

**Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí**  
**Facultad de Arquitectura**



**Tema:**

**"ANALISIS DEL EQUIPAMIENTO ESPACIAL EN  
LA PARROQUIA LOS ESTEROS Y  
PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO,  
DELIMITACION CALLE 113-126 Y AVENIDA  
PUERTO AEROPUERTO – 108"**

**ELABORADO POR:**

Moreira Cevallos Jesús

**DIRECTOR:**

Arq. Carlos Cañarte Mantuano

MANTA - MANABÍ - ECUADOR

2018

**“ANALISIS DEL EQUIPAMIENTO ESPACIAL EN  
LA PARROQUIA LOS ESTEROS Y  
PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO,  
DELIMITACION CALLE 113-126 Y AVENIDA  
PUERTO AEROPUERTO – 108”**

## **CERTIFICACIÓN DEL AUTOR**

Yo, **JESUS ALEXANDER MOREIRA CEVALLOS**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí escrito es de mi autoria; que no ha sido presentada anteriormente para ningun grado o calificacion profesional y, que se ha sido respaldado con la respectiva bibliografia.

Jesus Alexander Moreira Cevallos  
**AUTOR**

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Quien suscribe **JESUS ALEXANDER MOREIRA CEVALLOS** C.I N° 131214868-5, hace constar que es el autor de la Tesis Titulada: “**ANALISIS DEL EQUIPAMIENTO ESPACIAL EN LA PARROQUIA LOS ESTEROS Y PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO, DELIMITACION CALLE 113-126 Y AVENIDA PUERTO AEROPUERTO – 108**”, el cual constituye una elaboración personal realizada únicamente con la dirección del asesor de dicho trabajo, **ARQ. CARLOS CAÑARTE MANTUANO**.

En tal sentido, manifiesto la originalidad de la Conceptualización del trabajo, interpretación de datos y la elaboración de las conclusiones, dejando establecido que aquellos aportes intelectuales de otros autores se han referenciado debidamente en el texto de dicho trabajo.

En la ciudad de Manta, a los 15 días del mes de mayo del dos mil diecisiete.

---

**Jesus Alexander Moreira Cevallos**  
C.I N° 131214868-5

## **CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS**

Quien suscribe, Arq. Carlos Cañarte Mantuano, a través del presente y en mi calidad de director del Trabajo de Titulación Profesional de la carrera Arquitectura, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí”.

**Certifico:** Que el señor **Jesús Alexander Moreira Cevallos** , portador de la cédula de ciudadanía N° 131214868-5, ha desarrollo bajo mi tutoría el Informe Final del Trabajo de Titulación previo a obtener el título de Arquitectura, cuyo tema es : **“ANÁLISIS DEL EQUIPAMIENTO ESPACIAL EN LA PARROQUIA LOS ESTEROS Y PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO, DELIMITACION CALLE 113-126 Y AVENIDA PUERTO AEROPUERTO – 108”**; cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también con la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe validez científica metodológica, por lo cual autorizo su presentación.

Manta, 25 de enero del 2018.

---

Arq. Carlos Cañarte Mantuano.

**DIRECTOR**

## DEDICATORIA

*Dedico este presente trabajo de forma especial a Dios que siempre ha estado acompañándome en el largo de mi camino, a mis padres, Cesar Moreira y mi madre Rosita Cevallos, que con sus consejos me han enseñado que por medio del sacrificio, esfuerzo y perseverancia se puede llegar a cumplir cualquier meta propuesta, y mi compañera de toda la vida Kathy García por siempre estar apoyándome en las buenas y las malas circunstancias de la vida y a todas las personas que de una u otra manera contribuyeron con la realización de esta meta cumplida.*

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a Dios por ser mi guía, y darme fuerzas día a día para no caer en malos pasos, por acompañarme siempre y cuidarme de todas las adversidades de la vida.

Agradezco a mis padres por el apoyo incondicional, gracias a mi padre Cesar Moreira por ser el mejor padre del mundo y tener esperanzas en mí, así sea cuantas veces me tropiece siempre está alentándome y apoyándome en cada meta que me proponga, a mi madre de nunca me ha abandonado con sus consejos y siempre estando a mi lado en todo lugar que este.

A mi compañera Kathy García por apóyenme en esta meta propuesta de ser un profesional y nunca dejarme solo con mis problemas siendo un pilar fundamental para no rendirme nunca.

Al Arq. Carlos Cañarte por haberme impartido sus conocimientos y colaboración y orientación durante la etapa del trabajo final de titulación. Al igual al Doctor Justo Cevallos por ser una persona que me ha apoyado en mis deseos de ser un profesional le doy las gracias por impartirme sus conocimientos.

Agradezco a mis compañeros de clases con quienes compartí buenos momentos y gozamos de esta estupenda vida estudiantil, en especial a mi compañero Winderson Muentes por ser un compañero ejemplar y fiel ante toda circunstancia, una persona que me ayudo en lo largo de mi ciclo de estudiante.

# INDICE

CERTIFICACIÓN DEL AUTOR .....	iii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA .....	iv
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS .....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTOS .....	vii
RESUMEN.....	12
1. INTRODUCCIÓN.....	13
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
2.1. Marco contextual .....	14
2.1.1. Situación actual de la problemática .....	15
2.2. Formulación del problema .....	16
2.2.1. Definición del problema .....	16
2.2.2. Problema central y sub-problemas .....	17
2.2.3. Formulación de la pregunta clave .....	17
2.3. Justificación.....	17
2.4. Definición del objeto de estudio.....	19
2.4.1. Delimitación sustantiva del tema. ....	19
2.4.2. Delimitación espacial. ....	19
2.4.3. Delimitación temporal. ....	19
2.5. Campo de la investigación.....	20
2.6. Objetivos .....	20
2.6.1. Objetivo general .....	20
2.6.2. Objetivos específicos.....	20
2.7. Identificación de variables .....	21
2.7.1. Variable independiente .....	21
2.7.2. Variable dependiente.....	21
2.8. Operacionalización de las variables. ....	21
2.9. Formulación de Ideas a defender .....	22
2.10. Tareas científicas a desarrollar.....	22
2.10.1. TC1. Elaboración de un marco teórico.....	22
2.10.2. TC2. Sistematización Teórica pertinente y actualizada sobre el tema. 22	
2.10.3. TC3. Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática. ....	22
2.10.4. TC4. Diseño de propuesta alternativa. ....	22
2.11. Diseño de la investigación .....	23

2.11.1. Fases de estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas utilizadas .....	23
2.11.2. Población y muestra.....	24
2.11.3. Resultados esperados .....	26
2.11.4. Novedad científica.....	26
3. CAPITULO I.- MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN .....	27
3.1. Marco antropológico .....	27
3.2. Marco teórico general .....	28
3.3. Marco conceptual.....	36
3.4. Marco jurídico y/o normativo.....	39
3.5. Modelo de repertorio .....	41
Regeneración Urbana en el malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil .....	41
4. CAPITULO II.- DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	56
4.1.2. Delimitación del área de estudio .....	57
4.2. Antecedentes históricos.....	57
4.3. Tabulación de la información .....	74
4.5. Pronóstico.....	96
4.5.1. Factor urbano social .....	96
4.5.2. Factor ambiental.....	97
4.5.3. Comprobación de la idea planteada.....	97
5. CAPITULO III.- PROPUESTA .....	99
5.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano .....	99
5.1.1. Aspectos funcionales.....	99
5.1.2. ASPECTOS FORMALES .....	107
5.1.3. Aspectos técnicos.....	108
5.1.4. Aspectos ambientales.....	109
5.2. Subsistemas y componentes.....	110
5.3. Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones .....	110
5.4. Lógica de impanación de la propuesta .....	111
5.6. Requerimientos normativos .....	113
5.9. Pre factibilidad de la propuesta.....	119
5.9.1. Pre factibilidad económica financiera.....	119
5.9.2. Pre factibilidad técnica.....	119
6. CONCLUSIONES.....	120
7. RECOMENDACIONES.....	121
8. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	122
9. ANEXOS.....	123

## INDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil - Ecuador .....	41
<b>Figura 2.</b> Cerro Santa Ana - Guayaquil .....	49
<b>Figura 3.</b> Delimitación espacial de área de estudio. ....	56
<b>Figura 4.</b> Delimitación del área de estudio .....	57
<b>Figura 5.</b> Representación de Canales Hidrográficos .....	59
<b>Figura 6.</b> Vista de la red Vial del sector .....	61
<b>Figura 7.</b> Sistema Vial Urbano referente a la zona de estudio.....	71
<b>Figura 8.</b> Porcentaje equipamiento espacial situacion actual .....	74
<b>Figura 9.</b> Porcentaje equipamiento espacial estado de conservacion .....	75
<b>Figura 10.</b> Porcentaje calidad de vida .....	77
<b>Figura 11.</b> Porcentaje Equipamiento espacial grado de contaminacion.....	78
<b>Figura 12.</b> Porcentaje Estado de planificacion .....	79
<b>Figura 13.</b> Porcentaje Infraestructura básica.....	80
<b>Figura 14.</b> Porcentaje de seguridad. ....	82
<b>Figura 15.</b> Porcentaje equipamiento urbano.....	83
<b>Figura 16.</b> Porcentaje áreas de recreación y esparcimiento .....	84
<b>Figura 17.</b> Porcentaje accesibilidad.....	86
<b>Figura 18.</b> Porcentaje salubridad. ....	87
<b>Figura 19.</b> Porcentaje gestion publica .....	89
<b>Figura 20.</b> Porcentaje Relaciones interpersonales .....	90
<b>Figura 21.</b> Aceptación de nuevas propuestas .....	91
<b>Figura 22.</b> Porcentaje consideración de impacto del proyecto.....	92
<b>Figura 23.</b> Porcentaje expectativa de propuesta. ....	93
<b>Figura 24.</b> Porcentaje Contribución con el cuidado y mantenimiento de la propuesta .....	94
<b>Figura 25.</b> Primer criterio propuesto .....	99
<b>Figura 26.</b> Reconfiguracion de sentido vial .....	100
<b>Figura 27.</b> Implementación de Señaléticas de tránsito .....	100
<b>Figura 28.</b> Mejora de fluidez vial. ....	101
<b>Figura 29.</b> Reconfiguración de sentido vial.....	102
<b>Figura 30.</b> Generación de estacionamientos en vía .....	102
<b>Figura 31.</b> Semaforización de vía.....	103
<b>Figura 32.</b> Señalización de vía.....	103
<b>Figura 33.</b> Plano General de propuesta de señalización. ....	104
<b>Figura 34.</b> Señalización de vías y creación de vías alternas .....	104
<b>Figura 35.</b> <i>solución propuesta de vías sector de estudio</i> .....	105
<b>Figura 36.</b> Propuesta de áreas libre y módulos comerciales .....	106
<b>Figura 37.</b> Área de Escalinatas, estancias y cabañas .....	106
<b>Figura 38.</b> Reinterpretación Formal.....	108
<b>Figura 39.</b> Criterio de implantación .....	111

## INDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Equipamiento espacial.....	74
Tabla 2. Equipamiento espacial.....	75
<b>Tabla 3.</b> Calidad de Vida .....	76
<b>Tabla 4.</b> Equipamiento espacial.....	78
<b>Tabla 5.</b> Estado de planificación.....	79
<b>Tabla 6.</b> Infraestructura básica .....	80
<b>Tabla 7.</b> Seguridad .....	81
<b>Tabla 8.</b> Equipamiento urbano.....	83
<b>Tabla 9.</b> Áreas de recreación y esparcimiento .....	84
<b>Tabla 10.</b> Accesibilidad.....	85
<b>Tabla 11.</b> Salubridad. ....	87
<b>Tabla 12.</b> Tabla de resultados generales.....	88
<b>Tabla 14.</b> Relaciones Interpersonales .....	90
<b>Tabla 15.</b> Aceptación de propuestas .....	91
<b>Tabla 16.</b> Regeneración espacial .....	92
<b>Tabla 17.</b> Expectativa de resultados de la propuesta .....	93
<b>Tabla 18.</b> Contribución con el cuidado y mantenimiento de la propuesta. ....	94
<b>Tabla 19.</b> Comprobación de Hipótesis.....	98
<b>Tabla 20.</b> Subsistemas y componentes .....	110
<b>Tabla 21.</b> Planes, Programas, proyectos, estrategias y acciones .....	111
<b>Tabla 22.</b> Capacidad de la propuesta.....	112
<b>Tabla 23.</b> Requerimientos Tecnológicos.....	118
<b>Tabla 24.</b> Requerimientos de equipamientos.....	118

## **RESUMEN**

El presente trabajo de titulación se desarrolla en la parroquia Los Esteros de la ciudad de Manta de la provincia de Manabí-Ecuador, el estudio tiene como base de análisis y diagnóstico para la propuesta en base al análisis espacial del sector de estudio desde la calle 113-126 y avenida 108 y puerto aeropuerto en Los Esteros en respuesta al deterioro urbano.

A continuación se analiza la principal problemática que se fue presentando mediante varias investigaciones en el sector, y de tener conversaciones con los habitantes, permitieron tener la noción de las necesidades internas en que viven, y así surge como respuesta a esto una propuesta urbano arquitectónica en la que se plantea mediante el desarrollo de espacios para dar una nueva alternativa para solucionar el problema del deterioro del entorno y malestar ciudadano, para mejorar la calidad de vida de los moradores del sector de estudio.

Este proyecto ayudara a fomentar el desarrollo del sector haciéndolo colectivo para los barrios que conforman el área de estudio, generando nuevas oportunidades tanto de infraestructura, turismo y desarrollo económico, brindando equipamiento urbano y aportando el desarrollo de la ciudad.

## **1. INTRODUCCIÓN**

EL trabajo de titulación se inicia con el planteamiento del problema del sector delimitado calle 113-126 y avenida puerto aeropuerto-ave 108 en la parroquia Los Esteros, analizando la situación actual de una problemática existente y justificando desde el punto de análisis como lo es en el ámbito económico, social, urbano y ambiental. Se define el problema y los sub problemas delimitándolos sustantiva, y espacialmente, para llegar a un análisis significativo de cada problema y planteando propuestas objetivas para la realización de esta investigación.

En el capítulo 1 se analiza la presente investigación comenzando con el marco referencial y marco antropológico, analizando la situación actual de la problemática de cómo afecta y genera una impacto negativo en la calidad de vida de los moradores del sector, a continuación tenemos el marco teórico donde se analiza el equipamiento espacial del sector, delimitado de estudio del deterioro y la recuperación de sus áreas urbanas centrales y el problema de la política pública para este sector, temas principales los cuales hacen soporte teórico para esta investigación donde saldrán los conceptos bases para el marco conceptual de esta investigación, un marco jurídico donde se encuentran las políticas legales y normativas para la ejecución de la investigación y su respectivo modelo de repertorio donde se analizan casos similares para el estudio de implementación de equipamientos espaciales que ayuden a el sector para tratar con estas propuestas el mejoramiento de la calidad de vida de los moradores.

En el capítulo 2 contiene el diagnostico, donde se recopila toda la información del área de estudio para conocer sus problemas y necesidades, para ser analizados con su respectiva interpretación correspondiente, luego tabulados e interpretar resultados y aplicar criterios de la propuesta.

Finalmente, como resultado de la investigación, se realiza una propuesta de diseño eficiente con sus respectivos análisis funcionales, técnicos y ambientales, buscando mejorar la calidad de vida de los habitantes de este sector.

## **2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **2.1. Marco contextual**

La ciudad de Manta, en sus inicios oficialmente denominada como San Pablo de Manta, es una de las urbes más importantes del Ecuador; se encuentra localizada en las coordenadas geográficas 0°57'0" de latitud Sur y 80°42'58" de latitud oeste de la parroquia de Manabí, con una altura de promedio de 20 msnm, la ciudad tiene una superficie de 292,89 Km<sup>2</sup>, con un área urbana de 6.049,23 Hectáreas, y un área rural de 23.239,77 hectáreas. Y entre sus parroquias rurales tenemos a San Lorenzo, y entre sus parroquias urbanas tenemos a, Tarqui, Eloy Alfaro, San Mateo y Los Esteros.

La parroquia Los Esteros, se dispuso la fecha de su parroquialización el 12 de octubre de 1979 siendo presidente municipal el Ab: Onofre de Genna A., es un sector de mayor asentamiento de fábricas de procesamiento de atún, por donde pasa la vía puerto – aeropuerto.

Los Esteros, es una de las parroquias más representativas de la ciudad cuenta con un asentamiento de industrias de tratamiento de pescado, las cuales son fuentes de trabajo para muchas familias; estas industrias están ubicadas frente al malecón en la vía puerto aeropuerto y como consecuencia tenemos una imagen de contaminación visual, y degradación al paisaje urbano

### **2.1.1. Situación actual de la problemática**

Esta parroquia consta de colegios, escuelas, empresas industriales, negocios asentados junta parroquial, parques, etc.; y entre ellas la avenida principal de la parroquia como es la avenida 103 y la calle 121 las cuales son vías de referencias para los moradores donde existe la mayor concentración de actividades comerciales y habitacionales entre otras, las cuales están abandonadas y son utilizadas inclusive por comerciantes informales dañando la imagen y apropiándose totalmente de la vereda la cual causa problemas de circulación para los usuarios peatonales del sector, encontrándose en total abandono por las autoridades.

Además de este problema posee un desorden visual en lo que es el cableado de las líneas de energías eléctricas las cuales se forman tallarines poco agradables para los moradores e incluso esto genera un peligro para los habitantes de este sector los cuales el mismo cableado está completamente cerca de los balcones de cada vivienda, además de sus postes de luz están en mal estado casi al borde de caerse en algunos sectores.

Otro problema que se genera en el área de las veredas, es que no existen recicladores de basura lo cual causa que los moradores dejen sus bolsas o fundas de basura en la misma vereda frente a sus viviendas dejando así un desagradable ambiente de contaminación llegando a un punto de que apeste a desechos y que pueda perjudicar al ser humano con malos olores, e incluso existen terrenos abandonados los cuales son utilizados como botaderos de basura, también existe calles y avenidas donde son muy oscuras y estos sectores son susceptibles a robos y atracos generando un problema de inseguridad ciudadana.

existiendo también un problema muy grave a cuál es el caos vehicular que existe entre las calles y avenidas entre horas picos, de la misma razón así un déficit de lugares de estacionamientos en las estrechas calles y avenidas los cuales generan que los automóviles se estacionen en la calzada de las vías, disminuyendo el paso normal de los vehículos y buses que pasan por este sector, además que no existe el equipamiento adecuado de baterías sanitarias en el parque central de este sector creándose los urinarios públicos generando malos olores y una mala degradación del entorno.

No existen paradas exclusivas para los buses o taxis haciendo que se estacionen donde ellos quieran y cause obstáculos al tráfico y desorden en la calle, además que no existen caminos o señaléticas para los peatones como paso cebra o pases entre otros.

La parroquia Los Esteros carece de equipamientos espaciales como mobiliarios urbanos, infraestructura y espacios recreacionales entre otros, y entra en una degradación del entorno en que viven los ciudadanos lo cual afecta en la calidad de vida de los moradores de este sector y no permiten que realicen las actividades apropiadas como son recrear, habitar, circular y convivir adecuadamente.

## **2.2. Formulación del problema**

### **2.2.1. Definición del problema**

En la parroquia Los Esteros mediante el análisis espacial de falta de equipamientos podemos encontrar problemas urbanos como áreas sin equipamientos o mobiliarios, áreas urbanas abandonadas, desorden entre los

espacios públicos, mala planificación y desinterés de las autoridades por no destinar los recursos que requiere esta parroquia que es una de las principales de la ciudad, la cual contrasta con el crecimiento de la ciudad concentrada en otros sectores de la ciudad que son privilegiados con estos espacios y equipamientos, el mal uso y la falta de estas necesidades causa un malestar en los ciudadanos y deterioró de la parroquia y de la ciudad.

### **2.2.2. Problema central y sub-problemas**

Carencia y abandono del equipamiento espacial urbano en la parroquia Los Esteros por parte de las autoridades locales a este sector, que lleva a la parroquia a un proceso de deterioro urbano.

#### **Sub problemas.**

- Imagen urbana deteriorada
- Terrenos abandonados
- Insalubridad
- Segregación espacial
- Inseguridad ciudadana
- Congestión vehicular
- Contaminación ambiental
- Mobiliario urbano escaso
- Condicionamiento de estacionamiento

### **2.2.3. Formulación de la pregunta clave**

¿Cuáles son las causas del abandono del equipamiento espacial en los espacios urbano, por parte de las autoridades, y sus consecuencias en la calidad de vida de la población en la parroquia Los Esteros?

## **2.3. Justificación**

### **Justificación social**

La presente investigación es de gran valor social, si se llevara a una realidad las propuestas contribuiría ayudando a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la parroquia Los Esteros, y la imagen del sector y proponer mediante el proyecto de investigación ideas de equipamientos necesarios para la población. Buscando la movilidad social, económica y cultural del entorno rehabilitando la actividad del sector.

### **Justificación urbana**

Se justifica mediante el análisis de las propuestas de implementación de equipamientos necesarios, que busque el aporte al desarrollo urbanístico a la ciudad, la cual carece esta parroquia la misma que puede llegar a consolidar más al sector mediante soluciones espaciales, con propuestas al desarrollo territorial de la parroquia Los Esteros.

Se pretende identificar una zonificación de equipamientos espaciales de la trama urbana de la parroquia Los Esteros haciendo de este tenga un planteamiento base en la proyección en su planificación urbana.

### **Justificación ambiental.**

Con las propuestas de estos espacios dejarían de ser puntos de contaminación o llamados botaderos de basura, además los equipamientos propuestos en los diferentes puntos analizados ayudaran a que mejore el desarrollo de estos lugares, y acaben hipotéticamente con uno de los muchos problemas de contaminación que posee la parroquia Los Esteros.

## **2.4. Definición del objeto de estudio.**

El objeto de estudio de la presente investigación es el análisis del equipamiento espacial con el medio físico en sus diferentes condiciones de la parroquia Los Esteros, para poder realizar propuestas de mejoramiento con potencial de desarrollo para este sector de acuerdo a las necesidades encontradas para el desarrollo urbano de la ciudad.

### **2.4.1. Delimitación sustantiva del tema.**

Con la presente investigación se analiza temas como para plantear soluciones urbanas, entre ellas considerando un marco antropológico que nos habla de identidad e historia de la parroquia, también temas como la recuperación de áreas urbanas centrales en los problemas de espacios urbanos, también temas como el problema de la política pública y crecimiento periférico y deterioro centralizado. En base de un marco normativo y legal considerando un modelo de repertorio que requiere de temas importantes para la investigación como regeneración urbana y proyección urbana.

### **2.4.2. Delimitación espacial.**

La investigación se realizará en la ciudad de Manta, en la parroquia Los Esteros en la delimitación desde las calles 113-126 y vía Puerto Aeropuerto y Avenida 108.

### **2.4.3. Delimitación temporal.**

La presente investigación se realizará con un lapso de 30 semanas correspondiendo entre el año 2017 y 2018, la base de información recopilada de la investigación fue tomada desde el año 2010 hasta 2018.

## **2.5. Campo de la investigación**

Este trabajo se realiza bajo la modalidad de proyecto integrador y estará orientado en el campo de investigación denominado ordenamiento territorial, urbano arquitectónico.

## **2.6. Objetivos**

### **2.6.1. Objetivo general**

Determinar la problemática mediante el análisis del equipamiento espacial en el sector delimitado de la parroquia los esteros, para plantear propuestas de soluciones a la carencia de estos equipamientos urbanos necesitados en respuesta al deterioro urbano de la parroquia.

### **2.6.2. Objetivos específicos**

- Analizar los conceptos teóricos de los espacios urbanos mediante la demanda para identificar las condiciones de los servicios y equipamientos que presenta el sector mediante encuestas a los habitantes de la parroquia.
- Conocer y analizar la fundamentación y normativas arquitectónicas de los equipamientos espaciales y aplicarlos en el diseño de la propuesta.
- Proponer alternativas de acuerdo a la investigación para el desarrollo de las diferentes actividades que se van a requerir en la propuesta.

