

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ



**FACULTAD DE
ARQUITECTURA**



INFORME FINAL DEL TRABAJO DE TITULACION PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ARQUITECTO.

TEMA:

“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL DESARROLLO URBANO-COMERCIAL DE LA AVENIDA “24 DE MAYO” SITUADA EN EL CASCO COMERCIAL DE LA CIUDAD DE MANTA, Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN PARA LA MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO”

AUTOR:

LEMA LOPEZ PETER PAUL

TUTORA:

ARQ. TATIANA CEDEÑO D. Mg.

MANTA-MANABI-ECUADOR

AGOSTO 2019

1. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Yo, **ARQ. TATIANA CEDEÑO DELGADO**, en mi calidad de directora del proyecto de titulación con el tema: **“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL DESARROLLO URBANO-COMERCIAL DE LA AVENIDA “24 DE MAYO” SITUADA EN EL CASCO COMERCIAL DE LA CIUDAD DE MANTA, Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN PARA LA MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO”**, realizado por el egresado **LEMA LOPEZ PETER PAUL**, de tal forma certifico que:

El presente trabajo de titulación realizado por el egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, cumple con los requisitos determinados por la Universidad y la Facultad por lo que considero aprobado para su presentación y revisión por parte del tribunal asignado.

**ARQ. TATIANA CEDEÑO
DIRECTORA DEL PROYECTO**

2. DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, LEMA LOPEZ PETER PAUL, con cedula de identidad 131468340-8, egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, declaro que:

Soy el único responsable del contenido del presente trabajo de titulación. En el cual presento mis conocimientos, pensamientos, mis criterios y los temas de índole legal y académico para la realización de la misma. Asumo las consecuencias derivadas de mis actos como lo la ley lo señala, por lo tanto, no afectaran al tutor del proyecto, ni a la Universidad e instituciones que colaboraron en el desarrollo del mismo.

LEMA LOPEZ PETER PAUL
C.I. 131468340-8

3. CERTIFICACIÓN DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El tribunal evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, titulado “Análisis y diagnóstico del desarrollo urbano-comercial de la avenida “24 de Mayo” situada en el casco comercial de la ciudad de Manta, y propuesta de intervención para la mejora del espacio público” ha sido realizado y concluido por el egresado, Lema López Peter Paul, el mismo que ha sido controlado y supervisado por los miembros del tribunal.

El trabajo de fin de carrera reúne todos los requisitos pertinentes a la investigación y diseño, que ha sido constantemente revisado por el tribunal.

Para dar testimonio y autenticidad firmamos.

Atentamente,

Arq. Abel Emilio Quimís Chilán Mg.

Arq. Nemar Acacia Torres Reyes Mg.

4. DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico principalmente a Dios, por darme las fuerzas y mantener la fe para realizar mi trabajo de titulación.

A mis padres por darme la confianza y el apoyo total para salir adelante en mi carrera y mis metas que me propuse desde pequeño para realizar uno de mis grandes sueños.

A mis hermanos por darme seguridad y ánimos para salir adelante y buscar ser un ejemplo en mi familia para todo lo que nos proponamos.

A mi cuñado el Ing. Geovanny Delgado por inculcarme siempre conocimientos nuevos y ayudarme en la formación de mi carrera.

A mi familia siempre incondicional que estuve cerca motivándome para salir adelante y conseguir unas de mis metas.

A mi directora de tesis, la Arq. Tatiana Cedeño por confiar en mí y poner sus conocimientos y habilidades para la culminación de mi tesis para la obtención del título, al Arq. Carlos Cañarte por formar parte de la realización de mi tesis

Y a la Facultad de Arquitectura por haberme abierto las puertas para formar a un gran profesional.

5. AGRADECIMIENTO

Le doy gracias primero a Dios por permitirme tener salud para salir adelante en mis metas que me he propuesto en la vida, y darme esa confianza para formar un profesional de bien en mí.

Agradecido con mi familia, ya que siempre estuvo en los momentos que más lo necesitaba para cumplir con mis objetivos, mis padres pilares fundamentales que depositaron toda su confianza en mí para salir adelante, el apoyo incondicional de mis hermanos que buscaban tener un excelente profesional más en la familia para gratitud de toda mi familia.

A la Universidad y la Facultad de Arquitectura por permitirme formarme académicamente y profesionalmente como persona ante la sociedad y a la vez ser competitivo y un buen ser humano en el campo laboral.

A mi directora de tesis por tener paciencia y dedicar tiempo a mi trabajo de titulación.

6. INDICE

Contenido

1. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	2
2. DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	3
3. CERTIFICACIÓN DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
4. DEDICATORIA.....	5
5. AGRADECIMIENTO.....	6
6. INDICE.....	7
7. RESUMEN.....	12
8. INTRODUCCIÓN.....	13
9. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
9.1. Marco contextual.....	14
Situación actual de la problemática.....	14
9.2. Formulación del problema.....	14
9.2.1. Definición del problema.....	14
9.2.2. Problema central.....	15
9.2.3. Sub-problemas.....	15
9.2.4. Formulación de pregunta clave.....	15
9.3. Justificación del problema.....	15
Justificación social.....	15
Justificación urbano-arquitectónica.....	16
Justificación académica.....	16
9.4. Definición del objeto de estudio.....	16
9.4.1. Delimitación sustantiva del tema.....	17
9.4.2. Delimitación espacial.....	17
9.4.3. Delimitación temporal.....	17
9.5. Campo de acción de la investigación.....	18
9.6. Objetivos.....	18
9.6.1. Objetivo general.....	18
9.6.2. Objetivos específicos.....	18
9.7. Identificación de variables.....	18
9.7.1. Variable independiente.....	18
9.7.2. Variable dependiente.....	18
9.8. Operacionalización de las variables.....	19
9.9. Formulación de idea a defender.....	20

