

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA



TRABAJO DE TITULACIÓN

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE: ARQUITECTO

TEMA:

**“ANÁLISIS URBANO DEL IMPACTO DEL PROYECTO DEL
CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA Y
SU CONECTIVIDAD CON LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD
DE MANTA”**

AUTOR:

OLAYA CEDEÑO GERMÁN ANTONIO

DIRECTOR:

ARQ. JANETH CEDEÑO VILLAVICENCIO

MANTA – ENERO – 2018

TEMA:

“ANÁLISIS URBANO DEL IMPACTO DEL PROYECTO CORREDOR TURÍSTICO-
COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA Y SU CONECTIVIDAD CON LA
ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE MANTA”

2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR:

Quien suscribe, ARQ. JANETH CEDEÑO VILLAVICENCIO, a través del presente certificado, en mi calidad de Director del INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

CERTIFICO:

Que el señor **OLAYA CEDEÑO GERMÁN ANTONIO**, portador de la cédula de ciudadanía N° 131645801-5, ha desarrollado bajo mi tutoría el Informe Final del Trabajo de Titulación previo a obtener el Título de Arquitecto, cuyo tema es “ANÁLISIS URBANO DEL IMPACTO DEL PROYECTO CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA Y SU CONECTIVIDAD CON LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE MANTA”, 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 a su presentación.

Lunes, 29 de enero del 2018.

ARQ. JANETH CEDEÑO VILLAVICENCIO
DIRECTOR

3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA:

Yo, **OLAYA CEDEÑO GERMÁN ANTONIO**, con cédula de ciudadanía N° **131645801-5**, declaro ser el autor del trabajo que se presenta en este documento y exoneró a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí de toda coacción legal.

Así mismo expreso que conozco la disposición de la Universidad, de que todo Trabajo de Final de Carrera pasa a formar parte de los recursos bibliográficos de la Facultad para aportar al desarrollo y crecimiento del conocimiento.

Olaya Cedeño Germán Antonio

AUTOR

4. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:

Los miembros del Tribunal de Revisión y Evaluación conformado por los Arquitectos Carlos Lourido, Armando Zambrano y Alexis Macías, para el Trabajo Final de Carrera sobre el tema: **“ANÁLISIS URBANO DEL IMPACTO DEL PROYECTO CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA Y SU CONECTIVIDAD CON LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE MANTA”**, realizado por el señor **OLAYA CEDEÑO GERMÁN ANTONIO**, egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, **CERTIFICAN QUE:** La presente investigación cumple con todos los requisitos señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual lo declaran aprobado.

Manta, 9 de Febrero del 2018.

ARQ. LOURIDO UBILLUS CARLOS
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

ARQ. MG. MACÍAS LOOR ALEXIS
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

ARQ. ZAMBRANO LOOR ARMANDO
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

5. DEDICATORIA:

Este trabajo se lo dedico a mi madre que siempre se esforzó y luchó día a día para sacarme adelante; a mi padre que aunque no me ha podido acompañar en todo momento, me ha podido tender la mano cuando era necesario; a mi hermano que siempre fue mi ejemplo a seguir, y que me apoyo constantemente y a mi hermana por siempre estar presente dándome ánimos en los momentos más pesados, por esas razones le dedico este trabajo a toda mi familia por sus esfuerzos, su apoyo, sus consejos y oraciones que me ayudaron a llegar a donde estoy hoy, de la misma forma y sin ser menos importante se la dedico a mi enamorada quien estuvo conmigo siempre, así que este triunfo no es sólo mío sino de ellos también.

Lo dedico a todas aquellas personas que de una u otra manera me ayudaron para bien o para mal en este camino ya que me hicieron más fuerte y perseverante, tengan por seguro que mi camino y esfuerzo no terminan aquí, este logro es solo un peldaño más de todos los que me faltan por alcanzar.

6. AGRADECIMIENTO:

Le agradezco en primer lugar a Dios, por ser mi guía y mi luz a lo largo de este camino, mi fortaleza en los momentos de debilidad y mi bendición en los momentos de alegría porque hizo realidad este sueño anhelado.

A mis padres, por darme su apoyo y su bendición siempre. Por ellos he llegado hasta aquí y me seguiré esforzando día a día.

A mis hermanos: Gustavo y María José, por ser siempre mis compañeros de grandes luchas y aventuras.

A mi familia en general por todo el apoyo recibido a lo largo de estos 5 años y porque me motivan cada día a seguir y llegar lejos.

A mi novia, Ashley que estuvo en mis momentos de debilidad y supo darme ánimos para alcanzar mis metas.

A mis Amigos y ahora colegas, Andrés Moreira, Javier Quijije y Jorge Palma, que me dieron ánimos para poder alcanzar juntos esta meta, agradeciéndole de igual manera a Franklin Moreno, por ser un gran amigo y ayudarme siempre que era necesario.

A todos mis maestros de la Facultad de Arquitectura quienes me supieron guiar y transmitir sus conocimientos, en especial a la Arquitecta Janeth Cedeño, por guiarme en esta última etapa siendo mi mentora durante este trabajo.

7. ÍNDICE GENERAL:

Contenido

2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR:	3
3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA:.....	4
4. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:.....	5
5. DEDICATORIA:	6
6. AGRADECIMIENTO:	7
7. ÍNDICE GENERAL:	8
8. RESUMEN:.....	13
9. INTRODUCCIÓN	14
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
10.1. MARCO CONTEXTUAL DEL PROBLEMA	15
10.1.1. Descripción del Área de Estudio.....	16
10.1.2. Situación Actual	20
10.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	22
10.2.1. Definición del problema:.....	22
10.2.2. Problema central y sub-problemas	22
10.2.3. Formulación de pregunta de investigación	22
10.3. JUSTIFICACIÓN	23
10.4. DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	24

10.4.1. Delimitación sustantiva del tema	24
10.4.2. Delimitación espacial.....	24
10.4.3. Delimitación temporal	26
10.5. CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	27
10.6. OBJETIVOS	28
10.6.1 Objetivo General.....	28
10.6.2. Objetivos específicos	28
10.7. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.....	28
10.7.1. Variable independiente	28
10.7.2. Variable dependiente	28
10.8. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	29
10.9. FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER.....	32
10.10. TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS	32
10.11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	32
10.11.1. Fases de estudio	32
10.11.2. Población y muestra	33
10.11.3. Resultados esperados:	34
10.11.4. Novedad científica:	35
CAPITULO 1	36
11. MARCO REFERENCIAL	36

11.1. MARCO ANTROPOLÓGICO	36
11.2. MARCO TEÓRICO.....	38
11.3. MARCO CONCEPTUAL	49
11.4. MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO	51
11.5. MODELO DE REPERTORIO	63
CAPITULO 2	70
12. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	70
12.1. INFORMACIÓN BÁSICA.....	70
12.1.1. Delimitación Espacial	70
12.1.2. Delimitación temporal.....	73
12.1.3. Antecedentes	73
12.1.4. Comercio	77
12.1.5. Factores climáticos.....	79
12.2. TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	80
12.2.1. Estado físico de las vías (aceptación de los usuarios).....	80
12.2.2. Desarrollo de las Actividades Diarias	81
12.2.3. Seguridad Municipal	81
12.2.4. Influencia en el Turismo	82
12.2.5. Calidad de Vida.....	83
12.2.6. Confort Climático.....	84

12.2.7. Remodelación.....	85
12.2.8. Uso del Mobiliario Urbano	86
12.2.9. Circulación Peatonal	87
12.2.10. Circulación Vehicular	88
12.2.11. Señalética e información	89
12.2.13. Desarrollo y etapas de la ejecución del proyecto	90
12.2.14. Comercio formal e informal.....	92
12.2.15. Vegetación.....	92
12.2.16. El estado físico (percepción propia).....	93
12.2.17. El comercio actual.....	94
12.2.18. Esparcimiento.....	94
12.2.19. Nuevas infraestructuras.....	95
12.2.20. Estado del mobiliario urbano	95
12.2.21. Contaminación visual.....	96
12.2.22. Comportamiento Humano, Costumbres y Cultura.....	97
12.2.23. Flujos Urbanos - Vías principales y vías alternas - Transporte Público	98
12.3. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	99
12.4. PRONÓSTICO	102
12.5. COMPROBACIÓN DE IDEA PLANTEADA	104
CAPITULO 3	105

13. PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS, ESTRATEGIAS, ACCIONES.....	105
14. CONCLUSIONES	106
15. RECOMENDACIONES	109
16. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	111
17. ANEXOS.....	113
17.1. Encuesta:.....	113
17.2. Entrevista	114
17.3. Guía de Observación.....	115
17.1. Fotos.....	116

8. RESUMEN:

El presente trabajo de titulación, busca determinar los efectos que se pueden desarrollar a partir de la regeneración urbana de 4 arterias principales en la Ciudad de Manta, siendo estas la calle 13, la avenida 24, la avenida Flavio Reyes y la avenida Barbasquillo, comprendiendo 4 meses de investigación desde Octubre del 2017 hasta Enero del 2018, cuyo objetivo inicial será recopilar la información pertinente al tema para poder desarrollar el fundamento teórico de la investigación, enfocándonos principalmente en las teorías referentes a la regeneración y el desarrollo urbano, después de esto podremos realizar un diagnóstico en base a encuestas, entrevistas y guías de observación cuyos resultados nos reflejara el impacto del Corredor Turístico Comercial de la Parroquia Manta.

Las vías a intervenir son reconocidas por su gran movimiento y la actividad comercial que se desarrollan en ellas, en horarios diurnos y nocturnos, lo que nos hace cuestionar si este cambio beneficiara o perjudicara de una u otra forma a estas vías y a las personas que se desarrollan en la misma.

El proyecto del Corredor Turístico Comercial, busca darle prioridad y seguridad al peatón, mediante la ampliación de sus aceras, con la intención de ser totalmente inclusivo, también busca regular el flujo vehicular y recuperar el paisaje urbano, logrando esto podría incentivar al turismo y a las actividades comerciales de cada vía, quedando en especulaciones saber si se lograra cumplir con los objetivos iniciales del proyecto.

9. INTRODUCCIÓN

Manta es una de las ciudades más importantes del Ecuador, localizada en la provincia de Manabí, asentada en una espléndida bahía, que le ha dado la característica de puerto internacional en la costa del Océano Pacífico, reconocida a su vez como el 1er Puerto atunero del mundo, y como uno de los principales puertos de paso de cruceros de la costa americana del Pacífico, que “en 2015 aportó con el 2,85% al Producto Interno Bruto de la nación”, (Banco Central del Ecuador).

Su desarrollo urbano se debe al aprovechamiento de sus condiciones naturales, y a sus actividades industriales, pesqueras y turísticas, que junto a la construcción de nuevas infraestructuras, han generado crecimiento económico. Sin embargo al generarse crecimiento poblacional y la constante densificación de la ciudad de manera no controlada, han generado conflictos en las zonas de aglomeración urbana, influyendo directamente en las condiciones sociales y económicas de la población.

La falta de control de las autoridades locales propició que, dentro de las zonas de gran desarrollo comercial de la ciudad, se realizaran sus actividades de manera desordenada, debido a que poseen un alto flujo urbano y que aportan con grandes ingresos, no se hacían valer las normativas que deben regir dichas zonas, esto ocasionó una gran cantidad de problemas como la presencia del comerciantes informales y la excesiva presencia de publicidad, y cables aéreos que contaminan visual y físicamente las vías.

En base a estas problemáticas y debido a la necesidad de renovar el Sistema Hidrosanitario de la ciudad, que tiene más de 30 años de antigüedad, se ha propiciado generar el macro proyecto de regeneración urbana, conocido como “CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA”, para dotar a las calles y avenidas con áreas peatonales y vehiculares

perfectamente delimitadas y equipadas con mobiliario urbano, señalética y vegetación, mejorando de esta manera las condiciones y la calidad de vida de sus habitantes.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1. MARCO CONTEXTUAL DEL PROBLEMA

El Ecuador se ha transformado en un país predominantemente urbano. Esta transición ha generado un desarrollo urbano desordenado, sin planificación, regulación, ni control, con carencias en las prestaciones de servicios básicos y con profundas inequidades territoriales (SENPLADES, 2013a, p.142).

El cantón Manta se encuentra en la zona oeste de la provincia de Manabí, formando una aglomeración urbana y conurbación integrada por las ciudades de Jaramijó al Norte y con Montecristi al Este. Las tasas más altas de crecimiento poblacional se registran en la década de los setenta, principalmente porque la provincia de Manabí soportó una sequía, volviendo a Manta un polo de atracción para las personas que migraron del campo hacia la ciudad, a esto se sumó la construcción de obras portuarias que aportaron con plazas de trabajo. (Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador, 2013a, p.4 y p.8).

El gran apogeo que se vio en la ciudad, provocó un crecimiento poblacional acelerado, lo cual generó una gran densificación en la ciudad de modo no controlado, que con el paso del tiempo, se ve reflejado los conflictos que se han generado en las zonas de aglomeración urbana, influyendo directamente en las condiciones sociales y económicas de la población.



FIGURA 1- Crecimiento Urbano de la Ciudad de Manta (Fuente: Proyecto de Investigación, ULEAM-UVA; Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí, Ecuador; pág. 49).

10.1.1. Descripción del Área de Estudio

Debido a la necesidad de renovar el sistema Hidrosanitario de la ciudad, el Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, elaboró un proyecto de autogestión, solicitando al Banco Mundial, un crédito para poder para desarrollar dicho proyecto, sin embargo, en base a los problemas urbanos anteriormente indicados, el Banco accede con la condición de que se realizara en conjunto a este proyecto, una regeneración Urbana de las arterias principales de la ciudad, desarrollándose así el proyecto “Corredor Turístico-Comercial de la parroquia Manta”.

El proyecto de regeneración comprende un anillo vial de 4 importantes arterias de la ciudad, como lo son, la Calle 13, la avenida 24, la vía Barbasquillo y la avenida Flavio Reyes, esto busca dinamizar la economía e impulsar el sector comercial, con un total de 5.343 metros lineales entre las cuatro vías, para la regeneración urbana de la parroquia Manta.

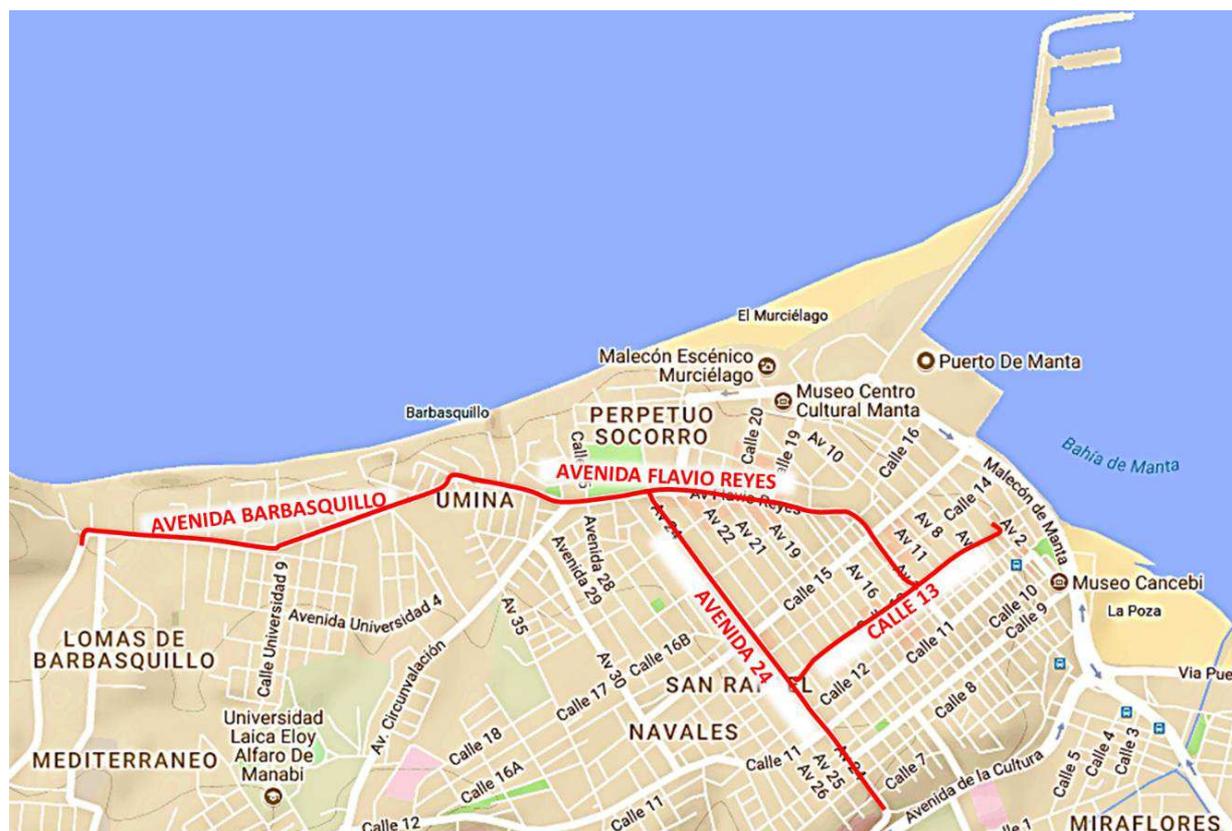


FIGURA 2 Área de Estudio: Avenida Barbasquillo, Avenida Flavio Reyes, Avenida 24, Calle 13. (Fuente: Google maps, Investigador).

Originalmente la Calle 13 es una de las vías más tradicionales de Manta, considerada como el motor comercial de la zona céntrica de la ciudad, se conoce que desde que surgió, al estar en el centro de la ciudad, desarrolló un alto crecimiento comercial, razón por la cual, fue una de las primeras en ser pavimentada y cotizada por empresarios e inversionistas que vieron la posibilidad de desarrollar sus negocios en este sector, además que anualmente se realiza un festival en la misma.

En un principio las edificaciones se creaban de dos plantas, con el fin de mantener sus negocios en la planta baja y tener la residencia en la planta alta, en el entorno inmediato en esta arteria comercial se asientan infraestructuras de diversas tipologías, entre las que generan mayor afluencia encontramos, la Iglesia la Merced, el Almacén Tía, el Banco del Pichincha, el Súper

Paco, la Plaza San Marco, el Sindicato de Choferes Profesionales de Manta, el Policlínico Divino Niño, entre otros.

Como resultado del alto movimiento urbano esta vía es concurrida tanto en horarios diurnos como nocturnos, a causa de esto se encuentra en deterioro constante, ya que en ella encontramos altos niveles de contaminación visual, el índice de tráfico vehicular y peatonal que presenta es elevado, y sin embargo no posee Señalización adecuada, las aceras no son continuas y no contaban con acceso para peatones y minusválidos, por lo que la circulación peatonal se dificultaba.

La avenida 24 al igual que la calle 13, es una de las vías con un alto crecimiento comercial, presenta las mismas problemáticas expuestas anteriormente, y por medio de esta avenida se conecta en uno de sus extremos, la calle 13 con la avenida Flavio Reyes, en el entorno inmediato en esta arteria comercial se asientan infraestructuras de diversas tipologías, entre las más icónicas encontramos, la fundación para la Tercera Edad San Pablo de Manta FUNTEMAN, el Salón de eventos VIC CLAR, y una gran variedad de locales comerciales, principalmente gastronómicos, entre otras cosas.

La avenida Flavio Reyes, considerada como parte de la “zona rosa” se caracteriza por los numerosos locales de gastronomía y diversión nocturna en la ciudad de Manta, visitada masivamente por turistas nacionales y extranjeros presentando continuamente un alto flujo vehicular y peatonal.

En un principio se implantó como zona residencial, pero debido al desarrollo comercial que ha ido experimentando los individuos que antes residían en este sector optaron por salir a zonas más periféricas o en todo caso, algunos crearon sus propios negocios, que con el paso del tiempo fueron destinados a la recreación principalmente nocturna.

La avenida contaba con aceras en mal estado, las mismas que presentaban fisuras, roturas, con anchos mínimos que no permitían la circulación segura del peatón. El flujo vehicular existente sobre la vía y su multiplicidad de funciones provocaron que a diario exista congestión vehicular, lo que la convirtió en una vía peligrosa al momento de realizar cruces peatonales.

Entre las infraestructuras más destacadas en la avenida Flavio Reyes encontramos, el Cementerio General de Manta, el Registro de la Propiedad que se encuentra actualmente atendiendo en el Centro Comercial MANICENTRO, el “Comisariato Jr.”, el “Comisariato Velboni”, y una gran variedad de bares y discotecas, entre otras cosas.

La Avenida Flavio Reyes en su prolongación se convierte en la Avenida Barbasquillo siendo ésta una de las vías que conecta a la zona urbana de Manta con las parroquias rurales en su intersección con la vía Manta-San Mateo.

Para el peatón se tornaba inseguro e incómodo transitar por esta vía ya que si bien es cierto las aceras se encuentran en condiciones inadecuadas a su vez la fuerte incidencia del sol por el día y la falta de iluminación por la noche, hacía vulnerable la integridad de los transeúntes.

En su entorno inmediato encontramos infraestructuras de usos variados, por ejemplo, la EPESPO (Escuela de Pesca del Pacífico Oriental), la CNEL, el Teatro La Trinchera, Plaza del Sol, el Best Western Premier Sail Plaza, entre otros.

10.1.2. Situación Actual

Los proyectos de regeneración urbana que comprenden esta investigación se dan con la finalidad de mejorar el entorno vial, para reducir el flujo vehicular y darle prioridad al peatón y así facilitar la libre circulación de las personas principalmente enfocados en la inclusión de las personas con capacidades diferentes, brindándoles mayor seguridad.

En base a las memorias arquitectónicas que se realizaron para el desarrollo del proyecto y que son de conocimiento público en la página web del municipio de Manta, podemos determinar lo siguiente:

Anteriormente la calle 13 contaba con dos carriles bidireccionales ahora con la regeneración mantendrá sus dos carriles pero en un mismo sentido, sus calzadas eran irregulares ahora serán normalizadas manteniendo cada carril 3.20m, dando un ancho de calzada de 6.40m, para mejorar las condiciones de sus aceras que se encontraban en deterioro, se las adoquinó y se ampliaron manteniendo anchos que oscilan entre 1,90m a 5.40m, a causa que es una vía altamente transcurrida por su comercio se implementan reductores de velocidad acompañada de señaléticas y sistema de ojos de águila, para brindar mayor seguridad, la contaminación visual era una de las principales problemáticas que se buscaba solucionar, para lo cual se pretende eliminar los cables eléctricos del espacio aéreo y para ello se incluye instalaciones subterráneas.