## 2.7. Identificación de variables

### 2.7.1. Variable independiente

Carencia y abandono de equipamientos espaciales por parte del gobierno local de Manta para la parroquia Los Esteros.

### 2.7.2. Variable dependiente

El deterioro urbano arquitectónico de la parroquia los esterros de la ciudad de manta.

## 2.8. Operacionalización de las variables.

Variable	Concepto	Ámbito	Indicador	Ítems	Logro esperado
<b>V.I.</b> Carencia y abandono de equipamientos espaciales por parte del gobierno local de Manta para la parroquia Los Esteros.	Disminución o pérdida de la importancia de los equipamientos, infraestructura de los espacios públicos o mobiliario urbano arquitectónico por Descuido o responsabilidad por una entidad pública.	+ Infraestructura + Equipamientos urbanos + espacios públicos	situación actual del abandono del equipamiento espacial Grado de contaminación de equipamientos públicos. Estado de conservación de equipamiento comunitario Gestión publica	Cuestionarios Entrevistas Fotografías Cartografías Planos Fichas bibliográficas	Determinar el nivel de carencia del equipamiento espacial en la parroquia los esterros
<b>V.D.</b> El deterioro urbano arquitectónico de la parroquia los esterros de la ciudad de manta.	Afectación al desarrollo urbano de la ciudad que involucra a la calidad de vida de los moradores	+Desarrollo urbano	Situación actual de la imagen urbana Grado de contaminación ambiental urbana Estado de planificación urbana calidad de vida	Cuestionarios Entrevistas Fotografías Cartografías Planos Fichas bibliográficas	Determinar el nivel del deterioro urbano arquitectónico en el sector delimitado de la parroquia los esterros.

## **2.9. Formulación de Ideas a defender**

Carencia y abandono de equipamientos espaciales por parte del gobierno local de Manta Afecta al desarrollo urbano de la ciudad, que involucra a la calidad de vida de los moradores de la parroquia Los Esteros.

## **2.10. Tareas científicas a desarrollar**

### **2.10.1. TC1. Elaboración de un marco teórico**

Con los fundamentos normativos y requerimientos funcionales, técnicos y formales de los equipamientos espaciales para el sector.

### **2.10.2. TC2. Sistematización Teórica pertinente y actualizada sobre el tema.**

Análisis de las normativas y fundamentos de diseño para emplearlos como respaldo dentro del proceso de diseño.

### **2.10.3. TC3. Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática.**

Diagnosticar la información del sector delimitado para su respectivo análisis y sistematización.

### **2.10.4. TC4. Diseño de propuesta alternativa.**

Desarrollo de la propuesta que integre a la ciudad y ayude a la calidad de vida de sus habitantes.

## 2.11. Diseño de la investigación

### 2.11.1. Fases de estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas utilizadas

Los métodos a utilizar en la fase de estudio son:

**Fase 1:** En esta fase se realizó el marco referencial donde se utilizó el siguiente método

.

**Método sintético:** consiste en sintetizar la información recopilada, lo que permite ir estructurando ideas, que se van armonizando a la construcción de marco referencial.

**Método analítico:** Consiste en documentar y revisar en forma separada todo el acopio del material necesario para la investigación, llevando el análisis de teorías y recopilación de información.

**Método Deductivo.-** Consiste en obtener conclusiones particulares a partir de una ley universal. A diferencia del método anterior este se expresa de lo particular a lo general, El empleo de este método ayudará a elaborar las conclusiones y recomendaciones luego de haber realizado el proceso sistemático de investigación.

**Fase 2.** En esta fase se realiza un diagnostico por el cual se utilizó el siguiente método:

**Métodos empíricos:** se procede a una información de observación de campo y encuestas realizado en el territorio y su análisis estadístico.

**Fase 3.** En esta fase se utilizó los siguientes métodos:

**Método de abstracción:** implica al proceso de reducir los componentes fundamentales de información, para observar lo más importante que conllevara a la concreción.

**Método de concreción:** nos lleva a concretar y sintetizar información situacional mediante la problemática, encaminadas a solucionar un problema científico dado

## **Técnicas utilizadas**

En base a la propuesta se establecieron las siguientes técnicas:

- Técnica de encuesta
- Técnica de observación de campo
- Fichas
- Documentos estadísticos
- Entrevistas

## **Instrumentos utilizados:**

- Fichas bibliográficas
- Planos generales
- Cuestionarios
- Cámara

### **2.11.2. Población y muestra**

La presente investigación se efectúa en la ciudad de manta, en la delimitación desde las calles 113-126 y vía circunvalación y avenida 108. En la parroquia Los Esteros. Con un numero de 250 familias; Aplicando el cuestionario a cada jefe de familia.

#### **Tipo de muestra**

Para la identificación de la población y la selección de los elementos a muestrear para la recolección de la información se utiliza la muestra tipo aleatoria simple.

Calcular el tamaño de la muestra se aplicará la siguiente formula.

**Tipo de muestra aleatorio simple.**

**Calcular el tamaño de la muestra se aplicará la siguiente formula**

**n= tamaño de la muestra**

**Z= nivel de confiabilidad 95%=1.96**

**P= probabilidad de ocurrencia 50%=0.5**

**Q= probabilidad de no ocurrencia 50%=0.5**

**N= tamaño de población**

**e= error de muestra 5%=0.05**

**Desarrollo de la formula**

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

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(250)}{1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5 + 250 \cdot (0.05)^2}$$

**n=152//**

La presente formula nos indica que la muestra a usar es de 152 la cual se la aplicara a cada jefe de familia que habiten dentro del sector a intervenir, las cuales van hacer escogidas de manera para garantizar los datos más cercanos a la investigación en proceso al estudio del equipamiento espacial. Se asume la muestra probabilística por ser esencial, que es en los diseños de investigación por cuestionarios.

### **2.11.3. Resultados esperados**

1-MR. Disponer de un marco referencial con argumentos claros y directos de la investigación.

2-MR. Obtener un diagnóstico sobre el espacio público o equipamientos a intervenir con propuesta de la investigación a realizar.

2-MR. Elaborar una propuesta que ayude al desarrollo urbanístico del sector y la calidad de vida de los moradores.

### **2.11.4. Novedad científica.**

Este trabajo de investigación tiene un aporte de información, pues en él se realiza un análisis de equipamientos urbanos en proceso de deterioro, expansión urbana, de transformación y cambios que ha sufrido con el paso de los tiempos la parroquia Los Esteros, en el hablamos de las diversas actividades que se generan entre comerciales, laborales, industriales, sociales.

### **3. CAPITULO I.- MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.1. Marco antropológico**

La presente investigación es el análisis del equipamiento espacial de la parroquia Los Esteros, la cual encontramos muchos problemas urbanos, muchos de ellos es la carencia y abandono de equipamientos dentro de este estor, entre los que figuran parques, espacios de recreación, mobiliarios urbanos, planificación de vías, etc. lo cual en consecuencia genera un grado alto de deterioro de este sector, lo que presenta problemas de contaminación, malestar en la calidad de vida de los moradores del sector.

En las áreas deterioradas o semi abandonadas de la parroquia se observa generalmente una incidencia mayor de patologías sociales, como la violencia callejera y el tráfico de drogas, que en el resto de la ciudad. Esto es el resultado de complejos procesos sociales y espaciales, entre los que tienen una alta incidencia la mayor impunidad (real o percibida por los perpetradores) que estas acciones tienen en áreas donde ahí escaso control social por parte de los residentes o poca presencia del gobierno.

Por lo cual es importante intervenir en estos espacios para poder realizar propuestas de mejoramiento con potencial de desarrollo para este sector de acuerdo a las necesidades encontradas para el desarrollo urbano del sector y de la ciudad.

## **3.2. Marco teórico general**

### **La recuperación de áreas urbanas centrales.**

*Entre los problemas más destacados que comparten las ciudades de latino América es la presencia de espacios urbanos arquitectónicos en estado de deterioro o subutilización. Dichas áreas en la mayoría de los casos son áreas centrales que están bien dotadas de infraestructura y servicios básicos, pero contienen una gran cantidad de edificaciones deterioradas o subutilizadas y terrenos vacíos.*

*El mal uso de estos activos urbanos y arquitectónicos con un gran potencial de desarrollo contrasta con el rápido crecimiento de las ciudades que se expande en su periferia y en algunas zonas estratégicos del centro de la ciudad como frentes marinos o puntos privilegiados del espacio construido (cercanía a centros comerciales, mercados, teatros, cines, etc.).*

### **F: Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales. Eduardo Rojas.**

La reutilización e implementación de estas áreas urbanas se presenta como una gran oportunidad de desarrollo para la ciudad, esto hace posible una segunda oportunidad de crecimiento a través del redesarrollo de áreas ya urbanizadas que han perdido su funcionalidad o se encuentran en deterioro y la saturación de terrenos vacíos que han quedado encajados en medio del área urbana consolidada.

Esto podría ayudar que existan propuestas eficientes para ser reutilizados en las distintas áreas a plantear propuestas que la parroquia o el sector

### **El problema de la política pública.**

*El abandono y posterior deterioro o subutilización de las áreas urbanas es un tema que solo puede abordarse por medio de la acción pública, no solo porque el sector público es el ente social responsable de procurar el bien común, sino porque es el único con capacidad de desarrollar una visión a largo plazo y posee todos los instrumentos de coordinación y gestión que los actores privados enfrentan en estas áreas.*

## **F: Problemas, decisiones y soluciones: enfoques de política pública** Mauricio Merino

El mayor problema para el sector público será resolver este problema de coordinación y lograr que los actores privados del desarrollo urbano (inversores, inmobiliarios, propietarios, empresas, urbanizaciones de sociedad civil, familias demandantes de viviendas, consumidores) entren en un círculo virtuoso que ponga todo el suelo urbanizado disponible en su mejor y más productivo uso. Para ellos, tendrá que generar un entorno que atraiga a familias y empresas a instalarse en las áreas centrales desencadenando procesos auto sostenidos de recuperación de activos inmobiliarios y desarrolle terrenos baldíos.

### **Crecimiento periférico y deterioro central.**

*El crecimiento periférico que experimentan las ciudades expande constantemente la mancha urbana y desencadena diversos procesos de cambios de usos de suelo y reemplazo o recuperación de edificios. A medida que la ciudad se extiende áreas de la ciudad que en un principio eran periféricas van ganando centralidad y se hacen atractivas para localizar áreas de actividades comerciales o de servicios para la población residente en el lugar o los que habitan en la periferia, y para construir residencias en alta densidad para familias que les gusta vivir cerca de estos lugares centrales.*

*Se crea así una ciudad policéntrica que satisface las necesidades de la población en diferentes localizaciones las necesidades de vivienda, educación, salud, empleo y accesos a servicios de una población en aumento y con una creciente diversidad de preferencias y capacidad de consumo. Sin embargo, la calidad del servicio de los mercados inmobiliarios y su sencillo funcionamiento conduce a grandes diferencias en la cobertura y en la calidad con que se satisface las necesidades de las distintas zonas de la ciudad, este proceso conduce a una diferenciación de la calidad de vida y en el aprovechamiento de los espacios urbanos y es tanto el resultado del funcionamiento de los mercados inmobiliarios privados y de los gobiernos locales.*

## **F: “volver al centro. la recuperación de áreas urbanas centrales” Eduardo rojas**

Los términos de procesos urbanos complejos, tenemos que la preferencia de las familias con un nivel socioeconómico alto por más espacio y de comodidades que la modernidad trae consigo las inducen a comprar viviendas en conjuntos habitacionales privados que en su mayoría están ubicados en la periferia. También la desigual dotación de servicios, calidad ambiental y lugares de entretenimiento hacen que estas familias de mayores ingresos concentran su demanda en estos puntos del territorio urbano.

El incremento del valor de suelo de áreas mejor localizadas o con una calidad ambiental buena por parte de los mercados inmobiliarios produce una segregación espacial impulsada por estos promotores inmobiliarios que fijan un valor inmobiliario de estos espacios y hacen que las familias de menos recursos que no pueden pagar estos precios se desplacen a otros lugares de fácil acceso económico para ellos.

Pero también las acciones públicas que quieren dotar de vivienda a familias con recursos limitados optan por desplazarlas a zonas de menor valor inmobiliario para reducir así la incidencia del valor del terreno en los costos de construcción de nuevas viviendas y así satisfacer al mayor número de familias demandantes y en consecuencia la construcción informal de viviendas seguirá la misma lógica aplicada por las instituciones públicas, creando así nuevos barrios en la periferia y haciendo que la mancha urbana se siga expandiendo.

### **Las actividades comerciales**

*Siguen esta tendencia de crecimiento al llevar centros comerciales gigantes con fácil acceso en automóvil para las personas con mayor ingreso económico y en el caso de las personas de menor ingreso se implantan centros y servicios con fácil acceso del transporte público. Por su parte las actividades industriales*

*prefieren a la periferia para abarcar terrenos amplios para implantar sus instalaciones con las nuevas tecnologías de producción.*

*Esto hace que las redes de servicio de utilidad pública se expandan para abastecer estas nuevas áreas y a la población residencial ubicada cerca de ellos, favoreciendo así el crecimiento en expansión. Correctamente ejecutada, una política urbana de promoción de múltiples centros presenta ventajas. Mejora las condiciones de accesibilidad a los servicios para los ciudadanos al acercar estas actividades a sus lugares de residencia y reducir los desplazamientos y congestión.*

*Regula el crecimiento de los precios del suelo en el núcleo de máxima actividad al proponer nuevos emplazamientos con funciones centrales que diversifican la oferta y reducen la presión sobre el núcleo más tradicional.*

**F:(ROJAS, RODRIGUEZ, & WEGELIN, 2004)**

En este tipo de desarrollo también tiene consecuencias, como por ejemplo el abandono o el deterioro de áreas centrales tradicionales que se vacían de población y de actividades de servicio de punta generadoras de empleo por su desplazamiento a nuevos espacios en la periferia.

Estas áreas centrales abandonadas que en un principio estaban pobladas de familias de mayor ingreso y de actividades comerciales más dinámicas, gradualmente se ven abandonadas y poco a poco van siendo ocupadas por servicios de menor productividad o comercio informal y por familias de menor ingreso. Estas actividades se ven beneficiadas por el bajo costo de alquiler de los locales que ofrecen estas áreas.

Así mismo las residencias abandonadas o en proceso de deterioro son ocupadas por familias de menor ingreso que arriendan estos edificios por su bajo costo, habitando ocasionalmente en edificios subdivididos de forma informal (problema por el cual edificios colapsaron en el terremoto del 16 de abril) u ocupan viviendas abandonadas sin costo alguno. También este proceso es ventajoso para aquellas personas que acceden a vivienda y empleo ya que el bajo costo de alquiler hace posible su estadía, caso que en otro lugar no puede pagar.

### **La estrategia de intervención, el proyecto urbano y la estructura de gestión.**

*Este papel preponderante del proyecto urbano como instrumento orientador de las intervenciones surge del hecho de que los instrumentos tradicionales de planificación urbana no se ajustan bien a las necesidades de la reutilización de áreas urbanas en estado de deterioro o abandono.*

*Estos instrumentos se limitan a regular los usos a que se destina el suelo, suelo desarrollable, de protección o de uso público y regulando características de la edificación que se construye en las parcelas edificables, No permiten visualizar las múltiples dimensiones del cambio social, económico y físico requerido para recuperar un área central deteriorada ni organizar coherentemente el proceso de ejecución de las múltiples intervenciones públicas y privadas que la haría factible.*

#### **F: POR VENETTIA ROMAGNOLI GESTIÓN URBANÍSTICA Y PROYECTO URBANO.**

Se requieren nuevas formas de gestión para las intervenciones urbanísticas, basadas en la necesidad de una actuación concertada de parte de actores públicos y privados (incluidas las organizaciones de sociedad civil), esto surge a las limitaciones que cada una de ellas tienen al momento de intervenir en áreas urbanas deterioradas.

Por ejemplo, los promotores privados carecen de los mecanismos institucionales y de gestión para promover la reutilización de áreas centrales, además sus objetivos no incluyen el abordar las múltiples dimensiones sociales y físicas de estos problemas, si no solo los de hacer buenos negocios inmobiliarios. Por su parte, el sector público, que si tiene como objetivo estos temas, necesita socios privados para movilizar los bastos volúmenes de recursos requeridos para obtener los resultados de transformación deseados.

### ***Gentrificación, ¿signo de éxito o efecto no deseado?***

*El origen de este concepto se genera en los años sesenta por parte de la socióloga Británica Ruth Glass que en el año 1964 hizo una descripción de lo que estaba pasando en un barrio obrero en Londres que comenzó a tener inversión privada y en consecuencia comenzó a atraer a población de la nobleza generando desplazamiento de población residente. Es desde este momento donde surge y de aquí se comienzan a propiciar diversos casos de estudios donde utilizan este concepto para explicar las transformaciones urbanas.*

### **F:(ROJAS, RODRIGUEZ, & WEGELIN, 2004)**

Al hablar de gentrificación el punto central es el cambio o la transformación de ciertas áreas de la ciudad en estado de deterioro o abandono en donde se invierte tanto del sector público como del privado, aumenta el costo de los inmuebles y el costo de vida y esto atrae a grupos de personas de un mayor poder adquisitivo; provocando así un desplazamiento voluntario o involuntario de las personas que vivían en el sector.

Algo positivo de la gentrificación es que las zonas deterioradas si necesitan mejorarse y necesitan inversión, que por sus características tienen un potencial de crecimiento que no está siendo aprovechado; pero, ¿porque estas zonas de la ciudad están en estado de deterioro si tienen condiciones favorables para su desarrollo? Eso se debe a que los barrios tienen su ciclo de vida, por ejemplo, la estructura física que a lo largo del tiempo si no se le da mantenimiento o inversiones constantes se deteriora, esto no es algo

natural, si el gobierno o las autoridades están haciendo inversiones continuas esto no debería de pasar.

En conclusión, el deterioro se da por el abandono por parte de las personas que habitan el lugar y de las autoridades competentes.

*Existen algunos pensamientos que caracterizan a la gentrificación como algo positivo desde el punto de vista que el deterioro da como resultado el abandono total del área, lo que se refiere que a transformaciones urbanas esto es mucho más negativo que el fenómeno de la gentrificación que hace un uso productivo del área urbana. Otros sostienen el abandono en un área de la ciudad y la gentrificación en otra son dos caras de la misma moneda generada por el comportamiento de los mercados de suelo. (TV UNAM, 2015)*

*Otro punto positivo de la gentrificación es la mezcla social, el tema de la segregación es un tema que se maneja de forma negativa si los diferentes grupos en el espacio se separan y viven en zonas aisladas entre sí sin interconexión, entonces hay un corriente teórico que dice a través de la llegada de esos nuevos habitantes de mejor poder adquisitivo se rompe esa homogenización de la sociedad, es decir en un mismo espacio viven personas de niveles socio económicos diferentes.*

*Pero el fenómeno en si es el desplazamiento de las personas, pero ¿porque se da este desplazamiento? Esto es un proceso que comienza con la intervención de las empresas privadas al momento de intervenir en la remodelación de una vivienda o la construcción de edificios con mayores niveles de altura, esto genera que a las personas que habitan en el sector se les aumente el precio de la renta y servicios básicos en caso de que no sean propietarios del inmueble, llegando aquí a dos tipos de desplazamiento, uno directo que es cuando las personas ya no pueden solventar los gastos del lugar y otro indirecto en el sentido de que se está revalorizando de tal manera la zona que mucha población queda al margen de poder adquirir o arrendar una vivienda, siendo estos espacios exclucionarios o que están siendo destinados para una población de ingresos medianos y altos. **F:(ROJAS, RODRIGUEZ, & WEGELIN, 2004).***

Los desplazados de estas áreas preferencialmente lo hacen en las periferias donde el acceso al suelo es mucho más barato creando más problemas que tienen que ver con la segregación, por eso es fundamental retener a esas personas en su lugar, generando políticas como las del derecho al arraigo; en

el sentido del desplazamiento muchas personas dicen que sube el valor, la gente vende y adquiere recursos, pero no se vale decir que en una población vulnerable económicamente la presión económica los hace renunciar a otras cosas que tienen sus lugares, aquí es donde viene el derecho al arraigo, que esas personas estén protegidas y que no a través de una oferta económica que muchas veces no es la mejor, no es válido que esas personas pierdan sus redes sociales y esa solidaridad que ellos tienen en la vida de barrio.

*Existen estudios que dicen que el 45% de las personas del sector popular generan sus redes en un espacio muy próximo a su vivienda mientras que los de mayores ingresos tienen una red más amplia espacialmente por todas las posibilidades que ellos tienen, entonces se les quita algo muy importante y las personas desplazadas que se van a las periferias y se va a hacer un círculo vicioso de ese problema que se tiene al separar la vivienda de las fuentes de trabajo, se generan problemas de movilidad, se pierde tiempo de vida humana, etc.*

*La ciudad compacta no es forzosamente una ciudad “hacia arriba” hay formas de urbanización bien pesadas que no necesitan 20 o 30 pisos que tienen una densidad muy aceptable, no solo hay que pensar en una ciudad que va a ir hacia arriba si no en una ciudad que no permita vacíos urbanos que son normalmente espacios que esperan a que suban los precios del suelo para poder usarlos, una mezcla de usos de suelo acercando a la vivienda a los otros usos.*

#### **f:(Rojas, Rodríguez, & Wegelin, 2004)**

Pero en general este modelo está íntimamente ligado a lo medio ambiental que es algo que se debe de preocupar mucho. También hay que tomar en cuenta que las inversiones privadas lleven un beneficio para la población que vive ahí y para la ciudad por esto el estado o los gobiernos locales como entidades públicas deberían de redistribuir las riquezas, en el sentido de que debe de conducir estas inversiones y la planeación de ellas para buscar la mayor ganancia de la ciudad.

#### ***Estrategias e instrumentos para mitigar los efectos negativos de la gentrificación.***

*El impacto negativo de la gentrificación es el desplazamiento, pero si bien no puede evitarse si puede mitigarse. Siendo más fácil de mitigar si el proceso de planificación*

*de la recuperación o reutilización urbana es altamente participativo y tiene en cuenta los intereses de la comunidad establecida en el área. Así mismo los impactos negativos de la gentrificación son menores cuando los programas de recuperación urbana conservan sus esfuerzos en preservar y mejorar en forma integral la estructura física y social de las zonas y en particular si otorga alta prioridad a la regularización de la tendencia del suelo de ocupación irregular. Debe igualmente considerarse con cuidado la posición vulnerable de los residentes arrendatarios.*

El paquete global del proyecto puede requerir inversiones para proporcionar acceso al alquiler y asegurar así la retención máxima de las personas en el área. Una de las formas de combatir los efectos negativos de la gentrificación de los barrios y así mismo una estrategia de ejecución que minimice los efectos de la gentrificación es hacer que la comunidad implicada sea parte del proceso de diseño y en hacer un claro reconocimiento del interés legítimo de los grupos de residentes por participar en el proceso.

Esta estrategia es importante desde el punto de vista del sector público y ante todo del gobierno local, ya que el desplazamiento forzado simplemente traslada el problema de estas familias a otra parte. Por esta razón, el problema del aburguesamiento no debe tratarse como una externalidad sino como un efecto propio del proyecto. Debe insistirse en que el diseño del programa incorpore alternativas para mitigar esos efectos.