9.10.	Tareas científicas desarrolladas.....	20
9.11.	Diseño de la investigación.....	20
9.11.1.	Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados.....	20
9.11.2.	Población y muestra.....	21
9.11.3.	Resultados esperados.....	22
9.11.4.	Novedades de la investigación.....	22
CAPITULO 1.....		23
11.	Marco Referencial de la Investigación.....	23
11.1.	Marco antropológico.....	23
11.2.	Marco teórico.....	24
11.2.1	Espacio público.....	24
11.2.1.2	Tipos de espacios públicos.....	25
11.2.1.3.	El espacio público comprende, entre otros:.....	26
11.2.1.4	Espacios flexibles. Características físicas.....	27
11.2.2	Regeneración urbana.....	30
11.2.3	Movilidad Urbana.....	31
11.3.	Marco conceptual.....	32
11.4.	Marco jurídico y/o normativo.....	35
11.4.1.	Constitución de la República del Ecuador. -.....	35
11.4.2.	Plan Nacional de Desarrollo 2017- 2021 “Toda Una Vida”. -.....	36
11.4.3.	Normas de urbanismo – GADMC-MANTA, dirección de planeamiento urbano, cap. 2.-.....	37
11.5.	Modelo de repertorio.....	45
11.5.1.	Regeneración Urbana del CENTRO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.....	45
11.5.2	Remodelación de la AVENIDA SEXTA DE CALI, COLOMBIA.....	49
.....		53
CAPITULO 2.-.....		54
12.	Diagnóstico de la investigación.....	54
12.1	Información Básica.....	54
12.1.1	Dinámica del sector.....	54
12.1.2	División del área de estudio por tramos.....	56
12.2	Tabulación de la información.....	60
12.3	Interpretación de resultados.....	67
12.4	Pronóstico.....	70
12.5	Comprobación de la idea planteada.....	70

CAPITULO 3.-	72
13. Propuesta	72
13.1 Análisis del Sistema Urbano Arquitectónico	72
13.1.1 Aspectos Funcionales	72
13.1.2 Aspectos Formales	92
13.1.3 Aspectos Técnicos	93
13.1.3 Aspectos Ambientales	95
13.2 Subsistemas y Componentes	96
13.3 Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones	97
13.4 Lógica de Implantación de la Propuesta	98
13.5 Capacidad de la propuesta	104
13.6 Requerimientos Normativos	104
13.7 Requerimientos Tecnológicos	105
13.8 Requerimientos de Equipamiento	106
13.9 Pre factibilidad de la propuesta	106
13.9.1 Análisis Técnico	106
13.9.2 Análisis Económico-Financiero	107
13.9.3 Análisis Institucional	107
13.9.4 Análisis Social	107
13.9.5 Análisis Ambiental	108
14. CAPITULO 4.-	109
15. Conclusiones	109
16. Recomendaciones	110
17. Referencias Bibliográficas	111
17.1 Webgrafica	111
18. Anexos	113

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: Ubicación del área de estudio	17
Ilustración 3: Pirámide de Movilidad.....	31
Ilustración 4: Ubicación Portoviejo	45
Ilustración 5: Ubicación área de estudio GAD Portoviejo.....	46
Ilustración 6: Ubicación: calle Olmedo, Colon y Bolívar	46
Ilustración 7:Ubicación: calle Bolívar, Colon y Mejía	47
Ilustración 8: Ubicación: calle Ricaurte y Morales	47
Ilustración 9: Ubicación: calle Chile, Sucre, Quiroga y Rocafuerte	47
Ilustración 10: Área de estudio - soterramiento.....	48

Ilustración 11: Ubicación calle Colon y Ricaurte	48
Ilustración 12: Ubicación calle Olmedo	48
Ilustración 13: Ubicación Av. Sexta, Cali Colombia	49
Ilustración 14: Av. Sexta Cali, plan masa	49
Ilustración 15: Av. Sexta, Cali mapa instrumental	50
Ilustración 16: Av. Sexta Cali, Componentes del proyecto I	51
Ilustración 17: Av. Sexta Cali, Componentes del proyecto II	51
Ilustración 18: Av. Sexta Cali, Intervención tipo I	52
Ilustración 19: Ubicación Av. Sexta, Cali Colombia	52
Ilustración 20: Av. Sexta Cali, Intervención tipo II	52
Ilustración 21: Av. Sexta Cali, Sección Típica	53
Ilustración 22: Av. Sexta Cali, renders	53
Ilustración 23: Ubicación Av. 24 de Mayo	54
Ilustración 24: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo I.....	56
Ilustración 25: Ubicación Av., 24 de Mayo tramo II.....	58
Ilustración 26: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo I.....	74
Ilustración 27: Ubicación Av. 24 de Mayo y Av. 4.....	75
Ilustración 28: Ubicación Av. 24 de Mayo y Av. 8.....	76
Ilustración 29: Ubicación Av. 24 de Mayo frente al C.C. La Bahía.....	76
Ilustración 30: Ubicación C.C. La Bahía parte posterior.....	77
Ilustración 31: Ubicación 24 de Mayo y Av. de la Cultura	77
Ilustración 32: Rampas - detalles	78
Ilustración 33: Accesibilidad - rampas	78
Ilustración 34: Mobiliario y señalización	79
Ilustración 35: Área de esparcimiento.....	79
Ilustración 36: UPC - Zona de esparcimiento.....	80
Ilustración 37: Parqueos públicos	83
Ilustración 38: Parada de Bus tramo I	83
Ilustración 39: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo II.....	84
Ilustración 40: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 5	85
Ilustración 41: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 4	85
Ilustración 42: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 3	86
Ilustración 43: Parada de bus tramo II.....	87
Ilustración 44: Aspectos formales	92
Ilustración 45: Aspectos formales II	93
Ilustración 46: Lógica de Implantación - propuesta.....	98
Ilustración 47: Ubicación tramo I Lógica de implantación de la propuesta	98
Ilustración 48: Área de esparcimiento - render.....	99
Ilustración 49: Área de esparcimiento - render.....	99
Ilustración 50: Área de parqueos - render.....	100
Ilustración 51: Restauración aceras, bordillos, rampas	100
Ilustración 52: Parqueos Públicos - render.....	101
Ilustración 53: Parada de Bus tramo I - render.....	101
Ilustración 54: Mobiliario urbano - áreas verdes.....	101
Ilustración 55: Tramo II	102
Ilustración 56: Tramo II - render.....	102
Ilustración 57: Mobiliario urbano.....	103
Ilustración 58: Parada de Bus - render tramo II.....	103

