiere o debería fortalecerse en la Avenida 215?		
Respuesta	Frecuencia	%
Ropa y accesorios	82	33,01
Venta de alimentos y bebida	78	31,45
Frutas, verduras y abastos	65	26,21
Papelerías y artículos escolares	15	6,05
Otras	8	3,2
¿Considera que el comercio actual se encuentra organizado adecuadamente?		
Respuesta	Frecuencia	%
Sí	82	33,06
No	166	66,94
¿Considera necesaria la implementación de módulos comerciales organizados dentro de la avenida?		
Respuesta	Frecuencia	%
Si	236	95,16
No	12	4,84
¿Qué elemento considera prioritario para mejorar la Avenida 215?		
Respuesta	Frecuencia	%
Áreas verdes y arborización	69	27,82
Módulos comerciales organizados	122	49,19
Iluminación pública	57	22,98
¿Considera necesario incorporar áreas de descanso y encuentro ciudadano dentro de la avenida?		
Respuesta	Frecuencia	%
Si	226	91,13
No	22	8,87
¿Le gustaría que la avenida cuente con más árboles y espacios de sombra?		
Respuesta	Frecuencia	%
Si	237	95,56
No	11	4,44
¿Está de acuerdo con la implementación de un Corredor Comercial en la Avenida 215?		
Respuesta	Frecuencia	%

Si	226	91,13
Tal vez	17	6,85
No	5	2,02
¿Considera que la implementación del corredor comercial mejorará la imagen urbana, la economía y la calidad de vida del sector?		
Respuesta	Frecuencia	%
Si	218	87,9
Tal vez	22	8,87
No	8	3,23

Tabla 6 Tabulacion de la encuesta.