**F: Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales. Eduardo Rojas**

### **3.3. Marco conceptual.**

**El equipamiento espacial urbano:** es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas. (Farlex, The free Dictionary )

**Regeneración urbana:** Proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente (Farlex, The free Dictionary ).

**Deterioro urbano:** Disminución o pérdida de la calidad o la importancia de un espacio público, patrimonio, etc. (Farlex, The free dictionary)

**Espacio público:** Se llama espacio público o espacio de convivencia, al lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental. Por lo tanto, espacio público es aquel espacio de propiedad pública, dominio y uso público. (Farlex, The free dictionary)

**Degradación urbana:** U Obsolescencia urbana es la homogeneización, deterioro, desuso o falta de calidad de los espacios, calles, infraestructuras y edificios que conforman las ciudades. (Farlex, The free Dictionary )

**Crecimiento periférico:** expansión de la ciudad hacia sus límites, prolongación de la mancha urbana. (Farlex, The free Dictionary )

**Planificación urbana:** Es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. 18 Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio. (Farlex, The free dictionary)

**Gentrificación/Aburguesamiento:** Es un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva. (Farlex, The free dictionary)

**Accesibilidad:** Dentro del contexto del urbanismo, accesibilidad es la facilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad, en todas sus dimensiones. (Farlex, The free Dictionary )

**Sostenibilidad:** Cualidad de sostenible, especialmente las características del desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones. (Farlex, The free Dictionary )

**Imagen urbana:** Es el conjunto de elementos naturales y artificiales que conforman el marco visual de las ciudades, pueblos y comunidades de la entidad. (Farlex, The free dictionary)

**Salubridad:** Estado general de la salud pública en un lugar determinado. (Farlex, The free Dictionary )

**Conservación:** Se denomina así al conjunto de trabajos de mantenimiento o reparación que se realiza a una edificación, vías públicas, redes técnicas o espacios urbanos, para resguardarlos del desgaste y extender su vida útil. (Farlex, The free Dictionary )

**Propiedad pública:** Se conoce como propiedad pública al dominio de titularidad pública (es decir, que no pertenece a un particular). Los bienes de

propiedad pública son aquéllos de uso comunitario, como 19 una plaza, una calle, una escuela estatal o un hospital. (Farlex, The free Dictionary )

**Inversión privada:** La Inversión privada es un término económico que hace referencia a la colocación de capital por parte de una empresa o institución (no a fin al gobierno) en una operación, proyecto o iniciativa empresarial con el fin de recuperarlo con intereses en caso de que el mismo genere ganancias. (Farlex, The free Dictionary )

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

#### **Unesco.**

De las leyes de la Unesco vamos a tomar el capítulo séptimo que trata sobre la investigación y patrimonio, específicamente el Art.61, Art.62 y el Art.65 en donde autoriza y aprueba todo trabajo de esta índole. (Unesco, 2006)

F: [es.unesco.org](http://es.unesco.org)

#### **Cootad.**

El código orgánico de organización territorio, autonomía y descentralización en el capítulo cuatro que nos hace referencia del ejercicio de las competencias constitucionales en el Art. 144, se refiere a la competencia de que se prevalezca, mantenga y difunda el patrimonio cultura, fomentando el conocimiento cultural de la región, en el capítulo ocho del régimen patrimonial en la sección primera de patrimonio en el Art. 414, hace referencia a los bienes inmuebles y muebles que se adquieren y determinen como necesarios para el funcionamiento son considerados como un recurso patrimonial. (COOTAD, 2014)

F: [www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)

## **Código del Buen Vivir.**

En la sección segunda basada en el ambiente sano, el Art. 14 y 15 promueven el derecho de la ciudadanía a habitar en un lugar sano y equilibrado, que garantice el buen vivir de la comunidad, con la conservación de los ecosistemas, promoviendo el uso de tecnologías ambientales limpias que tengan bajo impacto, prohibiendo cualquier actividad que afecte negativamente a el ecosistema urbano.

La sección tercera del código del buen vivir se refiere a la comunicación e información en donde los Art. 16, 17, 18,19 y 20, fomentan una comunicación libre, participativa, diversa, por cualquier medio, además de facilidad de acceso a cualquier método de comunicación siendo un derecho la libre expresión, en donde se puede interactuar sin ninguna restricción cultural ni ideológica. 21 La sección cuarta de cultura y ciencia en el Art. 21, 22,23 y 24, en donde aclara que las personas tienen derecho a construir y mantener su identidad cultura, desarrollar sus capacidades creativas, participar ampliamente en eventos públicos, además de la recreación libre en cualquier espacio, y el de participación de beneficios y ampliaciones de los progreso y adelantos científicos.

La sección sexta, séptima y octava nos habla de las condiciones de habitad y vivienda, salud, trabajo y seguridad social en donde los artículos hacen referencias a las condiciones sean favorable para el desarrollo de la comunidad donde el trabajo es un derecho y obligación civil para fomentar el desarrollo del país y la salud es uno de derechos garantizado para todas las personas sin excepción, haciendo de este un país inclusivo y con miras hacia el desarrollo de la sociedad igualitario. (Código del buen vivir, 2013)

[www.buenvivir.gob.ec/](http://www.buenvivir.gob.ec/)

[www.administracionpublica.gob.ec/wp-content/plugins/download.../download.php?...](http://www.administracionpublica.gob.ec/wp-content/plugins/download.../download.php?...)

## **Normas de arquitectura y urbanismo Quito-Ecuador.**

De las normas de arquitectura y urbanismo del distrito metropolitano de Quito se tomará el párrafo sexto que habla sobre espacio público sus componentes y elementos (Art.66-Art.132); todo esto en conjunto con el Plan de Uso y Ocupación del Suelo que nos dicta todas las normativas de zonificación, habitabilidad y edificación referentes al tema de investigación. (urbanismo, 2010)

[http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD3457%20%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD3457%20%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf)

### **3.5. Modelo de repertorio**

#### **Regeneración Urbana en el malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil**



*Figura 1. Malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil - Ecuador*

Las obras realizadas en el Malecón de Guayaquil no solamente lo han transformado en pocos años, sino que están actuando como catalizadoras de la renovación urbana en el centro histórico de la ciudad. Medio de Construcción, consciente de la importancia de este hecho urbano tan cerca de nuestras fronteras, de su trascendencia local y de su calidad paradigmática para nuestra realidad, quiere darlo a conocer con la suficiente amplitud, a fin de que nuestras autoridades municipales y regionales y nuestros profesionales aprecien las posibilidades de provocar un desarrollo urbano beneficioso a partir de una intervención estratégicamente localizada, con un

órgano de gestión bien concebido, un estímulo a la inversión privada bien conducido y un trabajo técnico enfrentado con calidad, aspectos todos liderados por la municipalidad.

Aquí se presentan los antecedentes generales y el diseño urbano del Malecón 2000. En una segunda entrega nos ocuparemos del impacto urbano provocado, para terminar, en una tercera parte, con la arquitectura de sus principales edificaciones. Debemos destacar que en esta obra ha participado activamente un equipo de arquitectos urbanistas peruanos nominados por la Universidad de Oxford, entidad asesora del proyecto y de su ejecución. Ellos son Noé Carbajal, Raúl Flórez, Manuel Zubiato y Tito Fernández-Dávila. A los tres primeros debemos los textos que presentamos a continuación. El cuarto es residente de obra en la ciudad de Guayaquil. (ACV).

## **EL DISEÑO URBANO DEL MALECÓN 2000**

Las ciudades siempre han liderado el desarrollo de la civilización. Su nacimiento, progreso, transformación y decaimiento ha sido consustancial al avance económico, social, técnico y cultural de la sociedad. En el tercer mundo y desde hace unos 30 años, muchas ciudades han venido sufriendo de un acelerado proceso de abandono de sus centros históricos, debido a que se convierten en lugares excesivamente especializados, con zonas tugurizadas por la presencia del comercio ambulatorio que ha contribuido al alejamiento de los residentes, entre otros hechos.

Contrario a esto, en las periferias de las ciudades hay crecimientos acelerados, sea por iniciativa privada y, en un porcentaje mayor, por la ocupación no planificada del territorio (invasiones) en grandes extensiones que tarde o temprano los gobiernos central y local, con los pocos recursos con que cuentan, tienen que hacer grandes esfuerzos para dotar de infraestructura y servicios.

### **Malecón 2000 de Guayaquil: Un Proyecto Catalizador**

La ciudad de Guayaquil, con un patrón de crecimiento físico eminentemente horizontal y una población de cerca de 3 millones de habitantes - con problemas similares a otras metrópolis latinoamericanas- no cuenta aún con servicios públicos suficientes y eficaces. Sus escasas áreas verdes por habitante -menos de 1 m<sup>2</sup>- y el continuo incremento de agentes contaminantes han generado una creciente y alarmante contaminación ambiental; la mínima diferencia del nivel del suelo con respecto al nivel promedio del mar y su deficiente sistema de drenaje la hacen vulnerable a las inundaciones en la época de estiaje.

### **Visión urbanística y sustentabilidad**

La idea fuerza primigenia fue "...crear un gran espacio público destinado para todos los habitantes de Guayaquil, sin distinción de ningún tipo, que restablezca la relación de la ciudad con su río, perdure y se conserve en el tiempo y sirva de percutor para iniciar el proceso de regeneración urbana del centro de la ciudad".

La finalidad era 'rescatar el potencial turístico, recreacional y comercial del centro histórico de la ciudad de Guayaquil' (octubre 1997) aprovechando su relación con el río, la isla Santay al frente, los cantones de Durán y Babahoyo y el Golfo de Guayaquil en su conjunto.

El proyecto no era un objetivo en sí, sino el medio para crear el impacto (proyecto bandera) necesario para impulsar la regeneración urbana del centro de la ciudad.

En 1997, el documento del perfil de proyecto señalaba que "...Aprovechando la calidad paisajística del lugar, se crea un agradable recorrido a lo largo de la franja costera que permite tener una experiencia continua del proyecto, el cual incorpora los edificios de valor histórico y simbólico e incluye a su vez los locales y usos más importantes del lugar, respetando los derechos de vista y de situación de las edificaciones actuales del Malecón.

Se ha buscado recrear la escena original del lugar incorporando los antiguos esteros en forma de espejos de agua tratada y los antiguos servicios, tal como el tren que comunicaba a Guayaquil con el resto del país, convirtiéndolo en un museo.

La relación con el río se ve reforzada por medio de una serie de embarcaderos y miradores. Preocupación muy importante fue lograr una buena seguridad y control para lo cual se ha previsto un enrejado perimetral con portones de acceso, que contiene asimismo servicios higiénicos, servicios de información y seguridad. El proyecto contiene facilidades de parqueos para más de mil vehículos”.

### **Algunas consideraciones de diseño urbano**

El Malecón Simón Bolívar no era una superficie verde continua ni regular: su ancho se reducía al sur (15ml.) o se ampliaba al norte (50ml.); había 3 clubes insertos (La Unión al sur, Yatch Club de la Marina y Guayaquil Yatch Club al centro), las instalaciones del antiguo ferrocarril y locales de la Universidad Politécnica al norte y un mercado de abastos al sur; más del 50% de su longitud era usada para estacionar vehículos durante el día (800 autos); y un tránsito vehicular intenso (transporte público y privado) de 4.000veh/hora en la zona norte.

### **Longitud del recorrido**

La forma alargada e irregular del parque obligaba a un recorrido peatonal en sentido longitudinal. Pero ¿cómo evitar el natural aburrimiento o cansancio visual a lo largo de los 2.500ml? El Mercado Sur, Club de la Unión, Paseo de las Colonias, Yatch Club de la Marina, Guayaquil Yatch Club eran hitos fundamentales para atenuar la distancia. Aun así, quedaba más del 50% del parque en la zona norte que apenas contenía piletas y bancas. Fue fundamental entonces la inclusión del nuevo Centro Comercial Bahía Malecón, la Plaza Mayor, el jardín botánico y el museo del Banco Central,

vertebrados a través de senderos, juegos de niños y terrazas sobre el río para hacer más amigable y diverso el recorrido longitudinal.

Además, se estableció una cadencia de recorrido, en parte aprovechando los paraderos de los buses cada 300ml. -lo cual ayudaba a organizar el tránsito y generaba portones de ingreso visualmente muy claros, con el equipamiento de servicios indispensable; y en parte a través del ordenamiento del mobiliario urbano (piletas, esculturas y árboles adicionales) -inscritos en una poderosa trama reticular en el piso (ladrillos y piedra).

### **Manejo de la normatividad**

Definidos los edificios y servicios correspondientes, recién se establecieron los mecanismos de implementación necesarios (normas de usos, ratios de servicio, etc.). Ello garantizaría que el proyecto fuese plasmado en su plenitud en el corto plazo y, aseguraría que se mantuviese intactas sus características en el mediano y largo plazos.

El uso de las azoteas del centro comercial, parqueos, locales de comida y del Museo de Arte (en parte) dio mayor flexibilidad a la restricción del 20% construible del área total del Malecón -en vista que sus techos quedaban en el dominio público- garantizando la apropiación social del espacio por los usuarios.

### **Modelo de Gestión**

Basado en experiencias exitosas en otras latitudes (Barcelona, Buenos Aires, Bilbao, etc.), el modelo de gestión de Malecón 2000 se fundamenta en una entidad privada sin fines de lucro en la que participan las instituciones más reconocidas y exitosas de la sociedad, a la que se le transfiere en un convenio de comodato por 99 años, los terrenos del Malecón para que en ellos desarrolle y administre el proyecto. Para que el sistema opere óptimamente, dicha institución cuenta, adicionalmente a su Directorio, con una Comisión Ejecutiva, nombrada por éste, con un razonable nivel de decisión que le

permite a través de reuniones semanales desarrollar, ejecutar y administrar el proyecto de la forma más eficiente, económica y rápida posible.

### **Descripción del proyecto**

Malecón 2000 se desarrolló sobre una extensión de 2.5 Km. de largo y un área de 20 Has. (Faltan 6 Has por construir), desde el antiguo Mercado Sur, hasta el histórico Barrio Las Peñas por el Norte. La superficie del mismo se incrementó de 7 a 14 Has. el doble de su área original, contribuyendo a mejorar la cantidad de área libre que actualmente está muy por debajo de los índices internacionales y nacionales recomendados. Se mejoró el sistema de evacuación de aguas de lluvias en su área de influencia como el sistema de protección ante las crecidas del río Guayas.

Se buscó dar variedad al largo recorrido de 2,500 metros definiendo zonas con diferentes caracteres, formas y funciones. Estas fueron concebidas en torno a facilidades ya existentes en los alrededores las cuales fueron potenciadas o minimizadas según una evaluación realizada. Así cada zona contiene funciones tipo ancla y facilidades complementarias que podemos describir de la siguiente manera:

### **Logros y fortalezas actuales**

#### **Gran aceptación ciudadana**

Las periódicas encuestas realizadas en el público de Guayaquil mostraron siempre un enorme respaldo, actualmente cercano al 98%, considerándolo altamente beneficioso para la ciudad y como una obra que cambió la imagen de la urbe, creando nuevas fuentes de trabajo, propiciando el turismo nacional e internacional, etc.

#### **Respaldo político e institucional**

El decidido respaldo y apoyo de la Municipalidad de Guayaquil y los diversos organismos representativos de la ciudad – representados en el Directorio de

la Fundación Malecón 2000 – permitieron que se cumpla con los plazos establecidos.

### **Aporte ciudadano**

Si bien es cierto que parte de los fondos para la construcción vinieron del sector privado (CAF), el resto vino de una gran cantidad de empresas e individuos –más de 50,000- que voluntariamente derivaron el 25% del impuesto al movimiento de sus capitales, a la obra, también muestran un gran apoyo e identificación con el proyecto. El excedente se está destinando a la remodelación del casco central (100 manzanas) y construcción del nuevo Malecón del Salado. Todas las ciudades del Ecuador pueden y están aplicando a este nuevo sistema de captación de fondos para obras similares.

### **Realismo y flexibilidad**

La inauguración paulatina y por etapas creó conciencia en la población de que no solo es posible cambiar un fragmento de su ciudad sino lo más importante aún: este cambio puede ser replicado en otras áreas de la misma.

### **Uso público libre e irrestricto**

La condición de gran parque urbano abierto gratuitamente para todos, propicia la apropiación colectiva del proyecto. Cambiar la idiosincrasia de “...por ser de todos es de nadie...” en “...por ser de todos es mío...” ayuda al cuidado del Malecón y se hace extensivo a la ciudad en su conjunto.

### **Expectativas y nuevas oportunidades**

Existencia de lotes disponibles en calles adyacentes  
Las calles adyacentes ofrecen entre 7 y 15 hectáreas para usos complementarios que garanticen la ocupación del Centro de Guayaquil la mayor cantidad de horas del día. El desarrollo de proyectos de vivienda está en proceso de recuperación.

### **Generación de empleo**

Tanto durante el diseño y construcción como durante la operación del Malecón se genera una importante cantidad de empleos tanto directos como indirectos que actúan como desencadenantes en la actividad económica del centro de la ciudad.

### **Ordenamiento de zonas adyacentes**

Los recientes cambios en la zona de la Bahía (similar a “Mesa Redonda” en Lima) propiciados por la Municipalidad y con la aceptación de los comerciantes, nos muestran que es factible ordenar la ciudad a través de reglas fijas y claras, utilizando los proyectos urbanos tales como Malecón 2000 a manera de generadores del cambio.

### **Ordenamiento del tránsito**

Un adecuado empleo de señales y semáforos sincronizados en los puntos de acceso al Malecón propicia el ordenamiento del transporte público y una importante oferta de parqueo hace lo propio con el transporte privado.

F:<http://urvia.blogspot.com/2010/09/regenarion-urbana-en-guayaquil.html>

### **Conclusiones del repertorio**

Actualmente varias ciudades han tomado como ejemplo a el malecón 2000 de Guayaquil y están elaborando proyectos de regeneración urbana, gracias al desarrollo que ha tenido este proyecto generando un impacto positivo para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Esto influye mucho a las ideas a proponer en la investigación del proyecto a elaborar en la parroquia los esteros, por los cuales se plantearan las mismas ideas de mejorar la calidad de vida de los habitantes con propuestas para generar empleo, Seguridad, recreación, bienestar social en los habitantes y mejorar el deterioro urbano de la ciudad especialmente en de la parroquia Los Esteros.

### **Recomendaciones.**

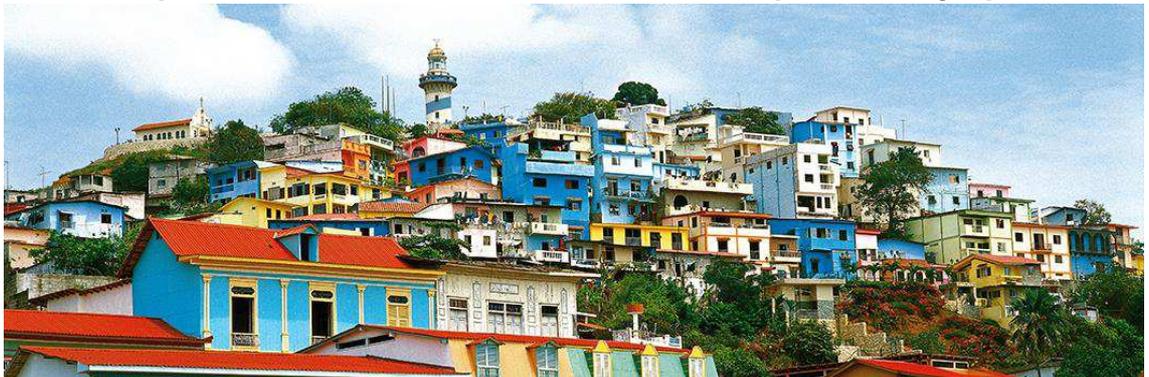
La reclusión de la investigación del malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil permitió conocer cómo se fue mejorando el habita en la población

determinando los problemas en los diferentes aspectos sociales urbanos que existían. Con la realización de esta investigación puedo indicar que los problemas de la parroquia se originan debido a la falta de integración entre las acciones del gobierno local y lo que la población de Los Esteros necesita.

### **Aportes.**

- Aportara a generar empleo tanto directo como indirectamente, mediante las propuestas que se plantearan en el proyecto integrador para reactivar la economía de la parroquia.
- El proyecto ayudara a combatir la contaminación que existe dentro de la parroquia mediante ideas de reciclaje, mobiliarios adecuados y participación ciudadana de los barrios que están dentro del objeto de estudio,
- Utilizar materiales y tratamientos del espacio público que permitan una adecuada inserción de los ciclos naturales en el tejido urbano.

### **Recuperación del cerro Santa Ana, barrio las peñas Guayaquil**



*Figura 2. Cerro Santa Ana - Guayaquil*

El mejoramiento de varios sectores del Cerro Santa Ana fue uno de los primeros resultados obtenidos por la estrategia de regeneración urbana impulsada por la Municipalidad de Guayaquil. El cerro tiene una particular importancia histórica, pues fue el sitio donde nació la ciudad de Guayaquil. En sus laderas se encuentra el conocido e histórico “Barrio Las Peñas”, hoy

restaurado, debido a las condiciones de destrucción y abandono que sus edificaciones mostraban.

Este cerro, hito urbanístico, histórico y cultural de Guayaquil fue poco a poco convirtiéndose en un tugurio, donde las condiciones de vida existentes eran muy preocupantes.

La mayoría de las viviendas, de construcción mixta, se encontraban en mal estado. Casi no se contaba con áreas verdes y la única área comunal era usada para jugar fútbol y vóley.

La regeneración del Cerro Santa Ana comprende la intervención de la Escalinata Diego Noboa y Arteta, en un recorrido de 310 metros desde “El Fortín” hasta la Plaza de Honores, donde se rehabilitó las fachadas de las edificaciones adyacentes con la utilización de colores vivos y la reconstrucción de sus fachadas.

Por razones históricas, sociales y funcionales del Cabildo tomó la decisión de intervenir en el cerro Santa Ana, cuyos diseños urbanísticos y arquitectónicos elaborados por la Municipalidad son una realidad en sitio: es la reconstrucción y embellecimiento de la escalinata principal hasta la cima, sus plazoletas, mirador, el equipamiento turístico, mobiliario urbano, iluminación apropiada, mejoramiento de fachadas y selección escenográfica de colores.

Los resultados que se han obtenido de esta obra de Regeneración Urbana son varios y en su gran mayoría se centran en un mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes del cerro, pero sobre todo en un ejemplo sin precedentes para que otros barrios marginales o aquellos que se encuentran económica y socialmente deprimidos, comiencen procesos propios de recuperación.

Se han creado puestos de venta de artesanías, restaurantes, cafeterías, heladerías, panaderías, galerías de arte, joyerías, etc. El total de negocios es

de 78% del uso total del suelo (85% son de propiedad de los mismos habitantes).

El Cerro, otrora un lugar altamente peligroso se ha convertido en una atracción turística que recibe a más de 20.000 visitantes semanales, convirtiéndose en un espacio lúdico e icono importante de la ciudad.

### **Miradores**

Los miradores “Cerrito Verde”, “Las Peñas” y “Mirador del Río” son lugares donde se realizan actividades culturales y artísticas al aire libre.

### **Museo Naval**

El Museo Naval al aire libre permite recordar el pasado marítimo de Guayaquil.

### **La Capilla**

Evoca la arquitectura colonial e identifica al Cerro Santa Ana como el lugar de nacimiento de la ciudad.

### **La Plaza de Honores**

Es el punto más alto del cerro Santa Ana.

El proyecto en primera instancia fue financiado y ejecutado por la Municipalidad, luego pasaría en una segunda etapa a manos de la Fundación Guayaquil Siglo XXI que lo terminaría y lo administraría hasta el presente.

### **ZONA 1 Barrio Las Peñas**



1° Parada. - Fortín de la Planchada Nos encontramos en la primera parada el famoso y encantador “Fortín de la Planchada” conocido también como la Planchada, creado en 1651, aquí se despeja y muestra toda su magnificencia, fue el

escenario representativo donde los Guayaquileños se defendían de los ataques y robo de corsarios y piratas.



2° Parada. - Barrio las Peñas En la actualidad el barrio Las Peñas es históricamente el más importante de Guayaquil, los lugares poseen un estilo arquitectónico muy particular, su estrecha calle, las casas tienen características similares a los siglos XVIII y XIX, estas casas tienen aproximadamente 100 años motivo por el cual son consideradas una belleza arquitectónica y de gran valor patrimonial.



3° Parada.- Museo J.J/ Pilsener El famoso museo también conocido como el Museo de la Música Popular Guayaquileña. Tiene el honor de rendir homenaje al pasillo ecuatoriano con importantes artistas como Julio Jaramillo.