Ilustración 59: Arborización	103
Ilustración 60: Forma de ocupación del suelo	105

Índice de tablas

Tabla 1. Características técnicas vías arteriales secundaria	39
Tabla 2: Características técnicas Vías Colectoras.	40
Tabla 3: Características técnicas vías locales	41
Tabla 4: Dimensiones de una banca	44
Tabla 5: Comprobación de la idea Planteada	71
Tabla 6 Directrices - Lineamientos	91
Tabla 7: Subsistemas y componentes.....	96
Tabla 8: Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones.....	97

7. RESUMEN

El presente trabajo de titulación abarca el tema de recuperación y potencialización del espacio público que se da a lo largo de la avenida 24 de Mayo en el centro de ciudad de Manta, que a través del tiempo ha crecido sin un control adecuado que contribuya al mejoramiento de la imagen del sector.

En el desarrollo de la av. 24 de Mayo se asientan sectores comerciales estratégicos que van desde la “Av. Malecón Jaime Chávez” hasta el redondel vehicular que se sitúa entre la desembocadura del Río Manta y la Av. 4 de Noviembre, donde se desarrolla el comercio informal que ha generado la pérdida del espacio público y peatonal del sector.

Se analizaron las diferentes problemáticas y necesidades que denota el sitio, tomando en cuenta las ideas y criterios de los moradores en el diagnóstico, para lo cual se desarrolla con la propuesta de recuperación del espacio público, mejorando así la imagen urbano comercial a lo largo de la Av. 24 de Mayo; en la cual la prioridad es el peatón, promoviendo espacios abiertos y mobiliarios urbanos que regeneren y potencialicen el sector.

Palabras claves: Espacio Público, Imagen Urbano comercial, Recuperación, Potencialización, Espacios abiertos, Mobiliario Urbano

8. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Manta actualmente es una ciudad cosmopolita, donde predomina la producción pesquera, la industria, el turismo, la comercialización y prestación de servicios; siendo un eje de desarrollo de la región manabita.

A lo largo de su historia ha sufrido varios cambios en cuanto a su crecimiento urbano, económico y demográfico; su importante actividad pesquera, convirtió a la ciudad en uno de los cantones de gran procesamiento industrial de atún, dándole mayor importancia al puerto; dinamizando la economía de la ciudad, suscitando un crecimiento urbano acelerado y trayendo con ello varios sub-problemas; como la deficiente planificación territorial y escaso control del uso del suelo urbano por parte de las autoridades competentes.

Los efectos son notorios en la actualidad, se observa una degradación de la imagen de la ciudad y un notable deterioro del espacio físico en el área de estudio a lo largo de la av. 24 de Mayo; por lo cual, se pretende en esta investigación, diagnosticar el desarrollo urbano comercial del sector y conocer cuál ha sido el impacto y el comportamiento a través del tiempo, en base a los acontecimientos acaecidos en la ciudad; para a ello, elabora la teoría pertinente al objeto de estudio (espacio público), con toda la información relevante de éste, para así, elaborar propuestas y alternativas de intervención a la problemática; para alcanzar la cohesión social y urbanística, haciendo énfasis en la movilidad urbana.

9. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

9.1. Marco contextual

Situación actual de la problemática

La parroquia Manta es sin duda alguna, la que presenta mayor desarrollo, en la actualidad posee el centro administrativo, comercial y bancario de la ciudad; particularmente, la avenida 24 de mayo siempre ha tenido una vida comercial relevante, dando cabida a sinnúmeros de casas comerciales y prestación de servicios de entidades públicas de toda índole, tomando en cuenta que adyacente a esta vía se encuentra el Centro Comercia La Bahía y el Centro Comercial “Nuevo Tarqui”, generando un importante dinamismo en el sector y de mayor afluencia de personas.

Su jerarquía vial es muy importante, ya que conecta el centro de la ciudad con la avenida Malecón, la “Avenida de la Cultura”, la “Avenida 4 de Noviembre”; siendo vías de entrada y salida de la ciudad y generando que la avenida sea altamente transitada por vehículos y peatones,

La escasa regulación y control del uso de suelo por las autoridades pertinentes, el sector presenta un deterioro del espacio físico – funcional, ya que en horas pico y en fechas de mayor afluencia comercial, se genera un alto tráfico vehicular y embotellamiento en las intersecciones con las vías arteriales de la ciudad, debido a la falta de señalización correspondientes tanto para el peatón como para el automotor, se observa desorden, sumado a esto el comercio informal que se toma las aceras, dejando un diminuto espacio para el tránsito peatonal, añadiendo que no existe el mobiliario urbano adecuado.