Así mismo en la avenida 24, se conservan sus dos carriles bidireccionales, regulándose en 3.50m cada uno, dando un ancho de calzada de 7.00m, es de alta afluencia debido a sus locales comerciales y su conexión con otras dos arterias importantes de la parroquia como lo son la calle 13 y la avenida Flavio reyes. Para evitar la interrupción del flujo provocado por vehículos que se estacionaban en la vía, se añadió un carril de 2.20m en tramos alternados a lo largo de todas las vías regeneradas para uso exclusivo de parqueo, las aceras que se encontraban en la avenida 24 se

presentaban en pésimas condiciones y con anchos variables se terminaron normalizando entre 1,90m a 5.40m, implementando los mismos sistemas de señalización e instalaciones subterráneas.

Por su parte la avenida Flavio Reyes, siempre se caracterizó por su gran flujo urbano, debido a que es considerada la zona rosa de la ciudad, para regular su flujo urbano se regularon los anchos de sus carriles dejándolos de 3.00m o 3.50m cada uno, en ella se buscó ampliar de la misma forma las áreas peatonales determinando las aceras entre 1,70m a 9,67m de ancho, para su ejecución la vía se dividió en 12 tramos, de los cuales, los primeros 3 tramos se contempla su circulación unidireccional y luego se convierten en bidireccionales, y de la misma manera se presentaban los problemas de señalización y de contaminación visual para lo cual se implementaron los mismos sistemas de señalización e instalaciones subterráneas.

Finalmente la avenida Barbasquillo, es una prolongación de la Flavio Reyes, y debido a sus actividades también forma parte de la zona rosa de la ciudad, por lo que es claro decir que su flujo es de alta concurrencia, en ella se ampliaron las aceras para el beneficio de los peatones, por lo cual se normaron los anchos de los carriles contando con 4 carriles, bidireccionales, para poder ordenar su circulación se implementó un redondel y un parterre central dividiendo a las vías en cuanto a sus niveles, manteniendo sus dos vías con dos carriles cada uno con un ancho promedio de 3,50m, se implementa una ciclo vía bidireccional, de 2.10m de ancho lo suficiente para 2 ciclistas, con la intención de incentivar a la práctica del ciclismo.

10.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

10.2.1. Definición del problema:

Debido a la falta de planificación de la ciudad de Manta, el gobierno local ha propuesto una regeneración urbana de arterias principales del centro de la ciudad, lo cual ha causado impactos paisajísticos, sociales y económicos por lo que la presente investigación trata de hacer un diagnóstico situacional del estado actual de las vías regeneradas dentro del proyecto del Corredor Turístico-Comercial de la Parroquia Manta, para conocer los aspectos positivos y negativos que se presentan en el desarrollo de las actividades de sus habitantes.

10.2.2. Problema central y sub-problemas

Problema central

- El impacto del proyecto del Corredor Turístico-Comercial de la Parroquia Manta en la Movilidad y Estructura Urbana de la Ciudad de Manta.

Sub-problemas

- Variaciones en la Movilidad urbana debido al rediseño de vías.
- Alteraciones en las actividades económicas y sociales de los habitantes, debido al tiempo de ejecución del proyecto.
- Influencia en la Imagen Urbana.

10.2.3. Formulación de pregunta de investigación

Analizando la problemática de la investigación dentro de la regeneración urbana, se plantea la siguiente interrogativa:

¿Cuáles son los principios o criterios de la Regeneración Urbana que se puedan aplicar para determinar sus efectos en la estructura urbana y poder optimizar el desarrollo de actividades de sus habitantes?

10.3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación contribuye en varios aspectos, tales como:

En el ámbito urbano - arquitectónico

Desde un punto de vista analítico podremos evaluar desde el diseño Urbano arquitectónico, cómo este afecta al desarrollo social y económico de quienes se desenvuelven en estos sectores. Por otro lado todo proyecto posee un impacto y un radio de influencia, entonces podemos analizar si el proyecto se desarrolla de forma integral con su entorno o contexto urbano.

En el ámbito social

La presente investigación, busca beneficiar al conglomerado ciudadano del cantón Manta, mediante la determinación de deficiencias en el proyecto de regeneración urbana del corredor turístico-comercial de la ciudad de Manta, elaborando un diagnóstico, con el fin de generar criterios de desarrollo urbano que se ajusten a la necesidad de este proyecto regenerativo, logrando con ello, mejorar las condiciones de actividades sociales y comerciales que se generen en los sectores involucrados.

En el ámbito académico - institucional

Por medio de esta investigación, aportaremos conocimientos analíticos, obteniendo a más de un documento como evidencia, un modelo de evaluación de proyectos de regeneración urbana, y que puede ser utilizado para el mejoramiento de proyectos posteriores.

Finalmente, se justifica como un referente breve para alumnos que tengan necesidad académica de estudios de esta índole; será una herramienta de información para posibles estudios académicos futuros.

10.4. DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

El presente estudio pretende realizar un diagnóstico sobre la situación actual de las vías regeneradas y su influencia sobre la estructura urbana del casco central de la ciudad de Manta.

10.4.1. Delimitación sustantiva del tema

La presente investigación tiene como delimitación sustantiva el impacto de la regeneración urbana de las vías involucradas sobre el desarrollo de las actividades sociales y económicas en las mismas, teniendo claro que, “La regeneración urbana es un proceso que, integrando aspectos relacionados con el medio ambiente, lo social, lo económico y lo físico urbano, plantea alternativas para mejorar el nivel de vida de la población, de un sector de una ciudad o de ella en general.

Por lo general se emplea a la obra física como el catalizador de una transformación que apunta a fomentar mejoras integrales dentro de áreas deterioradas. Los espacios averiados de una ciudad demandan cambios que se constituyan en verdaderas transformaciones integrales.

Estos cambios no se pueden obtener con proyectos u obras aisladas o que no formen parte de una estrategia que vaya más allá de una intervención y que apunte a promover mejoras definitivas”. (Marcos Lituma Ramírez, El Diario).

10.4.2. Delimitación espacial

El proyecto comprende un anillo vial de 4 importantes arterias de la ciudad, que forman el Corredor turístico-comercial de la parroquia Manta, estas vías son:



FIGURA 5 - La Avenida Barbasquillo con una extensión de 1.290 metros lineales de vía, ubicado en el sector UMIÑA, desde el final de la Av. Flavio Reyes hasta la curva situada en el acceso del hotel Barbasquillo. (Fuente: Google maps, Investigador).

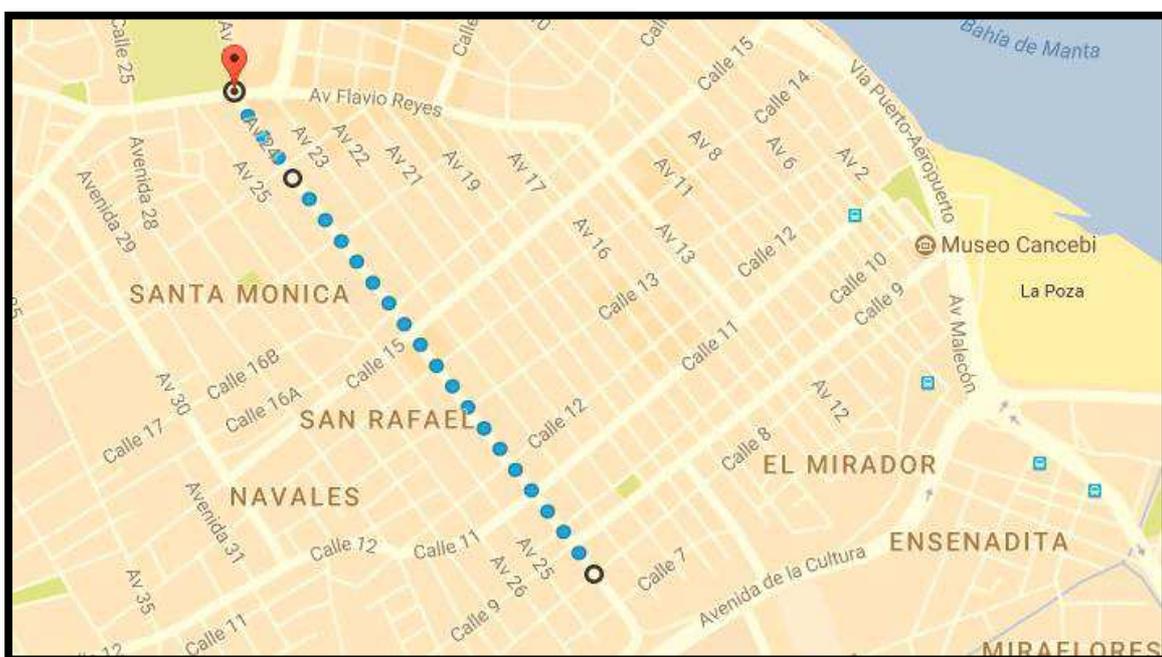


FIGURA 6 - La avenida 24 con una extensión total de 1.384 metros lineales y nacerá desde la calle 8 hasta la avenida Flavio Reyes. (Fuente: Google maps, Investigador).

10.4.3. Delimitación temporal

Este estudio comprende de 4 meses (octubre, noviembre, diciembre del 2017 y enero del 2018) para la evaluación diagnóstica, el estudio completo de la situación actual del área de estudio y pronóstico del contexto urbano.

10.5. CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se encuentra enmarcada en el campo de acción de la Arquitectura, identificada con Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos.

“El ordenamiento territorial constituye un proceso planificado de naturaleza política, técnica y administrativa, cuyo objeto central es el de organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio territorial, de modo que éstos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo; cuya gestión de riesgo apunte a disminuir la incapacidad de anticipar, asimilar, resistir y recuperarse del daño sufrido”. (COMISIÓN DE EVALUACIÓN INTERNA FAC. ARQ ULEAM, 2012).

Donde se ha desarrollado obras de arquitectura y/o urbanismo que buscan satisfacer integralmente los requerimientos del ser humano, la sociedad y su cultura, adaptándose al contexto.

10.6. OBJETIVOS

10.6.1 Objetivo General

Diagnosticar la situación actual del corredor turístico- comercial de la parroquia Manta, y su impacto sobre el desarrollo de las actividades urbanas que se promueven dentro las áreas de estudio.

10.6.2. Objetivos específicos

- Diseñar un instrumento de recepción de datos que permitan identificar cual es el impacto del proyecto en el aspecto urbano.
- Analizar el comportamiento de los individuos que desarrollan sus actividades diarias dentro de las áreas de estudio, para determinar cuáles son las deficiencias en su reciente regeneración.
- Determinar si existe una correcta integración entre cada una de las vías regeneradas y su contexto urbano.
- Determinar la influencia del proyecto sobre los flujos urbanos (peatonal y vehicular).

10.7. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

10.7.1. Variable independiente

Falta de Control de las autoridades en la Planificación Urbana.

10.7.2. Variable dependiente

Deterioro progresivo de la imagen urbana.

Deficiencia en la Movilidad urbana.

10.8. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tabla 1 - *V. independiente: Desinterés de las autoridades en la Planificación Urbana. (Elaborado por Investigador)*

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
Falta de Control de las autoridades en la Planificación Urbana.	Hace referencia a la despreocupación por analizar, evaluar y controlar las condiciones y el funcionamiento del área de estudio para poder atender las anomalías existentes en el desarrollo económico, social y espacial.	Condiciones y Funcionamiento del área de estudio	Estado físico actual	¿En qué estado se encuentran las vías a la fecha?	Guía de observación
			Funcionamiento	¿Qué características predominan en las vías?	Guía de observación
				¿Qué experiencia y opinión tienen los usuarios?	Encuesta
			Control Administrativo	¿De qué manera influye la regeneración en el desarrollo de las actividades diarias?	Encuesta
		¿Se realiza algún control para garantizar la seguridad de la población residente o turística?		Encuesta	
		Desarrollo Económico, Social y Espacial	Actividades Comerciales	¿Se cumplieron con los plazos establecidos en obra?	Entrevista
				¿Se encuentran restablecidas las actividades con normalidad?	Guía de observación
			Actividades Sociales	¿Se regulo la presencia de comerciantes informales?	Entrevista
				¿Se han incrementado las actividades comerciales en el contexto inmediato de las áreas de estudio?	Guía de observación
		Infraestructuras	¿El proyecto impulsa al esparcimiento de los habitantes?	Guía de observación	
	¿La regeneración incita a incrementar el nivel de turismo?	Encuesta			
	¿La existencia de este proyecto es un factor importante para mejorar la calidad de vida de los habitantes y turistas?	Encuesta			
	¿Se han implantado nuevas infraestructuras a partir del proyecto del corredor turístico?	Guía de observación			

Tabla 2 - V. Dependiente: Deterioro Progresivo de la Imagen Urbana. (Elaborado por Investigador)

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
Deterioro progresivo de la imagen urbana.	Hace referencia a la pérdida de la conjugación de los elementos naturales y construidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, en interrelación con elementos no tangibles como las costumbres y usos de sus habitantes.	Elementos naturales y construidos	Vegetación	¿Cuál es el porcentaje de vegetación que le aporta el proyecto del corredor a la ciudad?	Entrevista
				¿La vegetación existente ofrece confort a los usuarios?	Encuesta
				¿Existe el debido mantenimiento para la conservación de la vegetación existente?	Encuesta
		Infraestructuras	¿La regeneración en las vías, impulso a la remodelación de los establecimientos existentes?	Guía de observación	
			Mobiliario Urbano	¿Los habitantes hacen uso del mobiliario urbano propuesto?	Encuesta
		Marco visual	Contaminantes Visuales	¿En qué condiciones se encuentra el mobiliario urbano?	Guía de observación
				¿Mejoro la imagen urbana del sector?	Guía de observación
				¿Qué elementos predominan en el marco visual del área de estudio?	Guía de observación
				Elementos Intangibles	Comportamiento Humano y Costumbres
		¿Cómo se ven influenciadas las actividades culturales que se realizaban en las vías intervenidas?	Guía de observación		

Tabla 3 - V. Dependiente: Deficiencia en la Movilidad Urbana. (Elaborado por Investigador)

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
Deficiencia en la Movilidad urbana.	Hace referencia a los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de redes de conexión, buscando complementar al ciudadano, el espacio público, y el transporte sostenible, dándole a cada elemento su espacio en la vía pública.	Desplazamientos Urbanos	Flujo peatonal	¿Cómo se sienten los usuarios con los espacios destinados a la circulación peatonal?	Encuesta
				¿Cuál es la diferencia entre la afluencia peatonal actual y la pasada?	Guía de observación
				¿Se presentan barreras de accesibilidad en aceras y soportales?	Guía de observación
				¿Qué tipos de elementos dificultan la libre circulación?	Guía de observación
		Redes de conexión	Flujo vehicular	¿Cómo se sienten los usuarios con los espacios destinados a la circulación vehicular?	Encuesta
				¿Cuál es la diferencia entre la afluencia Vehicular actual y la pasada?	Guía de observación
				¿Se aplicaron cambios en las vías en cuanto a su circulación?	Guía de observación
			Vías Principales y Vías alternas	¿Cómo afectan estos cambios en el movimiento urbano en las horas pico?	Guía de observación
				¿Cómo influyen los cambios de circulación de vías principales en las actividades de vías alternas?	Guía de observación
				Señalización Vial	¿Existe la Información pertinente para guiar a la población turística?
Elementos Complementarios	Transporte Público	¿La reforma que sufrieron las vías afecta al recorrido cotidiano del transporte urbano?	Guía de observación		
		¿Cómo afecta a los habitantes el cambio de rutas del transporte urbano?	Guía de observación		

10.9. FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER

El deterioro progresivo de la imagen urbana y la deficiente movilidad urbana son el resultado de la falta de planificación por parte de las autoridades municipales, en cuanto al desarrollo urbano de la ciudad de Manta, cuya respuesta inmediata ante las problemáticas analizadas se plantea en una regeneración de arterias principales.

10.10. TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS

T.C.1. Elaboración de un Marco Referencial que contemple la evolución del ser humano en torno a la problemática, las definiciones, normativas legales y modelos de repertorio para el desarrollo de esta investigación.

T.C.2. Elaboración del diagnóstico, analizando los problemas de las vías estudiadas identificando causas y posibles soluciones.

T.C.3. Generar recomendaciones para lograr optimizar el desarrollo de proyectos de regeneración urbana como el “corredor turístico-comercial de la parroquia Manta”.

10.11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

10.11.1. Fases de estudio

Fase 1. Etapa de investigación: Marco referencial

Método a emplearse:

Inductivo, Mediante el cual nos permitirá analizar casos particulares a partir de los cuales se extraen conclusiones de carácter general. La inducción generalmente empieza con la observación de hechos, luego se busca la causa que determina la esencia del problema a través del análisis.

Deductivo, Va de lo general a lo particular, parte de verdades previamente establecidas como principio general para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar su validez. A diferencia del método inductivo, éste permitirá la demostración de hechos particulares.

Técnica a emplearse: Documental y Bibliográfica.

Fase 2. Etapa de programación: Formulación del Diagnóstico.

Método a emplearse: método correlacional, y síntesis.

Técnicas a emplearse: la observación, el análisis y la síntesis.

Técnica a emplearse: Observación y encuesta.

Fase 3. Etapa de Propuesta y Declaración de Estrategias: Formulación de propuesta que entregue estrategias aplicables a la realidad del sitio y viviendas.

Método a emplearse: Abstracción.

Técnica a emplearse: Lógico Deductivo.

10.11.2. Población y muestra

Para efecto de esta investigación, en base a que las áreas de estudio son arterias principales de la ciudad de Manta, donde se desarrolla una alta actividad comercial, el universo que se estudiará será la población de la Parroquia Manta, que cuenta con 221.122 habitantes según datos del Censo de población y vivienda (2010), para realizar el estudio es recomendable ajustarnos a un muestreo, y así lograr calcular el porcentaje de las personas o viviendas a las que se deberá investigar. El muestreo se lo determina a través de la siguiente formula:

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

DATOS:

Nivel de confianza $Z= 95\% = 1.96$

Probabilidad de ocurrencia $P= 50\%= 0.50$

Probabilidad de no ocurrencia $Q= 50\%= 0.50$

Número de personas $N= 221122$

Error de estimación $e= 5\%= 0.05$

Tamaño de la muestra $n=$ desconocido

Entonces=

$$n = \frac{(1,96)^2 \times 0,50 \times 0,50 \times 221122}{(0,05)^2(221122 - 1) + (1,96)^2 \times 0,50 \times 0,50} = 383,49$$

Mediante la aplicación de la formula se determinó que se realizaran un total de 383 encuestas.

10.11.3. Resultados esperados:

Con la presente investigación del impacto del proyecto del “Corredor Turístico Comercial de la parroquia Manta” sobre la estructura Urbana de la ciudad, se espera armar un Marco Referencial idóneo para éste y otros estudios dentro del campo de acción de la arquitectura que promueva la regeneración y el desarrollo urbano.

Esperamos que con este estudio académico, alcancemos un diagnóstico claro del estado actual de las vías regeneradas y con ello, conocer la realidad de las actividades de sus habitantes, señalando cuáles son los problemas y sus respectivas causas, para que con ello, se puedan plantear las respectivas soluciones, con el fin de contrarrestar los aspectos negativos.

10.11.4. Novedad científica:

El presente trabajo de investigación busca evaluar proyectos de regeneración urbana y comprender cómo influyen en la Transformación y Funcionamiento de la Ciudad, es por esto, que se vuelve novedoso este estudio académico; realizando un análisis de las bondades y las deficiencias del proyecto del Corredor Turístico Comercial, durante su tiempo de ejecución y su total funcionamiento.

También beneficiará a nuevos investigadores o estudiantes de la Facultad de Arquitectura con información importante para trabajos académicos que mantengan la Línea de Estudio enfocada al Ordenamiento Territorial.

CAPITULO 1

11. MARCO REFERENCIAL

11.1. MARCO ANTROPOLÓGICO

Abordar los componentes de la regeneración urbana es la oportunidad de estudiar al hombre y evaluar cómo influyen en él, las transformaciones que conllevan el desarrollo urbano en la Ciudad. Manta es un claro ejemplo del desarrollo turístico nacional, acoge a miles de personas principalmente en épocas de feriados, esto ha permitido un desarrollo comercial acelerado, sin embargo no siempre fue así.

A inicios del siglo XX, las personas se dedicaban a exportar sombreros de paja toquilla, de tagua y café. En los años ochenta surgió con éxito la actividad pesquera, esto impulso el comercio en la ciudad, permitiendo a las personas asentar sus negocios en diversas zonas, una de ellas es la calle 13, que en primera instancia, cuando su piso era polvoroso, la avenida se llamaba García Moreno y luego pasó a ser La Cinta, pero cuando comenzaron a ubicar la nomenclatura en la ciudad la denominaron Calle 13.

Debido a su relevancia económica, esta ruta en conjunto con la avenida 24, fue una de las primeras en ser pavimentada en la ciudad, desde entonces, el crecimiento comercial en la zona ha sido importante, lo cual lo podemos relacionar al hecho de tener cerca el Mercado Central, constituyéndose en la zona comercial del centro de Manta, es así que encontramos negocios de varias tipologías, incluso negocios de grandes cadenas comerciales como, TIA, Farmacias Sana Sana, Farmacias Cruz Azul, Farmacias San Gregorio, La Esquina de Ales, Súper Paco, Banco del Pichincha, además podemos citar que, uno de los negocios que se ha asentado en esta vía es el Súper Éxito, ubicado en la parte alta de la Plaza San Marcos, que da trabajo a 150 manabitas.

Un suceso importante que influyo significativamente en la estructura urbana de la ciudad, fue el terremoto del pasado 16 de abril del 2016, que devastó una zona de gran movimiento comercial, como lo era Tarqui, en donde la mayoría de sus negocios se terminaron esparciendo por la ciudad, buscando otras zonas de alta rentabilidad, uno de ellos es la Carnicería “EL CHONERO” que se llegó a asentar en la intersección de la calle 13 con la avenida 24, lo cual ocasiona problemas en la circulación urbana, ya que es un negocio de alta afluencia y no cuenta con un espacio para estacionamiento.

Aurora Valle, funcionaria de la Cámara de Comercio de Manta, explicó que “La Cámara de Comercio tiene la misión de ayudar y convertirnos en los socios estratégicos de aquellos comerciantes, industriales y empresarios que ven en nuestra ciudad la posibilidad de desarrollar sus negocios”. (Fuente: Diario EL TELÉGRAFO “La calle 13 el motor comercial de la zona céntrica en Manta”).