4° Parada. - Museo Barcelona/ Emelec Es el equipo de fútbol más popular y famoso de Ecuador: Barcelona S.C. y el de su compañero de barrio del Astillero, Emelec. Son lugares pequeños y acogedores pero interesantes y muy ricos en su contenido, pues reflejan, de una u otra manera, el alma de nuestros pueblos (Ministerio Patrimonio, 2012).5° Parada. - Puerto Santa Ana Recientemente en Guayaquil se inauguró el complejo inmobiliario turístico llamado Puerto Santa Ana, los dueños de este megaproyecto, es el grupo NOBIS, una empresa importante del país.

## **Zona 2: Cerro Santa Ana**



6° Parada. - El Faro Aquí se presenta uno de los atractivos más reconocidos que tiene Guayaquil, ya que es uno de los más altos miradores turísticos de toda la ciudad, el famoso “Faro” fue construido en el año 2002,



7° Parada. - Iglesia Santa Ana Se encuentran al frente a la imponente capilla Santa Ana, ubicada en lo más alto del Cerro. Aquí cientos de oraciones se profesan en su interior, dando origen a la admiración de una belleza clásica en cada diseño en el interior, es una de las iglesias más visitadas

por turistas



8° Parada. - Museo Abierto En este museo se encuentran restos de lo que en el principio fue el “castillo fuerte” o “fortín de San Carlos”, fue creado en 1629 y considerado como el único resguardo militar de Guayaquil contra los continuos ataques

piratas, todavía se almacenan armas, replica de piratas y herramientas que fueron utilizados para el cuidado de nuestro (INMEDIATUR, 2006).



9° Parada. - Bar-Restaurante Esta situado en uno de los bar-restaurante más importantes que tiene el cerro santa Ana, del cual se puede apreciar una vista espectacular de la ciudad de Guayaquil



10° Parada. - Espada de Fundación Se encuentran frente a un símbolo emblemático guayaquileño, la espada de Lecumberri. La historia cuenta que un niño español buscador de tesoro llamado Lecumberri, cuando se encontraba en riesgo de muerte, imploró a Santa Ana por su cuidado y en

gratitud, levanto una cruz con la historia “Santa Ana”

F: [www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-de-la-ciudad/](http://www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-de-la-ciudad/)

### **Conclusiones**

Se considera que tanto el cerro Santa Ana como el barrio las Peñas tienen una riqueza cultural invaluable y que la Implementación de una Ruta Turística Colonial permitirá fortalecer la valoración y conocimiento del Patrimonio Cultural y aportará a la difusión del mismo.

Estos valores de patrimonio y de identidad cultural de cada sector nos hacen ver lo importante que es la identidad lugareña de cada sitio, por los cuales este repertorio influye mucho en el proyecto por motivos que integrara al mismo, por la gran identidad que genera la parroquia Los Esteros siendo un icono resaltante como son las costumbres del cholo pescador y trabajador.

### **Recomendación**

Mediante la realización del análisis espacial urbano de la parroquia se identifican problemas que dañan la naturaleza del funcionamiento de la ciudad, y este modelo de repertorio nos ayuda a tener otras visiones de cómo influir y ayudar mediante propuestas de integración para lograr el desarrollo de la parroquia Los Esteros.

### **Aportes**

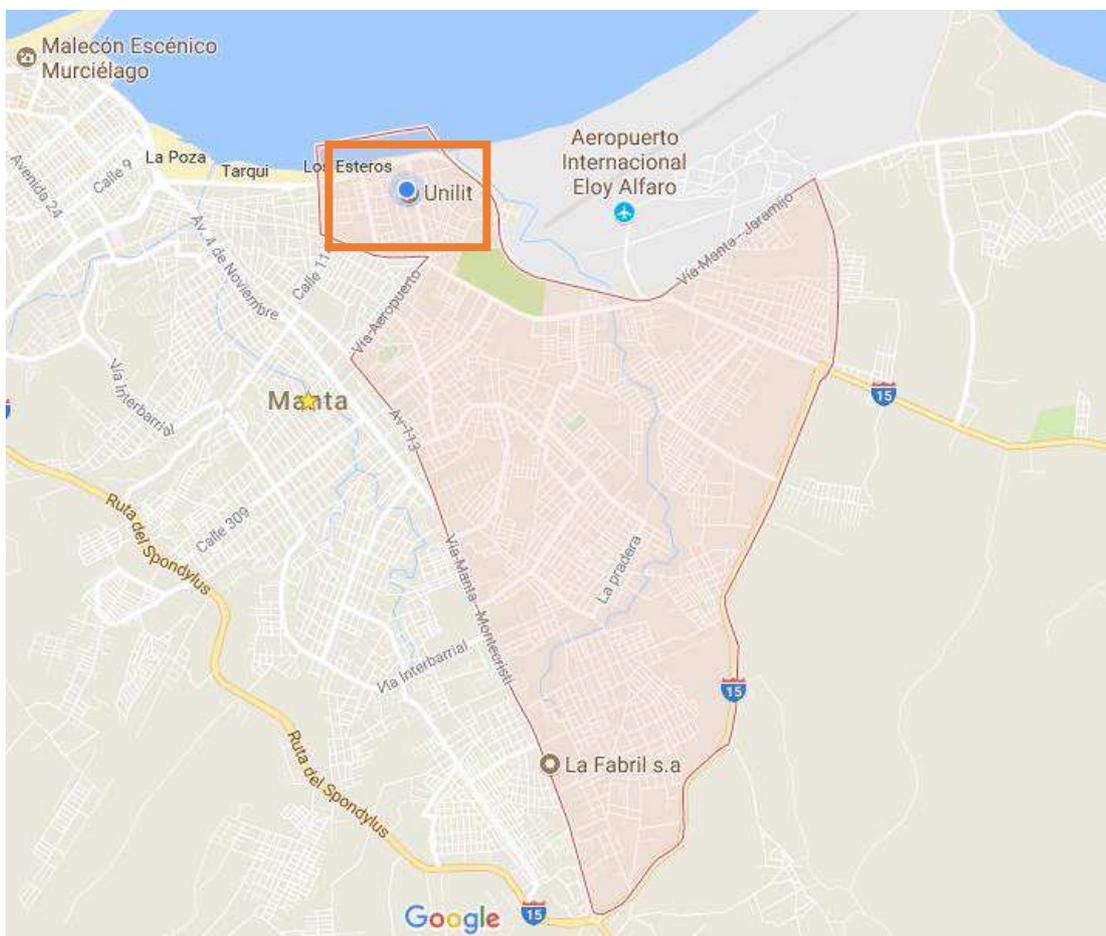
- Mantener la identidad cultural de la parroquia con las propuestas destinadas para generar empleo.

- Definir las directrices y del programa de usos y equipamientos del espacio público de la zona de remodelación en relación con todos los barrios del sector.
- aportara a la creación de corredores naturales de penetración en el barrio en continuidad con el entorno natural.

## 4. CAPITULO II.- DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

### 4.1. Información Básica

#### 4.1.1. Delimitación espacial



**Figura 3.** Delimitación espacial de área de estudio.

**Fuente:** Google Maps

El área de estudio de la investigación se realizará en la ciudad de Manta, en la parroquia Los Esteros en la delimitación desde las calles 113-126 y vía aeropuerto y avenida 108.

#### 4.1.2. Delimitación del área de estudio



Figura 4. Delimitación del área de estudio

#### 4.2. Antecedentes históricos.

A principios del siglo XX Manta era solo una comunidad de hombres de mar reconocidos por historiadores como los precursores de la pesca y el comercio entre poblaciones de la costa. El ancestral prestigio pesquero y la relación que los Manteños han tenido con el océano vinculan a los habitantes de esta región con el pueblo Maya Centroamericano.

Más adelante, la construcción de las obras portuarias a partir de 1967 fue el inicio de la transformación que hizo de Manta el puerto mercante y pesquero más importante del corredor marítimo del Pacífico Oriental.

La pesca artesanal creció con el advenimiento del motor fuera de borda y la fibra de vidrio; la semindustrial con la presencia de astilleros (ubicados en Tarqui, Los Esteros y Jaramijó) de barcos de madera de 30 hasta 200 toneladas; y, finalmente, la industrial se desarrolló a partir de la década de los

70 con la incorporación de grandes buques atuneros con casco de acero, proveniente de los Estados Unidos.

### **Características**

Los Esteros es la zona industrial más grande que tiene Manta. A pesar de ser productiva, carece de infraestructura. Los Esteros tienen 56 barrios. Su fachada a simple vista ha cambiado en los últimos 10 años, pero las necesidades como dotación de agua potable, alcantarillado y seguridad aún se mantienen. <http://www.manta.gob.ec>.

Ésta es una parroquia en la que se asienta la mayoría de los pescadores artesanales. Por tener la ubicación de más de 15 fábricas de pescado, ellos están expuestos a las constantes inseguridades por la emanación de residuos industriales, así como las fugas de amoníaco, entre otros.

### **Densidad poblacional.**

Gran parte del sector está considerado como de alta densidad poblacional, existen zonas donde presentan densidades bajas ya que son productos de asentamientos informales que se han venido dando a lo largo de los años por ser áreas desocupadas carentes de planificación y así también el hacinamiento percibido en algunas manzanas del área de estudio.

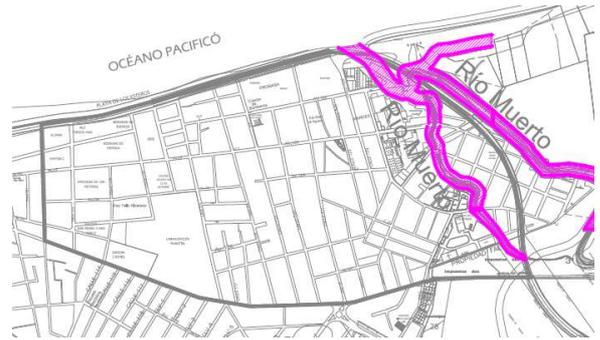
### **Aspectos físicos,**

#### **Clima**

El clima en la ciudad es tropical mega térmico semiárido, Teniendo una pluviosidad promedio anual en el sector que oscina entre 200 y 4000 m.s.n.m.; y la temperatura, entre 18°C y 36°C. Existen dos estaciones bien definidas: el invierno entre enero y abril; y el verano entre mayo y diciembre.

## **Hidrografía.**

Por la zona de estudio se cruza un tramo del Río Muerto con una longitud de 2180 m, cuyo cause es la mayor parte del año seco. Es uno de los tres ríos que pasa por la ciudad siendo los dos restantes el Río Manta y el Río Burro.



*Figura 5. Representación de Canales Hidrográficos*

## **Riesgo por inundaciones y tsunamis**

Históricamente se conoce que el territorio de la zona de planificación 4 ha sido afectada por tsunamis, y es considerado el de mayor amenaza en los filos costeros y cordones litorales del Pacífico.

Se considera al cantón Manta dentro de un nivel medio para este tipo de amenaza, sin embargo, estos eventos se han registrado en la parroquia urbana de Tarqui de nuestro cantón y en Jaramijó en 1953, definiéndose como la primera zona de riesgo.

F: [Senplades - issuu](#)

## **Flora y fauna.**

### **Flora.**

La flora se caracteriza por los arbustos grandes de 8 m. como los algarrobos, nim y cactus, también hay árboles de frondosos que lamentablemente son muy apreciados por su calidad de madera como el ceibo. También encontramos variedad de árboles como: neem, guaba, higuierón, mango, aguacate, palmeras de coco, palmeras decorativas etc.

### **Fauna.**

No existen estudios para la globalidad del cantón y la parroquia en lo que concierne a diversidad, riqueza, distribución y asociación de especies, lo que se ha estudiado es la diversidad que determina:

**Animales representativos lugareños:** Perros, gatos, cerdos, chivos, palomas, loros, conejos y aves de corral como gallina, patos entre otros.

El problema con la fauna urbana en el sector se debe a la presencia de aves marinas que usan las infraestructuras y árboles del sector cercano a la playa para anidar, lo que trae problemas ya que sus heces fecales generan malos olores y dañan la cubierta o matan al árbol donde están anidando.

Lo mismo pasa con las palomas ya que existe una sobre población de ellas en la ciudad y estos animales transportan en su cuerpo pulgas y piojos que van dejando en sus lugares de anidación lo que trae problemas para las personas cercanas a dicho nido ya que suelen anidar en cubiertas de viviendas o arboles de espacios públicos donde la gente va a descansar y a recrearse.

### **Análisis espacial.**

De las visitas al área de estudio y el análisis de sus componentes urbanos, se determinó que dentro de ella los usos de suelo son variados en todo lo que respecta el área específica de planificación; dentro de cada barrio existen diversos tipos de usos, que van desde las típicas tiendas de barrio hasta industrias de alto impacto.

Se puede deducir que el área específica de planificación es un sector donde predomina la vivienda de uso mixto (residencia-comercio), donde los otros usos, tienen mucha relevancia en las actividades urbanas del sector y por ende en la ciudad, esto se refleja en el flujo de personas que llegan al sector para abastecerse de víveres o por trabajo.

Existe también áreas específicas que carecen de un uso definido, al ser lotes baldíos o edificaciones abandonadas, que causan una degradación de la

imagen urbana y atraen problemas sociales como contaminación por usarse como botadero de basura o delincuencia al ser usadas como guarida para los maleantes.

La insatisfacción ciudadana por la falta de estos equipamientos es un problema que afecta a los habitantes que no permite que se realicen de manera digna las actividades que cada persona merece.

Las calles de la parroquia no están reguladas y por los cuales existen problemas de congestionamiento vehicular especialmente en las calles principales de la parroquia dañando la imagen urbana del sector y provocando caos y malestar convirtiéndose en contaminación ambiental y visual, a pesar que solo existe un ingreso vehicular para el sector de estudio el cual es de la avenida puerto aeropuerto a la calle 119 la cual es la principal y la única entrada a la parroquia lo cual genera caos vehicular en la vía puerto aeropuerto por no tener alternativas de movilidad a los vehículos que intentan ingresar a el sector.



**Figura 6.** Vista de la red Vial del sector

## Equipamientos educacionales

**Escuela Félix Alvarado Vera:** Está ubicada en las calles 115 y la calle 103 en las partes posteriores de la urbanización Maratea, emplazada en un predio de 1102 m<sup>2</sup>. El área construida es de 828 m<sup>2</sup> donde se desarrollan las actividades en dos plantas.



Las características del local no son las adecuadas en algunos puntos, teniendo un buen número de aulas para la cantidad de estudiantes que tienen, el único problema son los espacios abiertos (patios) que no tienen ningún tratamiento ni equipamiento.

**Escuela 10 de agosto:** Se encuentra junto a los galpones de la industria Mardex, está ubicada en la calle 122 y avenida 103, con un terreno de 2200m<sup>2</sup> y un área de construcción de 1810m<sup>2</sup>. El



estado de la infraestructura es aceptable, el único



inconveniente es su cercanía a la industria ya que estos usos no son compatibles y puede traer problemas para la salud de los niños y personas que laboran en este centro educativo.

**Unidad educativa 12 de octubre:** A menos de 200 metros lineales, nos encontramos con otra unidad educativa de mayor envergadura que la anterior, emplazada en un terreno de 3500m<sup>2</sup> y 1156 m<sup>2</sup> de construcción, cuenta con las áreas apropiadas para el desarrollo de sus actividades diarias



## **Equipamiento religioso.**

### **Iglesia San Pedro y San Pablo:**

Cuenta con 715.5 m<sup>2</sup> de construcción en un terreno de 1590 m<sup>2</sup>, tiene una amplia plazoleta en su frente donde se realizan actos pertinentes a la iglesia o alguna actividad del barrio, mediante la fotografía se observa que existe una amplia plazoleta donde se realizan actividades como ceremonias propias de la



parroquia como son las fiestas de san pedro y san pablo y de la virgen María auxiliadora, en otros casos esta area es utilizadas en tardes por estudiantes de colegios cercanos donde realian actos no aceptados por la comunidad como peleas callejeras entre otras actividades de indisciplina, es una area donde existe un deficit de equipamientos urbanos , esta area podria ser parte de una propuesta para generar nuevos valores a la comunidad ya que es un punto de encuentro principal de la parroquia donde se puede obtener y rescatar la imagen urbana de este sector, debido al deterioro progresivo de esta parroquia tan importante.

### **Iglesia María auxiliadora:**

Está ubicada en la calle 119 y la avenida 102 y cuenta con 375m<sup>2</sup> de construcción, ocupando todo el terreno para ella, en las noches se encuentra abandonada, existe poca iluminación a su alrededor lo que causa que se convierta en



un ambiente que agrada para ciertos tipos de personas como drogadictos o delincuentes, que se acercan a fumar frente a las escaleras de la iglesia provocando temor a los habitantes del sector donde circulan con miedo de estas personas.

La iglesia como un icono de la parroquia está ubicada frente al parque central de los esteros saturdino López, carece de mobiliarios como de batería sanitaria la misma que no existe en el parque, generando así un problema

grave de contaminación, convirtiendo a la iglesia como urinario público en su fachada lateral, lo que ocasiona que exista malos olores en esta zona tan importante de la parroquia.

## **Equipamiento recreacional**

### **Parque saturdino lopez (parque central o principal)**

Se encuentra ubicado a lado del cuerpo de bombero de manta frente a la iglesia maria auxiliadora, el parque tiene un area de 1551m<sup>2</sup> en él se encuentra equipamiento recreacional infantil que ocupa la mayor parte de este junto a una cancha de uso múltiple y una tarima o escenario donde hacen festividades locales de este sector como fiestas de san pedro y san pablo, fiesta de la virgen María auxiliadora, elección de reina de los esteros, festividades cívicas de la parroquia, entre otras , la cual no es adecuada para la gran cantidad de habitantes que posee esta zona, el parque actualmente está abandonado por el gobierno local



ya que sus mobiliarios están en mal estado. Además, lo acompañan malos olores que son provocado por el reboce de las aguas servidas en la calle 119 por la falta de planificación lo cual molesta a los habitantes que viven en este sector, esto y la falta de equipamiento hace que esta área entre en proceso de deterioro.

### **Otras areas de recreacion.**

Existen varias areas de recreacion en el sector como la cancha la florita que esta ubicada frente a la via puerto aeropuerto y a lado del rio seco, esta compuesta de una cancha de uso multiple y una



cancha de boly, la cual es utilizada por los habitantes de este sector abandonado,

Esta area esta en total abandono por la falta de equipamiento y planificaion lo cual da una mala imagen provocando que los habitantes no utilizen esta area por miedo ya que este sector solo es utilizado por sus vecinos que juegan indor y voley y son personas que frecuentan con drogas en este sector.

### **Cancha Don Pico**

esta area esta en total avandono por las autoridades locales la cancha es utilizada por sus vecinos, existe un deficit alto de equipamiento, no existe mucha iluminacion, se encuentra a lado del cybv san jose derca del centro de salud la florita. Esta en total proceso de deterioro



### **Cancha Don Pepe**

esta area pertenece al barrio de esta zona actualmente el gobierno local hizo una intervencion en esta zona areglando los juegos infantiles que estaba en total abandono y creando gradas que uso publico, por el momento es una de las areas



recreativa agradable para los habitantes de este sector ya que existe iluminacion y un poco de mobimiento de las personas por los diferente acciones comerciales que se realizan en el sector.

### **Cancha Los Halcones**

esta area esta en total avandono carece de iluminacion y mobiliarios, es utilizada para canpeonatos como el campeonato de pescadores que se realizan 2 veces al año, de hay es utilizada por sus habitantes cercanos para hacer deporte como jugar indor o baskket, se encuentra diagonal a la via principal avenida 103, carece totalmente que equipamiento espacial como bateria sanitaria, gradas en buen estado cubierta para gradas mobiliarios deteriorados entre otros problemas



### **Cancha lazareto**

esta area esta en buen estado por intervencion del gobierno local, se encuentra en el barrio lazareto en la calle 116, a dos 2 cuadras del mercado de los esterros, redeada de locales comerciales, utilizada tambien por sus moradores y estudiantes del colegio bahia de manta



### **Areas recreacionales privadas**

existen varias canchas recreacionales privadas en este sector como son:

cancha barra brava

cancha la esquina del futbol

cancha el mirador

cancha el salon

cancha chavez guetierrez

entre otras

## **Equipamientos de salud**

### **IEES los esteros.**

Está ubicado en la calle 115 y avenida 103 actualmente funciona el hospital del IEES por causa del terremoto del 2016, la cual no abastece para la capacidad que genera la misma lo cual provoca malestar en los habitantes del sector.



### **Centro de salud la florita**

Está ubicado frente al CIBV san José, esta infraestructura actualmente está en funcionamiento es utilizada por los habitantes del sector para atención rápida y planificación familiar, su equipamiento esta con un deterioro progresivo por lo que no se ha intervenido en infraestructura como en otros centros de salud como lo dice el gobierno y ministerio del buen vivir



### **Clínica privada Los Esteros.**

Está situada en la avenida 103 calle principal de Los Esteros, para atención privada para los habitantes del sector y la toda la ciudad, actualmente se encuentra en muy buen estado en lo que se debe su infraestructura.



## **Equipamiento de abastos**

### **Mercado de los esteros**

Actualmente se encuentra en remodelación por lo que los comerciantes usan parte de la calle para colocar los puestos de trabajos y vender sus productos, lo que provoca contaminación de la



zona y una dificultad al momento de transitar tanto vehicular como peatonal, cuenta con un área de 1326 m2 y está ubicada en la calle 113 y el ave 104.

### **Equipamientos de servicios urbanos**



**Cuerpo de bombero San José**



**Casa parroquial los esteros**



**Junta cívica parroquial (Federación**



**CIBV**

**de barrios de la parroquia)**

### **Equipamiento comunal existente en el área de influencia inmediata.**

#### **Equipamiento educacional. -**

Unidad educativa San José.

Unidad educativa fe y alegría.

Unidad educativa FAE#4.

Unidad educativa María Auxiliadora

#### **Equipamiento religioso. -**

Iglesia Nuestra Madre del Rosario.

#### **Equipamiento recreativo. -**

Canchas deportivas de playita mía.

Parque del marisco.

Parque Tarqui.

Parque John F. Kennedy.

#### **Equipamiento de abasto. -**

Mercado de mariscos de playita mía.

#### **Equipamiento de salud y servicios asistenciales. -**

Clínica San Gregorio.

Clínica de la FAE

## Equipamiento de servicios urbanos. -

UPC Playita Mia.

Agencia municipal de tránsito GAD Manta.

Nuevo terminal terrestre.

Aeropuerto internacional de Manta.

Estos equipamientos están dentro del área de influencia del sector delimitado de estudio.

## Vías.

### Listado de vías principales de la zona estudiada **vías principales** – **vías secundarias**

#### **Vía puerto aeropuerto** (tránsito alto)

**Avenida 102**(tránsito medio)      **Calle 113**(tránsito alto)      **calle 120**(tránsito alto)

**Avenida 103**(tránsito alto)      **calle 114**(tránsito medio)      **calle 121**(tránsito alto)

**Avenida 104**(tránsito medio)      **calle 115**(tránsito medio)      **calle 122**(tránsito medio)

**Avenida 105**(tránsito medio)      **calle 116**(tránsito alto)      **calle 123**(tránsito medio)

**Avenida 106**(tránsito medio)      **calle 117**(tránsito medio)      **calle 124**(tránsito bajo)

**Avenida 107**(tránsito medio)      **calle 118**(tránsito alto)      **calle 125**(tránsito bajo)

**Avenida 108**(tránsito alto)      **calle 119**(tránsito alto)      **calle 126**(tránsito bajo)

Estas son vías principales de la parroquia donde existe un gran flujo vehicular, peatonal y comercial, donde también se efectúan festividades como desfiles públicos fiestas, entre otras. Existen también vías alternas o secundarias

donde no hay un control de planificación generándose problemas como desorden visual manzanas cortas callejones entre otros problemas de inseguridad. En estas vías principales existe unos problemas muy graves como es la apropiación de las veredas



principales por comerciantes informales causando un desagradable ambiente al sector y a los habitantes de la parroquia, otro problema es el congestionamiento vehicular de la avenida 103, calle 119, calle 120, calle 121 provocando malestar en los habitantes, las misma calles y avenidas no consta de señales de tránsito como pares semáforos, no hay gestiones de planificación de calles por lo cual todas las calles son utilizadas como doble vías, generando así que se centre el problema y causando un desorden en las articulaciones de las vías, acompañadas por vehículos mal estacionaos en ambas partes de la calzada de La calle.