9.2. Formulación del problema

9.2.1. Definición del problema

En la avenida “24 de mayo”, se desarrollan diversas actividades y servicios de toda índole, que con el paso del tiempo se ha caracterizado por ser un sector dinámico; pero, debido a la falta de control y señalización pertinente, se percibe

una degradación¹ de la imagen urbana, caracterizado por la precariedad en su infraestructura básica, teniendo como consecuencia; un deterioro del espacio físico – funcional a lo largo de la avenida

9.2.2. Problema central

“Deterioro físico – funcional ²del espacio público en la avenida “24 de mayo” del cantón Manta

9.2.3. Sub-problemas

- Comercio informal y desorden espacial del sector.
- Conflicto y embotellamiento vehicular.
- Déficit en la infraestructura básica.
- Precariedad del mobiliario urbano.
- Degradación de la imagen urbana – comercial.
- Carencia de señalización para la movilidad en el sector

9.2.4. Formulación de pregunta clave

Ante dicho escenario, la presente investigación responderá a la siguiente interrogante: ¿Cuáles son los factores que determinan una adecuada funcionalidad del espacio público?

9.3. Justificación del problema

Justificación social

La presente investigación, apunta a diagnosticar el estado de la problemática³, para potencializar las características positivas del sector, fortaleciendo los vínculos de la comunidad a través de espacios públicos y mobiliario urbano de calidad, para así conseguir el bienestar de la población, cumpliendo con los

¹ Disminución gradual de cualidades o características. “Julián Pérez Porto”

² Degeneración física y funcional de los servicios.

³ Conjunto de problemas o dificultades pertenecientes a una actividad – disciplina.

objetivos constitucionales; donde, el ciudadano tiene derecho a vivir en un hábitat confortable⁴.

Justificación urbano-arquitectónica

La ciudad de Manta al ser un eje de desarrollo regional, debe aportar espacios públicos que permitan el adecuado desarrollo de las actividades ciudadinas; particularmente, el área de estudio, ubicada en la zona céntrica de la ciudad, presenta varios problemas; en donde, esta investigación pretende analizar y detallar las bases para una adecuada funcionalidad del espacio público, proponiendo que sea un área de integración social y urbanística; enfatizando la movilidad urbana; siendo ésta, vehicular y peatonal; jerarquizando la adecuada accesibilidad.

Justificación académica

La importancia académica en esta intervención de estudio, busca satisfacer la vinculación del estudiante con las necesidades que presenta el campo laboral, donde permitirá desarrollar y poner en práctica los conocimientos adquiridos y así tomar un rol dinámico dentro de la sociedad para generar soluciones de intervención y desarrollo de bienestar de una ciudad.

Ser referente para este documento de consulta donde los estudiantes de la Facultad de Arquitectura y afines a la carrera, puedan desarrollar actividades o asesoramientos acerca de la línea de investigación de la ciudad

9.4. Definición del objeto de estudio

El objeto de estudio de la presente investigación es; el espacio público, cuyo fin es determinar las causas de su disfuncionalidad⁵ y como prevenirlas.

⁴ Cómodo, agradable

⁵ No cumple adecuadamente su propósito

9.4.1. Delimitación sustantiva del tema

El proceso del presente estudio; se enmarca, en la investigación de campo, a lo largo de la avenida “24 de mayo”, donde se percibe los problemas, para la determinación del diagnóstico y posibles propuestas de intervención.

9.4.2. Delimitación espacial

La investigación aborda parte del casco comercial de la ciudad de Manta, ubicado en el centro de la ciudad; la avenida “24 de mayo”, considerado un eje conector de la ciudad, partiendo desde la Av. Malecón Jaime Chávez, hasta la intersección del paso elevado de la av. “4 de noviembre”, con una longitud aproximada de 813 ml.



*Ilustración 1: Ubicación del área de estudio
Fuente: Google Earth
Elaborado: Editado por tesista.*

9.4.3. Delimitación temporal

El tiempo abarcado en la presente investigación comprende los años 2015 al 2019, ya que se prevé analizar el comportamiento y desarrollo del sector, antes y después del terremoto acaecido en el país en Abril del año 2016, a su vez identificar que trajo consigo la implementación del centro comercial “Nuevo Tarqui” en la Avenida de la Cultura a finales del mismo año.

9.5. Campo de acción de la investigación

Objeto del presente análisis, enmarcado bajo el eje temático dos de las líneas de investigación (Facultad de Arquitectura), denominado “Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos”, cuyo objeto central es organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio territorial, de modo que éstos contribuyan al desarrollo sostenible.

9.6. Objetivos

9.6.1. Objetivo general

Diagnosticar y determinar el comportamiento y desarrollo urbano-comercial, del sector y elaborar una propuesta; por medio de la investigación de campo, antes y después del terremoto; y, cuál es el impacto positivo/negativo que generan los equipamientos urbanos en el área de estudio, para elaborar propuestas alternativas que mejoren las condiciones de habitabilidad.

9.6.2. Objetivos específicos

- Determinar los problemas físico-funcionales del área de estudio, a través, del análisis de la teoría y la realidad observada, para conseguir una correcta funcionalidad y movilidad urbana.
- Definir las necesidades del peatón y la precariedad del mobiliario urbano, mediante el análisis de la información obtenida, para determinar una adecuada accesibilidad del espacio público.
- Determinar las fortalezas y necesidades del sector, para la elaboración de una propuesta alternativa de intervención que mejore la calidad del espacio público.