De la misma manera en la avenida Flavio Reyes y Barbasquillo, en sus inicios tenían uso de suelo residencial pero con el crecimiento de la ciudad, los comerciantes fueron asentando sus locales en las viviendas que regularmente eran de dos plantas, ubicando en la planta baja el negocio y la planta alta para su familia. Muchas personas progresaron en sus negocios, otras personas no soportaron con el ritmo acelerado y el gran movimiento que se generaron en estas vías, pues llegaron a considerarse la nueva Zona Rosa de la ciudad, por lo que decidieron vivir en otras zonas más tranquilas de la ciudad.

11.2. MARCO TEÓRICO

Dentro del marco teórico analizaré de forma crítica y reflexiva las teorías relacionadas con el objeto de estudio, basándonos en un respaldo teórico que pueda ser aplicado a nuestra investigación logrando diagnosticar el impacto de la problemática planteada.

Se muestra la necesidad de entender el contexto macro al cual nos vamos a relacionar para ello debemos comenzar con las teorías más relevantes sobre el urbanismo en general, por lo cual se rescata lo más relevante de la carta de Atenas y las pautas principales de la carta de Friburgo, donde podremos analizar los principios del urbanismo.

La Carta de Atenas

- La ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región.
- Cuanto más crece la ciudad, menos se respetan las condiciones naturales.
- Las claves del urbanismo se contienen en las cuatro funciones siguientes: habitar, trabajar, recrearse (en las horas libres), circular.
- El núcleo inicial del urbanismo es una célula de habitación (una vivienda, hogar). A partir de esta unidad-vivienda se establecerán en el espacio urbano las relaciones entre la habitación, los lugares de trabajo y las instalaciones consagradas a las horas libres.

La carta de Atenas fue un gran aporte para el desarrollo del urbanismo, un referente a nivel mundial para el crecimiento de muchas ciudades, y un punto de partida para explorar nuevas teorías, que con el paso del tiempo fueron reflejando ciertos errores o contradicciones de la Carta de Atenas, que no aplican a la actualidad debido a que el contexto y el tiempo en el que se generó resultaba diferente.

He referenciado cuatro anotaciones que a mi parecer resultan ser las más relevantes sobre dicha carta, haciendo énfasis a que la ciudad es una parte clave en el desarrollo de los aspectos económicos, sociales y políticos de un país, que es importante el desarrollo de la ciudad de la mano de los espacios naturales, y el aporte más significativo que puedo rescatar y es la concepción de la vivienda como el núcleo del urbanismo y la relación que establece entre ella y los lugares de trabajo y de recreación, conjugando así las cuatro claves del urbanismo.

Carta de Friburgo

Los 12 Principios del Urbanismo Sostenible

La Carta de Friburgo fue desarrollada en asociación con la ciudad de Friburgo, en reconocimiento del premio de la Academy's European City en el año 2010. La ciudad es un excelente ejemplo de urbanismo sostenible de los cuales se extrajeron estos 12 principios, que se agrupan en tres categorías:

Espacial:

1. Diversidad, seguridad y tolerancia. Fomentar sociedades complejas y diversas dentro de barrios funcionales, con la provisión de puestos de trabajo adecuados para todos los sectores de la población.
2. Ciudad de barrios, incluido el gobierno descentralizado y la protección de la identidad de la ciudad.
3. Ciudad de cortas distancias, con acceso a todas las redes de infraestructuras a pie o en bicicleta.
4. El transporte público y densidad. El transporte público debe estar estrechamente integrada con la visión del diseño urbano y, como principio general, siempre se debe dar prioridad sobre el tráfico de automóviles,

Contenido:

5. La educación, la ciencia y la cultura. Las escuelas y universidades, centros de investigación e instituciones culturales tienen un impacto significativo sobre el atractivo y la calidad de una ciudad.
6. La industria y el empleo. La tarea más importante para el futuro es la conservación del empleo actual y el desarrollo de empresas pioneras e innovadoras. Para lograr esto, hay que aprovechar plenamente en cada oportunidad que permite a la ciudad para mantener los empleos existentes, por un lado, y desarrollar otros nuevos, por el otro.
7. Naturaleza y medio ambiente. La conservación de la diversidad biológica, el uso racional de los recursos en beneficio de las futuras generaciones y la protección de un medio ambiente saludable y habitable son objetivos clave para el desarrollo urbano.
8. La calidad del diseño, especialmente para espacios públicos. La mayoría de las decisiones de planificación dan forma a la apariencia de la ciudad para las futuras generaciones. Por tanto, estas decisiones deben apoyar y mejorar el carácter de la ciudad mediante la promoción de las más altas cualidades de diseño.

Proceso:

9. Visión a largo plazo. Consiste en una planificación y un desarrollo urbano que debe seguir una visión unificadora e integrar proyectos antiguos y con una orientación clara al futuro (a largo plazo).
10. La comunicación y la participación de todos los niveles y sectores de la sociedad. Las comunidades deben trabajar continuamente en su visión colectiva de la ciudad a través del discurso público que se manifiesta en espacios públicos y en la cultura de la ciudad.

11. La fiabilidad, la obligación y la equidad, para construir la confianza y el consenso. Un concepto en toda la ciudad, con los principios de consenso, crea el ambiente adecuado en el que todos los participantes en el desarrollo urbano pueden actuar con los mismos derechos.

12. Cooperación y asociación, con el apoyo financiero para proyectos e incentivos para posibles inversores, además de promover proyectos ejemplares.

La carta de Friburgo aporta con teorías más actuales para el desarrollo del urbanismo, a pesar de mencionar todos los puntos de la misma, rescato lo que a mi parecer resulta ser lo más relevante de la misma. Considerando que la circulación en una ciudad debe estar estrechamente relacionada permitiendo a los ciudadanos moverse a pie o en bicicleta a todos los puntos de la misma, conjuntamente a esto se le debe dar mayor protagonismo al transporte público para disminuir el tráfico de automóviles, esto dependerá a su vez de un factor importante como lo es la cultura de las personas que es lo que hará concientizar sobre el uso de los transportes públicos.

En cuanto al medio de la industria y al medio ambiente, me parece importante lo que rescata que hay que conservar lo existente y generar nuevas áreas de las mismas, refiriéndonos en el caso de la industrias a los empleos y al caso del medio ambiente a la conservación y protección de las áreas existentes, teniendo en cuenta que se debe realizar los diseños de espacios públicos con altos niveles calidad ya que esta es lo que dará forma a la imagen de la ciudad.

Una vez analizado los principios del urbanismo como contexto macro de nuestra investigación, podremos enfocarnos en entender el contexto meso indagando las teorías más relevantes sobre la estructura urbana, la planificación territorial, la regeneración urbana, la calidad de vida, la imagen urbana y el espacio público, que puedan ayudar a entender más a fondo los temas relevantes a nuestra investigación.

Estructura urbana

Según Percy C. Acuña Vigil, la Estructura Urbana “Se considera como un sistema complejo de partes relacionadas entre sí. Se refiere a la relación (tanto desde el punto de vista espacial como económico y social) existente en el interior del espacio urbano entre las distintas partes que componen la ciudad, compuesta de sucesivas zonas habitualmente agregadas a partir del emplazamiento del núcleo inicial donde se fundó la ciudad”.

En este mismo libro se hace una clasificación de la estructura urbana dividiéndola en: medio natural y medio construido. La primera, hace referencia al espacio físico que posibilita la construcción y organización de la ciudad, y está compuesta por:

- Relieve y morfología del terreno: topografía.
- Tipos de suelo: capacidad de soporte.
- Cursos de agua: ríos, arroyos, lagos
- Tipo de vegetación.
- Clima y microclimas: temperaturas, lluvias, humedad.
- Características ambientales y Características paisajísticas.

Y en cuanto al medio construido se lo representa por la forma en que se ordenan y agrupan sus componentes en el territorio de soporte, según las diferentes utilizaciones del espacio en función de las actividades y necesidades de la población, y está compuesto por:

- Usos de suelo
- Sistema vial
- Sistema de espacios verdes
- Equipamiento
- Soporte Infraestructural.

(Fuente: “Indagaciones sobre la Estructura Urbana”).

La planificación Territorial.

En cualquier contexto el territorio, es sometido a experimentar problemas de carácter urbano, realizar una correcta planificación territorial nos permitirá desarrollar de forma equilibrada los aspectos sociales, económicos y políticos de una ciudad, protegiendo así, los recursos propios y garantizando la calidad de vida de sus habitantes. (Fuente: Juan Carlos Rodríguez Mateos).

Según Juan Carlos Rodríguez Mateos en su estudio de “Planificación territorial y urbanismo. Pasado, presente y futuro del planeamiento urbanístico” nos indica que en todo proceso de planificación territorial deben darse 3 etapas:

1. La etapa pre-plan (Legislación), para determinar las políticas territoriales;
2. La etapa del plan (Planificación), en la que se elabora el documento de actuación;
3. La etapa post-plan (Ejecución), consistente en la puesta en marcha del plan y la transformación territorial.

Es importante indagar en algunas teorías sobre el Paisaje Urbano, que nos ayudaran a complementar el conocimiento necesario para explotar mejor nuestra investigación, dentro de lo que comprende el paisaje urbano analizaremos las diferencias entre Rehabilitación Urbana y Regeneración Urbana.

Rehabilitación Urbana

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define “rehabilitar” como “habilitar de nuevo o restituir a alguien o algo a su antiguo estado”.

La rehabilitación urbana es un “proceso que busca la mejora de los aspectos físicos y espaciales de un área urbana considerada como degradada, manteniendo en gran medida su carácter y

estructura tras la intervención, incluso habiendo sufrido una notable transformación”. (Fuente: Moya González, L. y Díez de Pablo, A. 2012, p.118 “La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas”).

Regeneración Urbana

El diccionario de la RAE define el verbo “regenerar” como “dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecerlo o mejorarlo”.

La regeneración urbana es “una actuación integrada y exhaustiva que conduzca a la resolución de problemas urbanos, buscando una solución perdurable en ámbitos económicos, físicos, sociales y ambientales del área sujeta a la transformación”. (Fuente: Roberts, P. y Sykes, H. 2000, p.17, Urban Regeneration: A Handbook. Londres, Reino Unido: SAGES).

Teniendo en cuenta estas definiciones podemos concluir que la rehabilitación urbana actúa en un área que se denote físicamente degradada buscando que pueda conservar su esencia regresándola a su estado original, mientras que la regeneración urbana no implica devolver a su estado anterior simplemente conlleva mejorar lo degradado, concentrándose en todos sus elementos.

Calidad de vida urbana

La calidad de vida urbana, depende en efecto de las capacidades de los individuos para su realización dentro del medio, pero también de las condiciones presentes en el mismo que posibiliten sus actividades y potencien sus capacidades. (Fuente: Andrea Elisa González Rodríguez, trabajo de titulación “Percepción de la Calidad de Vida Urbana”).

La calidad de vida urbana, se asocia a la existencia de unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción con los servicios y la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente (Fernández y Guzmán 2000, La Calidad de Vida desde la Perspectiva Latinoamericana).

La calidad de vida se trata de una relación estrecha entre la ciudad y sus residentes, en donde ambas partes deben aportar con características específicas para su conjunto desarrollo ya que si una ciudad presenta las condiciones adecuadas, garantizará el buen desarrollo de las actividades económicas, políticas, sociales y culturales de sus residentes.

La Imagen de la Ciudad

Imagen urbana se le puede denominar a los diferentes elementos naturales y construidos por el hombre que se conjugan para conformar el marco visual de los habitantes de la ciudad. Todo esto con una relación directa con las costumbres y usos de sus habitantes. Esta imagen urbana juega un papel importante en el ciudadano ya que por medio de ella, se genera un entendimiento mental acerca de la misma. (Fuente: Héctor Javier García Gutiérrez, “Planeación y Desarrollo Urbano”).

Este entendimiento mental, organiza a la ciudad y es por la cual el habitante relaciona las diferentes zonas de la ciudad. Estas diferentes zonas de la ciudad el habitante las distingue según el uso que le dé a cada una de ellas, sean lugares por los cuales transita, se recrea o directamente donde habita. Crea zonas de conflicto las cuales el cree inseguras o desconocidas por lo cual no transita por ellas apenas que sea absolutamente necesario. (Fuente: Héctor Javier García Gutiérrez, “Planeación y Desarrollo Urbano”).

Como dice Kevin Lynch, “En diferentes ocasiones y para distintas personas, las secuencias de diseño urbano, refiriéndose a la ciudad, se invierten, se interrumpen, son abandonadas y atravesadas. A la ciudad se le ve con diferentes luces y con todo tipo de tiempo. En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, si no siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores”.

La imagen es la característica más particular y compleja que posee una ciudad, debido a que cada individuo posee un concepto propio de ella, de acuerdo a su experiencia en la misma, con muchos factores de por medio, ya que no podemos apreciar todos los detalles que se desarrollan a cada instante dentro de la ciudad, a partir de esta imagen nos hacemos una idea de agrado o desagrado hacia ciertas ciudades y zonas dentro de las mismas, determinando mentalmente las diversas áreas dentro de una ciudad por ejemplo recorriendo las áreas seguras tratando de evitar las peligrosas.

El Espacio Público

El espacio público es un lugar de encuentro donde cualquier individuo tiene derecho a entrar o permanecer sin ser excluido. Se caracteriza por ser abierto por y para el ejercicio de la vida en sociedad; representa el espacio idóneo para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas, artístico-culturales y de esparcimiento (Pág. 16, SEDESOL- Secretaría de Desarrollo Social).

Según la Arquitecta Beatriz Clemente Marroquín, Especialista en Estudios urbanos y ambientales en México, los espacios públicos poseen las siguientes características:

Características de los espacios públicos.

- Articulan la estructura urbana, ya que permiten que exista un equilibrio o “respiro” entre las construcciones (espacios cerrados) y los espacios abiertos.
- Favorecen el paisaje de la ciudad porque tienen vegetación mobiliario urbano, esculturas y otros elementos.
- Promueven la identidad en una ciudad, ya que las plazas, calles y parques tienen características diferentes y usos distintos también.
- Deben ser concebidos como un gran sistema, constituidos a la vez por varios subsistemas de: espacios peatonales, vehiculares, áreas verdes, espacios comerciales, culturales, parques, entre otros.

De la misma forma la Arquitecta Beatriz Clemente Marroquín, define los principales tipos de espacios públicos de la siguiente manera: “generalmente el espacio público abarca las vías de circulación abiertas como calles, plazas, carreteras, parques, así como ciertos edificios públicos, como estaciones, bibliotecas, escuelas, hospitales u otros, cuyo suelo es de propiedad pública”.

Una vez analizado los conceptos más generales sobre la estructura urbana la planificación territorial, la regeneración urbana, la calidad de vida, la imagen urbana y el espacio público, podremos enfocarnos en entender el contexto micro indagando las teorías más relevantes sobre los corredores turísticos, corredores comerciales y el turismo en general, explorando a la vez todos los aspectos relacionados a estos, lo cual nos dará una idea más concreta a nuestro tema de investigación.

Corredores Turísticos

Según las definiciones del área turística de la Organización de los Estados Americanos (OEA), corredor turístico es un espacio homogéneo en el cual, por la cercana distancia de sus atractivos y servicios, llegan a una natural complementariedad.

Un corredor turístico no se limita a ser un paseo costanero o un parque peatonal, sino se caracteriza por ser un espacio con las áreas adecuadas para realizar actividades de carácter cultural o recreativo.

Corredor Comercial

Es el espacio en donde el comercio es la principal actividad económica, desarrollándose a lo largo de una o varias zonas de la ciudad.

Turismo

El turismo es una forma de recrearse, mediante paseos, o viajes, con la finalidad de conocer nuevos lugares por placer. Es un pilar importante para el desarrollo de la economía de una ciudad.

Existen muchas organizaciones a nivel mundial relacionadas con el turismo entre las más destacadas está la OMT: Organización Mundial de Turismo, cuyo objetivo es promover el desarrollo económico, social y cultural del turismo.

11.3. MARCO CONCEPTUAL

1. Calidad de Vida Urbana

Al aplicar esta terminología en nuestra investigación nos referimos al conjunto de condiciones y oportunidades que se les deben brindar a los ciudadanos para que se puedan desarrollar de forma óptima y confortable, logrando satisfacer sus necesidades sociales, económicas y culturales, garantizando así una vida digna.

2. Colindancias

Hace referencia a la proximidad que existe entre un terreno y otro, en otras palabras se refiere a limitar con algo, por lo cual esta definición es aplicable a nuestra investigación para poder comprender las normativas de zonificación, que se aplican en el área de estudio.

3. Confort biológico

La definición de confort hace referencia al bienestar o comodidad que puede generar algo sobre un individuo, de diferentes formas, y por otro lado lo biológico hace alusión a un organismo viviente y su aspecto morfológico o fisiológico, entonces en base a esto podemos definir que el confort biológico se trata del bienestar físico del ser humano, siendo relevante en esta investigación al tratarse de una regeneración urbana se busca brindar un ambiente agradable para los usuarios.

4. Confort psicosocial

Conociendo lo que es en confort analizado en el ítem anterior, lo psicosocial hace alusión a la conducta humana en un contexto social, entonces en base a esto podemos definir que el confort psicosocial se trata de la comodidad con la que un individuo puede desarrollar sus cualidades sociales en un espacio, teniendo en consideración que la regeneración urbana busca fortalecer las relaciones de la colectividad y el esparcimiento.

5. Consenso

El consenso hace referencia al acuerdo de todas las partes que conforman un grupo, es decir en esta investigación se aplica a la importancia de participación, que tiene cada uno de los individuos involucrados en el desarrollo de la ciudad.

6. Densificación

En el urbanismo la densificación se refiere a la utilización concentrada del suelo urbano, la idea principal de esta es evitar la dispersión de la ciudad ordenándola, disminuyendo así el tiempo de traslado entre sus áreas de interés, entonces al tratarse la investigación de un proyecto urbano, es importante conocer este tipo de terminologías.

7. Esparcimiento

En el urbanismo el esparcimiento es una actividad que se realiza en tiempos de ocio, generando comodidad a los individuos que la realicen, es importante que los espacios públicos permitan el desarrollo de esta actividad.

8. Imagen de la ciudad

La imagen no se trata de solamente el aspecto físico de un área, sino también resulta ser subjetiva, es decir puede ser un recuerdo en base una experiencia vivida dentro de dicha área.

9. Inequidades

Hace referencia a la desigualdad de elementos semejantes, lo que da como resultado situaciones de injusticia, en este caso se aplica al aspecto territorial, haciendo referencia a la adquisición del territorio de forma desmedida.

10. Soterramiento

Se refiere a la acción de llevar elementos debajo del nivel del suelo, sin impedir su desarrollo, siendo una de las principales propuestas del proyecto del corredor turístico.

11.4. MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO

Para este capítulo analizaremos las leyes o normativas relevantes dentro de la Constitución de la República del Ecuador, el Plan Nacional del Buen Vivir y las Ordenanzas Municipales del Cantón Manta.

Constitución de la República del Ecuador

De la constitución quiero hacer mención de dos artículos, el artículo 23 y 24 en donde hacen referencia, a que las personas tienen derecho a recrearse en su tiempo libre, gozando del esparcimiento en todo espacio público, para ejercer y desarrollar sus capacidades culturales, sociales, deportivas.

Plan Nacional del Buen Vivir

Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de la población

La Constitución, en el artículo 66, establece “el derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios”.

En el plan del buen vivir se reflejan los altos niveles de sedentarismo en el país lo cual ha provocado que más del 50% de la población presente sobrepeso y obesidad, apenas el 11% de la población realiza actividad física de manera habitual.

La calidad de vida empieza por cumplir con los derechos básicos que doten a la ciudadanía de agua, alimentación, salud, educación y vivienda, para lograr fortalecer las capacidades individuales y colectivas de la sociedad. Por otro lado se trata de incentivar a la sociedad para que dedique tiempo libre en actividades que contribuyan a mejorar las condiciones físicas, intelectuales y sociales de la población.

Objetivo 5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad

El espacio público (físico, mediático y simbólico), conformado con claros estímulos a la participación, la interlocución, la deliberación, el respeto y la expresión diversa, es el sitio en el que se puede construir una cultura de convivencia democrática, intercultural y creativa entre sujetos libres que se reconocen y respetan recíprocamente como iguales (art. 23).

Este objetivo busca que se generen espacios de uso público en donde se puedan fortalecer las relaciones sociales, disfrutando del tiempo y del espacio mismo.

Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación del Suelo en el Cantón Manta.

Accesibilidad y Circulación

Con la finalidad de facilitar el acceso de las personas en toda construcción de uso público o privado, se establece en el artículo 19 la eliminación de barreras urbanísticas y arquitectónicas, basándose principalmente en las normas NTE INEN 2 2315:2000 sobre accesibilidad de las personas al medio físico; de igual forma en el artículo 20 se hace referencia a lo antes mencionado, resaltando que las edificaciones ya construidas donde por la estructura o la función no se puedan adaptar dichas normativas, se deberán buscar soluciones alternativas que sean técnicamente posibles.

El artículo 21 y el artículo 29 nos indica que según la Norma NTE INEN 2 243:2009 la circulación peatonal debe tener un ancho mínimo de 1600mm libre, con una altura mínima de 2200mm, no se deben presentar irregularidades en su superficie y se debe advertir ante cualquier obstáculo o desnivel a las personas con discapacidad visual con un cambio de textura en © previa

de 1000mm de ancho. El artículo 72 resalta que la diferencia de los niveles generados por los pavimentos colocados en las áreas de circulación peatonal no debe exceder a 2mm.

Según la norma NTE INEN 2 246:2000, los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1000mm. 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 1200mm.

En cuanto a rampas la Norma NTE INEN 2245:2000, establece los siguientes rangos en función de la extensión de los mismos, medidos en su proyección horizontal.

- Hasta 15 metros: 6 % a 8 %
- Hasta 10 metros: 8 % a 10 %
- Hasta 3 metros: 10% a 12 %

Mientras que la pendiente transversal máxima se establece en el 2%, y el ancho mínimo libre de las rampas unidireccionales será de 900mm.