Otro problema en las vías es que no existen paradas de buses y lo cual genera que los choferes de los autobuses se detengan a subir pasajeros donde ellos requieran al mismo tiempo dichos buses por motivos de vehículos mal estacionados no pueden



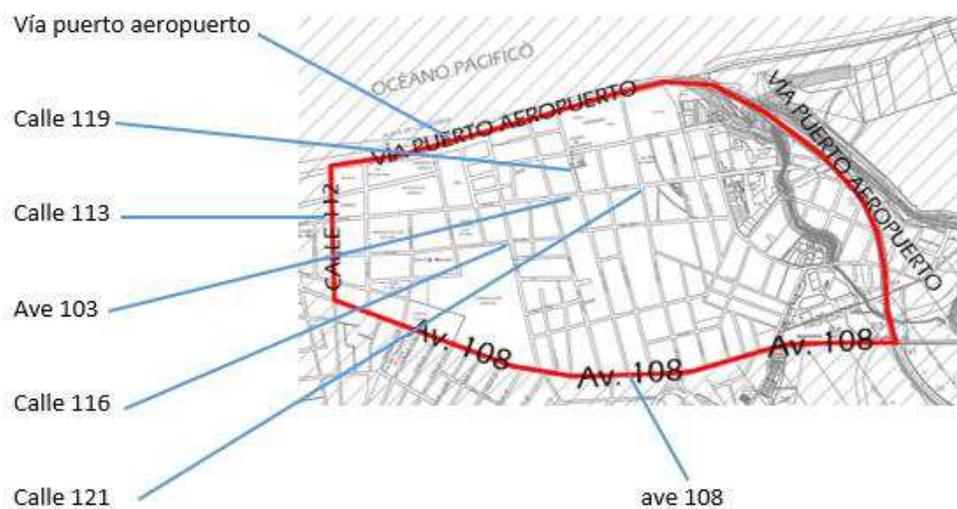
realizar la maniobra de un giro adecuado a la vía a interceptar, provocando que encuentren vehículos frente a frente sin poder movilizarse correctamente.

Un punto conflictivo también es la intercepción entre la vía puerto aeropuerto con la calle 123, el conflicto es cuando ingresan camiones de carga pesada a la zona de las fábricas de pescado, y de salida de vehículos para ambos lados por la razón que no exista semáforo o señalización para prevenir accidentes vehiculares y contra el peatón en esta zona de la parroquia.



## Conectividad parroquia- ciudad

La conectividad en esta zona ha sido un punto para el desarrollo de la ciudad y consolidación del sector, la misma que sus calles y avenidas y las diversas actividades que se realizan dan facilidad para que exista y flujo de accesibilidad para los habitantes de la ciudad gracias a vías principales como la vía puerto aeropuerto, circunvalación e Inter barrial articulando al tráfico rápido que conecta a la ciudad con la parroquia y sus otros puntos de destinos



*Figura 7. Sistema Vial Urbano referente a la zona de estudio.*

## Conectividad del sector delimitado hacia otros puntos de la ciudad

### Desplazamiento peatonal.

En la parroquia los esteros existen diversos pasos peatonales sobre la vía principal puerto aeropuerto, pero debido al mal diseño de dichos pasos peatonales, no están en utilización peatonal por peligro, creando barreras a la vista de la parroquia hacia la vista natural del frente costero, no solo en la parroquia sino en diferentes lugares de la ciudad.

Otro problema que presenta la parroquia es de Las veredas y aceras en mal estados tanto en las vías principales como las vías secundarias, dejando así

al peatón con malestar en lo que se refiere en la axialidad de este sector, obligando al peatón circular por la calle.

### **Carencia de parqueo**

Es notable que en la parroquia se observe problema como la falta de estacionamientos, lo cual trae la apropiación de la acera lo cual dificulta al peatón a circular. Y lleve a la parroquia a que se crea la contaminación visual del sector por la falta de este bien .



### **Carencia de mobiliario urbano**

El mobiliario urbano se lo conoce como todos aquellos elementos que se ubican en calles y/o plazas, y que son el complemento de estos espacios, promocionando un mejor y adecuado uso de los mismos.

En si la parroquia de Los Esteros presenta un déficit alto de mobiliarios, sobre todo en señalización, para de buses recicladores de basura, bancas, luminarias entre otras.

### **Infraestructura básica**

#### **Red eléctrica**

La red de energía eléctrica al igual que la ciudad está distribuida por postes y cableado aéreo, encontrándose la mayor cantidad de postes en las áreas más consolidadas con viviendas de dos o más plantas, todo esto se ubica a nivel de la vía, el cableado aéreo provoca una imagen desordenada y caótica, por lo que no es la más recomendada.

#### **Alumbrado publico**

Este bien es muy importante para el sector ya que genera seguridad para los transeúntes nocturnos y permiten que las actividades se desarrollen con

normalidad, en la zona existe un 70% que no existe el suficiente alumbrado público necesario, lo cual causa temor en los habitantes al salir en horas tardes de su vivienda.

### **Red de agua potable**

Toda el área de estudio cuenta con agua potable, la misma que recorre las vías. Las viviendas que no cuentan con este servicio son porque son invasiones o porque no han legalizado los medidores de agua.

### **Red de alcantarillado**

El sector cuenta con alcantarillado, pero este presenta problemas como el desbordamiento de la alcantarilla por las noches lo que genera malos olores y malestares en las personas que viven en esa parte de la parroquia. Esta es una de las necesidades urgentes que demandan los pobladores del sector.

### **Salubridad**

El servicio de recolección de basura es frecuente en toda la zona, pero no existen recicladores lo cual hace que los habitantes dejen la basura en la vereda en fundas ocasionando malos olores y contaminación en la vereda.

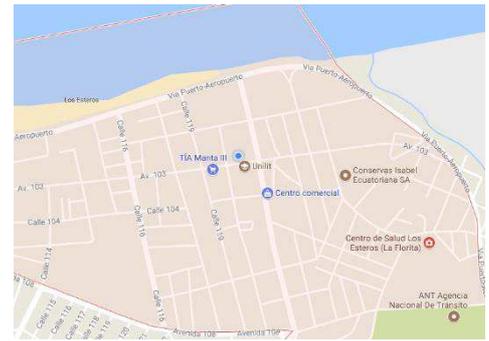
En otros sectores como terrenos baldíos existe una contaminación a la vista por la cultura de las personas que habitan en esos alrededores que botan la basura ahí en ese sector.

### **Transporte publico**

El transporte público es un medio de movilización masiva fundamental en el desarrollo de una ciudad, que al ser masiva disminuye los agentes contaminantes debido a su utilización colectiva, además de permitir el desplazamiento de los ciudadanos que no cuentan con un medio de transporte propio cómodo y seguro que permita a la familia recorrer grandes distancias. En este sector existe este servicio mediante las líneas de buses 2, 13 y 7, igual que los taxistas que recorren estas vías.

## Morfología urbana

El tejido urbano es perpendicular a la vía puerto aeropuerto en una mayor parte del área de estudio, pero en otros casos ahí vías que se proyectan diagonal a ella y eso hace que se proyecten en ángulos cerrados además de dividir este tejido en dos partes.



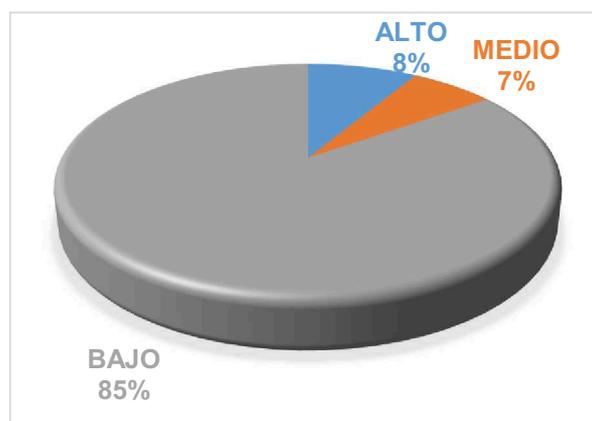
## 4.3. Tabulación de la información

### Información básica.

1. ¿En qué condiciones considera que se encuentra el estado actual del equipamiento espacial de la parroquia Los Esteros?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALTO	13	8%
MEDIO	10	7%
BAJO	129	85%
TOTAL	152	100%

*Tabla 1. Equipamiento espacial*



*Figura 8. Porcentaje equipamiento espacial situación actual*

**Descripción:**

Para la presente encuesta realizada consiste en conocer cuántas personas dentro de la población, saben cómo se encuentra el equipamiento espacial para el determinado sector.

Dados los resultados, nos indica que existe un déficit de equipamiento espacial del 85%,

El 15% de la población considera que el equipamiento espacial para un determinado sector está siendo bajo y medio por las condiciones de abandono por parte del gobierno local.

**Conclusión:**

El mayor porcentaje de la población encuestada considera que el equipamiento espacial está abandonada por parte del gobierno local.

2. ¿Cuál es el estado de conservación del equipamiento comunitario del sector?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Bueno	0	0%
regular	0	0%
malo	152	100%
TOTAL	152	100%

Tabla 2. Equipamiento espacial.

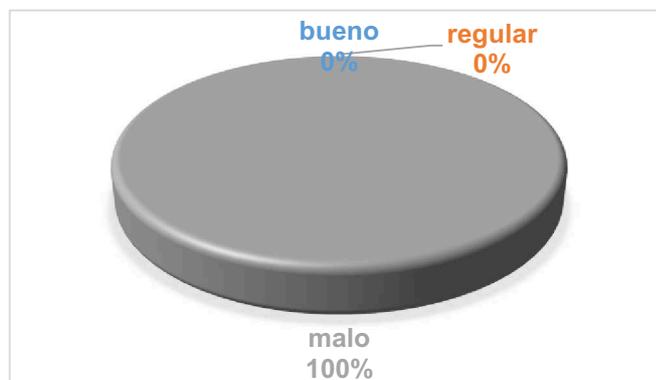


Figura 9. Porcentaje equipamiento espacial

**Descripción:**

de acuerdo a la pregunta realizada existe un malestar ciudadano en lo que es la carencia y estado de conservación del equipamiento espacial para la parroquia Los Esteros, lo que es muy notorio ya que es 100% de habitantes encuestados, que no están conforme con la cantidad de equipamiento espacial y consideran también que el estado de conservación es malo, la parroquia está en un proceso deterioro progresivo lo cual no solo afecta al sector sino también a la población en general por motivos que la parroquia es una de las principales de la ciudad de Manta.

EL 0% dicen que está conforme con lo que existe por el momento en el sector de estudio y considera el estado de conservación es pésimo el equipamiento espacial para su sector..

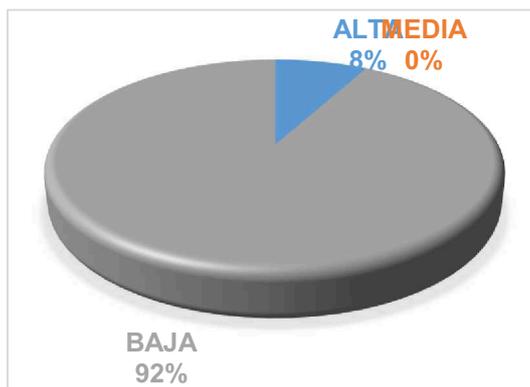
**Conclusión:**

Los resultados determinan que existe una inconformidad de un porcentaje de un 100%; los habitantes de este sector están preocupados por el abandono de este sector por los cuales es muy importa que las autoridades responsables se involucren en rescatar a este sector con llena de identidad como lo es la parroquia Los Esteros.

3. ¿En qué condiciones considera Ud. que se encuentra el estado de la calidad de vida de los moradores de la parroquia Los Esteros mediante la falta de los equipamientos espaciales?

<b>INDICADOR</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
ALTA	12	8%
MEDIA	0	0%
BAJA	140	92%
TOTAL	152	100%

*Tabla 3. Calidad de Vida*



**Figura 10.** Porcentaje calidad de vida

**Descripción:**

Los habitantes del sector están consiente que la parroquia Los Esteros necesita de un proyecto integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de sus habitantes por lo cual el 92% considera de baja la calidad de vida y está de acuerdo que se realicen propuestas para el sector deteriorado, en sus diferentes aspectos como infraestructura básica, seguridad salubridad, gestiones, entre otros. Mediante el análisis espacial de la misma.

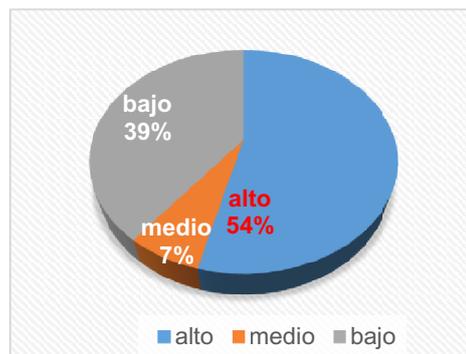
**Conclusión:**

A medida de la inconformidad ciudadana los habitantes del sector estudiado, están de acuerdo que se debe implementar un proyecto integrador que ayude a disminuir los problemas de la parroquia, esto ayudaría a que el deterioro de la ciudad disminuya y que el sector se beneficie de este proyecto a plantear para mejorar la calidad de vida de los habitantes, mejorando su autoestima, generando plazas de trabajo y fortaleciendo al desarrollo de la ciudad de Manta.

4. ¿En qué condiciones considera Ud. que se encuentra el equipamiento espacial comunitario, en el estado de contaminación?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
alto	82	54%
medio	10	7%
bajo	60	39%
TOTAL	152	100%

**Tabla 4.** Equipamiento espacial.



**Figura 11.** Porcentaje Equipamiento espacial grado de contaminación

**Descripción:**

Las condiciones del sector están a favor de un 54% en un estado de contaminación alta lo cual preocupa mucho a la población por lo cual no pueden habitar, recrear, circular con el confort que merece los habitantes de esta parroquia.

El 39% de los encuestados dicen que el estado de contaminación del equipamiento espacial es bajo y el 7% en medio estado

Estos indicadores demuestran que la población delimitada de estudio esta abandona por el gobierno local por la falta de planificación para brindar los bienes que requiere este sector.

**Conclusión:**

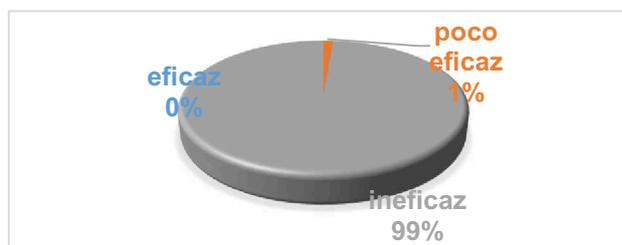
El abandono de este sector por las autoridades locales provoca que los equipamientos espaciales de este sector este considerado con un grado de

contaminación alto, lo cual la población encuestada ha reconocido que el equipamiento espacial público que posee esta zona está en un indicador con un 54% de contaminación.

5. ¿En qué estado considera que se encuentra la planificación urbana que el gobierno local debe de dar a la parroquia?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
eficaz	2	1%
Poco eficaz	0	0%
ineficaz	150	99%
TOTAL	152	100%

*Tabla 5. Estado de planificación.*



*Figura 12. Estado de planificación.*

**Descripción:** los habitantes votaron en un 99% que la parroquia Los Esteros no consta con los equipamientos que requiere en la actualidad, lo cual no existe una planificación eficiente para este sector y se sienten abandonados por parte de las autoridades.

Ellos están de acuerdo que la parroquia merece ser una de las zonas de planificación primordial por ser una de las parroquias con más habitantes, extensa y una de las principales de la ciudad de Manta.

Donde existen diversas formas de trabajo recreación y proyección

**Conclusión:**

El análisis de esta pregunta hacia la población encuestada, nos da como resultados que la parroquia no consta de los equipamientos que se requieren

para esta zona en la actualidad, por lo cual es muy notorio su deterioro progresivo especialmente en la zona de estudio, lo cual es importante que se desarrollen propuestas para restablecer al sector y a su población un ambiente de un buen vivir.

### Equipamientos espaciales.

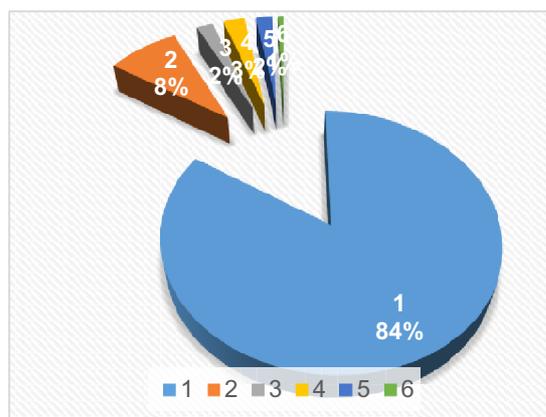
6. Del siguiente listado de necesidades. ¿Cuál cree Ud. son los más prioritarios o necesarios dentro del sector? (enumere de un rango del 1-6, considerando que el #1 es el más prioritario.)

Infraestructura básica	áreas de recreación y esparcimiento
seguridad	accesibilidad
Equipamiento urbano	salubridad

#### 1. Infraestructura básica

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	128	84%
2	13	8%
3	3	2%
4	4	3%
5	3	2%
6	1	1%
total	152	100%

*Tabla 6. Infraestructura básica*



*Figura 13. Porcentaje Infraestructura básica.*

**Descripción:**

En infraestructura básica tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron el siguiente:

128 personas marcaron el número 1, con un porcentaje del 84%, 13 personas votaron por el puesto #2 con un porcentaje del 8 %, 3 personas votaron por el puesto #3 con un porcentaje del 2%, 4 personas votaron por el puesto #4 con un porcentaje del 3%, 3 personas votaron por el puesto #5 con un porcentaje del 2% y 1 persona boto por el puesto #6 con un porcentaje del 1%.

Los resultados nos indican que la opción infraestructura básica está en el puesto #1 con 128 votos a su favor y con un porcentaje de 84%.

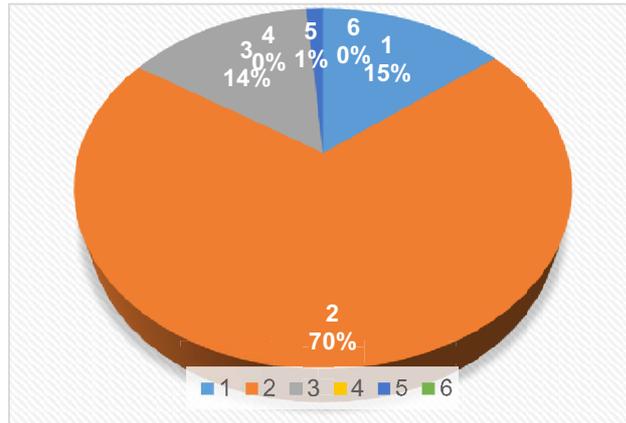
**Conclusión:**

La población nos indica que infraestructura básica es la opción más votada, lo cual nos indica que para los habitantes de este sector es muy primordial que la población tenga los servicios básicos en su parroquia como alcantarillado energía eléctrica y agua potable.

**2. Seguridad**

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	22	15%
2	106	70%
3	22	14%
4	0	0%
5	2	1%
6	0	0%
total	152	100%

*Tabla 7. Seguridad*



**Figura 14.** Porcentaje de seguridad.

**Descripción:**

En seguridad tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron los siguientes:

22 personas votaron por la opción #1 con un porcentaje del 15%, 106 personas votaron por la opción #2 con un porcentaje del 70%, 22 personas votaron por la opción #3 con un porcentaje del 14 %, ninguna persona opto por la opción #4 con un porcentaje del 0%, 2 personas votaron por la opción #5 con un porcentaje del 1%, y 0 persona opto por la opción #6 con un porcentaje del 0%.

Los resultados nos indican que de la población eligió que la opción de seguridad para su sector con 106 votos colocándola en 2do lugar con un porcentaje del 70%.

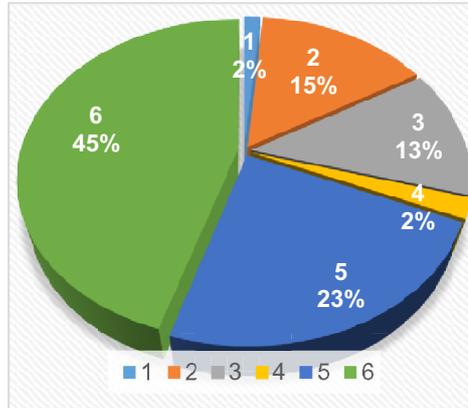
**Conclusión:**

Los resultados colocan con un 70% de votos a la opción seguridad en un puesto de segundo lugar entre las opciones más primordiales dentro de los demás indicadores. Esto nos da como resultado que la población no solamente necesita de un proyecto que se implemente en un lugar, sino también que brinde seguridad a la población con las propuestas a efectuarse.

**3. Equipamiento urbano**

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	2	2%
2	22	15%
3	19	13%
4	3	2%
5	34	23%
6	72	45%
total	152	100%

**Tabla 8.** Equipamiento urbano



**Figura 15.** Porcentaje equipamiento urbano

**Descripción:**

En equipamiento urbano tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron los siguientes:

2 personas votaron por la opción #1 con un porcentaje del 2%, 22 personas votaron por la opción #2 con un porcentaje del 15%, 19 personas votaron por la opción #3 con un porcentaje del 13 %, 3 persona opto por la opción #4 con un porcentaje del 2%, 34 personas votaron por la opción #5 con un porcentaje del 23%, y 72 persona opto por la opción #6 con un porcentaje del 45%.

Los resultados nos indican que la opción de equipamiento urbano está en el puesto #6 con 72 votos y un porcentaje de 45%.

**Conclusión:**

La población encuestada dio los resultados de un 45 %, Esto nos indica que 72 personas encuestadas colocaron a equipamiento urbano en una sexta

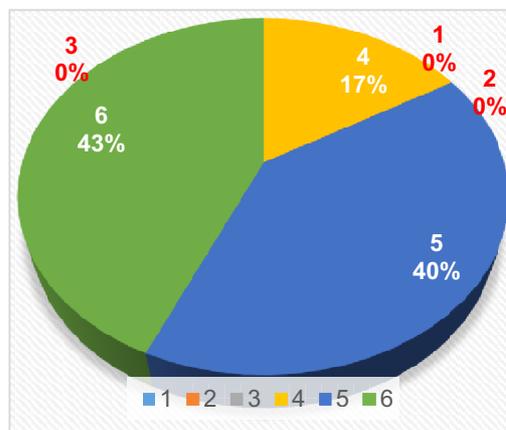
posición, como la opción sexta en las opciones de más prioridad para ejecutarse en las propuestas para el sector.

Dentro de la opción de equipamiento urbano, tenemos mobiliarios urbanos necesarios para el sector como recolectores de basuras, baterías sanitarias, lámparas entre otros mobiliarios importantes que debe tener este sector

#### 4. Áreas de recreación y esparcimiento

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	0	0%
2	0	0%
3	0	0%
4	25	17%
5	61	40%
6	66	43%
total	152	100%

**Tabla 9.** Áreas de recreación y esparcimiento



**Figura 16.** Porcentaje áreas de recreación y esparcimiento

#### Descripción:

En área de recreación y esparcimiento tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron los siguientes:

Ninguna persona voto por la opción #1 con un porcentaje del 0%, ninguna persona voto por la opción #2 con un porcentaje del 0%, ninguna persona voto por la opción #3 con un porcentaje del 0 %, 25 persona opto por la opción #4 con un porcentaje del 17%, 61 personas votaron por la opción #5 con un porcentaje del 40%, y 66 persona opto por la opción #6 con un porcentaje del 43%.

Los resultados nos indican que la opción de recreación y esparcimiento está en el puesto # 5 con 61 votos y con porcentaje de 40%.