9.7. Identificación de variables

9.7.1. Variable independiente

Deficiente y precaria imagen urbana

9.7.2. Variable dependiente

Deterioro físico – funcional del espacio público en la avenida “24 de mayo” del cantón Manta

9.8. Operacionalización de las variables

VARIABLE #1					
VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	PREGUNTA	INSTRUMENTO
V.I DEFICIENTE Y PRECARIA IMAGEN URBANA	LA IMAGEN URBANA CORRESPONDE A LA CONJUGACION DE LOS ELEMENTOS NATURALES Y CONSTRUIDOS QUE FORMAN PARTE DEL MARCO VISUAL DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD LA PRECARIEDAD ES AQUELLO QUE CARECE DE RECURSOS, ES POCO ESTABLE O NO ESTÁ EN CONDICIONES DE SOSTENERSE EN EL TIEMPO	DEGRADACION DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD	DESORDEN ESPACIAL	¿QUE FACTORES POSITIVO/NEGATIVO CONSIDERA UD QUE GENERA LA CONCENTRACION DE DIVERSOS EQUIPAMIENTOS, COMERCIOS Y SERVICIOS EN UN MISMO LUGAR?	ENTREVISTAS CUESTIONARIOS ENCUESTAS VISITAS OBSERVACION DIRECTA
			DESARROLLO URBANO-COMERCIAL INSOSTENIBLE	¿EN QUE MEDIDA CONSIDERA QUE EL CRECIMIENTO URBANO-COMERCIAL SIGUIÓ ALGUN TIPO DE PLANIFICACIÓN?	
		DISFUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	INACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR	¿QUE TAN ADECUADA E IMPORTANTE CONSIDERA QUE ES LA SEÑALIZACION DEL ESPACIO PUBLICO, PARA UNA ADECUADA FUNCION Y MOVILIDAD DEL ESPACIO?	
			EMBOTELLAMIENTO VEHICULAR	¿A QUE FACTORES LE ATRIBUYE EL CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR Y QUE RECURSOS CONSIDERA QUE SE NECESITAN PARA CONTRARESTAR?	
V.D DETERIORO FISICO-FUNCIONAL DEL ESPACIO PUBLICO	EL ESPACIO PÚBLICO ES EL LUGAR QUE ESTÁ ABIERTO A LA SOCIEDAD, QUE LE PERTENECE, Y ES DE PROPIEDAD ESTATAL, DOMINIO Y USO DE LA POBLACION GENERAL, COMO ESPACIOS PUBLICOS DESTACAN LAS CALLES, PLAZAS, PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS, ENTRE OTROS EQUIPAMIENTOS. SE PRESENTA DETERIORO DE LO PUBLICO POR FALTA DE MANTENIMIENTO, MALOS HABITOS DE LAS PERSONAS Y LAS DEFICIENCIAS DE GESTION, CONTROL Y PENALIZACION DE LAS INFRACCIONES EN CONTRA DE ÉSTE.	DEFICIENTE GESTIÓN Y CONTROL	COMERCIO INFORMAL	¿QUE FACTORES CREE QUE IMPULSAN A SITUARSE EN LAS VEREDAS A LOS COMERCIANTES INFORMALES, Y CONSIDERA QUE NECESITAN REGULACION ESPACIAL?	ENTREVISTAS CUESTIONARIOS ENCUESTAS OBSERVACION DIRECTA
			APROPIACION DEL ESPACIO PUBLICO	¿CONSIDERA QUE A TRAVEZ DEL TIEMPO SE NO SE HA CONTROLADO DE MANERA EFICAZ EL USO DEL SUELO, CONOCIENDO EL POTENCIAL COMERCIO DEL SECTOR?	
		ESCASO MANTENIMIENTO	PRECARIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA BASICA	¿QUE TAN NEGATIVO CONSIDERA QUE A SIMPLE VISTA SE NOTE LA PRECARIEDAD EN LA INFRAESTRUTURA BAISCA?	
			MOBILIARIO URBANO DISFUNCIONAL.	¿EN QUE MEDIDA CONSIDERA LA NECESIDAD DEL MOBILIARIO URBANO, SI EL CONTEXTO INMEDIATO TIENE BASTANTE AFLUENCIA PEATONAL?	

Tabla 1: Operacionalización de Variables

Fuente: Elaborado por tesista

9.9. Formulación de idea a defender

¿La precaria señalética, la deficiente gestión y control del espacio público, condiciona al deterioro físico-funcional del espacio siendo éste un factor que conlleva al retroceso del desarrollo sostenible?

9.10. Tareas científicas desarrolladas

9.10.1. Tc1: Elaboración del marco referencial, donde se define el tema de la investigación, permitiendo establecer estrategias de interpretación de los resultados.

9.10.2. Tc2: Realizar el diagnóstico, y analizar los problemas específicos y relevantes y posibles intervenciones.

9.10.3. Tc3: Comprobación de los resultados y propuesta de intervención.

9.11. Diseño de la investigación

9.11.1. Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados

FASE 1: Elaboración del marco referencial; será denominada; fase de indagación, que nos permite la recopilación de información documentadas sobre el objeto de estudio, cuyo contenido será el sustento de la investigación.

Se aplicará el método analítico sintético; ya que permite analizar de forma individual la información recopilada sobre el objeto de estudio, cuyas conclusiones conlleva a la explicación de la realidad estudiada.

FASE 2: Fase de argumentación, permite la explicación de la problemática, tanto en causa como en efecto, partiendo de la confrontación de la teoría, con la realidad observada y previamente analizada.

El método utilizado es el histórico – comparativo, ya que permite explicar con fundamentos la correlación entre causa y efecto del problema previamente analizado.

FASE 3: Fase de innovación (propuesta), se procede a realizar los lineamientos de acción o propuestas de solución a la problemática.