Estacionamientos

La Norma NTE INEN 2 248:2000 establece debe existir una plaza por cada 25 lugares normales de parqueos y deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de los espacios a los que estos sirvan, cuyas medidas mínimas de los lugares destinados al estacionamiento vehicular con discapacidad deben ser:

- Ancho: 3500 mm = Área de transferencia 1000 mm + 2500mm.
- Largo: 5000 mm

Pueden ser exclusivas (vías ciclísticas), combinadas con la circulación vehicular (faja ciclística), o combinadas con la circulación peatonal (acera bici). De forma general se deben aplicar las siguientes especificaciones:

- En los puntos de cruce con vías vehiculares o peatonales, se deberán prever mecanismos de control de prioridad de circulación (señalización, semaforización, plataformas a nivel).
- En caso de que se contemple una acera o sendero peatonal junto con la ciclovía, éstos se separarán mediante: señalización horizontal, textura o color diferente de piso, bolardos, bordillos, etc.
- El sistema de ciclovías debe estar provista de facilidades y dispositivos de control como ciclo parqueaderos, señalización, semaforización, elementos de protección.
- Las ciclovías en un sentido tendrán un ancho mínimo de 1,80 m. y de doble sentido 2,40 m. Cuando formen parte de áreas verdes públicas, tendrán un ancho mínimo de 1,80 m.

Aceras

El artículo 41 nos indica que para determinar el ancho total de una acera, se tomará el ancho modular de 0,60 metros para el tráfico peatonal, asumiendo un ancho mínimo de 1,20 metros como base del ancho mínimo para la circulación continua de los peatones y variará de acuerdo al tipo de vía y flujo de peatones.

Con relación al costado interno de la acera, se considerará 0,45 m. el espacio junto a cerramientos (muros, verjas); 0,15 m. adicionales, cuando las edificaciones se efectúan en línea de fábrica; y 0,15 m. más para el caso de fachadas en línea de fábrica con vitrinas (locales comerciales).

Con respecto al costado externo de la acera, se considerará un ancho mínimo de protección al peatón de la circulación de vehículos de 0,45 m.; para la ubicación de postes, señales de tránsito, hidrantes, semáforos, rampas para ingreso de vehículos, arborización, se incrementarán 0,15 m. adicionales.

Carril y Calzada

El artículo 42 nos indica que el ancho normalizado de carril de circulación vehicular será de 3.00 m., en función de la velocidad y el tipo de vía, mientras que en el artículo 45 podemos determinar que el ancho de la calzada dependerá del número de carriles, generalmente en vías locales con © sentido de circulación, mínimo 4,50 m. y para dos sentidos de circulación, mínimo 6 m.

Parterre

En cuanto a parterres el artículo 46 nos recomienda un ancho mínimo de 3,00 m. Si se requiere incorporar carriles exclusivos de giro, el ancho del parterre deberá considerar el ancho de éste, requiriéndose que la reducción del parterre no sea inferior a 1,20 m.

Vegetación

El Artículo 54 nos indica que, el follaje de la vegetación que se ubique sobre los parterres y veredas deberá limitarse a una altura de 1,00 m. como máximo, para evitar la obstrucción de la visibilidad a los conductores y peatones, mientras que a su vez el artículo 58 nos refleja que toda urbanización contribuirá con al menos el 3% del área útil para equipamientos de servicios sociales y públicos.

Luminarias y basureros

El artículo 69 nos habla sobre las Consideraciones para el diseño de postes y luminarias los cuales deben planificarse como elementos integrales del diseño. El poste debe diseñarse como un elemento permanente del espacio público, tomando en cuenta su capacidad para ordenar con su localización y diseño el paisaje urbano.

Por su parte el artículo 71 en base a la normativa NTE INEN 2 314:2000, nos menciona que la separación de los Basureros públicos se implantaran en relación a la intensidad de los flujos peatonales. La distancia no debe ser mayor a 50,00 m. en áreas de flujo medio y 25m en áreas de flujo alto, mientras que en áreas residenciales, con bajos flujos de peatones por lo menos un basurero, por lado, de manzana.

Locales

En los artículos 73, 74, 75 y 76, se hace referencia a características particulares de locales, determinando que:

- Las dimensiones de los espacios construidos se basan en las funciones o actividades que se desarrollen en ellos.
- Las dimensiones de los espacios construidos constan en las normas específicas de edificación por Usos.
- Los locales habitables tendrán como lado mínimo 2,70 m. y una altura mínima de 2,70 m. Las plantas bajas, cuyos usos no sean de vivienda, y éstos sean de comercio podrán tener una altura libre de 2,70m o mayor, mientras que la altura mínima en locales no habitables será de 2,50 m.

Uso de suelo

El artículo 194 nos refleja una define que, el Uso de Suelo es el destino asignado a los predios en relación con las actividades a ser desarrolladas en ellos, de acuerdo a lo que dispongan el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en zonas y sectores específicos determinados en la jurisdicción del Cantón Manta.

En el artículo 195, podemos conocer la clasificación de los usos de suelo, en donde nos enfocamos en la clasificación general, los cuales pueden ser: Residencial, Comercial y de Servicios, Industrial, Equipamiento, Protección Ambiental y Ecológica, Recurso Natural; y, Agropecuaria.

Las más relevantes a nuestro tema son la clasificación residencial y comercial.

En los artículos 196 y 197, podemos conocer sobre el uso de suelo residencial en donde nos indica que es el de los inmuebles destinados a vivienda, sea en lotes independientes, edificios aislados o combinado con otros usos de suelo compatibles dentro de los cuales se determinan tres tipos de uso residencial, que están definidos territorialmente en el Plano de Usos de Suelo.

- a) **Residencial 1.-** Son zonas de uso residencial en las que se permite la presencia limitada de comercios y servicios de nivel barrial y equipamientos barriales y sectoriales.
- b) **Residencial 2.-** Son zonas de uso residencial en las que se permite la presencia limitada de comercios y servicios de nivel barrial y sectorial y equipamientos barriales, sectoriales y zonales.
- c) **Residencial 3.-** Son zonas de uso residencial en las que se permiten comercios, servicios y equipamientos de nivel barrial, sectorial y zonal, y de manera condicionada el uso industrial de bajo impacto ambiental y urbano.

En los artículos 216, 217 y 218, podemos conocer sobre el uso de suelo comercial, donde nos indica que es el de los inmuebles destinados al acceso del público para el intercambio de bienes y servicios en diferentes escalas y coberturas, los cuales por su naturaleza y su radio de influencia se integran en tres grupos:

- a. Comercial y de servicio barrial
- b. Comercial y de servicios sectorial
- c. Comercial y de servicios zonal

Determinantes de la Zonificación.

El artículo 228 nos habla sobre los aspectos determinados por la zonificación como lo son:

- La forma de ocupación,
- Lote mínimo,
- Frente mínimo,
- Retiros,
- Altura máxima de edificación,
- Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS)
- Coeficiente de Uso del Suelo (CUS).

Codificación

En el artículo 230 nos explica que para realizar la codificación se establece un código alfanumérico compuesto de una sigla y cinco dígitos, cuyos significados son los siguientes:

- a. La sigla identifica la forma de ocupación: A, Aislada; B, Pareada; C, Continua; D, Sobre Línea de Fábrica; y, E, Sobre Línea de Fábrica con Portal;

- b. Los primeros tres dígitos identifican la dimensión del lote mínimo: 100m²; 200m²; 300m²; 400m²; 600m²; 800m²; y,
- c. El segundo y tercer dígito determinan el número de pisos: 02, 03, 04, 06, 08, 10, 12, 15 y 20 pisos.

Tipos de Zonificación

Según el artículo 231, las edificaciones observarán el alineamiento teniendo como referencia la línea de fábrica y las colindancias del terreno para cada una de las siguientes tipologías:

Áreas históricas (H): La asignación de ocupación y edificabilidad cumplirá las condiciones establecidas en la Ordenanza de Patrimonio;

- **Aislada (A):** Mantendrá retiros a todas las colindancias; frontal, dos laterales y posterior;
- **Pareada (B):** Mantendrá retiros a tres colindancias: retiro frontal, un lateral y posterior; se permite la construcción adosada a una de las colindancias laterales;
- **Continua ©:** Mantendrá retiros a dos colindancias: retiro frontal y posterior, y se permite adosamiento a las dos colindancias laterales;
- **Sobre línea de fábrica (D):** Mantendrá sólo un retiro posterior y se permite el adosamiento a las colindancias frontal y laterales;

Las tipologías Aislada, Pareada y Continua pueden aceptar la ocupación del retiro frontal en planta baja (PB) o dos plantas (PA) según las determinaciones propias del POT y otros instrumentos de planificación.

- **Especial (ZH):** Para edificaciones en los entornos de las plazas centrales de las cabeceras parroquiales y otros lugares de interés urbanístico que deben conservar las

tipologías existentes, para lo cual contarán con un régimen normativo específico para la edificación, definido por la Dirección Municipal de Planeamiento Urbano.

Retiros

El artículo 232 y 245 nos hablan sobre los retiros y su clasificación, determinando que de acuerdo a la tipología de zonificación asignada pueden ser frontales, laterales y posteriores.

Permiso de Construcción

Como nos indica el Art. 362 y el 378, es obligación del propietario o constructor presentar el permiso de construcción al Inspector o al Comisario Municipal de Construcciones, cuando lo requieran, caso contrario se procederá a suspender la obra y se le impondrá las sanciones que constan en el Capítulo IX de esta Ordenanza.

Los que construyan, amplíen, modifiquen o reparen edificaciones sin contar con el respectivo permiso de construcción, serán sancionados con multa equivalente a una Remuneración Básica Unificada del trabajador en general hasta los 70 m² de construcción edificada; y en caso de tratarse de un área mayor se sumará una Remuneración Básica Unificada del trabajador en general vigente, por cada 10 m² adicionales de construcción o la proporción equivalente; adicional a ello el Comisario Municipal de Construcciones ordenará la clausura de la obra y retiro de herramientas de trabajo hasta que se presenten los planos aprobados y el permiso de construcción.

Incumplimiento de las normas establecidas

Los artículos 380, 381 y 392, nos indican que los que construyan edificaciones que no respeten los retiros estipulados en el cuadro de uso y ocupación del suelo, serán notificados por la Comisaría

Municipal de Construcción la misma que procederá a notificar al propietario o constructor y se solicitará la inmediata demolición en un plazo máximo de quince días, pasado este tiempo el GADMC-Manta realizará este trabajo y los costos serán cobrados en el pago de predios del año inmediato siguiente.

En el caso de no respetar las normas de zonificación, serán sancionados con multa equivalente al cien por ciento del valor de la garantía que debió otorgar a favor del GADMC-Manta, sin necesidad de proceder a la demolición de la construcción.

Los que ocupen la vía o espacios públicos con materiales, equipos, construcciones o cerramientos temporales, sin contar con el permiso correspondiente, serán sancionados con multa equivalente a una Remuneración Básica Unificada del trabajador en general vigente, sin necesidad de proceder a la demolición de las construcciones que ocupen la vía.

Permiso de Habitabilidad

El artículo Art. 364 y el 394, nos indican que el Permiso de habitabilidad es la autorización que concede el GADMC-Manta a través de la Dirección de Obras Públicas, para que una construcción pueda ser habitada o que entre en funcionamiento. El propietario o constructor que no hubiere obtenido el permiso de habitabilidad, será sancionado con la retención de la garantía que haya otorgado a favor del GADMC-Manta, para lo cual se les notificará por tres ocasiones, si no se presentare a cancelar el titular, los valores serán cargados al impuesto predial del bien.

11.5. MODELO DE REPERTORIO

Para el modelo de repertorio se tomaran como referencia dos proyectos con características semejantes al proyecto del Corredor Turístico Comercial de Manta.

En el primer caso analizaremos ciertas ciudades de los países bajos donde se refleja que en sus procesos de regeneración urbana la prioridad es el peatón, siendo esta la particularidad más semejante a nuestro proyecto analizado.

Por otro lado, en el segundo caso analizaremos el parque La Rotonda de Portoviejo, en donde podremos comparar los efectos que se pueden originar durante el proceso de construcción de una obra de regeneración, siendo esta la particularidad más semejante a nuestro proyecto analizado.

PAISES BAJOS - HOLANDA

Primero que nada cabe aclarar la confusión en el nombre del país, pues “Países Bajos” es un país de Europa (cuya capital es Ámsterdam) y Holanda es el nombre que recibe una región de los Países Bajos que comprende las provincias de Noord Holland y Zuid Holland (2 de las 12 provincias del país).

Los países bajos son un referente a nivel mundial, debido a que aparte de sus grandes atractivos turísticos, una de sus principales características, es la prioridad que se les da a los peatones y ciclistas en su trama urbana. Sin embargo no siempre fue así, a pesar que las ciclovías existían desde hace mucho tiempo atrás, no eran tan necesarias, eran estrechas y peligrosas, después de la segunda guerra mundial, el país se fue reconstruyendo, y para 1970 sus ingresos incrementaron un 222%, generando un incremento considerable en la adquisición de automóviles, e incluso se comenzaron a derrumbar edificios para crear grandes áreas de parques.

Pero este “progreso” trajo consigo grandes consecuencias, la prioridad a los ciclistas se redujo considerablemente y 3300 vidas se perdieron en solo un año, y 400 de esas personas eran niños, esto llevo al pueblo a protestar, exigiendo calles más seguras, sumado a esto en 1973 una gran crisis petrolera azoto al país, empujando a la ciudadanía a depender menos de la energía sin perder calidad de vida, incrementando políticas para potenciar el ciclismo, con esto eventualmente cambio la forma de pensar sobre las políticas de transporte, creándose rutas exclusivas y seguras para los ciclistas y los cambios comenzaron a notarse.

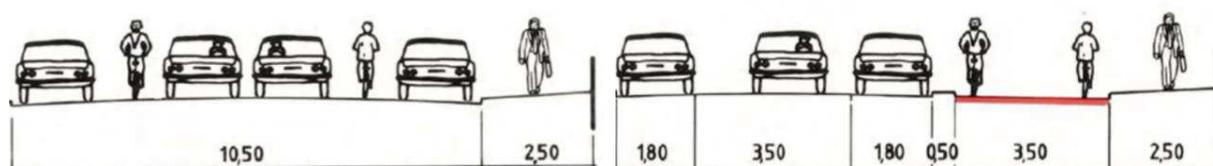


FIGURA 7 – Prioridad al Ciclista y Peatón en las vías. (Fuente: YouTube, Historia del ciclismo en Holanda).

En Den Haag, Traducida en los países de habla hispana como La Haya, se notó un aumento del 30 al 60% de ciclistas. Las muertes descendieron de 400 a solo 14 en 2015.



FIGURA 8 – Ciclovia. (Fuente: YouTube, Historia del ciclismo en Holanda).

Otro gran ejemplo es Ámsterdam, la cual se encuentra innovando constante mente, incorporando proyectos como “SolaRoad”, la primera ciclovía solar del mundo, lo que hace tan especial y única a esta ciclovía, es más que su innovación tecnológica, porque beneficia a quienes viven en los alrededores e incluso a ciertos sistemas públicos de la ciudad. Está construida con paneles de hormigón que almacenan células solares y que están cubiertos con vidrio templado. Cuando estos paneles reciben la luz del sol, comienzan a producir energía.



FIGURA 9 y 10 – Ciclovía solar. (Fuente: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/763977/holanda-estrena-la-primera-ciclovía-solar-del-mundo-que-le-da-energía-a-una-ciudad>).

CONCLUSIÓN PERSONAL – PAISES BAJOS / HOLANDA

En ambos ejemplos citados, podemos rescatar lo importante que es darle prioridad al peatón, generando grandes cambios para la sociedad, mejorando más que su economía, su calidad de vida, llevándolos a convertirse en referencias internacionales sobre el Desarrollo Urbano, si bien es cierto ni una ciudad es igual a otra, pero creo que en Manta se podrían implementar un par de ideas de estos proyectos, pero principalmente entender que hay que garantizar el bienestar de la sociedad.

PARQUE LA ROTONDA

Si bien es cierto en la ciudad de Portoviejo se están ejecutando una gran variedad de proyectos de Regeneración Urbana que están revitalizando diversas zonas de la ciudad, unas que se encontraban descuidadas y otras que fueron afectadas por el pasado terremoto del 16 de abril del 2016, convirtiéndola en un ícono de referencia a nivel nacional.

Sara Fernández, gerente de Portoparques y administradora de La Rotonda, informa que el proyecto cuenta con 76 áreas comerciales; cancha de fútbol sintética, los 4 parqueaderos con capacidad para 214 vehículos, el sistema de laguna artificial para alquiler de botes que comprende 10.973,35 metros cuadrados de área navegable y sus juegos de luces; el rocódromo (pared de escalada), el área para juegos mecánicos, pista de skate, boulevard y paseo peatonal en la avenida Antonio Menéndez.

La Regeneración Urbana del Parque La Rotonda, es un proyecto emblemático y recreativo que se constituirá en un hito de mejoramiento de la calidad de vida, de la organización urbana de la ciudad y en el antes y después de Portoviejo. (Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo, sitio web).



Imagen 1 – Parque la Rotonda
(Fuente: GAD Portoviejo, sitio web)

Lo más importante es el rescate de una zona que antes solo denotaba abandono e inseguridad y que hoy en día es una de las zonas más transcurridas de la ciudad.

Del proyecto puedo definir los siguientes objetivos:

1. Aumentar el porcentaje de áreas verdes por habitante en la ciudad:

Según datos del diario “EL TELÉGRAFO”, el sitio aporta con aproximadamente 1366 árboles, sumando esto a los demás proyectos de regeneración urbana que se encuentran en desarrollo, la ciudad pasara de tener 17,40m² de área verde por habitante logrando cumplir con los estándares internacionales que recomienda la Organización Mundial de la Salud.



IMAGEN 2 – PARQUE LA ROTONDA, AREAS VERDES
(FUENTE: GAD PORTOVIEJO, SITIO WEB)

2. Incrementar los niveles de Inclusión social.

Según María José Fernández, delegada provincial de la Defensoría del Pueblo, el parque de la Rotonda ya se ganó la calificación de ser un parque 100% inclusivo, ya que logró cumplir con todas las normativas, y demostró contar con todo tipo de equipamientos inclusivos desde juegos infantiles, baterías sanitarias, hasta sus estacionamientos.



IMAGEN 3 – PARQUE LA ROTONDA, INCLUSION SOCIAL
(FUENTE: GAD PORTOVIEJO, SITIO WEB)

3. Desarrollo económico de la ciudad

El desarrollo de este proyecto generó empleos desde los procesos de construcción, y ahora en funcionamiento ofrece 200 plazas de trabajo de forma directa, beneficiando a aproximadamente 1000 personas de forma indirecta.



IMAGEN 4 – PARQUE LA ROTONDA, LOCALES COMERCIALES
(FUENTE: GAD PORTOVIEJO, SITIO WEB)

4. Incentivar al turismo, la recreación y el esparcimiento colectivo.

Como se menciona anteriormente este proyecto se ha convertido en un hito de la ciudad de Portoviejo, siendo la destino de muchos turistas, mayormente en el transcurso del fin de semana, y ha incentivado a la población a incrementar sus actividades sociales y al desarrollo de actividades físicas, debido a todos los atractivos que ofrece pero no solo durante el día, si no también durante la noche ya que uno de sus mayores atractivos son sus lagunas con juegos de luces y fuentes donde se puede apreciar una pantalla de agua de alrededor de 15 metros de altura, en donde se proyectan videos.



IMAGEN 5 y 6 – PARQUE LA ROTONDA, EQUIPAMIENTO
(FUENTE: GAD PORTOVIEJO, SITIO WEB)

CONCLUSIÓN PERSONAL – PARQUE LA ROTONDA

Si bien es cierto este proyecto se ha convertido en un referente a nivel nacional, volviéndose un destino turístico importante que genera muchos ingresos y desarrollo en las actividades comerciales de la ciudad. Este proyecto rescata una zona que se encontraba en deterioro constante, estando desolado y siendo peligroso para quienes transitaban por ahí.

Se presentaron muchos puestos de trabajo durante el proceso constructivo y muchos más durante su etapa de funcionamiento, sin embargo se pueden reflejar ciertos inconvenientes, primero que nada se contempla un horario de atención, lo cual da una hora de apertura y cierre en el lugar, al parecer para garantizar el cuidado del mismo sin embargo es absurdo pues se diluye su esencia de ser un espacio público, la inseguridad sigue siendo un factor de preocupación en ciertos horarios nocturnos en donde se encuentra desolado.

CAPITULO 2

12. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN

12.1. INFORMACIÓN BÁSICA

12.1.1. Delimitación Espacial

La provincia de Manabí tiene una extensión territorial de 18.400 km², la investigación se desarrolla en uno de sus cantones más significativos, como lo es el cantón Manta, que posee con una población aproximada de 226.500 habitantes. La investigación será en el Centro Urbano de la parroquia Manta, para el diagnóstico de la misma se realiza un análisis de las 4 arterias que integran el proyecto del anillo vial.

- La Calle 13 con una extensión de 0.910 km, se desarrollan desde la avenida 3 hasta la avenida 24.
- La avenida 24 con una extensión total de 1.384 metros lineales y nacerá desde la calle 8 hasta la avenida Flavio Reyes.
- La Avenida Flavio Reyes con una extensión de 1.759 metros lineales de vía, y nacerá desde la calle 13, hasta la intersección de la vía Barbasquillo.
- La Avenida Barbasquillo con una extensión de 1.290 metros lineales de vía, ubicado en el sector UMIÑA, desde el final de la Av. Flavio reyes hasta la curva situada en el acceso del hotel Barbasquillo.