**Conclusión:**

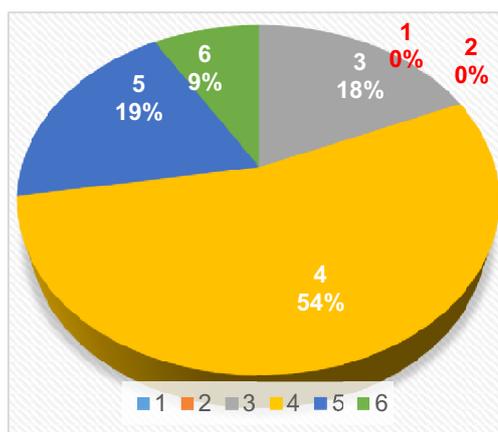
Estos nos indican que la población eligió a la opción #5 y #6 a la aérea de recreación y esparcimiento con un 43% en la opción #6 y un 40% en la opción # 5.

Tenemos esta opción de áreas recreacionales y de esparcimiento en un puesto entre el ultimo y penúltimo lugar en la tabla de las opciones más primordiales para implantarse en las propuestas destinadas para el sector de estudio.

**5. Accesibilidad**

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	0	0%
2	0	0%
3	28	18%
4	82	54%
5	29	19%
6	13	9%
total	152	100%

*Tabla 10. Accesibilidad.*



**Figura 17.** Porcentaje accesibilidad.

**Descripción:**

En accesibilidad tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron los siguientes:

Ninguna persona voto por la opción #1 con un porcentaje del 0%, ninguna persona voto por la opción #2 con un porcentaje del 0%, 28 personas votaron por la opción #3 con un porcentaje del 18 %, 82 persona opto por la opción #4 con un porcentaje del 54%, 29 personas votaron por la opción #5 con un porcentaje del 19%, y 13 persona opto por la opción #6 con un porcentaje del 9%.

Estos resultados nos indican que la opción de accesibilidad está en el puesto #4 con 82 votos y con un porcentaje del 54 %.

**Conclusión:**

Esta opción en la tabla de prioridad está en el puesto número 4 entre los indicadores de esta opción tenemos lo que es vías de ingreso y de salida, los problemas de estacionamiento y congestión vehicular que presenta esta zona en la parroquia Los Esteros.

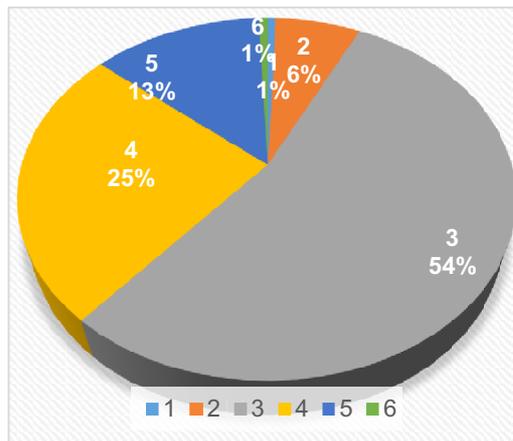
Es muy importante esta opción para plantearse propuestas, por lo cual el problema en los Esteros en lo que es accesibilidad esta notorio lo cual provoca

un caos y una contaminación visual mediante el problema de tránsito vehicular y peatonal de la parroquia

## 6. Salubridad

INDICADOR	FRECUENCIA	%
1	1	1%
2	10	6%
3	82	54%
4	38	25%
5	20	13%
6	1	1%
total	152	100%

*Tabla 11. Salubridad.*



*Figura 18. Porcentaje salubridad.*

### **Descripción:**

En salubridad tenemos los indicadores del 1 al 6, siendo el # 1 el más prioritario, los resultados fueron los siguientes:

Una persona voto por la opción #1 con un porcentaje del 1%, 10 personas votaron por la opción #2 con un porcentaje del 6%, 82 personas votaron por la opción #3 con un porcentaje del 54 %, 38 persona opto por la opción #4 con un porcentaje del 25%, 20 personas votaron por la opción #5 con un porcentaje del 13%, y 1 persona opto por la opción #6 con un porcentaje del 1%.

Los resultados nos indican que 82 personas colocaron a la opción de salubridad en 3ra posición con un porcentaje de 54%.

### **Conclusión:**

La opción de salubridad está en tercer lugar en la tabla de los servicios más prioritario para implarse en el proyecto por lo cual el sector de estudio lo necesita, por motivos de la alta contaminación que existe en la parroquia los esteros, por la falta de mobiliarios destinados para salubridad sino también por la cultura que posee los habitantes, aparte también de las fabricas atuneras que dan mal ambiente al sector convirtiéndolo en un lugar o sector desprestigiado.

### **Tabla de Resultados**

<b>INDICADOR</b>	<b>listado</b>	<b>%</b>
1	Infraestructura básica	24%
2	seguridad	20%
3	salubridad	15.5%
4	accesibilidad	15.5%
5	Áreas de recreación y esparcimiento	13%
6	Equipamiento urbano	12%
<b>total</b>		<b>100%</b>

*Tabla 12. Tabla de resultados generales*

La población encuestada obtuvo los siguientes resultados indicando que la infraestructura básica en el sector es muy primordial lo cual la falta de la misma hace que tenga problemas en el sector, los habitantes indican que muchas veces esta parroquia carece de agua potable dejando a la población 3 semanas a veces sin este bien necesario, al igual que la energía eléctrica es muy importante por lo cual en el sector existe locales comerciales que se benefician de este bien dotando a la parroquia de servicio como alumbrado público o uso propios para generar comercio, en el mismo caso el alcantarillado, que es otro aspecto en la parroquia muy importante, pero sin duda existe problemas con el alcantarillado en este sector por los rebocos de aguas servidas que existen en algunas de las calles principales de la parroquia causando malestar en los habitantes y contaminación.

El aspecto de seguridad se encuentra en 2 lugar siendo este muy primordial para los habitantes por el bienestar propio y de sus bienes. En 3er lugar esta salubridad, en esta zona existe los recolectores de basura, pero no existes recicladores o tachos de basura lo cual hace que las personas dejen las fundas de basura en las veredas causando un desagrado ambiental y provocando contaminación.

En 4to lugar está el aspecto de accesibilidad lo cual es importante dentro de toda ciudad o sector las facilidades de movilización tanto vehicular como peatonal, para poder habitar dentro del entorno social en que vivimos.

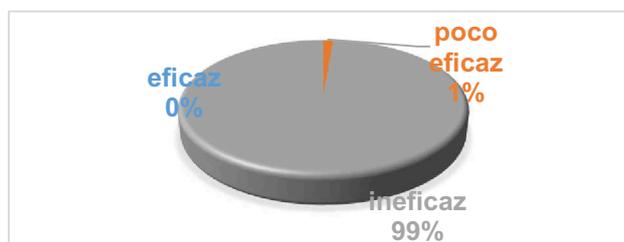
En 5to lugar las áreas recreacionales que son muy importantes para todo sector y todo ser humano y en 6to lugar este equipamiento urbano para la parroquia.

### Habitabilidad e interrelaciones

7. ¿Está conforme con el equipamiento que merece la parroquia por parte del gobierno local y en qué estado califica la gestión publica del sector?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
eficaz	2	1%
Poco eficaz	0	0%
ineficaz	150	99%
TOTAL	152	100%

**Tabla13.** Gestion publica.



**Figura 19.** Gestión publica

### Descripción.

Las encuestas nos dicen que el sector necesita de estos equipamientos espaciales por parte de la gestión pública para poder mejorar la habitabilidad de los habitantes, y mejorar su calidad de vida, por la falta de gestiones y planificación que ayudarían a detener el deterioro del sector.

### Conclusión:

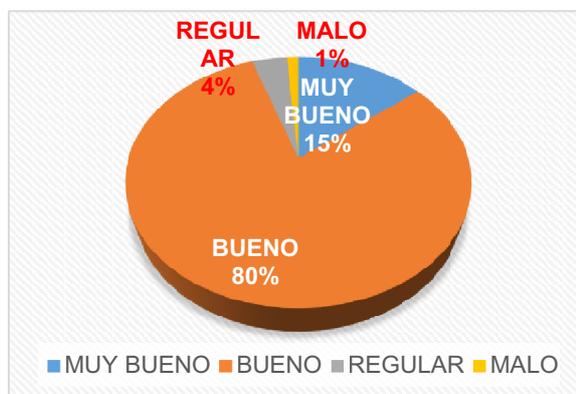
La población está de acuerdo a que la implementación de este bien ayudara al sector a combatir el deterioro en proceso que ya está logrando un nivel alto y preocupante para los habitantes de este sector.

Lo cual nos dice que necesario que son implemente propuestas para el sector, por parte de las autoridades locales, para fortalecer a la parroquia y promover la cultura y la identidad que existe en esta parroquia.

8. ¿Cómo se encuentran las relaciones interpersonales entre los vecinos del sector?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy bueno	22	15%
bueno	122	80%
regular	6	4
malo	2	1
TOTAL	152	100%

*Tabla 13. Relaciones Interpersonales*



*Figura 20. Porcentaje Relaciones interpersonales*

**Descripción:**

Los resultados de las relaciones interpersonales entre los habitantes del sector son en un 15% muy bueno, un 80% bueno, un 4% regular y 1% malo. Lo que significa que existe una buena relación social dentro del sector, los habitantes de este sector son muy unidos, esto hace que se consolide todos los barrios dentro de este sector.

**Conclusión:**

Las relaciones interpersonales entre los habitantes del sector están en una opción con un 80% bueno, la cual nos indica que es un sector muy agradable entre los habitantes que habitan en este sector por los cuales, existen costumbres tradicionales los cuales ayudan a que sus vecinos y demás habitantes convivan en un ambiente en que todos se ayudan y se conocen, teniendo una buena relación social entre los habitantes.

9. ¿Se sentiría satisfecho con que se implemente este tipo de proyecto en la parroquia Los Esteros de la ciudad de Manta?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
si	152	100%
no	0	0%
TOTAL	152	100%

**Tabla 14.** Aceptación de propuestas



**Figura 21.** Aceptación de nuevas propuestas

**Descripción:**

La población con un porcentaje del 100% quiere que se implemente proyectos para la parroquia, la cual ha estado abandonada por las autoridades provocando malestar ciudadano y la decadencia de la calidad de vida de los habitantes.

**Conclusión:**

Los esteros como una de las parroquias principales de la ciudad de manta merecen que se implemente proyectos que ayuden a mejorar la calidad de vida de los habitantes y generar fuente de trabajos.

Esto ayudaría la autoestima de los habitantes y ayudar al desarrollo urbano social, ambiental, para la parroquia en general y la ciudad de manta

**12.2.5. Hipótesis de regeneración espacial**

10. ¿Creé Ud. que este proyecto generara un impacto positivo al sector?

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
si	152	100%
no	0	0%
TOTAL	152	100%

*Tabla 15. Regeneración espacial*



*Figura 22. Porcentaje consideración de impacto del proyecto.*

**Descripción:**

El 100% de los encuestados crean una hipótesis de impacto positivo si se llevara a cabo este tipo de proyecto para el sector en proceso de deterioro.

**Conclusión:**

Definitivamente la implementación y la preocupación por la falta de este bien para el sector, genera un impacto positivo a la parroquia generando fuentes de empleos fortaleciendo a la parroquia como sector o punto principal de la ciudad por sus costumbres y tradiciones que hacen que la parroquia sea una de las más favorables para turistas si se implementara este tipo de proyecto al sector.

11. ¿Si se llevara a cabo este proyecto de regeneración espacial en su sector ¿Cuáles serían los resultados? (Marque 2 opciones)

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1-Mejoraría la calidad de vida	149	49%
2-Fomentaría las relaciones interpersonales	21	7%
3-Crearía plazas de trabajo	132	43%
4-Mejoraría la salud física y mental	2	1%
TOTAL	304	100%

Tabla 16. Expectativa de resultados de la propuesta

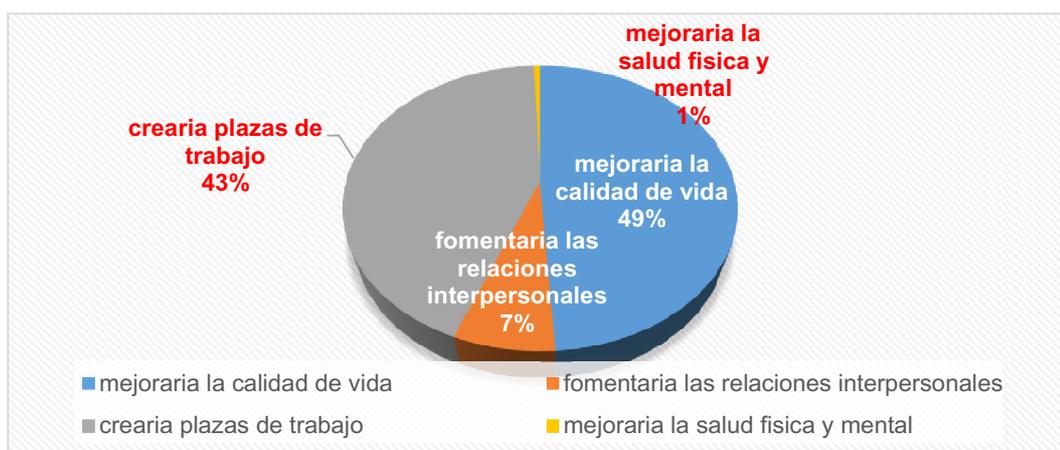


Figura 23. Porcentaje expectativa de propuesta.

**Descripción:**

Si se llevara a implantar este proyecto se fomentaría las hipótesis de mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector en un 49 %y crearía plaza de trabajos para las personas que habitan dentro y fuera de la parroquia en un 43%.

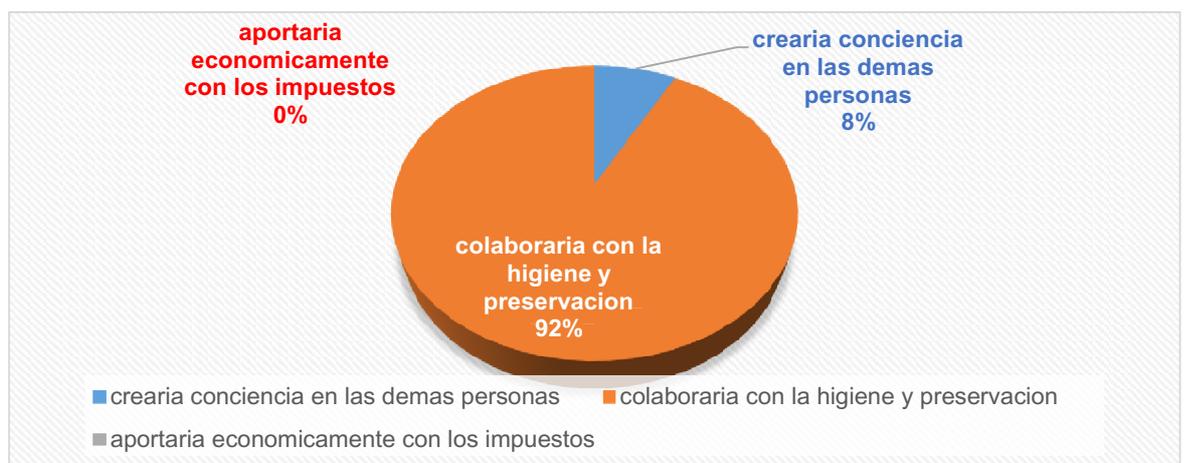
**Conclusión:**

Con la implementación de las propuestas se pretende que la parroquia este en proceso de mejoramiento urbanístico, ayudando a mejorar la calidad de vida de los habitantes, creando plazas de trabajo, para contra restar al deterioro del sector.

12. Como ciudadano ¿De qué manera aportaría en el mantenimiento y conservación de las áreas del proyecto? (marcar 1 opción)

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1-crearía conciencia en las demás personas	12	8%
2-colaboraria con la higiene y conservación	140	92%
3-aportaria económicamente con los impuestos	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>152</b>	<b>100%</b>

*Tabla 17. Contribución con el cuidado y mantenimiento de la propuesta.*



*Figura 24. Porcentaje Contribución con el cuidado y mantenimiento de la propuse*

**Descripción:**

En los resultados de mantenimiento y conservación de la propuesta sería la siguiente los encuestados botaron con un 92% que colaboraría con la higiene y preservación, y un 8% crearía conciencia en las demás personas.

**Conclusión:**

De acuerdo a el análisis de las encuestas, las costumbres locales y de cada persona ayudaría a contribuir a que este proyecto se realice y se ayudaría con el cuidado de los bienes a implementarse, ayudando también con la higiene y preservación.

**4.4. interpretación de resultados**

Información básica podemos decir que el 85% de la población no conocen de lo que se trata el termino de equipamiento espacial, en lo que tiene que ver con bienes o gestiones que son necesarios para un determinado sector y el 15% si conoce por ser personas capacitadas en el ámbito de su carrera profesional.

Además que el 99% de los encuestados no están conforme con la cantidad de equipamiento espacial que posee por el momento en la parroquia lo cual genera un déficit de estos bienes y entra en un proceso de deterioro progresivo de la zona; lo cual conlleva que la parroquia Los Esteros necesite de un proyecto integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de sus habitantes por lo cual el 100% de los encuestados está de acuerdo que se realicen propuestas para combatir el deterioro de la zona delimitada mediante el análisis espacial de la misma.

La Situación inicial del sector deteriorado se encuentra con un 92% en mal estado lo cual preocupa a los habitantes los cuales no están teniendo los bienes que se le deben brindar al sector, por la falta de interés de las autoridades locales en brindar estos servicios y atenciones a la parroquia, lo

cual es un déficit del 100% estos equipamientos que se requieren para esta zona en la actualidad.

En lo que es equipamientos espacial general entre un rango del 1-6 siendo el #1 el más prioritario o necesario dentro del sector encontramos el 1er lugar infraestructura básica, en 2do lugar seguridad, en 3er lugar salubridad, en 4to lugar accesibilidad, en 5to lugar áreas de recreación y esparcimiento y en 6to lugar equipamientos urbanos, el indicador prioritario nos indica por donde podemos empezar para realizar las debidas propuestas a la intervención de planificación del sector en proceso de deterioro espacial.

En lo que se trata de habitabilidad la población responde con un 100% que la parroquia necesita de estos equipamiento, infraestructura básica y gestiones para mejorar la habitabilidad de la población en general y mejorar su calidad de vida, en las interrelaciones personales de la población en general del sector es un 80% buena, lo que significa una buena relación social dentro del sector la cual consolida a los barrios de esta zona.

En la hipótesis planteada los habitantes responden a que el proyecto generara un impacto positivo del 100% para su sector y su calidad de vida, ayudando así a muchas personas y creando plazas de trabajos.

#### **4.5. Pronóstico.**

Si la problemática de este sector delimitado en la parroquia Los Esteros no se mejora seguirá aumentando de manera progresiva el deterioro de la parroquia con los problemas de desarrollo físicos espaciales como la falta de equipamientos, gestiones, mobiliarios urbanos y la degradación de la imagen urbana de la parroquia.

##### **4.5.1. Factor urbano social**

Si no se toman medidas mediante la degradación urbana el problema se hará más grande y el sector se ira degradando cada vez más, haciendo que la

parroquia se hunda en un deterioro crónico, lo cual será más difícil y costosa su recuperación.

Generando contaminación visual en la parroquia y una proyección deteriorada para las generaciones futuras que habitaran en el sector.

#### **4.5.2. Factor ambiental**

El problema ambiental de este sector está impidiendo que los habitantes de este sector no tengan el derecho al buen vivir, siendo parte de la responsabilidad de la contaminación mediante la indisciplina social y cultural de sus habitantes.

Por otro lado, las aguas servidas conllevan una gran parte de la contaminación de la parroquia, por lo cual si no se resuelve el problema esto llevara a los esteros a un grado de contaminación crónica provocando enfermedades y malestar en habitar en el sector por lo cual ahuyentaría a los turistas o vecinos de otras parroquias.

#### **4.5.3. Comprobación de la idea planteada.**

**HIPOTESIS - Carencia y abandono de equipamientos espaciales por parte del gobierno local de Manta Afecta al desarrollo urbano de la ciudad, que involucra a la calidad de vida de los moradores de la parroquia Los Esteros.**

VARIABLES	Indicadores	Parámetro referencial	Resultado
<b>V-I</b>  <b>Carencia de equipamiento y abandono de equipamientos espaciales por parte del gobierno local de manta para la parroquia los esteros</b>	situación actual del abandono del equipamiento espacial <b>ALTO-MEDIO-BAJO</b>	El 15% de la población considera que estado actual del equipamiento espacial de la parroquia es medio y bajo	El 85% de la población considera que el estado de abandono de equipamiento espacial para el sector es alto
	Grado de contaminación de equipamientos públicos. <b>ALTO-MEDIO-BAJO</b>	El 46% de la población considera que existe un estado de contaminación bajo	El 54 % de la población considera que el estado de contaminación es alto
	Estado de conservación de equipamiento comunitario <b>BUENO-REGULAR-MALO</b>	El 0% de la población considera que el estado de conservación del equipamiento comunitario es bueno.	El 100% de los moradores califica regular a malo el estado de conservación de equipamiento comunitario
	Gestión publica <b>ALTA-MEDIA-BAJA</b>	El 1 %de la población considera que la gestión del territorio es eficaz	El 99%de la población no está conforme con el equipamiento que merece la parroquia por parte del gobierno local y califica la gestión pública del sector como poco eficaz.
<b>V-D</b>  <b>El deterioro urbano arquitectónico de la parroquia los esteros de la ciudad de manta</b>	Situación actual de la imagen urbana <b>BUENO-REGULAR-MALO</b>	El 8% de la población considera que la imagen del sector es buena.	El 92%de la población considera que el estado actual de la imagen urbana de la parroquia es malo
	Grado de contaminación ambiental urbana <b>ALTO-MEDIO-BAJO</b>	El 46%de la población considera que existe un estado de contaminación ambiental medio.	El 54 % de la población considera que el estado de contaminación ambiental es alto.
	Estado de planificación <b>BUENO-REGULAR-MALO</b>	el 1% de la población considera que el estado de planificación urbano para el sector es eficaz	El 99% de la población considera que el estado de planificación para su sector es poco eficaz
	calidad de vida <b>BUENO-MALO-REGULAR</b>	El 8% de la población considera que la calidad de vida del sector es alta	el 92 % de la población considera que el estado de la calidad de vida es malo- baja

*Tabla 18. Comprobación de Hipótesis.*

Para interpretar el cuadro de la comprobación de la idea planteada se determinó la siguiente escala de valorización:

Para el indicador de la variable independiente.

Alto 70% - 100%=3

Medio 50% - 69%=1

Malo 0% - 49%=0

De acuerdo a los datos observados del nivel de carencia del equipamiento espacial en la parroquia Los Esteros es **ALTO**

Para el indicador de la variable dependiente.

Alto 70% - 100%=3

Medio 50% - 69%=1

Malo 0% - 49%=0

De igual manera el nivel de deterioro urbano arquitectónico en el sector es **ALTO**.

**De tal forma que la idea planteada se comprobó de forma total.**

## 5. CAPITULO III.- PROPUESTA

### 5.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano

#### 5.1.1. Aspectos funcionales

Dentro de la propuesta para la intervención de los espacios en estado de deterioro que encontramos en varios sectores de la parroquia Los Esteros de la ciudad de Manta, se propone de estos espacios que se adecuen para el uso y sustento de la población y la recuperación de la imagen de la ciudad.

Para mejorar del deterioro de la parroquia los esterros se dividen en tres propuestas las cuales consisten en las siguientes.

- 1 propuesta en las vías conflictivas del sector de estudio
- 2 propuesta de plataforma vía puerto aeropuerto
- 3 propuesta de escalinatas vía puerto aeropuerto calle 116

La primera propuesta se plantea en los diferentes puntos conflictivos de la parroquia la cual encontramos los siguientes puntos.

- a. Punto conflictivo en la calle 103 avenida 120 y 121, se propuso una zona de parqueo en la calle 103 a lado derecho de la vía, por los cuales esta vía es muy transitada y no posee retiro para parqueo, y además se propuso que la avenida 120 deje de ser doble vía y sea una vía de salida hacia la avenida puerto aeropuerto, para mayor fluidez vehicular.