Se aplica el método de la abstracción y concreción, que busca y valora las alternativas de solución al problema diagnosticado y en función a la factibilidad de éste.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:

- Recopilación documentada de datos
- Observación directa
- Entrevistas
- Cuestionarios
- Encuestas
- Fichas bibliográficas

9.11.2. Población y muestra.

El diagnóstico de esta investigación se dará en el centro de la ciudad de Manta, a lo largo de la avenida 24 de mayo específicamente, de la parroquia Manta, de tal forma que se tomará en cuenta la población inmersa en la avenida 24 de mayo, correspondiente a 710 personas (fuente: investigación de campo propia). Se utilizará la siguiente fórmula para la muestra:

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

Datos generales:

Z: Nivel de confianza	z= 1.96 (95%)
N: Universo	n= 710 personas
P: Probabilidad a favor	p= 0.5
Q: Probabilidad en contra	q= 0.5
e: Error de estimación	d=0.05 (5%)
Datos con el 95% de confiabilidad	
n: Tamaño de la muestra	

$$n = \frac{(1.96)^2 \times (0.5) (0.5) \times 710}{(0.05)^2(710-1) + (1.96)^2 \times (0,5) \times (0,5)}$$

$$n = \frac{681.884}{2.7329}$$

n= 250 encuestas a realizar.

9.11.3. Resultados esperados

Mejorar la calidad de vida y darle mayor protagonismo al peatón, es parte de las ideas a proponer y de desarrollo para un dinamismo participativo del sector, potencializando sectores estratégicos que cuenta el sector generando así nuevas oportunidades de progreso.

9.11.4. Novedades de la investigación

La investigación que se llevará a cabo en la avenida 24 de mayo, tiene como uno de los objetivos cambiar la imagen del sector siendo modelo de referencia para espacios abiertos y públicos convirtiéndolo en un corredor de desarrollo sostenible y participación para la ciudadanía.

CAPITULO 1

11. Marco Referencial de la Investigación.

11.1. Marco antropológico

Toda intervención urbana tiene un efecto, por la que la interdisciplinariedad debe permear los planteamientos. (Morre y Spires, 2000) reflexionan sobre como monitorear y evaluar las actuaciones de regeneración urbana a nivel de beneficios e inconsistencias en tres vertientes: económico, físico y social. (Antoni Remesar, 2007) inclusive determina que a partir de los años setenta, el arte público consolida los espacios públicos como calles y plazas, dotando el significado a sectores deteriorados.

La historia de la ciudad es la de su espacio público. (Borja, 2003) sostiene que “el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía; es un espacio físico, simbólico y político”. Agrega que “al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana. La calidad, la multiplicación y la accesibilidad de los espacios públicos definirán en buena medida el progreso de la ciudadanía”.

La población urbana que se encuentra a lo largo de la Av. 24 de mayo, se sostiene de una forma de vida y desarrollo de ciudad de acuerdo al entorno que se manifiesta en el sector, debido a las condiciones económicas y socio-culturales, los ciudadanos reflejan el dinamismo de toda la avenida debido a las diferentes actividades que genera el sector.

La ciudadanía considera que la disponibilidad de mayor espacio público a lo largo de la Av. 24 de mayo, mejorará la calidad de vida para sus habitantes que desarrollan sus actividades cotidianas. La necesidad de crear espacios abiertos, áreas de esparcimiento, áreas recreativas, áreas complementarias para el confort del ciudadano, tomando en cuenta el área destinada vehicular que influye en toda la avenida.

Los ciudadanos requieren que el espacio público del sector sea intervenido y ordenado a través de una regulación por parte del gobierno autónomo local (GAD

Manta), que a su vez implementen y cumplan normativas de control en el comercio y en el tránsito vehicular para potenciar la jerarquía de ciudad.

La investigación se desarrolla en la av. 24 de mayo del centro de la ciudad de Manta, que actualmente ha obtenido un crecimiento comercial no controlado donde se planteará la recuperación del espacio público y mobiliario urbano.

11.2. Marco teórico

11.2.1 Espacio público

El espacio público moderno se define a partir de la separación formal, casi siempre legal, entre la propiedad privada y la propiedad pública. Tal separación supone reservar el suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y de servicio públicos) para usos sociales de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales).

El espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.

El espacio público, considera dominio público, uso colectivo, uso social y diversidad de actividades. De tal forma, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. (Olga Segovia M., 2000)

El espacio público se caracteriza por ser un territorio visible, accesible por todos y con marcado carácter de centralidad, es decir fácilmente reconocible por un grupo determinado o indeterminado de personas que en primer lugar le asignan un uso cotidiano; y en segundo lugar, en el caso de no lo utilicen de manera

directa se identifican con el como una parte de la ciudad que los podría eventualmente acoger sin ofrecer resistencia. Esto implica que se debe ser concebido con capacidad de adaptación; es decir con la suficiente apertura para acoger la instalación de una multiplicidad de actividades y la adaptabilidad a nuevos usos. (Vázquez, 2017)

11.2.1.2 Tipos de espacios públicos

De acuerdo a los tipos se clasifica y se distingue en la ciudad tres tipos que son:

- **Parques.**

Son un lugar de escape a las presiones y rutinas de la vida urbana.

- Nivel Barrio: Aquellos que se encuentran a 10 minutos caminando de las zonas de vivienda.
- Nivel Distrito: Son para una zona de la ciudad o accesibles a algún subcentral urbano, localizados en vialidades secundarias y tienen facilidades de transporte público. (Diana Palomino, 2009)
- Nivel Ciudad: Son aquellos que dan servicio a toda la ciudad, generalmente son usados los fines de semana y por lo mismo son muy accesibles por las vialidades principales que lo rodean. (Diana Palomino, 2009)

- **Plazas.**

Las plazas son el resultado de la agrupación de casas asentadas alrededor de un espacio libre o del ensanchamiento de una sección o parte de la calle; generalmente las plazas se dan entre edificios importantes por su arquitectura o por la función e importancia que contienen. Se clasifican de acuerdo a su forma y accesibilidad, fachadas que la limitan, tipo de pisos (desniveles, vegetación y pavimentos). Tamaño y rango en la localidad. (Clemente , 2007)

- **Calles.**

Uno de los espacios públicos que son utilizados a diario son las calles de la ciudad. Uno puede hacer uso de las calles mediante vehículos o peatonalmente. Estas tienen sus reglas de circulación porque son de carácter público. (Clemente , 2007)

11.2.1.3. El espacio público comprende, entre otros:

- a) Los bienes de uso público, es decir, aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio destinados al uso o disfrute público.
- b) Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público.