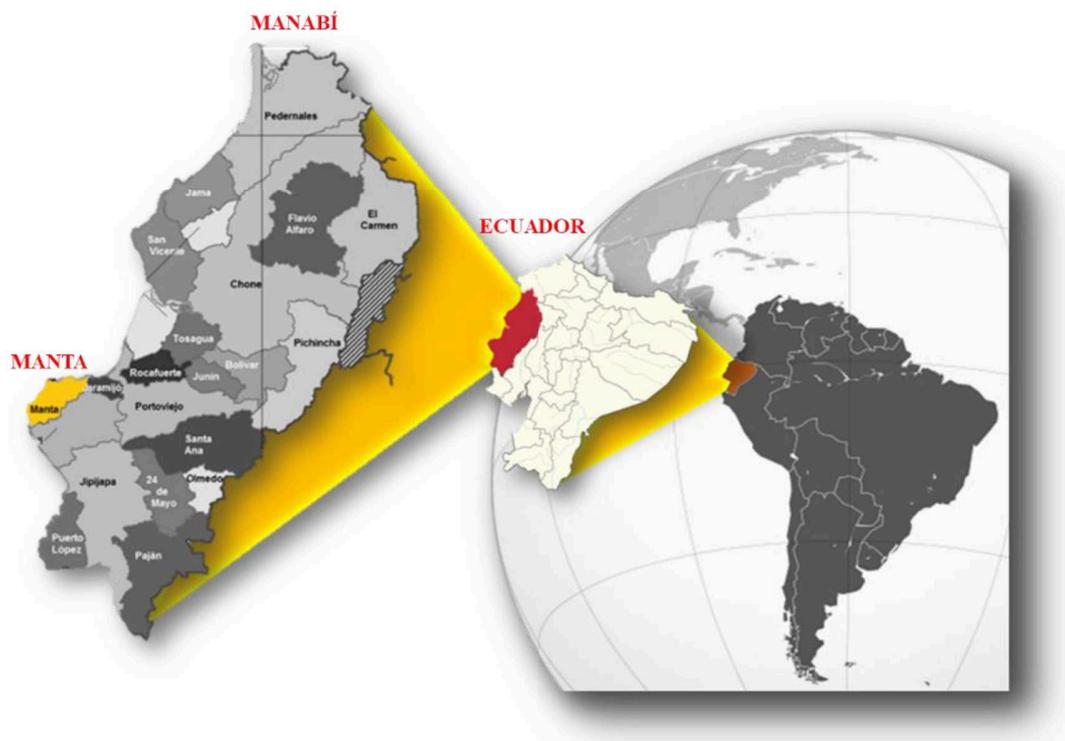


IMAGEN 7 – MAPA CONCEPTUAL ECUADOR, MANABI, MANTA
(FUENTE: INVESTIGADOR)

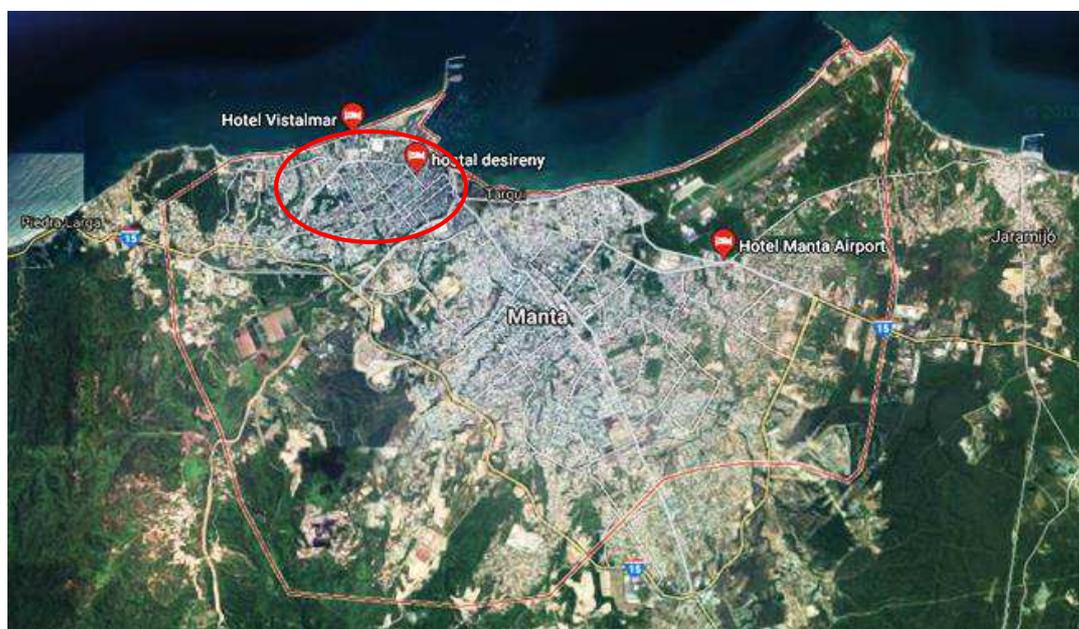


IMAGEN 8 – MAPA DE MANTA, ZONA REGENERADA
(FUENTE: INVESTIGADOR)

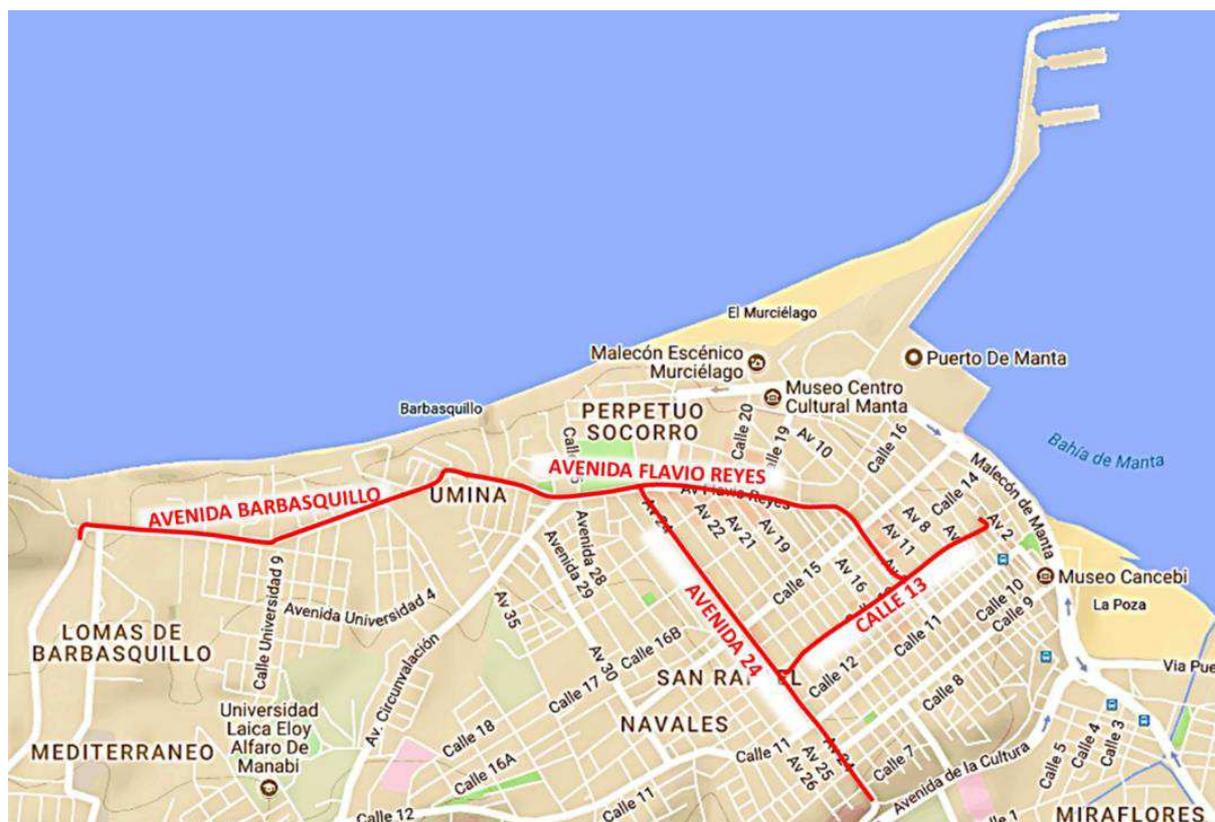


IMAGEN 9 – MAPA DE MANTA, VIAS REGENERADAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 10 y 11 – FOTOGRAFIAS DE VIAS REGENERADAS
(FUENTE: GOOGLE E INVESTIGADOR)



IMAGEN 12 y 13 – FOTOGRAFÍAS DE VIAS REGENERADAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.1.2. Delimitación temporal

Este estudio comprende de 4 meses (octubre, noviembre, diciembre del 2017 y enero del 2018) para la evaluación diagnóstica, el estudio completo de la situación actual del área de estudio y pronóstico del contexto urbano.

12.1.3. Antecedentes

En base al conocimiento previo del investigador y con la ayuda de las memorias arquitectónicas que se realizaron para el desarrollo del proyecto, que son de conocimiento público en la página web del municipio de Manta, podemos determinar las condiciones en las que se encontraban con anterioridad las vías antes de su regeneración.

Calle 13

Se localiza en pleno centro de Manta, sobre la calle 13 desde la Intersección con la Av.3 hasta la Avenida 24. Su extensión total es de 0.910 km, se encontraba en deterioro constante debido al alto índice comercial, siendo una de las Vías principales de la Ciudad. Para realizar el estudio previo a la regeneración se optó por dividir la vía en 6 tramos los cuales se detallan a continuación.

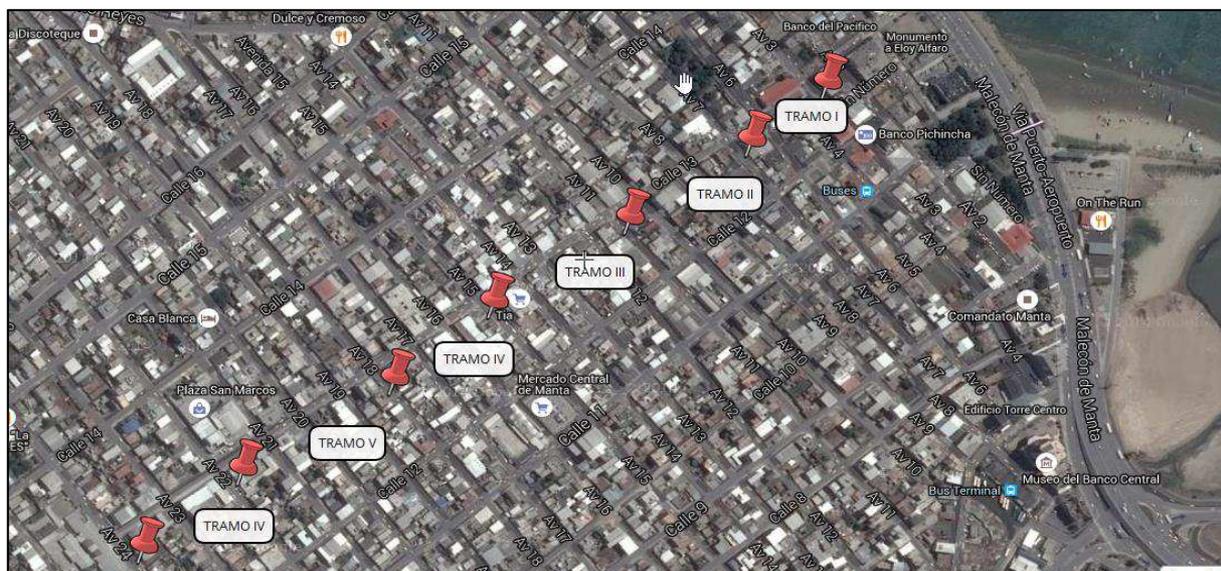


IMAGEN 14 – CALLE 13

(FUENTE: MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO, GAD DE MANTA)

El resultado fue evidenciar calzadas, de aproximadamente 8m de ancho, en un estado de deterioro contante, a diario se generaba congestionamiento vehicular, lo que desgasto la capa asfáltica, la señalización vial era mínima y desgastada, aceras discontinuas y en mal estado, las mismas que presentan fisuras, roturas, dificultando la circulación del peatón, las calles alternas o perpendiculares utilizadas como parqueo provocando un aglutinamiento.

Avenida 24

Se localiza en pleno centro de manta, sobre la avenida 24 desde la “Y” hasta la Av. Flavio Reyes. Su extensión total es de 1.384 km, para realizar el estudio previo a la regeneración se optó por dividir la vía en 6 tramos los cuales se detallan a continuación.



IMAGEN 15 – AVENIDA 24

(FUENTE: MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO, GAD DE MANTA)

El resultado fue evidenciar las mismas problemáticas presentes en la calle 13, la única diferencia es que su ancho de calzada es de aproximadamente 10m.

Avenida Flavio Reyes

La Av. Flavio Reyes es una de las vías con un alto crecimiento comercial y turístico que acoge a visitantes nacionales y extranjeros, razón por la cual es considerada como “zona Rosa”. El estudio se considera desde la Intersección con la Vía Barbasquillo hasta la Calle 15 e Integra a la Calle 13 mediante la Av.13. Su extensión total es de 1.77 km, para realizar el estudio previo a la regeneración se optó por dividir la vía en 12 tramos los cuales se detallan a continuación.

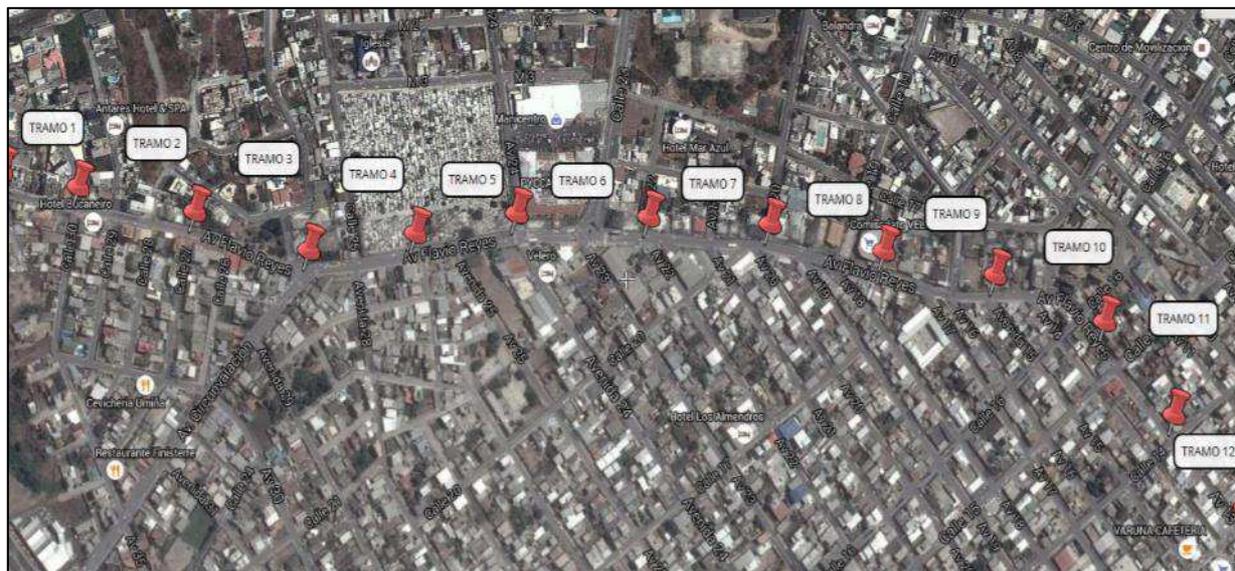


IMAGEN 16 – FLAVIO REYES

(FUENTE: MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO, GAD DE MANTA)

Presentan similitudes con las problemáticas analizadas en las vías anteriores su única diferencia es su ancho de calzada, el cual varía desde los 10 hasta 14 m respectivamente a lo largo de la vía.

Avenida Barbasquillo

La vía abarca desde la Intersección con la Av. Flavio Reyes hasta la intersección con el acceso hacia el Hostal Barbasquillo, su extensión total es de 1,8 km, presentan similitudes con las problemáticas analizadas en las vías anteriores su única diferencia es que tiene diversos anchos de calzada, los mismos que varían desde 6,40m hasta 15m, para realizar el estudio previo a la regeneración se optó por dividir la vía en 8 tramos los cuales se detallan a continuación.



IMAGEN 17 – AVENIDA BARBASQUILLO

(FUENTE: MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO, GAD DE MANTA)

12.1.4. Comercio

Antes de entrar al diagnóstico debemos conocer cómo se desarrolla el comercio en cada una de las 4 arterias presentadas en este estudio, por eso es importante resaltar los las principales actividades que se desenvuelven en ellas, logrando así evidenciar que cada una posee altos niveles de afluencia debido a su comercio y al turismo que atraen, cada una de ellas otorga diversidad a la hora de buscar zonas de recreación, con la ayuda de las memorias arquitectónicas que se realizaron para el desarrollo del proyecto y que son de conocimiento público en la página web del municipio de Manta, podemos determinar lo siguiente:

En el caso de la Calle 13 podemos observar que en ella se asientan locales de diversos tipos de comercio, como comisariatos, almacenes de electrodomésticos, cadenas de farmacias, boutiques, locales de comida rápida, de computadora, zapatos, librerías, gabinetes, venta de celulares, entre otros, para mencionar algunos podemos citar a la Iglesia de la Merced, que es un hito de la ciudad; Almacenes Tía, siendo una de las cadenas más reconocidas a nivel nacional; Banco Pichincha, que otorga proximidad para quienes necesiten sacar su dinero; entre otros, los cuales hacen de esta una vía concurrida tanto en horarios diurnos como nocturnos.

En el caso de la avenida 24, se observan de la misma forma mencionada anteriormente diversos tipos de comercio, mencionando algunas, podemos citar la picantería El Delfín, Juventud Italiana, la Esquina de Ales, el centro de eventos Vic Clar, y su más reciente adquisición, la reubicación de la carnicería “El Chonero” que antes se encontraba en Tarqui, generando bastante afluencia y complicando el flujo urbano, sin embargo la presencia de estos locales son los que hacen de esta una vía concurrida tanto en horarios diurnos como nocturnos, también es un acceso rápido al cementerio general.

La avenida Flavio Reyes, se caracteriza principalmente por la presencia de hoteles, hostales, centros comerciales, comisariatos, venta de comida rápida, discotecas, restaurantes, bares y otros, por mencionar algunos podemos citar a el Manicentro, en donde se desempeña actualmente el registro de la propiedad, el Mi Comisariato jr., el Velboni, y su gran cantidad de bares y discotecas que la hacen una vía concurrida principalmente en horarios nocturnos.

Finalmente en la avenida Barbasquillo, encontramos áreas residenciales de baja y mediana densidad, así como de Restaurants, Hoteles y Hostales; Edificios Administrativos y comerciales que hacen de esta una vía que circunda infraestructuras de usos múltiples y variados, como por ejemplo las instalaciones del Telégrafo, el Teatro La Trinchera; el Restaurant Martinica; Plaza del Sol, la cual se compone de varios locales de diversión nocturna siendo parte de la zona rosa de Manta.

La creación de un paseo peatonal que mejore las condiciones físicas de estas arterias impulsara a incrementar el comercio y el turismo, por lo cual resulta interesante ver cómo influye la regeneración en las actividades diarias de las personas.

12.1.5. Factores climáticos

El clima es un factor importante de analizar principalmente al tratarse de un proyecto que se desarrolla en la intemperie y que estará ligado a las condiciones que presente el clima para su uso y desarrollo diario, por lo tanto es importante mencionar que en la zona costanera donde se encuentra el Cantón Manta existen dos estaciones bien diferenciadas: el invierno entre enero y abril; y el verano entre mayo y diciembre. El clima está influenciado por dos corrientes atmosféricas:

La corriente de Humboldt, que viene del Sur, es fría y propicia la disminución de temperatura en el verano y las lloviznas en la zona seca y semiárida, que permite crear microclimas como los de las zonas de Ayampe, Pacoche, Montecristi y las Piñas.

La otra corriente llamada Tropical, viene del Norte y Oeste del Pacífico y produce el fenómeno de “El Niño”, con lluvias y temperaturas altas, que aparece en forma cíclica y se caracteriza por pluviosidades altas. Catalogando el clima del Cantón Manta como de clima Sub-desértico tropical.

Precipitaciones:

Para una serie de 50 años de datos registrados en la estación Manta (longitud 80° 41´ oeste, latitud 0°57´ sur, elevación 12 msnm.), se tiene un promedio anual de 300,2 mm, siendo los meses más lluviosos febrero con 78,2 mm y marzo con 73,3 mm. En contraparte los meses más secos son octubre con 0,90 mm y agosto con 1,00 mm.

Temperatura:

Usando el concepto de zonas climáticas, se puede catalogar al Cantón Manta como de clima tropical mego térmico semi-árido, con temperaturas medias de 24,8 ° C., y humedad relativa media anual del 77%.

12.2. TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

12.2.1. Estado físico de las vías (aceptación de los usuarios)

Nos enfocamos en descubrir la opinión de los habitantes sobre el estado físico de las vías regeneradas, es decir, si es de su agrado o no la intervención que han sufrido cada una de las vías. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

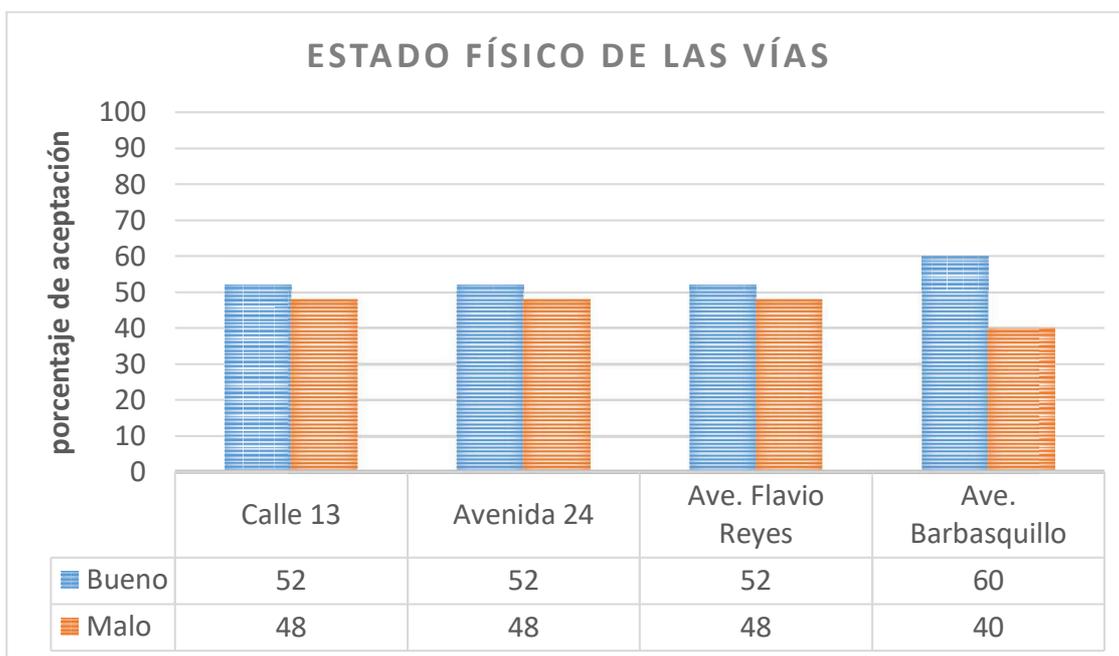


GRAFICO 1: Estado físico de las vías – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

El muestreo señala que existe un 52% de aceptación, principalmente por los peatones, siendo los comerciantes los que en su mayoría no están conformes, por la razón que no consideran una gran mejoría física, a diferencia de la avenida Barbasquillo donde la aceptación es de 60% ya que se considera un mejor aprovechamiento de la misma.