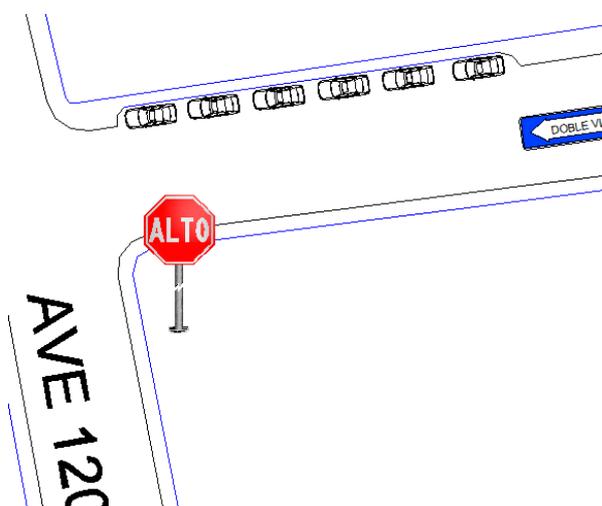
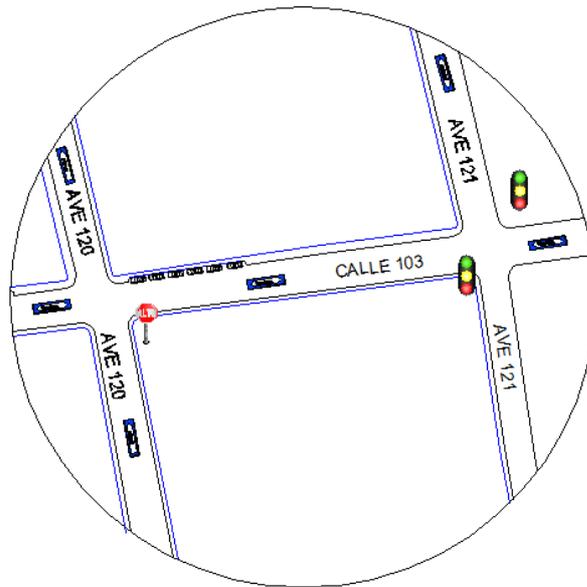
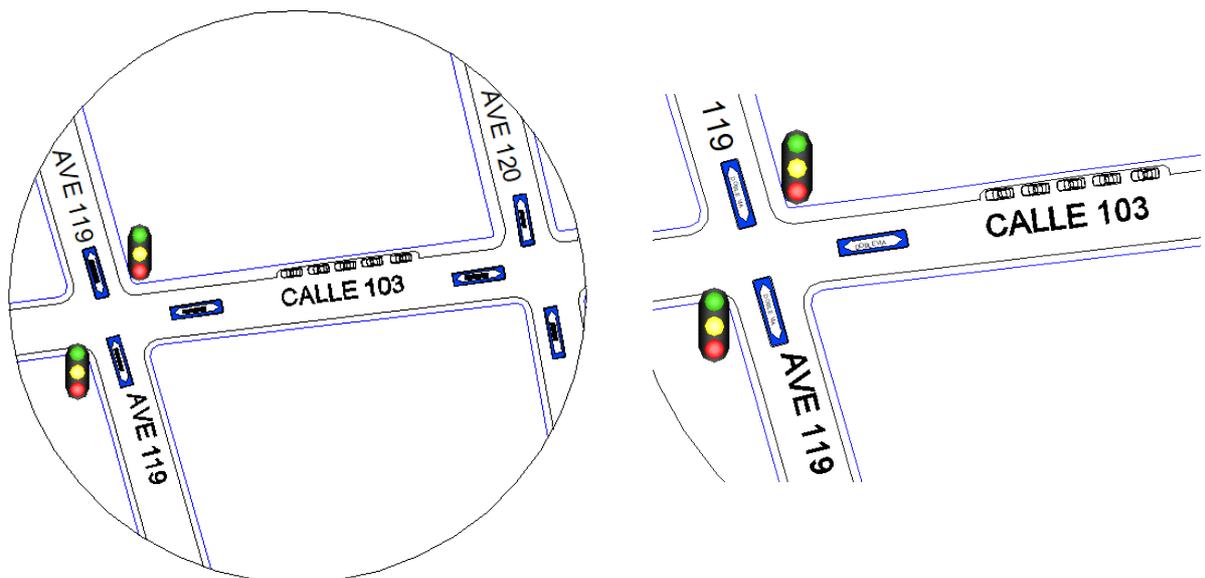


Figura 25. Primer criterio propuesto



**Figura 26.** Reconfiguración de sentido vial

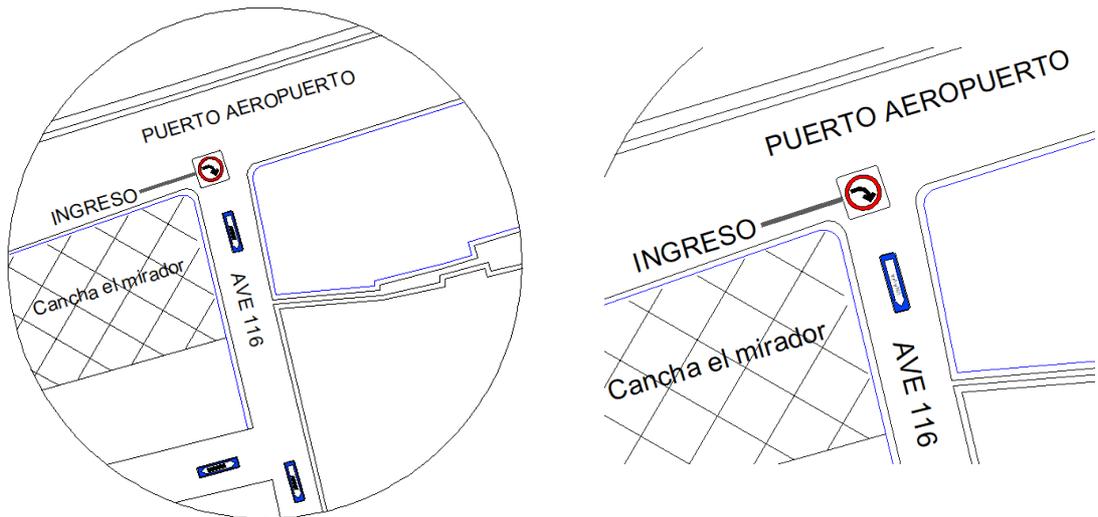
- b. Punto conflictivo en la calle 103 y avenida 119, se propuso implementar un semáforo en la intersección de estas dos vías por los cual la avenida 119 es la principal vía de ingreso hacia el centro de la parroquia, la cual se congestiona y dificulta el paso vehicular y peatonal. Al mismo tiempo se propone una zona de parqueo al costado de la calle 103 por ser aceras muy anchas que permiten que se implemente este tipo de propuesta de parqueo.



**Figura 27.** Implementación de Señaléticas de tránsito

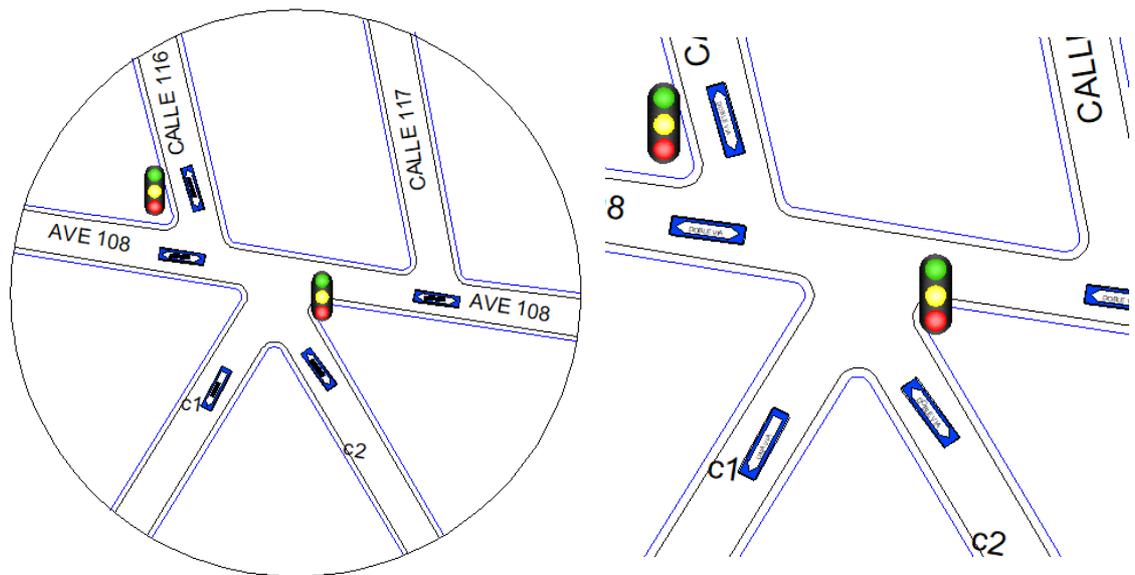
- c. Propuesta en la calle 116 y puerto aeropuerto, se plantea la propuesta de abrir la calle 116 para ingreso vehicular.

Por el momento actual se encuentra cerrada desde hace varios años lo cual se crea embotellamiento en la vía principal y causa congestión vehicular, es por eso que se plantea esta propuesta que mejorara la fluidez vehicular de esta vía principal de la ciudad.



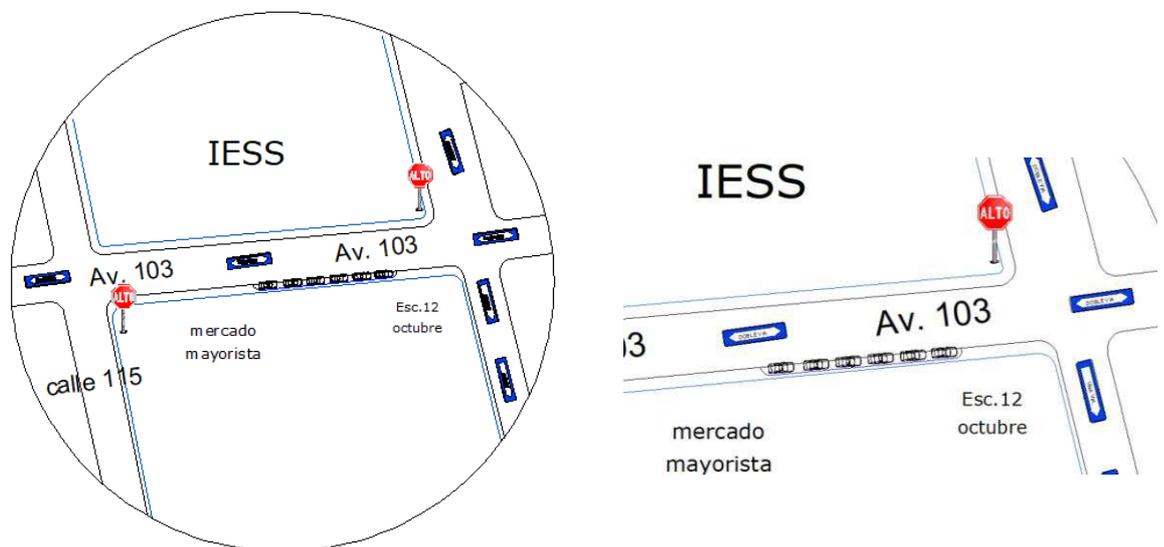
**Figura 28.** Mejora de fluidez vial.

- d. Propuesta en el ave 108, calle 116, c1 y c2, se plantea la propuesta de implementar en este punto un semáforo, por el conflicto de ingreso a las diferentes vías las cuales en la actualidad es un problema de congestión vehicular y se plantea que la vía c1 sea de una vía de ingreso y la vía c2 sea doble vía, para mayor movilidad a los diferentes puntos.



**Figura 29.** Reconfiguración de sentido vial

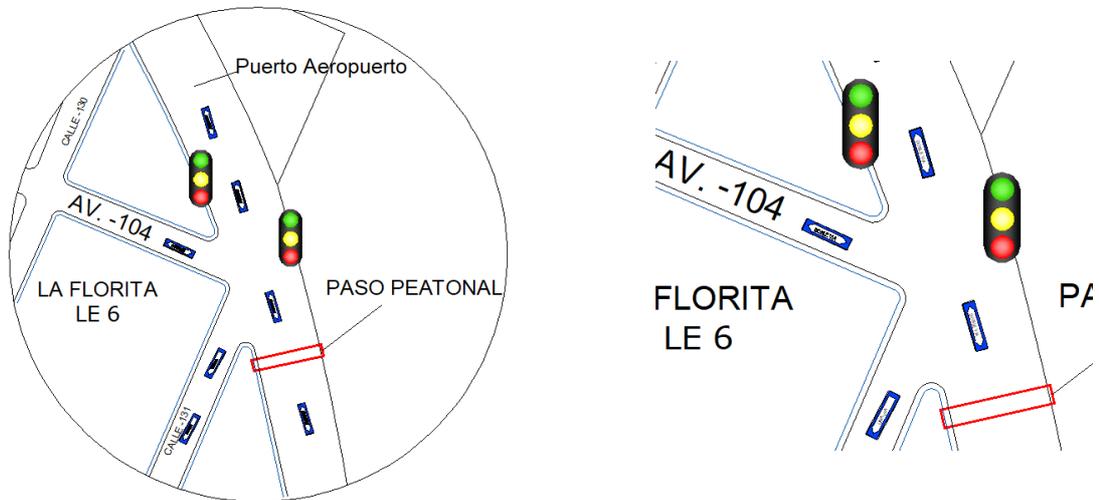
- e. Propuesta en la avenida 103 y calle 115 frente a la U.E. 12 de octubre se plantea la propuesta de estacionamientos al costado de la avenida 103 por ser un punto donde existe un flujo vehicular alto y no existe parqueos autorizados.



**Figura 30.** Generación de estacionamientos en vía

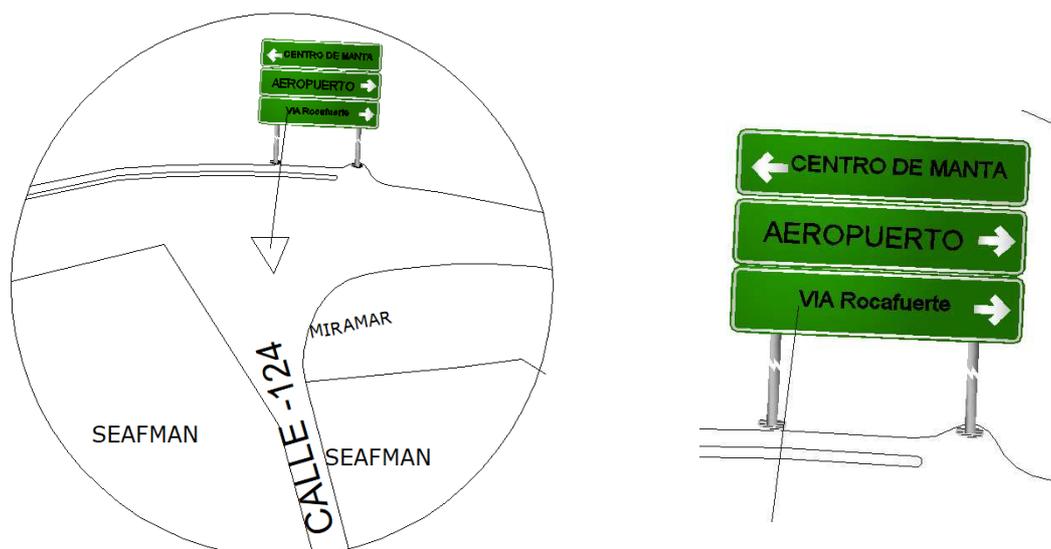
- f. Propuesta en la vía puerto aeropuerto, avenida 104 y calle 131, se propone un semáforo en la vía puerto aeropuerto por ser una entrada conflictiva hacia el sector de la florita, además que el paso peatonal no

funciona por daños, y que la avenida 104 sea doble vía y la calle 131 sea una vía de ingreso al sector.

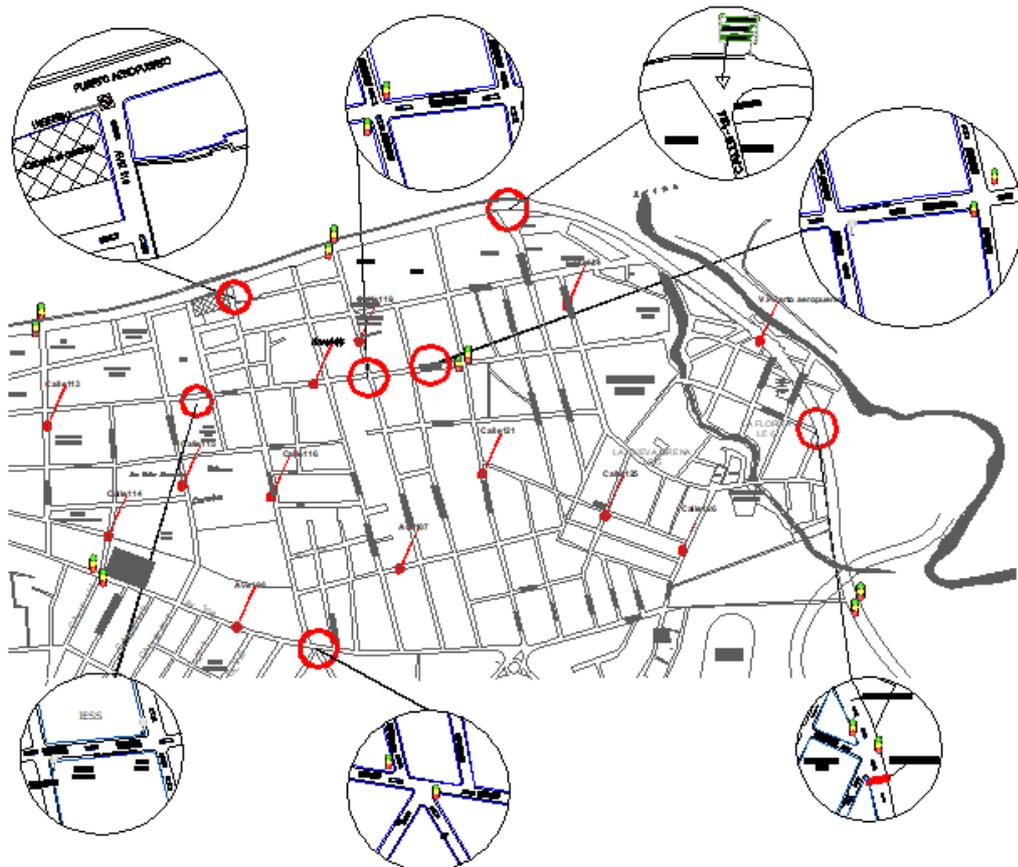


**Figura 31.** Semaforización de vía.

- g. Propuesta en la vía puerto aeropuerto y calle 124, es un punto donde se plantea señalización para ubicarnos y guiarnos hacia los diferentes puntos de la ciudad de Manta.



**Figura 32.** Señalización de vía.



**Figura 33.** Plano General de propuesta de señalización.

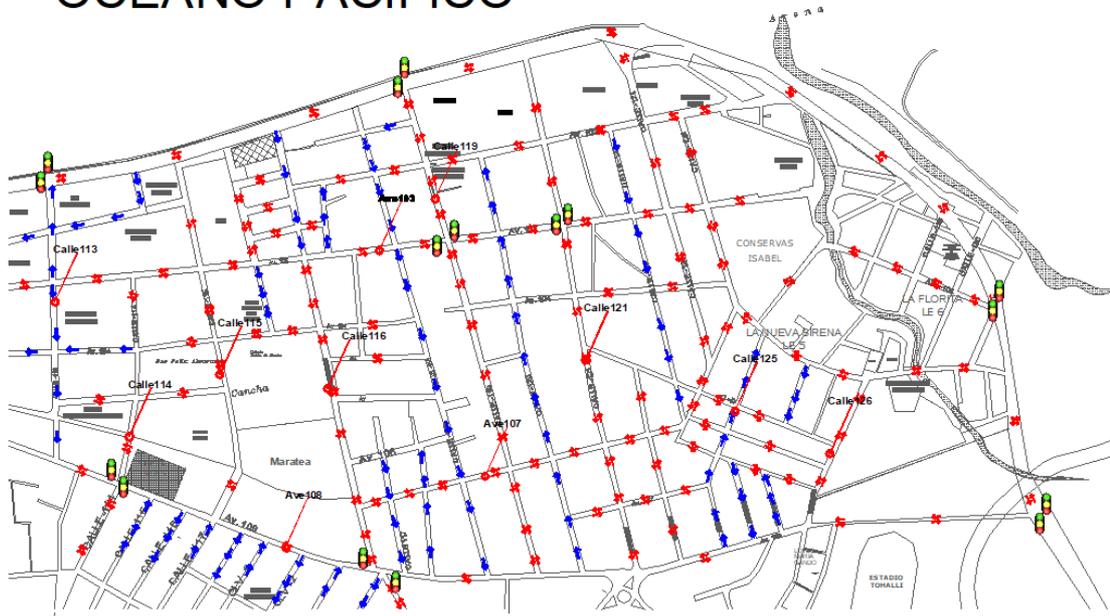
- h. Propuesta de señalización de vías. La mala planificación que tiene sector sobre las vías, hace que el sector de estudio tenga una mala imagen de degradación visual por el alto tráfico que posee esta zona, es por aquello que se plantea la discontinuidad de vías creando vías alternas de una o doble direcciones.



**Figura 34.** Señalización de vías y creación situación actual

## Solución propuesta de vías sector de estudio

# OCÉANO PACIFICO



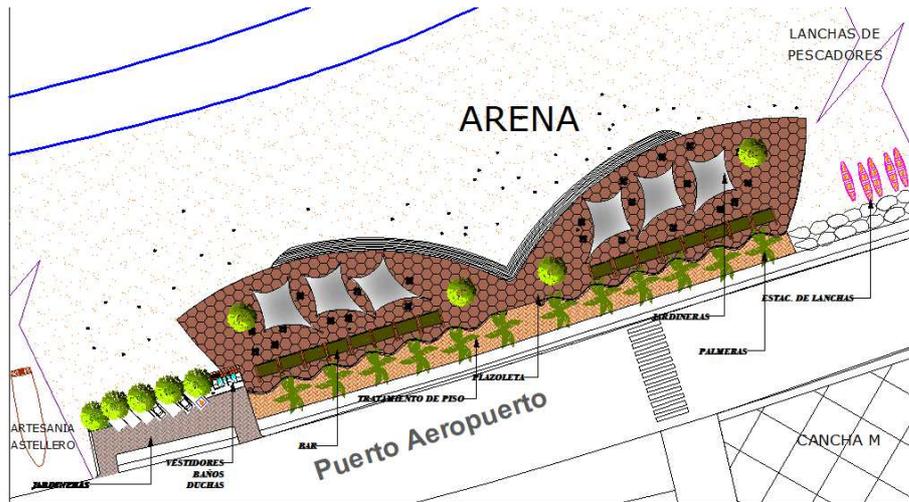
*Figura 35. Solución propuesta de vías sector de estudio*

### 2.- Propuesta de Plataforma vía Puerto Aeropuerto

Se propone la solución de implementar una plataforma en la playa de los esteros frente la vía puerto aeropuerto y calle 115 donde se implanta el proyecto, que si se llevara a cado realizado, ayudara a las personas que son comerciantes informales y vendedores de comida rápidas que se instalan en la ciclo vía, perjudicando la circulación de la misma y causando mala imagen al sector frente marítimo, por lo cual se propone esta plataforma con batería sanitaria, vestidores, duchas, estacionamientos y pequeñas carpas comerciales, comedores y una plataforma donde puede ser utilizada por usos múltiples como eventos etc.