Elementos constituidos artificiales o construidos

Áreas integradas de los perfiles viales peatonales y vehiculares, construidos por:

- a) Áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano, señalización, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, rampas para personas con capacidades especiales, andenes, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas y bahía de estacionamiento.
- b) Componentes de los cruces o intersecciones como esquinas, glorietas, puentes vehiculares, túneles y viaductos
- c) Áreas articuladoras al espacio público y de encuentro como parques urbanos, zonas de cesión gratuita al municipio, plazas, escenarios deportivos y culturales entre otros.
- d) Áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, culturales, recreativos, artísticos y arqueológicos.
- e) Los antejardines de propiedad privada también se consideran parte integral del perfil vial y del espacio público.

Mobiliarios.

- a) Elementos de comunicación como mapas de localización, planos de inmuebles históricos o lugares de interés e informaciones de temperatura.
- b) Elementos de organización: bolardos, paraderos, tope de llantas y semáforos.
- c) Elementos de ambientación: luminarias peatonales y vehiculares, protectoras de árboles, maderas, bancas y relojes.
- d) Elementos de recreación como juegos para adultos e infantiles.
- e) Elementos de servicios como parquímetros, bicicleteros, surtidores de agua y casetas de ventas entre otros.
- f) Elementos de salud e higiene: baños públicos y canecas para la basura.
- g) Elementos de seguridad: barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, sirenas, hidrante y equipos contra incendio.
- h) La nomenclatura domiciliaria o urbana, elementos de señalización vial, fluvial férrea y aérea. (Jose Wilmar Jaramillo, 2004)

Vale recalcar que es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación del uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

11.2.1.4 Espacios flexibles. Características físicas.

Basado en los 10 principios básicos el espacio flexible. (Moure, 2008)

Las actividades que suceden en un determinado lugar lo modifican de una manera temporal o permanente, ya que las características del lugar condicionan las actividades que se pueden desarrollar en él. El conseguir espacios flexibles en la escena urbana está condicionado a cumplir determinados parámetros físicos, algunos de los cuales resultan básicos y otros lo enriquecen.

En esta mezcla las actividades realizadas en el exterior influyen una serie de condicione. El entorno físico es una de ellas: un factor que influye en las actividades en diversas medidas y de diferentes maneras. (Gehl, 2006)

1) Escala del espacio público.

Contar con espacios adecuados es primordial para poder realizar una actividad. Sin confundir calidad con cantidad, el espacio debe proporcionarse según la afluencia vecinal prevista a corto y largo plazo. Nada menos favorables el renacimiento de la vida de la calle que tamaños desproporcionados que acaben diluyendo la limitada actividad pública de las nuevas periferias. (Di Siena, 2009)

2) Elementos arquitectónico urbano

Disponer con elementos arquitectónicos que permitan al usuario tener distintas percepciones dentro del mismo espacio, lo que enriquecerá los diferentes usos que se realicen en él.

3) Pavimentos flexibles

Se debe proyectar un tapiz neutro que posibilite la materialización de diferentes actividades y la ejecución de distintos diseños temporales gracias a técnicas como pinturas para pavimentos, combinaciones de diferentes usos.

4) Mobiliario urbano flexible

El mobiliario urbano debe poseer la capacidad de poderse reubicar o desplazar según las necesidades del usuario, bien por prever mecanismos de desplazamiento en el espacio físico o porque el tamaño y peso de las piezas posibilitan su desplazamiento en el caso de actividades temporales. El mobiliario multiuso, permite adaptarse a distintas actividades que cumplen diferentes requisitos de una forma creativa e innovadora.

El diseño de un mobiliario urbano multifuncional, es un principio que se puede recomendar con carácter general, porque da como resultado elementos urbanos más interesantes y permiten una mayor variedad en el uso del espacio de la ciudad. (Gehl, 2006)

5) Diseño de elementos vegetales

Actúan como elementos de protección colaboran en el confort térmico de los espacios. Es importante situar los recorridos peatonales y las zonas de descanso exteriores de forma óptima con respecto a cada lugar concreto. Mas aun habría

que centrar los esfuerzos en la pequeña escala para mejorar la situación incorporando cortavientos, árboles y setos, donde más lo necesitan. (Gehl, 2006)

6) Integración y conectividad

Es importante disponer de focos de atracción que actúen de pegamento entre la ciudad y este tipo de espacios flexibles para el dinamismo e integración de la ciudad. Pueden apoyarse en dotaciones y equipamientos ya consolidados, para fomentar su vinculación con los vecinos, mediante actividades que complementan a los existentes. (Gehl, 2006)

7) Infraestructuras

No solo debería referirse a la superficie, sino también al llamado urbanismo del subsuelo o urbanismo subterráneo. Para ello se deberían combinar aparcamientos subterráneos bajo los viales con galerías de servicios con el objetivo de ampliar la superficie urbana peatonizable y lograr flexibilizar las infraestructuras.

8) Peatonalización

Es un espacio público de calidad donde se pueda dar la convivencia y la interacción entre personas. Siendo un derecho a identificarnos con este espacio de una manera fluida, espontánea y creativa.

9) Accesibilidad a los espacios flexibles

Reducir el número de barreras físicas en el espacio público para garantizar la libre circulación de los ciudadanos, es el objetivo que busca un espacio público libre de obstáculos.