Por lo tanto podemos decir que la mayor parte de la ciudadanía les agradan los cambios físicos que se han implementado porque saben que bien o mal, esto genera una mejor imagen de la ciudad.

12.2.2. Desarrollo de las Actividades Diarias

Nos enfocamos en descubrir de qué manera creen las personas que influirá la regeneración en el desarrollo de las actividades diarias. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

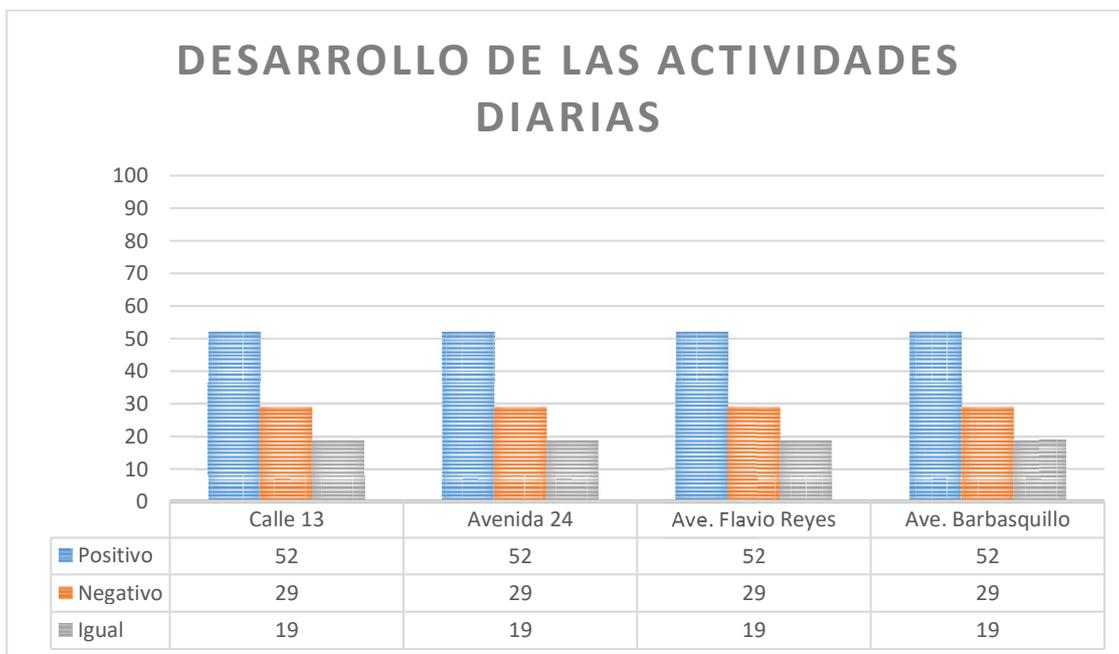


GRAFICO 2: Desarrollo de las Actividades Diarias – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

En base a la información obtenida podemos definir que la población considera en un 52% que bien o mal, la regeneración es un aporte positivo para las actividades que se desarrollan en todas las arterias viales que se contemplan dentro de la investigación.

Esto nos quiere decir que la ciudadanía concuerda con que la regeneración significa desarrollo en sus vías.

12.2.3. Seguridad Municipal

En este ítem tratamos de aclarar si existe la colaboración por parte de las autoridades municipales en brindar seguridad para las personas que transitan y laboran a lo largo del corredor. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

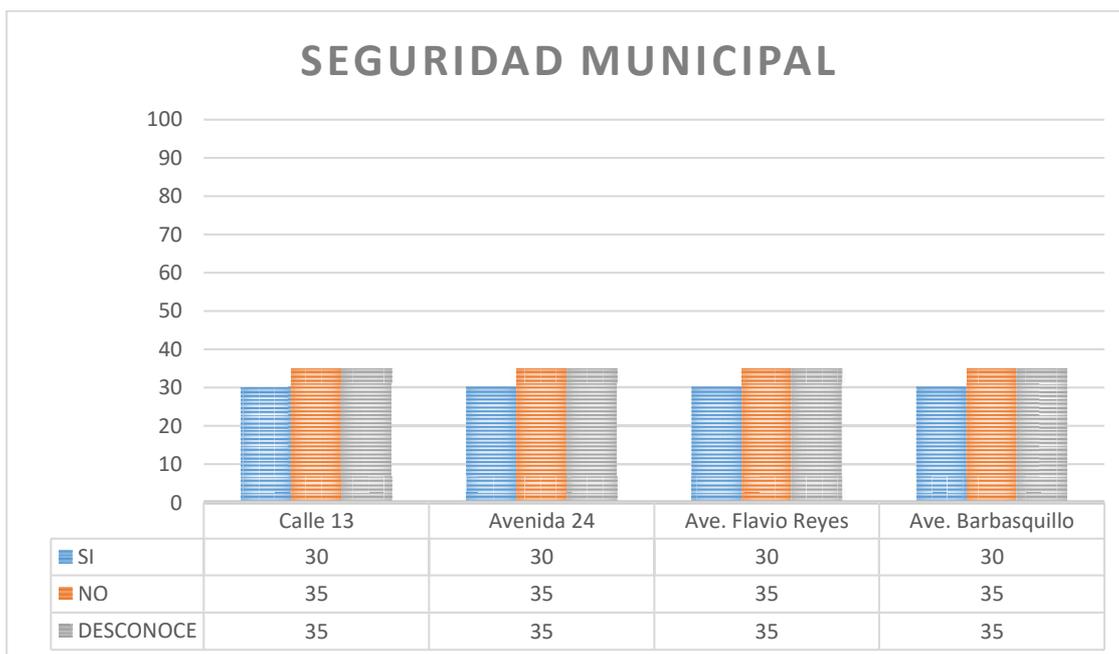


GRAFICO 3: Seguridad Municipal – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

El muestreo señala que la población considera que la seguridad brindada por parte de la municipalidad, es mínima y que debería mejorar, incluso un porcentaje considerable desconoce si existe algún control de seguridad para los transeúntes.

Por lo tanto podemos decir que los ciudadanos consideran que a pesar del desarrollo que se pueda generar no se está garantizando su seguridad.

12.2.4. Influencia en el Turismo

Un factor importante en la realización de todo proyecto es saber qué aspectos positivos puede generar, por lo que al tratarse de un proyecto de corredor turístico comercial, es importante analizar cómo se verá influenciado el turismo a partir de la regeneración. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

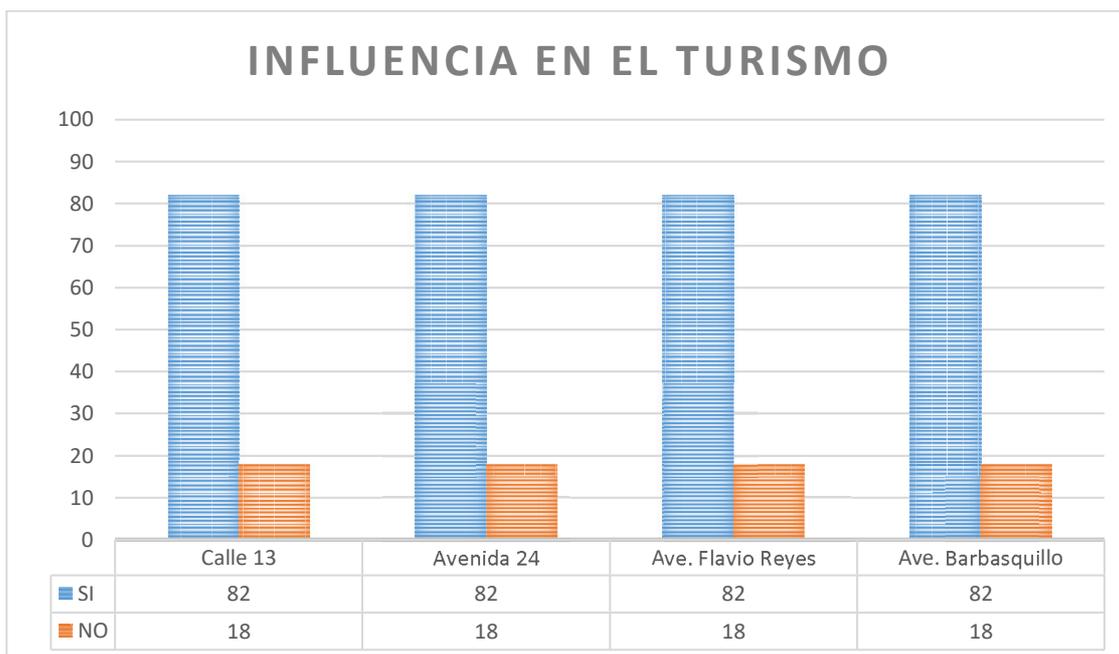


GRAFICO 4: Influencia en el turismo – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

La mayor parte de la comunidad cree que el proyecto ayuda a la imagen que tienen o pueden llegar a tener los turistas que recorran las vías y se encuentren con una mejor organización, mucho más agradable para su libre circulación.

Esto nos quiere decir que la ciudadanía apoya que haya mejoras porque saben que esto los llevara a un desarrollo económico.

12.2.5. Calidad de Vida

El concepto de calidad de vida abarca varios aspectos, sin embargo en este punto nos enfocamos en averiguar si la regeneración es un paso significativo para alcanzar el estatus de calidad de vida en los habitantes de la parroquia. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

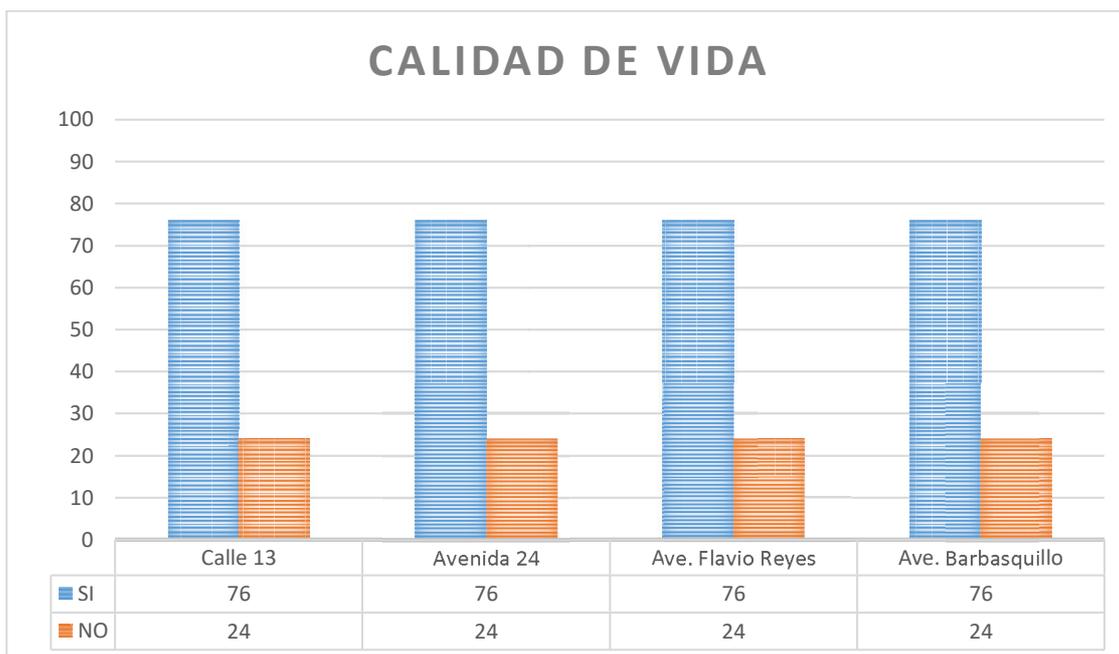


GRAFICO 5: Calidad de vida – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Un gran porcentaje de la población encuestada considera que la regeneración es un paso importante para el desarrollo de las actividades sociales, económicas y culturales, que reforzaran el bienestar colectivo.

Por lo tanto podemos concluir que las personas consideran que el proyecto del corredor es un paso importante para alcanzar un estatus de calidad de vida de las personas que se desenvuelvan en ella.

12.2.6. Confort Climático

En este ítem preguntamos a la ciudadanía, que pensaba sobre la vegetación o áreas verdes que se incorporan con la regeneración urbana, y si estas ofrecen confort. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

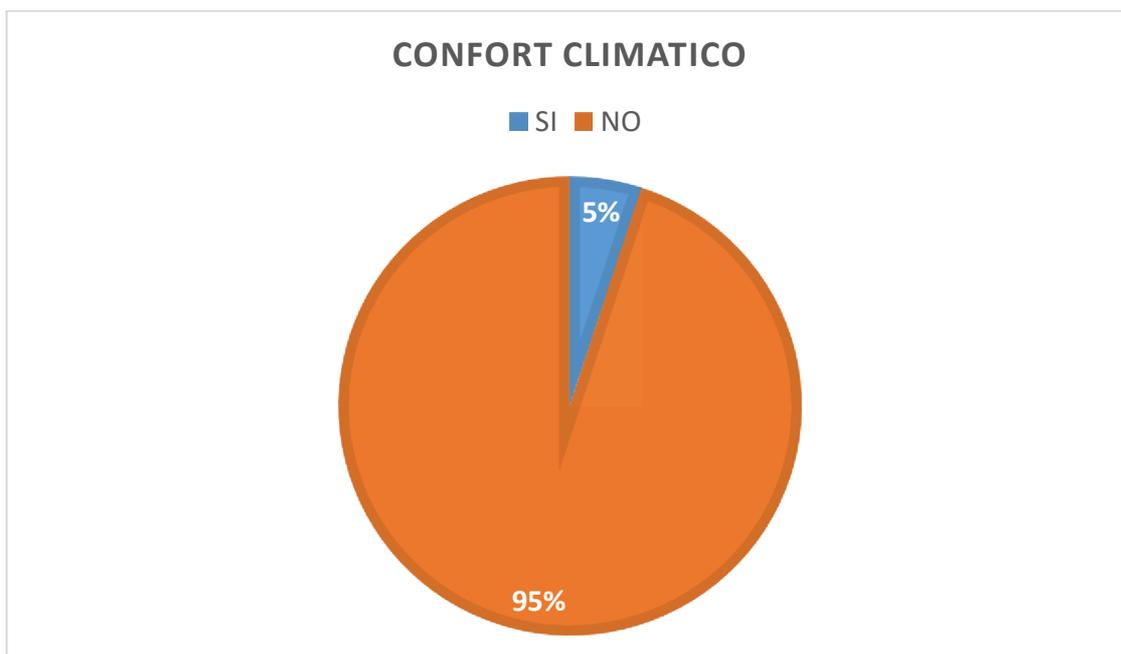


GRAFICO 6: Confort Climático – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Los resultados nos demuestran que existe un 95% de inconformidad con las áreas verdes que incorpora el proyecto, debido a que son muy escasas y no ofrecen ningún confort.

Esto nos quiere decir que la ciudadanía está completamente descontenta respecto a las áreas verdes, reclamando que se debe hacer algo al respecto.

12.2.7. Remodelación

Nos enfocamos en descubrir en que influye la regeneración urbana sobre el desarrollo y remodelación de las infraestructuras existentes. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

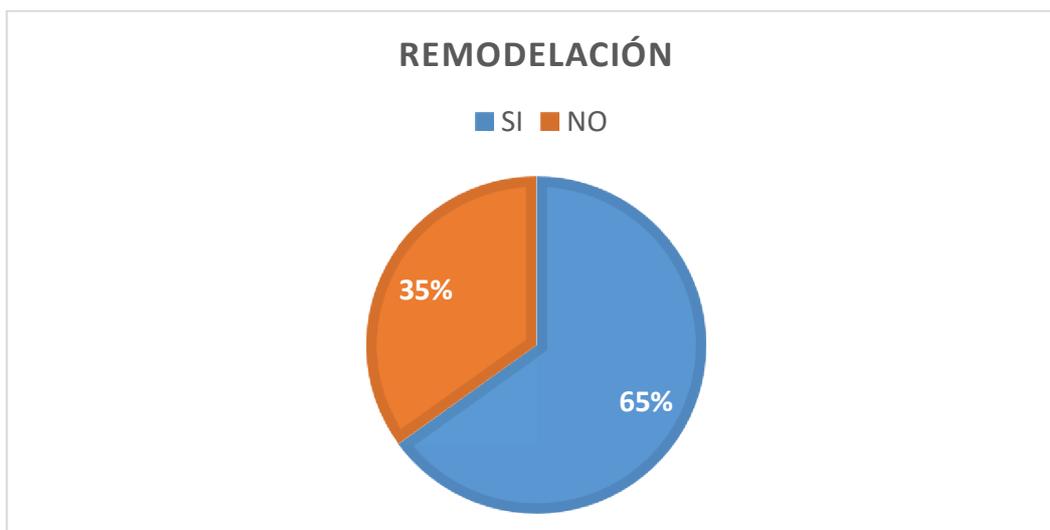


GRAFICO 7: Remodelación – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Podemos percatarnos de que un 65% de la población considera que en base a la regeneración se están dando una serie de remodelaciones en los negocios existentes.

Por lo tanto podemos decir que la mayor parte de las personas consideran que el desarrollo de una arteria conllevará a la mejora de las instalaciones que se desarrollen en ella.

12.2.8. Uso del Mobiliario Urbano

Referente al mobiliario urbano es importante descubrir cómo se sienten las personas con el mobiliario que se ha implementado en el proyecto. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

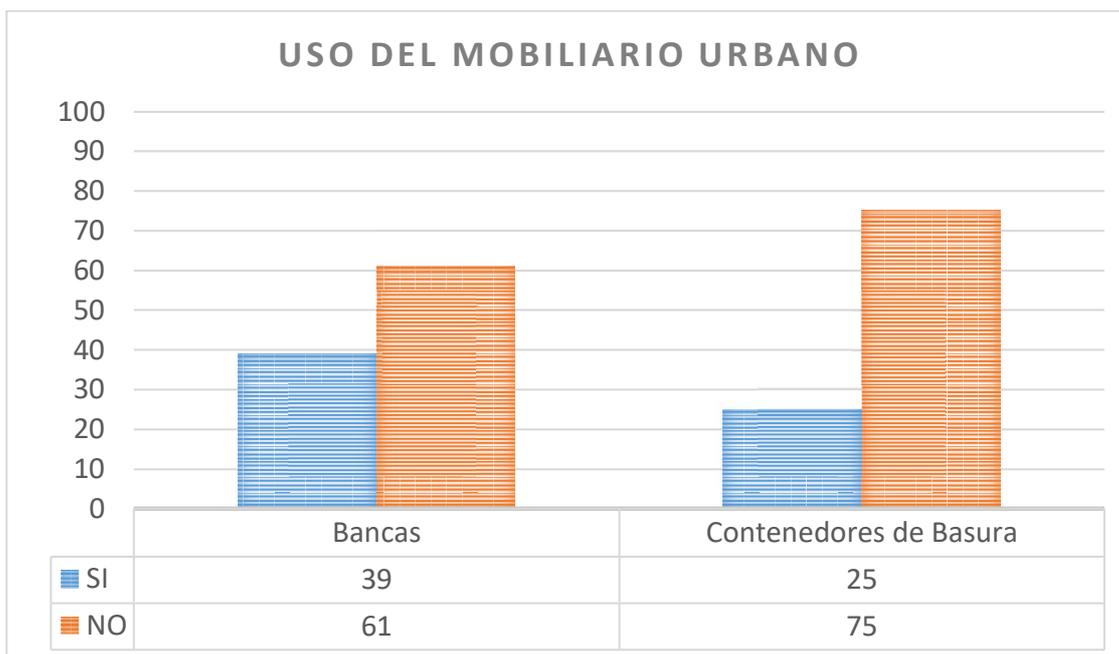


GRAFICO 8: Uso del Mobiliario Urbano – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Respecto al uso de las bancas existe solo un 39% de personas que a pesar de no estar del todo conforme hacen uso de ellas, alegando que la incidencia del sol, imposibilita su uso. Por otro lado en el caso de los contenedores de basura un 75% indica descontento debido a que no existe la información necesaria en cuanto a su funcionamiento y no se aprecia mantenimiento en los mismos.

Esto nos quiere decir que la ciudadanía cree que no se proporcionan las condiciones adecuadas para el uso de los mobiliarios urbanos.

12.2.9. Circulación Peatonal

La idea principal del proyecto es darle mayor prioridad al peatón, por lo tanto es una de las partes más importantes descubrir cómo se sienten los usuarios mientras transitan en el corredor turístico. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

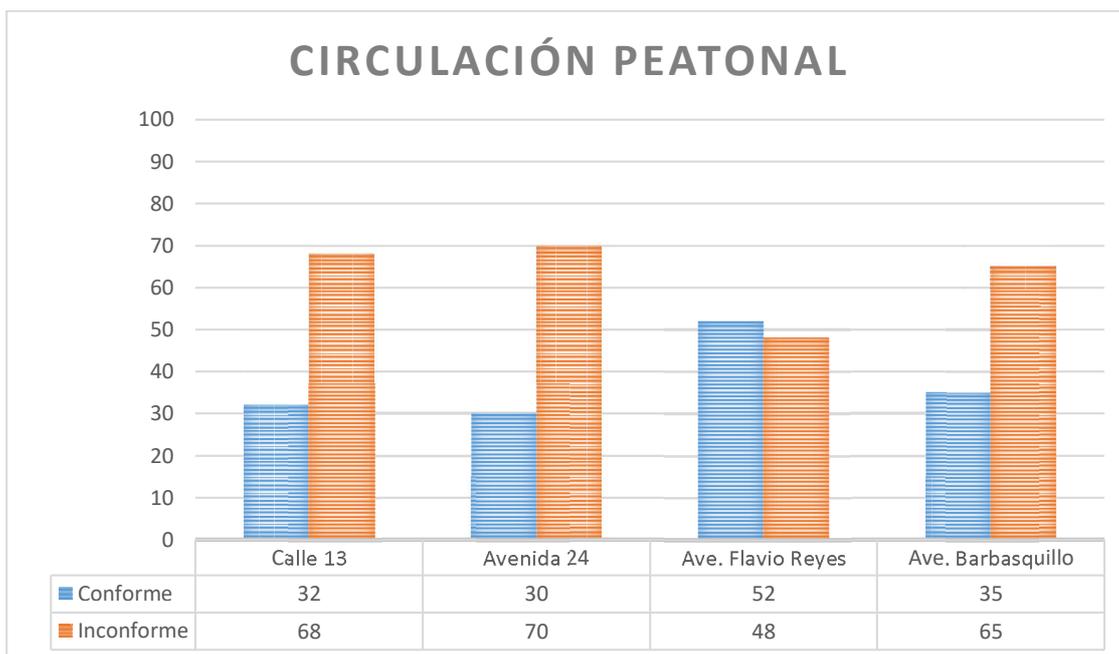


GRAFICO 9: Circulación Peatonal – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Con la encuesta realizada podemos percatarnos que el porcentaje más alto de aceptación es de 52% en la avenida Flavio Reyes, mientras que en la mayoría existe el descontento debido a la falta de sombras que protejan al transeúnte de la incidencia del sol.