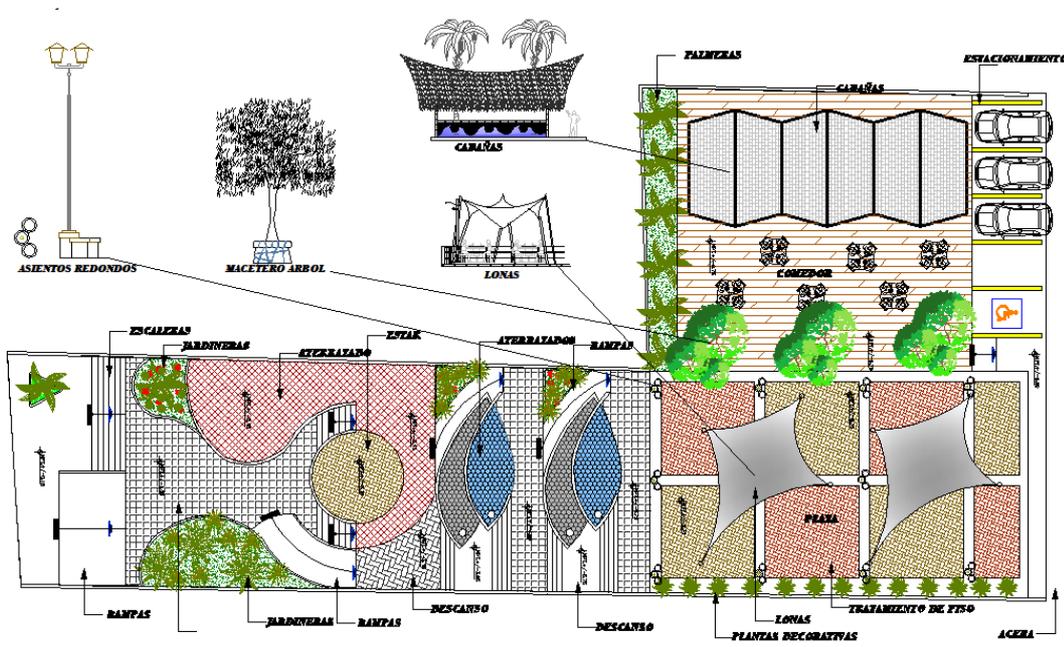
### 3.- Propuesta de Escalinatas vía Puerto Aeropuerto calle 116

Esta propuesta se plantea con la funcionalidad de darle al usuario mayor facilidad de circulación hacia diferentes puntos, entre uno de ellos es la vía puerto aeropuerto, actualmente esta vía es utilizada peatonalmente y es oscuro y peligroso, pero con la implementación de esta propuesta se colaborará con la recuperación del paisaje urbano del sector.



**Figura 36.** Propuesta de áreas libre y módulos comerciales

Esta propuesta consta de cabañas de caña guadua y madera, las mismas que serán utilizadas por comerciantes de comidas, comedores para usuarios locales y visitantes, las escalinatas poseen vario descansos y aterrizados para poder contemplar el paisaje natural de las payas, también consta de áreas de vegetación como jardineras, las cual contemplan diferentes clases de árboles y plantas decorativas



**Figura 37.** Área de Escalinatas, estancias y cabañas

## 5.1.2. ASPECTOS FORMALES

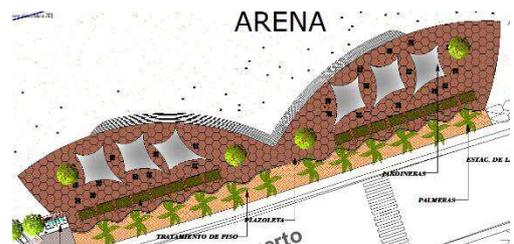
### Propuesta 1 en las vías conflictivas del sector de estudio

El objetivo en cada proyecto fue, resolver de acuerdo a las características y complejidades de la zona a diseñar, apoyado con formas orgánicas, así como formas relacionadas al contexto donde se desarrolla el proyecto.

### Propuesta 2 de plataforma vía puerto aeropuerto

Con el fin del abandono que representaba en la actualidad se procedió realizar el diseño tomando en cuenta los siguientes elementos.

- Implantación de locales comerciales en representación al comercio informal que se estaba dando frente a la vía puerto aeropuerto y la ciclo vía de las mismas, que sirva como sustento para las personas del sector.
- Utilización de líneas curvas en representación del mar y la topografía del sector.
- Utilización de líneas y siluetas de forma de pez representación del atún y del cholo pescador y la zona más asentadas por pescadores lugareños. "identidad"
- Diferencias de niveles en representación de la topografía de la ciudad y adaptación a las mismas características topográficas del terreno.
- Juego de cubiertas con tenso lonas, en representación de los barcos y sus velas.



### Propuesta 3 de escalinatas vía puerto aeropuerto calle 116

Utilización de líneas curvas en representación del mar y la topografía del sector.

Utilización de líneas y siluetas de forma de pez representación del atún y del cholo pescador y la zona más asentadas por pescadores lugareños. "identidad"

Diferencias de niveles en representación de la topografía de la ciudad y adaptación a las mismas características topográficas del terreno.

Juego de cubiertas con tenso lonas, en representación de los barcos y sus velas.



*Figura 38. Reinterpretación Formal.*

### 5.1.3. Aspectos técnicos

**Mobiliario urbano.** - En el diseño del proyecto el mobiliario urbano que se propone está basado en elementos aptos para el espacio exterior público. Mobiliario del cual se requiere otorgar calidad y expresión urbana al espacio público, en los que están considerados los siguientes:

**Bancas.** - Este tipo de mobiliario deberá estar asentados en terrenos nivelados y compactados, las dimensiones serán 120 cm por 40 cm con una altura de 40 cm, poseerán hormigón el soporte, y madera la base de sentarse.

**Basureros.** - Deberán estar asentados y nivelados en terrenos compactado y ubicados en lo indicado en los planos. Serán metálicos de 40 cm de diámetro 90 cm de altura.

**Jardineras.** - Diseñadas de hormigón, cuadradas y redondas de acuerdo a la ubicación en el proyecto, las dimensiones están establecidas en los planos de ubicación, y las cuales deberán estar niveladas y asentadas en terreno compactado o pavimentado.

**Baranda.** - En aceras elevadas y donde sea necesario de acuerdo a los planos del proyecto, ubicadas por seguridad, se instalarán barandas de acero galvanizado, de

1.00m de altura, esta llevara dos perfiles de tubulares de acero y dos perfiles tubulares de acero, horizontales. Los elementos verticales de la baranda serán perfiles tubulares de acero, dispuestos cada 0.6 m.

**Pisos adoquín.-** este tipo de piso se ubicara en las áreas de circulación peatonal, y poseerá alta resistencia, por el que se deberá preparar el terreno compactándolo previamente, hasta que se presente una superficie uniforme a la compresión, se extenderá una capa de arena de 1.5 cm, sobre la cual se colocará el adoquín, para posteriormente pasar a ser emporado, la forma del adoquín será acorde al diseño del proyecto con una resistencia mínima de  $f'c$  280 kg/cm<sup>2</sup>.

**Rampas. -** Se ejecutarán todas las indicadas en los planos del proyecto, las cuales serán en hormigón, mínimo 270 K / m<sup>3</sup>. Sobre relleno nivelado y 105 compactado con 60% de material de relleno, mínimo se colocará capa de grava o ripio limpio de 10 cm de espesor compactado, sobre la cual se colocará el hormigón.

**Bordillo. -** En este punto se considera la colocación en los bordes de las bases de árboles, de acuerdo a lo ubicado y especificado en los planos del proyecto. Poseerán una base de gravilla de 2.5cm de espesor, emboquillado con mortero de 2cm, de 1:4.

**Tipos de árboles. -** las especies que serán integrados al nuevo diseño de acuerdo a lo establecido en los planos (acacia, algarrobo y neen), deberán poseer las siguientes especificaciones: La holladura se hará considerando una distancia de acuerdo a las indicaciones de los planos, estos hoyos se rellenaran con tierra de la excavación libre de escombros y árido mayores de 2 pulgadas, el resto de la tierra de aprovisionara y será de hoja, sin restos inertes, de primera calidad.

#### **5.1.4.Aspectos ambientales**

Las áreas verdes no solo con el fin de rellenar espacios vacíos, sino también de crear ambientes agradables, disminuir de alguna forma la contaminación y mejorar el paisaje urbano de la ciudad, todo esto con el objeto de realzar la relación hombre naturaleza. Otro aspecto muy importante también es procurar la utilización de

materiales de bajo impacto ambiental en el diseño, para mejorar la calidad ambiental, física y visual del paisaje dentro de la ciudad.

## 5.2. Subsistemas y componentes.

SISTEMAS	SUBSISTEMAS	COMPONENTES
<b>equipamiento urbano</b>	mobiliario urbano	Cubiertas Semáforos Señaléticas de tránsito Botes de basura bancas
<b>Espacio público</b>	Recreación, áreas verdes, área de esparcimiento, áreas de descanso	Locales de comidas jardineras plazas
<b>Arquitectónico</b>	Prototipo de cabaña Cubiertas Proyecto integrador	Cabañas Lonas escalinatas

*Tabla 19. Subsistemas y componentes*

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

Planes	Programas	proyecto	estrategias	acciones
Equipamiento urbano	Equipamiento urbano, equipamiento espacial y comercial	1 propuesta en las vías conflictivas del sector de estudio 2 propuesta de plataforma vía puerto aeropuerto	Identificar los espacios adecuado para implantar proyecto que ofrezca un impacto positivo para el sector y ayude a mejorar la	<b>Propuestas de gestiones urbanas y diseño arquitectónico de plaza, camineras ubicación de comerciantes informales,</b>

		3 propuesta de escalinatas vía puerto aeropuerto calle 116	calidad de vida de los habitantes	<b>mobiliarios urbanos</b>
--	--	--	-----------------------------------	----------------------------

*Tabla 20. Planes, Programas, proyectos, estrategias y acciones*

#### **5.4. Lógica de implantación de la propuesta**

Se procedió con la elección de esta área de estudio ya que se encuentra cerca de la parte central de la ciudad, y cercana a una parroquia muy representativa como es la parroquia Tarqui, debido al gran desarrollo y crecimiento que se está dando en el área urbana hay espacios que nos e les da el uso correcto o simplemente dejan de ser usados, provocando que dichos espacios pasen a ser sitios oprimidos en relación con los proyectos actuales implementados dentro de la ciudad, al ser recuperados se busca la integración total de todos estos espacios brindando no solo nuevas opciones de distracción para la población sino que también se mejora por completo la imagen urbana de la ciudad.



**Figura 39.** Criterio de implantación

### **Propuesta 1 en las vías conflictivas del sector de estudio**

Esta propuesta está implantada en el sector de estudio desde la calle 113-126 y avenida puerto aeropuerto-108, se implanto en esta zona, por motivos las cuales las condiciones de planificación de la parroquia Los Esteros no están haciendo atendidas por parte de las autoridades locales y se plantean propuestas de mejoramiento en base al análisis espacial de la zona de estudio.

### **Propuesta 2 de plataforma vía puerto aeropuerto**

La propuesta está ubicada en la playa los esteros ubicada en el sector de la vía puerto aeropuerto, se eligió esta zona por ser una de las zonas más habitables por los usuarios de la parroquia y donde se encuentra diversos problemas como comerciantes informales, y se implanto con objetivo de crear fuentes de trabajo y recreación.

### **Propuesta 3 de escalinatas vía puerto aeropuerto y calle 116**

Se consideró implantar este proyecto como complemento turístico arquitectónico para la parroquia abarcando el frente costero de la zona de estudio, esto se implanto con el objetico de la reactivación turística.

## **5.5. Capacidad de la propuesta.**

<b>ESPACIOS</b>	<b>AREAS</b>	<b>M2</b>	<b>CAP/PER</b>
OCIO Y RECREACION	ESCALINATAS	985.60	500
	PLATAFORMA	3670.15	1500
URBANO	OBJETO DE ESTUDIO	AREA TOTAL DE ESTUDIO	3000

*Tabla 21. Capacidad de la propuesta.*

## **5.6. Requerimientos normativos**

VÍAS PEATONALES (referencia NTE INEN 2 243: 2000) Estas vías son de uso exclusivo del tránsito peatonal. Eventualmente, pueden ser utilizadas por vehículos de residentes que circulen a velocidades bajas (acceso a propiedades), y en determinados horarios para vehículos especiales como: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento.

El estacionamiento para visitantes se debe realizar en sitios específicos. El ancho mínimo para la eventual circulación vehicular debe ser no menor a 3,00 m. Esta norma establece las dimensiones mínimas, las características funcionales y de construcción que deben cumplir las vías de circulación peatonal (calle, aceras, senderos, andenes, caminos y cualquier otro tipo de superficie de dominio público destinado al tránsito de peatones).

- a) Dimensiones Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1,60 m. Cuando se considere la posibilidad de un giro mayor o igual a 90°, el ancho libre debe ser mayor o igual a 1.60 m. Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,050 m. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.)

### **ORDENANZA 3457**

Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados fuera del ancho mínimo en las siguientes condiciones: entre 0.80 m. y 2,050 m. de altura separado más de 0.15 m. de un plano lateral.

El indicio de la presencia de los objetos que se encuentran en las condiciones establecidas, se debe hacer de manera que pueda ser detectado por

intermedio del bastón largo utilizado por personas con discapacidad visual y con contraste de colores para disminuidos visuales.

El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos: el vertical ubicado entre 0.10 m. y 0.80 m. de altura del piso y el horizontal ubicado 1.00 m. antes y después del objeto.

La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones será máximo del 2%. Para los casos en que supere dicha pendiente, se debe tener en cuenta lo indicado en la NTE INEN 2 245. La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 0.10 de altura. Cuando se supere los 0.10 m. de altura, se debe disponer de bordillo.

**Características generales** Las vías de circulación peatonal deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular, inclusive en aquellos casos de superposición vehicular peatonal, por medio de señalización adecuada (ver Manual de Señalización del DMQ). Cuando exista un tramo continuo de la acera máximo de 100 m. se dispondrá de un ensanche de 0.80 m. con respecto al ancho de la vía de circulación existente, por 1.60 m. de longitud en la dirección de la misma que funcionará como área de descanso.

Los pavimentos de las vías de circulación peatonal deben ser firmes, antideslizantes y sin irregularidades en su superficie. Se debe evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento como por la falta de mantenimiento. En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registro, etc., deben estar rasantes con el nivel del pavimento, con aberturas de dimensión máxima de 10 mm. En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, estos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2 245.

Los espacios que delimitan la proximidad de rampas no deberán ser utilizados para equipamiento y estacionamiento, en una longitud de 10 m. proyectados desde el borde exterior de la acera (ver Manual de Señalización Vial del DMQ). Para advertir a las personas con discapacidad visual cualquier obstáculo, desnivel o peligro en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura de 1.00 m. de ancho; con material cuya textura no provoque acumulación de agua.

**ORDENANZA 3457** Se recomienda colocar tiras táctiles en el pavimento, paralelas a las construcciones, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual.

**CRUCES PEATONALES (referencia NTE INEN 2 246:2000)** Dimensiones

Los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1.00 m. en vías con volúmenes peatonales insignificantes. Cuando estén demarcados por señalización horizontal específica (líneas tipo “cebra”), el ancho estándar es de 4.00 m., siendo mayores cuando el flujo peatonal lo requiera. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1.80 m. Cuando exista la posibilidad de un giro a 90° el ancho mínimo libre debe ser igual o mayor a 1.00 m. Si el ángulo de giro supera 90°, la dimensión mínima del cruce peatonal debe ser de 1.20 m. Características Funcionales Específicas En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registros, etc., deberán colocarse rasantes a nivel del pavimento, con aberturas de dimensiones máximas de 10 mm.

Cuando el cruce peatonal se intercepte con una acera al mismo nivel, se debe colocar señales táctiles y visuales en toda la longitud de la acera. En los cruces peatonales donde se justifiquen la colocación de semáforos, se recomienda la implementación de dispositivos acústicos y táctiles que indiquen el cambio de luces en los mismos. Las intersecciones y cruces peatonales a desnivel deben cumplir con lo indicado en las NTE INEN 2 243

y 2 245. Estas características funcionales se complementan con lo señalado en el Artículo 21 de estas normas.

Art.24 REFUGIOS PEATONALES Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 1.20 m. con una longitud mínima de cruce de 3,00 m. y una separación mínima hasta el vértice de la intersección, de 1,20 m. Si se presenta un desnivel con la calzada, éste se salvará mediante vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245.

**ESCALINATAS** Son aquellas que permiten salvar la diferencia de nivel generalmente entre vías o como acceso interno a las parcelas, utilizando para ello sistemas de gradas o escalinatas. Obviamente la circulación es exclusivamente peatonal. El ancho mínimo de las escalinatas será de 2.40 m. y se adecuará a las características de desplazamiento de los peatones inmediatos. El emplazamiento y distribución de las escaleras, en lo posible, deberá acompañar orgánicamente a la topografía. El máximo de escaleras continuas será de 16 contrahuellas, luego de lo cual se utilizarán descansos no menores a 1, 20 m.

La norma general para establecer la dimensión de la huella (H) y contrahuella (CH) será:  $2CH + 1H = 64$ . La contrahuella máxima será de 0.17 m. Intersecciones y cruces peatonales a nivel.

### **Dimensiones**

- a) Los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1 000 mm.
- b) Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1 800 mm.
- c) Cuando exista la posibilidad de un giro a 90° el ancho mínimo libre debe ser igual o mayor a 1 000 mm, sin perjuicio de lo indicado en los literales a) y

d). Si el ángulo de giro supera 90°, la dimensión mínima del cruce peatonal debe ser de 1 200 mm.

f) Refugios peatonales. Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 900 mm, con una longitud mínima de 1 200 mm hasta el vértice de la intersección. (ver figura 2). En lo posible el refugio se debe construir a nivel de la calzada, si se presenta un desnivel con la calzada, este se salvará mediante 115 vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo del cruce peatonal en el refugio debe ser de 1 800 mm.

### **Características funcionales**

a) Los cruces peatonales deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde su piso hasta un plano paralelo a él ubicado a una altura mínima de 2 050 mm. Dentro de ese espacio no se podrá disponer elementos que lo invadan, tales como: luminarias, carteles, etc

b) Señalización de obstáculos. Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados en las siguientes condiciones:

a) por debajo de 2 050 mm de altura;

b) por arriba de 800 mm de altura;

c) separado más de 150 mm de un plano lateral.

b.1) La señalización de los objetos que se encuentren en las condiciones establecidas, se hará de manera que pueda ser detectado por intermedio del bastón largo utilizado por personas con discapacidad visual.

b.2) El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitado entre dos planos, el vertical ubicado entre 100 mm y 800 mm de altura del piso y el horizontal ubicado a 1 000 mm antes y después del objeto.

c) Pendiente longitudinal. En los cruces peatonales a nivel se recomienda no exceder de una pendiente longitudinal del 2% en el sentido del cruce peatonal. Para los casos en que se supere dicha pendiente máxima se debe tener en cuenta lo indicado en la NTE INEN 2 245.

## 5.7. Requerimiento tecnológico

Equipamiento	Iluminacion		Inst electricas		Inst hidrosanitarias	
	Natural	Artificial	110v	220v	A.a.s.s.	A.a.p.p.
Escalinatas propuestas arquitectónica	X	X	X	X	X	
Plataforma propuesta arquitectónica	X	X	X	X	X	X
Vial propuesta urbana arquitectónica	X	X	X	X		

*Tabla 22. Requerimientos Tecnológicos*

## 5.8. Requerimiento de equipamiento

Zona	Espacio	Anexo	Equipamiento	Móvil	Fijo
Recreación ocio	Plazas, áreas de encuentro áreas de descanso	Mobiliario urbano, tiendas comerciales, batería sanitaria	Cubiertas Ionas	X	
			Kioscos		X
			Bancas		X
			Jardineras		X
Tráfico peatonal	Vías peatonales y vehiculares	Aceras señalización camineras	Señales		X
			Rampas		X
			Escaleras		X
			Semáforo		X

*Tabla 23. Requerimientos de equipamientos.*

## **5.9. Pre factibilidad de la propuesta.**

### **5.9.1.Pre factibilidad económica financiera.**

La entidad encargada de gestionar o financiar este proyecto es el Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, además se puede solicitar ayuda a instituciones del estado y entidades gubernamentales para hacer préstamos o convenios para la ejecución de este programa de dotación de equipamiento por ejemplo el Sistema de gestión de activos financieros CAF, BEDE, BID, Obras públicas o el banco del estado.

También es importante destacar la participación de la empresa privada que esté interesada en participar en la construcción de este tipo de obras, la industria implantada en el sector sería buen partidario para que de esta manera una vez que desalojen de las instalaciones actuales sean usadas para el bien de la comunidad.

### **5.9.2.Pre factibilidad técnica.**

Dentro del diseño los materiales que se van a utilizar son fáciles de conseguir en el medio, para la mano de obra se puede contratar a personal local para la construcción y maquinaria como retro excavadora, volquetas, etc. que son de fácil acceso en el medio. Los materiales a utilizar serán de alta duración y de bajo mantenimiento, para las calzadas se usarán materiales antideslizantes, se aprovecha el suelo mediante un empleo múltiple de usos en el sector.

La plaza y áreas de descanso contienen accesos previstos de rampas y escaleras, se aprovechará la ubicación de los terrenos para darles una función escénica por la vista y cercanía al mar.

## **6. CONCLUSIONES**

La propuesta presentada fue realizada en base a las necesidades primordiales del sector de estudio los cuales fueron dados mediante la encuesta planteada a los usuarios y se analizó las diferentes alternativas de soluciones espaciales que requiere el sector, por los cuales se actúo por desarrollar propuestas que facilitaran la vida de los habitantes tanto en el ámbito psicológico como urbano.

Es por ello que se implementó 3 tipos de soluciones como fueron en dotar mobiliario urbano en la zona donde se implantar propuestas y proyectos.

Estas propuestas permitirán que se genere empleo a diferentes personas tanto locales como turistas y ayudara a las personas a tener equipamientos recreacionales y ordenar el comercio informal que cada día empeora en nuestro alrededor mejorando la imagen urbana de la parroquia Los Esteros.

## **7. RECOMENDACIONES**

Se recomienda que el GAD municipal de Manta y las autoridades competentes tengan bajo su planificación la construcción de proyectos urbanos y planificación de la parroquia en degradación.

La parroquia debe ser consciente de la importancia y el cuidado del equipamiento espacial que contiene la zona, ya que estos se convertirán en un eje articulador de la ciudad y atractivos turísticos.

Se recomienda también la participación de la comunidad en el proyecto a realizarse para que los responsables de brindar estos bienes se den cuenta de lo que está pasando en cada barrio de la parroquia.

## 8. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Urbanismo, N. d. (2010). Quito.

Unesco. (2006). investigación y patrimonio.

TODO POR LA PRAXIS. (12- de enero de 2016). Obtenido de

<http://www.todoporlapraxis.es/>

ROJAS, E., RODRIGUEZ, E., & WEGELIN, E. (2004). VOLVER AL CENTRO: LA RECUPERACION DE

AREAS URBANAS CENTRALES. WASHINGTON D.C: BID.

Garay, A. W. (2013). Puerto Madero: Análisis de un proyecto.

FONSOL. (2010).

Farlex, The free Dictionary . (s.f.). Obtenido de

<http://es.thefreedictionary.com/infraestructura>

Farlex, The free dictionary. (s.f.). Obtenido de

<http://www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad.pdf>

EDUARDO ROJAS, EDUARDO RODRIGUEZ, EMIEL WEGELIN. (2004). VOLVER AL CENTRO: LA RECUPERACION DE AREAS URBANAS CENTRALES.

WASHINGTON DC.

COOTAD. (2014).

Código del buen vivir. (2013)

TV UNAM. (04 de DICIEMBRE de 2015). Obtenido de <https://www.youtube.com>

[Senplades - issuu](#)

<http://www.manta.gob.ec>.

[www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-de-la-ciudad/](http://www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-de-la-ciudad/)

[www.buenvivir.gob.ec/](http://www.buenvivir.gob.ec/)

[www.administracionpublica.gob.ec/wp-content/plugins/download.../download.php?...](http://www.administracionpublica.gob.ec/wp-content/plugins/download.../download.php?...)

[www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)

## **9. ANEXOS.**