Por lo tanto podemos decir que las personas evitan los horarios en donde el sol pega más fuerte para hacer uso del corredor.

12.2.10. Circulación Vehicular

Otra de las ideas principales del proyecto es ordenar el tráfico vehicular, y dotar de áreas de parqueos en diversos tramos, es darle mayor prioridad al peatón, por lo tanto es importante descubrir cómo se sienten con los cambios en las áreas destinadas para los vehículos. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

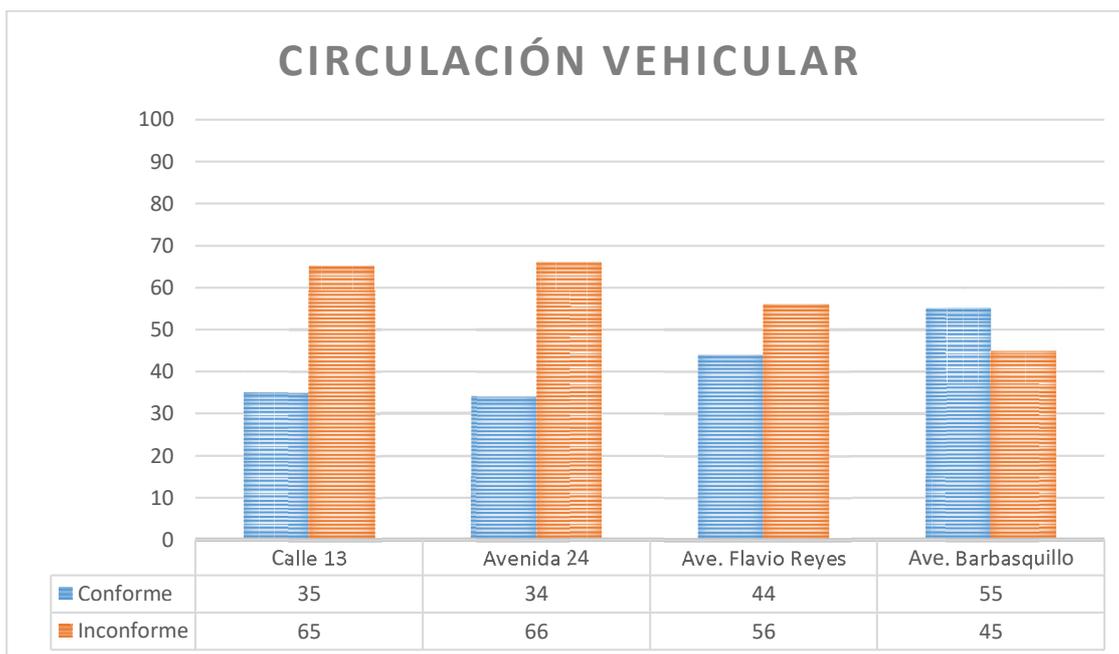


GRAFICO 10: Circulación Vehicular – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Como podemos contemplar en el grafico 10, existe un mayor porcentaje de descontento por parte de las personas que se movilizan a diario por estas vías siendo en su mayor punto de 66% de inconformidad, ya que la principal razón es que el congestionamiento continua siendo excesivo en las horas pico.

Esto nos quiere decir que la ciudadanía no considera que la regeneración haya contribuido a minimizar los problemas del flujo vehicular.

12.2.11. Señalética e información

El turismo es un factor importante en el desarrollo de la regeneración por lo tanto es crucial poder dotar de la información necesaria tanto a las personas que residen en la ciudad como en los turistas que no conozcan la zona. (Revisar ficha de encuestas en anexos).

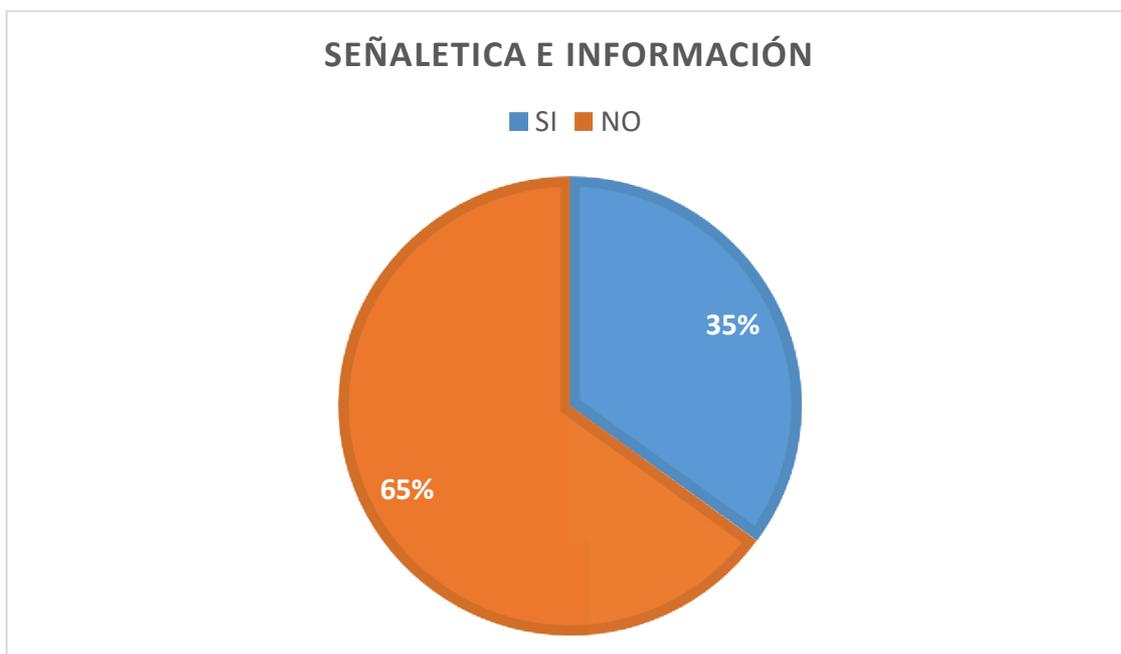


GRAFICO 11: Señalética e información – Fuente: encuesta – Elaborado por Investigador.

Se ve reflejado un 65% de insatisfacción en cuanto a información pertinente para poder guiarnos tranquilamente por el corredor y para hacer uso de los mobiliarios haciendo énfasis en los colectores de basura.

Por lo tanto podemos decir que la ciudadanía cree que la información no es la adecuada para el desarrollo de las personas que hagan uso del corredor.

12.2.13. Desarrollo y etapas de la ejecución del proyecto

Toda acción va a causar un impacto, al hablar sobre regeneración desde un principio se sabe que habrá repercusiones en el desarrollo de las actividades diarias de las personas que coexisten en ella, por lo tanto se debe considerar:

Primero, se deben contemplar las alternativas de solución, para evitar un cambio drástico en un contexto considerando los aspectos positivos y negativos que se puedan generar si es que se

opta por la regeneración, lo cual implicaría un “ALTO” en las actividades diarias del sector a intervenir.

Segundo, se debe mitigar, es decir, una vez analizada las circunstancias y viendo que no hay más alternativas que proceder a ejecutar la obra, se debe tratar de minimizar los contras que se puedan concebir.

Tercero, la compensación, en el supuesto caso que no se puedan minimizar los problemas, y los residentes se vean en la obligación de parar sus actividades económicas hasta que este operativo el proyecto en cuestión, se debe contemplar un aporte económico que sirva de amortiguador para el lapso de tiempo en que no se generaran ingresos por parte de los negocios propios de los residentes, siempre y cuando se cumplan con unos requisitos de la administración a cargo.

Teniendo esto en cuenta podemos definir que un proyecto se compone de dos etapas, la de construcción, que en este caso demoro un poco más de lo previsto debido a las eventualidades que se iban presentaron en cada una de los tramos intervenidos, y la etapa de funcionamiento, que es a partir de la culminación de la obra, en donde se van a apreciar realmente los efectos que genere el proyecto en sí.

(Fuente: Entrevista - ACOTECNIC CIA. LTDA, Ing. Olaya e Ing. Vicente García, Departamento Ambiental del Proyecto).



IMAGEN 18 – REGENERACION EN PROCESO EN LA FLAVIO REYES
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.14. Comercio formal e informal

Durante las dos etapas que componen el proyecto encontramos repercusiones sobre los comerciantes, en primer lugar tenemos al comercio formal, los cuales se ven afectados principalmente en la primera etapa, es decir sus ingresos son considerablemente menores en el transcurso de construcción, el segundo lugar el comercio informal no encuentra cabida en ninguna de las etapas del proyecto, debido a que es parte de las cosas que se tratan de erradicar, siendo los más afectados, ya que son removidos sin un estudio previo para poder desarrollar una propuesta de reubicación.

(Fuente: Entrevista - ACOTECNIC CIA. LTDA, Ing. Olaya e Ing. Vicente García, Departamento Ambiental del Proyecto).



IMAGEN 19 – COMERCIO INFORMAL
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.15. Vegetación

Una parte vital en el desarrollo de las ciudades es la inclusión de áreas verdes, ciertamente Manta no cuenta con áreas verdes que denoten confort, por lo que es un factor muy débil en la ciudad, y este proyecto del corredor turístico no aporta con un porcentaje mínimo debido a que se retiraron

algunos de los árboles que se encontraban en las aceras por el hecho de que todo se instaló de forma soterrada, sin embargo existen medidas de prevención para poder conjugar arborización y el sistema soterrado, las cuales se deberían implementar. (Fuente: Entrevista - ACOTECNIC CIA. LTDA, Ing. Olaya e Ing. Vicente García, Departamento Ambiental del Proyecto).



IMAGEN 20 – REGENERACION URBANA, VEGETACION
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.16. El estado físico (percepción propia)

En base a la observación realizada es fácil evidenciar que la obra se encuentra operativa pero no 100% culminada, debido a que se pueden apreciar elementos que ya no deberían estar, siendo la principal mención los cables eléctricos. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).



IMAGEN 21 REGENERACION URBANA, CABLES AEREOS
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.17. El comercio actual

En base a una guía de observación realizada para este estudio pude percatarme que al estar ya operativas las vías regeneradas, las actividades se pudieron restablecer con normalidad, sin embargo en algunos comercios sus ingresos no han mejorado, incluso en algunos ha decaído. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).



IMAGEN 22 REGENERACION URBANA, ACTIVIDADES RESTABLECIDAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.18. Esparcimiento

Con todos los aspectos a favor y en contra que se han generado a partir de la regeneración de las vías, es importante resaltar que las relaciones sociales se ven afianzadas, ya que al contar con aceras más amplias se desarrollan más actividades, como sentarse a charlar en las bancas, o salir a trotar, lo cual contribuye a la colectividad. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).

12.2.19. Nuevas infraestructuras

En base al desarrollo que se está dando con la regeneración, la imagen urbana mejoro causando que se incorporaran nuevos establecimientos a los pies de las vías intervenidas, que de la mano de unos cuantos establecimientos que se han ido remodelando o simplemente dándoles un mejor mantenimiento, se conjugan en un desarrollo comercial colectivo, que aporta con diversidad a los usuarios. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).



IMAGEN 23 Regeneracion Urbana, Reubicacion, Implantacion y Remodelacion de Establecimientos
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.20. Estado del mobiliario urbano

Es fácil evidenciar las condiciones en las que se encuentran los mobiliario o equipamientos que se han incorporado en las vías regeneradas, por lo cual pude notar que hace falta un debido control para la preservación de los mismos, siendo una de las principales preocupaciones, los contenedores de basura soterrados, ya que es evidente que no cuentan con un mantenimiento eventual, ya que se percibe malos olores al transitar junto a ellos, y al parecer el personal encargado de la recolección de la basura, por andar con aparentemente poco tiempo, no se percata de manipularlos con cuidado, ya que algunos se encuentran ya defectuosos. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).

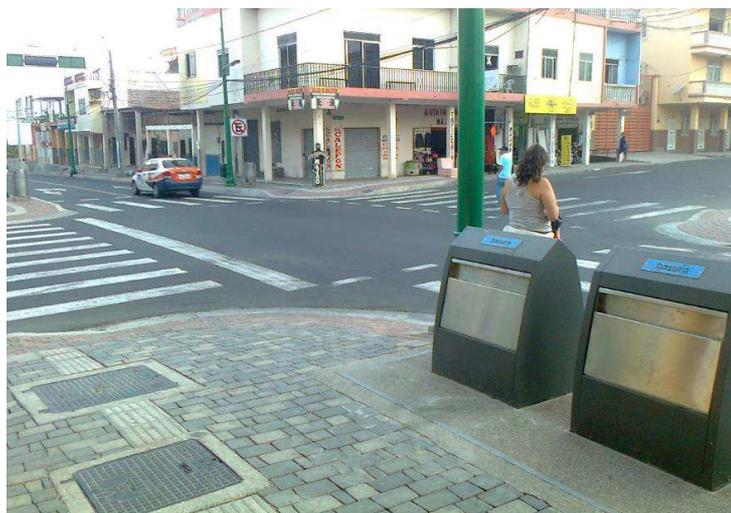


IMAGEN 24 REGENERACION URBANA, CONTENEDORES DE BASURA
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.21. Contaminación visual

Si bien es cierto, la imagen urbana mejoro considerablemente, sin embargo aún existen elementos que perjudican el marco visual de las personas, como por ejemplo el exceso de anuncios publicitarios que no se regulan totalmente, y por otro lado los cables eléctricos aún no se han soterrado a pesar de contar ya con las instalaciones para hacerlo, siendo esta la razón más preocupando sobre la imagen del proyecto. (Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).

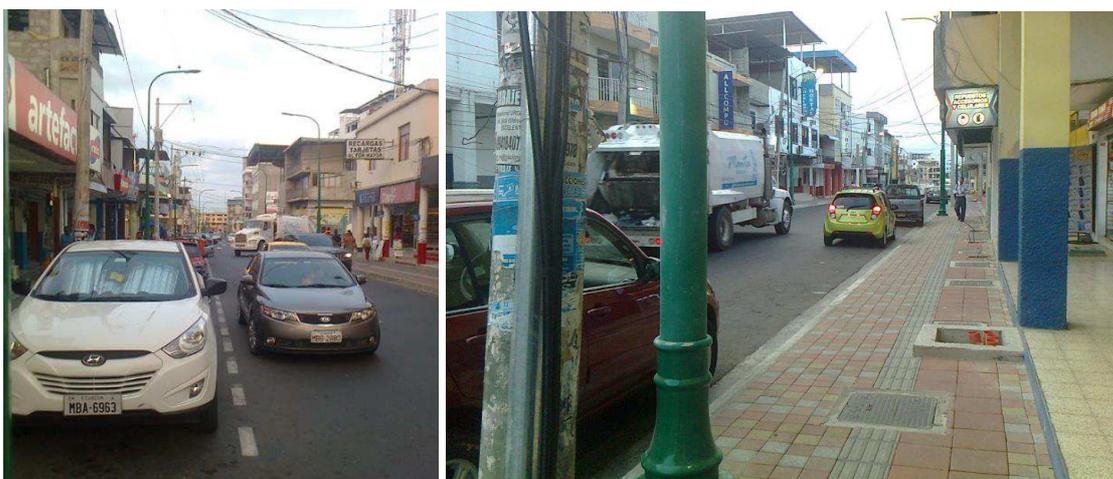


IMAGEN 25 REGENERACION URBANA, ANUNCIOS PUBLICITARIOS
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.22. Comportamiento Humano, Costumbres y Cultura

La sociedad en la que vivimos es muy irresponsable al momento de hacer conciencia sobre la conservación y protección de los proyectos que se ejecutan en la ciudad, si bien es cierto es algo que nace de cada uno, el contar con la cultura de cuidar lo nuestro, otro factor importante es la comunicación social, debido a que las autoridades deben tener una colaboración con la comunidad para poder concientizar a la misma, sin embargo se hace evidente la falta de lo antes mencionado, poniendo como ejemplo que las actividades físicas como salir a trotar haciendo uso del corredor turístico es algo favorable, pero se convierte en algo perjudicial, cuando la gente que sale a trotar con sus mascotas no tienen ni la mínima intención de recoger los desechos de los mismos, dejando una pésima imagen para las personas que transitan por el corredor topándose constantemente con desechos de animales.

Un factor importante a resaltar es poder evidenciar que las actividades culturales que se realizan en las áreas intervenidas continúan intactas, con un mayor control en el desarrollo de las mismas.

(Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).



IMAGEN 26 REGENERACION URBANA, PERSONAS EN LAS VIAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.2.23. Flujos Urbanos - Vías principales y vías alternas - Transporte Público

Existen diversos aspectos que fueron afectados directa o indirectamente, en cuanto al flujo peatonal podemos observar que existe una mayor acogida pero que es por horarios, ya que no en todo momento es favorable transitar por las aceras debido a la incidencia del sol y aún existen barreras arquitectónicas resaltando el caso de los postes de hormigón que no se han retirado debido a los cables eléctricos. Por otro lado el flujo vehicular continua siendo un problema, a pesar del re direccionamiento que se le dio a algunos tramos del proyecto, aún sigue habiendo congestionamiento principalmente en las horas pico, también se vieron afectadas las rutas de los buses urbanos, por otro lado se han dinamizado las vías alternas que se conectan con el corredor, siendo un factor importante para el desarrollo de las actividades comerciales de las mismas.

(Fuente: Guía de observación, Elaborado por Investigador).



IMAGEN 27 REGENERACION URBANA, TRAFICO VEHICULAR

(FUENTE: INVESTIGADOR)

12.3. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Tabla 4. *Interpretación de los resultados. (Elaborado por Investigador).*

CATEGORÍAS	INDICADORES	INTERPRETACION
Condiciones y Funcionamiento del Área de Estudio.	Estado físico actual, Funcionamiento, Control Administrativo.	<p>Se concluye que la regeneración no es del total agrado de la población que se desempeña en ella. Se encuentra operativa pero no culminada, ya que a pesar de demostrar potencial demuestra deficiencia en cuanto a seguridad e imagen, y su tiempo de construcción dificulto considerablemente la economía de los comerciantes.</p> <p>Como proyecto arquitectónico resulta innovador al incorporar el sistema soterrado en la ciudad, aparte de que es un proyecto inclusivo que rescata la prioridad que debe tener el peatón (el ser humano), en todo proyecto principalmente urbano, a pesar de sus aspectos positivos o negativos termina siendo ejemplo del orden y la planificación, que se debe implementar en el desarrollo urbano de una ciudad.</p>
Desarrollo Económico, Social y Espacial.	Actividades Comerciales, Actividades Sociales, Infraestructuras	<p>Las actividades se han restablecido, aunque aún no se reflejan mejoras en las actividades comerciales, siendo los más perjudicados los comerciantes informales quienes no tienen cabida en el proyecto y no se los ha reubicado, por lo cual se refleja que este proyecto no es parte de alguna solución para la mitigación del comercio informal, por otro lado el proyecto contribuye al desarrollo de actividades sociales de esparcimiento, atrayendo incluso a la inversión privada con la incorporación de cadenas comerciales reconocidas.</p>

Elementos Naturales y Construidos.	Vegetación, Infraestructuras, Mobiliario Urbano.	<p>La vegetación es escasa sin beneficio considerable, no se aprecia que exista confort que incite a las personas a hacer uso del mobiliario propuesto en el corredor. El desarrollo de la imagen urbana incita a la revitalización de los negocios, al contar con una mejor imagen física del medio en el que se desenvuelven, es importante mejorar la imagen de cada establecimiento, para llamar la atención de sus clientes.</p>
Marco Visual.	Contaminantes Visuales.	<p>La imagen urbana mejoro, sin embargo existen elementos que aun contaminan el marco visual, y hace falta control administrativo, que controle, regule y sancione a quienes no cumplan con las normas establecidas sobre cualquier tipo de elemento que perturbe el espacio físico y visual.</p>
Elementos Intangibles.	Comportamiento Humano y Costumbres.	<p>A pesar de que las actividades culturales se mantienen iguales, como las festividades que se realizan en algunas de estas vías regeneradas, la falta de cultura de la sociedad en conjunto con la falta de control administrativo, y la escasa comunicación entre las autoridades y la sociedad, para concientizar y capacitar a los residentes del proyecto, sobre cómo garantizar la conservación del mismo, resultan perjudiciales para la integridad del espacio físico regenerado.</p>
Desplazamientos Urbanos.	Flujo peatonal, Flujo vehicular.	<p>Existe mejoría en las áreas peatonales pero al no estar 100% culminado el proyecto es evidente observar que existe dificultad en la circulación peatonal. La disposición que se ha planteado sobre el re direccionamiento de vías tiene varios impactos, afectando aparentemente a los comerciantes quienes aseguran que esta es</p>

		<p>una de las causas de disminución en sus ventas, por otro lado se han visto beneficiadas las vías alternas, provocando que al no poder ir y regresar por las vías principales, se haga uso de estas, esto ha dinamizado sus actividades, sin embargo no han aliviado el congestionamiento vehicular que se desarrolla principalmente en las horas pico.</p>
<p>Redes de Conexión.</p>	<p>Vías Principales y Vías alternas.</p>	<p>La intención de implantar un carril adicional para usarlo como parqueo, era evitar que las vías alternas siguieran funcionando como estacionamiento y poder contar con fluidez entre las vías, sin embargo, al no poder satisfacer la demanda de estacionamientos requeridos, esta situación se sigue dando.</p>
<p>Elementos Complementarios.</p>	<p>Señalización Vial, Transporte Público.</p>	<p>La información que se ofrece no satisface todas las necesidades de los usuarios, la reestructuración que se implementaron en ciertas vías, afecta también a la circulación del transporte público influenciando de cierta manera en las actividades diarias de la población económicamente activa. Otro aspecto evidente es que en los carriles de parqueos se desperdicia el espacio, al no contar con una señalización horizontal que defina un área determinada de uso, las personas se parquean desperdiciando el espacio.</p>

12.4. PRONÓSTICO

Después del análisis expuesto anteriormente podemos señalar que:

Si no se culmina la obra en su totalidad, seguirá desagradando físicamente y será difíciloso que se presente la oportunidad, para los comerciantes, de poder recuperar el lucro cesante, que en este caso fue forzado por el desarrollo de la ciudad, es decir lo que pudo haberse ganado y no se lo gano debido a que se disminuyeron las ventas durante el tiempo de construcción, por otro lado si se culmina y opera en su totalidad puede llegar a potenciar cada una de las actividades económicas y sociales del sector, a su vez podría formar parte de una investigación para ver cómo reacciona un área ya desarrollada con una reforma física y así contemplar futuros proyectos de la misma índole, contribuyendo con el desarrollo urbano de la ciudad, es decir que con el tiempo podría volverse pieza importante para conectar y ordenar al menos el centro urbano de la ciudad.

Si no se desarrolla un programa de reubicación para comerciantes informales, con el tiempo se volverá a degenerar el espacio público, siendo invadido por los mismos, en busca de poder subsistir y esto solo perjudicara el comercio ya asentado, tanto en vías principales como alternas, y se podrían ver afectadas las actividades sociales que se desenvuelven en cada contexto. La incorporación de nuevos establecimientos puede resultar perjudicial si no se cuenta con las adecuaciones necesarias para el desarrollo del mismo.

En cuanto a la vegetación es de vital importancia empezar a generar proyectos o alternativas para implementar áreas verdes en el desarrollo de la ciudad, ya que se pudieron haber conjugado desde un inicio en este proyecto, y al no contar con este elemento natural, es inconfortable permanecer largos lapsos en el corredor, esto podría terminar en el abandono del mobiliario implantado al no poder contar con vegetación que proporcione sombra para recorrer o descansar en algún punto del mismo.

Sin el debido control por parte de las autoridades para normalizar los anuncios publicitarios la imagen urbana solo se seguirá deteriorando visualmente, pasara lo mismo con los cables eléctricos que aún no son retirados, contaminando constantemente el espacio aéreo.

Si no existe la comunicación adecuada de parte de las autoridades locales para educar a la sociedad, y hacer tomar conciencia a la misma sobre el compromiso que tenemos todos en la preservación y el mantenimiento de los espacios físicos recién regenerados, será en vano cualquier intento de progreso y terminara destruyendo el corredor turístico.

Si no se retiran los elementos físicos que entorpecen la circulación peatonal no significará nada la prioridad que se le intenta dar a los peatones, por otro lado la intención de cambiar el sentido de dirección de algunas vías era para otorgar fluidez al tránsito vehicular, sin embargo esto no ha sucedido por lo cual si no se hace algo que regule y controle la movilidad urbana no tendría sentido haber realizado este cambio y seguirá siendo un problema para la ciudad y sabiendo que el número de vehículos que circulan por la ciudad aumenta periódicamente, problema se ira agravando constantemente.

Al ver que el carril de parqueo no satisface la demanda de espacios para que las personas que se desenvuelven diariamente en el contexto urbano del corredor turístico puedan estacionar sus vehículos durante los periodos necesarios, se deben buscar alternativas para solucionar este problema, si no se logra esto las vías alternas seguirán siendo ocupadas como estacionamiento, dificultando la fluidez y conexión entre el corredor y el resto de la ciudad.

Si no se implementa la información y señalética necesaria, para los flujos urbanos, los turistas que quieran recorrer el lugar no sabrán guiarse, llegando ser peligroso de algún modo para ellos, dejando una mala impresión de la ciudad, por otra parte si no se hacen conocer las nuevas rutas que rige el transporte público se generaran inconvenientes en el diario vivir de los habitantes,

también es importante mencionar que si no se delimita el área aproximada que debe usar un vehículo en los carriles de parqueo se seguirá perdiendo espacio reduciendo el número de autos que se contempla que hagan uso por cada hilera de parqueo.

12.5. COMPROBACIÓN DE IDEA PLANTEADA

En base a la información obtenida en la etapa del diagnóstico podemos evidenciar que:

Ahora que se encuentra operativo el corredor turístico, se denota que existen varios factores que inciden directamente en estado de la imagen y movilidad urbana, es decir la responsabilidad no recae solo en las autoridades.

La población es fundamental en este proceso, ya que la planificación es solo el primer paso, para garantizar el desarrollo urbano, se debe considerar una etapa de pre y post funcionamiento, es decir desde el tiempo de elaboración o ejecución hasta ver la culminación y el funcionamiento del proyecto, en donde podemos notar que, las autoridades deben cumplir con un control que regule las actividades y elementos que perjudiquen a la imagen y movilidad urbana, de la mano con la sociedad que deben tener como objetivo la conservación y protección del área regenerada, ya que la falta de cultura de las personas son un factor corrosivo para el desarrollo urbano.

CAPITULO 3

13. PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS, ESTRATEGIAS, ACCIONES

Tabla 5. *MATRIZ DE PLAN DE ACCIÓN. (Elaborado por Investigador).*

PROGRAMA	OBJETIVO	PROYECTO	RESPONSABLE	TIEMPO DE EJECUCION	COSTO
Gestión de Desarrollo Comercial	Organizar de forma responsable y planificada a los comerciantes que desarrollan sus actividades en las vías regeneradas.	Plan de reubicación de comerciantes informales.	GAD Dirección de Planeamiento Urbano	9 meses	\$200.000
		Implementar un sistema de control sobre el cumplimiento de normativas.	GAD Dirección de Planeamiento Urbano	2 años	\$50.000
		Recuperación y conservación del espacio público.	GAD Dirección de Planeamiento Urbano	5 años	\$100.000
Gestión Ambiental	Incorporar áreas verdes que contribuyan al confort climático de los usuarios, y la garantizar la conservación de las mismas y del espacio público.	Plan de incremento de áreas verdes	GAD Dirección de Planeamiento Urbano y Obras publicas	2 años	\$300.000
		Campaña de educación ambiental	GAD Dirección de Desarrollo Comunitario	1 año	\$3.000
		Mingas barriales	Dirigente Barrial - Comunidad	5 años	\$800
Conservación de la Imagen urbana	Control y Mitigación de contaminantes visuales	Plan de control para el cumplimiento de normativas	GAD Dirección de Planeamiento Urbano	6 meses	\$20.000

14. CONCLUSIONES

En base a la información recolectada para la realización de este estudio podemos concluir que toda acción genera un impacto, pero este impacto puede tener diferentes afectaciones y pueden ser tanto positivas como negativas, siendo en este caso la regeneración urbana, el principal protagonista de las mismas. En base a esto y después de haber realizado el diagnóstico podemos identificar varias de estas afectaciones, teniendo presente que la vida de un proyecto se divide en su ejecución y el uso del mismo, entonces podemos decir que:

1. En la etapa de ejecución se producen muchos **Impactos Temporales**, como lo son el exceso de ruido y polvo, la dificultad de accesibilidad, y la disminución de ventas, entre otras.

En la etapa de uso o funcionamiento del proyecto podemos mencionar varias afectaciones más, por ejemplo dentro de la estructura urbana, en los elementos del medio construido, como el sistema vial, el espacio público, y los servicios básicos, nos podemos percatar que:

2. El **Sistema Vial** y la movilidad urbana, aun presentan problemas, pues el re direccionamiento de algunas vías como la calle 13 no han minimizado los problemas del congestionamiento vehicular, evidenciando que el proyecto no ha aportado solución ante esta problemática, convirtiéndose incluso en parte del problema, ya que al ser más estrechas las vías del corredor y contar con la misma incidencia vehicular se ve agravada la circulación, teniendo presente que la cantidad de vehículos está en constante crecimiento, es un problema realmente preocupante para el cual se deben tomar medidas de control y actuar cuando antes.

3. En el **Espacio Público**, se genera un impacto social, al contar con la regeneración que mejora las condiciones físicas de un área concurrida, contribuyendo al esparcimiento y ayudando así a mejorar las condiciones de la calidad de vida, en base a esto se eleva el estatus social, siendo parte importante la inclusión social, finalmente esto incita al cambio de la conducta del ser humano, de una forma u otra, ya que o bien se concientiza para conservar el área regenerada o se la termina destruyendo.
4. En cuanto a los **Servicios Básicos**, la regeneración ofrece mejorar las condiciones en la que se desarrollan, como el acceso al Agua Potable, los Servicios de Alcantarillado, los Servicios de Recolección de Basura, siendo parte esencial de este proyecto.
5. Por otro lado encontramos los **Parqueaderos** que son parte complementaria del Sistema Vial de una ciudad, y debido a la relevancia de los mismos dentro de este proyecto es preferible elaborar una conclusión aparte, enfocada solamente en este aspecto, en base a esto podemos decir que, los parqueos que se han implementado en este caso siendo un carril adicional segmentado, aplicado en diferentes tramos a lo largo y en un solo lado de cada vía, no han mitigado el uso de las arterias anexas al corredor, como áreas de parqueo, resultando aun conflictivo para la circulación diaria del transporte público y privado.
6. En el aspecto **Urbano Arquitectónico** podemos mencionar que, el proyecto arquitectónico como tal, genera un impacto positivo ya que se mejora la Imagen urbana de los sectores regenerados, y de la mano de la mejora de los servicios básicos se genera Plusvalía, a su vez al tratarse de un proyecto que trata de ordenar el desarrollo urbano, direcciona a la ciudad a seguir un lineamiento de planificación en el desarrollo de proyectos similares, volviéndose un referente sobre lo bueno y lo malo que se debe o no hacer, y los problemas que estas decisiones puedan generar en circunstancias parecidas.

7. Al presentar mejores condiciones físicas se incentiva al **Turismo** y por ende el **Comercio** se ve beneficiado, elevando el estatus comercial y las posibilidades de desarrollo del mismo, siempre y cuando exista un control que se encargue de rescatar y preservar el paisaje urbano y que garantice la seguridad de las personas (turistas), por otro lado se ven afectados los comerciantes informales, ya que no existe una contramedida para estos.
8. En cuanto a las **Áreas Verdes**, es evidente decir que no existe un aporte considerable en el proyecto del Corredor Turístico, lo que se puede volver un factor clave para el deterioro del mismo, ya que al no contar con ambientes confortables, como la sombra que generan los árboles y que pueden proteger de la incidencia del sol a las personas que hagan uso del corredor, se podría reflejar en el abandono y descuido de estas áreas.

Finalmente, en base a todas las conclusiones obtenidas del diagnóstico del Corredor Turístico Comercial, queda en duda la validez de la regeneración urbana que se le dio a estas vías.

15. RECOMENDACIONES

1. Antes de realizar cualquier proyecto que vaya a desencadenar una serie de impactos se deben revisar todas las alternativas para prevenir cualquier afectación, si no se encuentran alternativas se debe proceder a proyectar formas de mitigar, es decir minimizar cualquier posible consecuencia negativa, si esto no resulta se debe pensar la forma de compensar de una u otra manera dichas problemáticas, por ejemplo durante el proceso constructivo se deben cumplir con los plazos establecidos para que las personas afectadas puedan generar un plan de contención ante cualquier contrariedad.
2. Se deben elaborar planes de acción para aligerar el flujo vehicular en el corredor, para que sus calles no sean consideradas como vías de traslado, sino como vías propiamente comerciales, donde se respete el límite de velocidad, con semaforización en los puntos más relevantes que ayuden a controlar el flujo vehicular en horas pico, de la mano de los agentes de tránsito, esto con la finalidad de garantizar la fluidez vehicular y la seguridad de los ciudadanos.
3. Es importante preservar las actividades sociales, como eventos culturales y festividades, que fortalezcan los lazos comunitarios y que contribuyan al esparcimiento. Por otra parte se deben realizar charlas comunitarias o capacitaciones, y eventos comunitarios, en los que la población misma ayude a la conservación del proyecto.
4. Se debe realizar una constante preparación para mantener y mejorar los servicios básicos con la finalidad de poder ofrecer calidad de vida de los habitantes, capacitando a la población de cómo puede ayudar a conservar y mejorar las condiciones del mismo, facilitando que se cumplan los mismos.
5. Se deben plantear alternativas de solución ante la problemática de los parqueaderos, satisfaciendo un poco más la demanda o minimizando la existencia de la misma, es decir, o

bien se aumentan las áreas de parqueaderos, o bien se disminuye la cantidad de vehículos, lo cual puede resultar difícil por la cultura que manejan los Mantenses, pero puede ser una alternativa al no ser una ciudad tan grande donde aún es posible movilizarnos de un lugar a otro sin necesidad de un transporte privado.

6. Se debe aprender de los aciertos y desaciertos, por lo cual es importante poner en práctica las enseñanzas que nos deja el corredor turístico, para futuros proyectos. Por parte de las autoridades municipales se debe ser más estricto en cuanto al cumplimiento de las normativas que regulan la cantidad de anuncios publicitarios, esto con la intención de preservar la imagen urbana, y por otra parte verificar que los establecimientos cuenten con los permisos de construcción y de uso en las infraestructuras que se desarrollen en el contexto urbano del proyecto y que puedan de una u otra manera afectar al funcionamiento, en este caso, del corredor turístico comercial.
7. Se deben considerar una alternativa para que los comerciantes que se desarrollaban de manera informal puedan establecerse en un lugar apropiado, o se volverán a asentar en las vías regeneradas, por lo que continúa siendo un problema.
8. Se deben implementar de manera prioritaria planes de inclusión de áreas verdes y vegetación que contribuyan a crear un confort ambiental, pudiendo de esta forma mejorar los niveles de aceptación del corredor turístico en la población.

Finalmente, vale la pena recomendar que para obtener un análisis más profundo y detallado sobre las diversas afectaciones que pueden surgir a partir de un proyecto similar al que contempla este estudio, se deben clasificar la toma de recolección de datos como en la encuesta, en donde es importante dividir a los grupos afectados por horarios, por conocimiento sobre los temas relevantes, y por su actividad de desenvolvimiento en el área de estudio.

16. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Censo de población y vivienda (2010).
2. COMISIÓN DE EVALUACIÓN INTERNA FAC. ARQ ULEAM, 2012.
3. Constitución de la República del Ecuador (2008).
4. Diario EL TELÉGRAFO “La calle 13 el motor comercial de la zona céntrica en Manta”.
5. “EL DIARIO”, Marcos Lituma Ramírez.
6. Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, sitio web.
7. Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo, sitio web.
8. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
9. Moya González, L. y Díez de Pablo, A. 2012, p.118 “La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas”.
10. La Calidad de Vida desde la Perspectiva Latinoamericana, Fernández y Guzmán 2000.
11. Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación del Suelo en el Cantón Manta.
12. “Percepción de la Calidad de Vida Urbana”, Andrea Elisa González Rodríguez.
13. Plan Nacional Buen Vivir 2013-2017.
14. “Planeación y Desarrollo Urbano”, Héctor Javier García Gutiérrez.
15. “Planificación territorial y urbanismo. Pasado, presente y futuro del planeamiento urbanístico” Juan Carlos Rodríguez Mateos.
16. Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador, 2013a, p.4 y p.8.
17. Proyecto de Investigación, ULEAM-UVA; Hábitat social, digno, sostenible y seguro en Manta, Manabí, Ecuador.

18. Roberts, P. y Sykes, H. 2000, p.17, Urban Regeneration: A Handbook. Londres, Reino Unido: SAGES).
19. Secretaria de Desarrollo Social, Pág. 16, SEDESOL.
20. SENPLADES, 2013a, p.142
21. Link: http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2013/08/1942_carta_de_atenas-1933.pdf
22. Link: <http://www.tysmagazine.com/los-12-principios-del-urbanismo-sostenible/>
23. Link: <http://www.turismo.gob.ec/parque-la-rotonda-nuevo-atractivo-turistico-de-portoviejo/>
24. Link: <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/proyecto-del-malecon-de-san-vicente-presente-en-concurso-del-banco-de-desarrollo-de-america-latina-caf/>

17. ANEXOS

17.1. Encuesta:

- 1) ¿Qué experiencia y opinión tienen los usuarios sobre el estado físico de la vía?
Bueno Malo
PORQUE: _____
- 2) ¿De qué manera influye la regeneración en el desarrollo de las actividades diarias?
Positivamente Negativamente
PORQUE: _____
- 3) ¿Se realiza algún control para garantizar la seguridad de la población residente o turística?
Sí No Desconoce
- 4) ¿La regeneración incita a incrementar el nivel de turismo?
Sí No
PORQUE: _____
- 5) ¿La existencia de este proyecto es un factor importante para mejorar la calidad de vida de los habitantes y turistas?
Sí No
PORQUE: _____
- 6) ¿La vegetación existente ofrece confort a los usuarios?
Sí No
PORQUE: _____
- 7) ¿Existe el debido mantenimiento para la conservación de la vegetación existente?
Sí No Desconoce
- 8) ¿La regeneración en las vías, impulso a la remodelación de los establecimientos existentes?
Sí No
- 9) ¿Los habitantes hacen uso del mobiliario urbano propuesto?
Sí No
PORQUE: _____
- 10) ¿Cómo se sienten los usuarios con los espacios destinados a la circulación peatonal?
Conforme Inconforme
PORQUE: _____
- 11) ¿Cómo se sienten los usuarios con los espacios destinados a la circulación vehicular?
Conforme Inconforme
PORQUE: _____
- 12) ¿Existe la Información pertinente para guiar a la población turística? (Señalética)
Sí No Insuficiente

17.2. Entrevista



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Entrevista

La siguiente Entrevista busca obtener datos importantes que aporten con la elaboración del Diagnóstico del trabajo de titulación sobre “ANÁLISIS URBANO DEL IMPACTO DEL PROYECTO DEL CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA Y SU CONECTIVIDAD CON LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE MANTA”, será respondido por un personal técnico capacitado, que tenga conocimiento del proyecto.

1. ¿Se cumplieron con los plazos establecidos en obra? (Plazos y desarrollo de la obra)
2. ¿Se regulo la presencia de comerciantes informales? (Influencia en el comercio formal e informal)
3. ¿Cuál es el porcentaje de vegetación que le aporta el proyecto a la ciudad? (Vegetación)

17.3. Guía de Observación



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Guía de Observación

La siguiente Guía de Observación busca emitir un criterio cualitativo y cuantitativo sobre aspectos generales del proyecto “CORREDOR TURÍSTICO-COMERCIAL DE LA PARROQUIA MANTA” con la finalidad de que aporten conocimiento para la elaboración del Diagnóstico del presente estudio. Luego de la observación respectiva se ubicará la apreciación que se tenga sobre el objeto observado, utilizando la siguiente escala de valoración:

NADA / MUY MAL	CASI NADA / MAL	UN POCO / BIEN	MUCHO / MUY BIEN
1	2	3	4

Indicadores	CATEGORIAS ítems	CALIFICACION				OBSERVACIONES
		1	2	3	4	
Estado físico actual	¿En qué estado se encuentran las vías a la fecha?					
Actividades Comerciales	¿Se encuentran restablecidas las actividades con normalidad?					
	¿Se han incrementado las actividades comerciales en el contexto inmediato de las áreas de estudio?					
Actividades Sociales	¿El proyecto impulsa al esparcimiento de los habitantes?					
Infraestructuras	¿Se han implantado nuevas infraestructuras a partir del proyecto del corredor turístico?					
	¿La regeneración en las vías, impulso a la remodelación de los establecimientos existentes?					
Mobiliario urbano	¿En qué condiciones se encuentra el mobiliario urbano?					
Contaminantes Visuales	¿Mejoro la imagen urbana del sector?					
Comportamiento Humano y Costumbres	¿Existe interés de la comunidad en preservar en buen estado físico las vías intervenidas?					
	¿Cómo se ven influenciadas las actividades culturales que se realizaban en las vías intervenidas?					
Flujo Peatonal	¿Cuál es la diferencia entre la afluencia peatonal actual y la pasada?					
	¿Se presentan barreras de accesibilidad en aceras y soportales?					
Flujo Vehicular	¿Cuál es la diferencia entre la afluencia Vehicular actual y la pasada?					
Vías Principales	¿Se aplicaron cambios en las vías en cuanto a su circulación?					
	¿Cómo afectan estos cambios en el movimiento urbano en las horas pico?					
	¿Cómo influyen los cambios de circulación de vías principales en las actividades de vías alternas?					
Transporte Público	¿La reforma que sufrieron las vías afecta al recorrido cotidiano del transporte urbano?					
	¿Cómo afecta a los habitantes el cambio de rutas del transporte urbano?					

17.1. Fotos

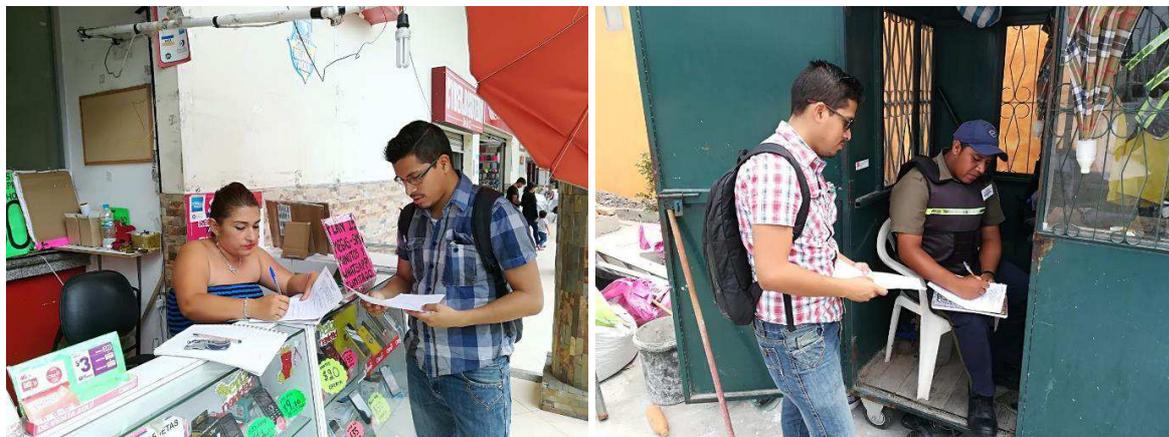


IMAGEN 28 Y 29 ENCUESTAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 30 Y 31 ENCUESTAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 32 ENCUESTAS
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 33 ENTREVISTA PERSONAL DE ACOTECNIC
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 34, 35 Y 36 PROCESO DE GUIA DE OBSERVACIÓN
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 37 Y 38 PROCESO DE GUIA DE OBSERVACIÓN
(FUENTE: INVESTIGADOR)



IMAGEN 39 Y 40 PROCESO DE GUIA DE OBSERVACIÓN
(FUENTE: INVESTIGADOR)