Cuanto mayor es el grado de accesibilidad, más seguro, atractivo, dinámico y multifuncional puede llegar a ser el espacio público. (Rueda , 2012)

10) Actividades virtuales

Debe posibilitar el desarrollo de múltiples actividades, presentes y futuras. Siendo estas actuaciones las que dotan de carácter al espacio flexible, ya sea de un modo temporal o definitivo.

El espacio público también caracterizado por aspectos como:

- Promueve la identidad de la ciudad, ya que los parques, plazas y calles poseen características y usos diferentes.
- Favorecen el paisaje de la ciudad, porque contienen mobiliario urbano, vegetación, esculturas y demás elementos de tipos decorativos.
- Articulan la estructura urbana, ya que permiten que exista un equilibrio entre las construcciones de espacios cerrados y espacios abiertos.
- Son concebidos como un enorme sistema que están constituidos por varios subsistemas de: espacios peatonales, vehiculares, espacios comerciales, áreas verdes, parques, lugares culturales, entre otros.
(Palomino , 2010)

11.2.2 Regeneración urbana

Es una compleja combinación de factores sociales, económico, ambientales de planeación y gestión que para su correcta implementación debe contar con estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita.

El objetivo de la regeneración es combinar estos factores para mejorar la calidad de vida, la estabilidad económica, el consumo de energía y dotaciones de los centros urbanos.

Se pueden implementar distintos tratamientos tales como:

- **Restauración:** Implica proporcionar nuevas estructuras a una zona urbana concreta o barrio mediante la demolición y liberación de un suelo donde se pueden asentar infraestructuras y equipamientos que sean necesarios, teniendo como principio la conservación del patrimonio edificado.
- **Rehabilitación:** Tiene diferentes propósitos: como la conservación, el equipar y restaurar; son acciones que necesitan implementar para tener una ciudad con un urbanismo sostenible. (Arq. Jair Miramontes Chavez, 2015)

11.2.3 Movilidad Urbana.

Ciudad del peatón

El peatón debe ser considerado como la unidad fundamental para proponer las ideas que se plasmaran en los proyectos de ciudad, desde su apropiación en el tiempo, a través de los espacios públicos donde las aceras son mínimas o inexistentes (Albornoz, 2010)

PIRÁMIDE DE MOVILIDAD



*Ilustración 2: Pirámide de Movilidad
Fuente: Plataforma Arquitectónica*

La movilidad sostenible engloba a los peatones, ciclistas urbanos y al transporte público colectivo. El actual abuso del auto está impidiendo su desarrollo, así como dando lugar a problemas que requieren de una intervención planificada, asesorada y consensuada.

En la pirámide de movilidad deberían estar como prioritarios los peatones, por dos grandes razones: son los más débiles y es la forma mayoritaria de desplazamiento. La bicicleta debería ser el vehículo preferente por varias razones: es muy eficiente en pequeñas distancias, es económica y no contamina, no hace ruido no emite gases tóxicos y es menos peligrosa que el auto; consume menos espacio, es saludable y da una imagen moderna a la ciudad. El transporte

público consume menos espacio público que los autos; es económicamente mas viable para el usuario y en infraestructuras públicas favorece la intermovilidad con peatones. En el Transporte de Carga es fundamental regular y controlar la carga y descarga que puedan acceder de manera más eficiente a vía pública, por esto están en cuarto nivel. El vehículo particular está en lo último debido al alto consumo del espacio público en una ciudad y efectos perjudiciales para el desarrollo de la movilidad urbana. (Emilio, Marzo 11. 2012)

11.3. Marco conceptual

Diseño urbano. – Se entiende por Diseño Urbano a la interpretación y a la forma del espacio público de las ciudades o asentamientos humanos. Los criterios que predominan en la arquitectura; son de diversos tipos, siendo los más habituales los estéticos, físicos y funcionales.

El Diseño Urbano realiza estudios exhaustivos a la hora de planear físicamente el diseño de un espacio público. Estas unidades de análisis que se realizan en el diseño urbano son: la región, el centro urbano, el área urbana y el mobiliario urbano. (urbanismo.com)

Ordenamiento territorial.- El plan de ordenamiento territorial orientará el proceso urbano y territorial del cantón o distrito para lograr un desarrollo armónico, sustentable y sostenible, a través de la mejor utilización de los recursos naturales, la organización del espacio, la infraestructura y las actividades conforme a su impacto físico, ambiental y social con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y alcanzar el buen vivir. (GADMC-Manta, 2013).

Movilidad urbana. – Se conceptualiza en los desplazamientos origen-destino que tienen lugar en las ciudades, ya sea por medios de transporte motorizados, particulares o colectivos, haciendo referencia a la clasificación general de los modos de transporte que una persona puede utilizar para trasladarse de un lugar a otro. (Aguirre, 2010)

Suelo Urbano. – Es aquel que cuenta con vías, redes de servicios e infraestructuras públicas y que tenga ordenamiento urbanístico definido y aprobado mediante ordenanzas por el concejo municipal y equivale al área o zona urbana. (GADMC-Manta, 2013)

Área urbana. – Es aquella que cuenta con una normativa pormenorizada en la cual se permiten usos urbanos y están dotadas de equipamientos, infraestructuras y servicios de agua potable, alcantarillado, electricidad, telecomunicaciones, transporte, recolección y disposición final de desechos sólidos, y otros de naturaleza semejante. (GADMC-Manta, 2013)

Reestructuración urbana. - Intervención que se realiza para lograr la articulación y vinculación de los elementos constitutivos que forman un tramo, debido a rupturas ocasionadas por intervenciones urbanas y modificaciones de la edificación de un segmento urbano. (GADMC-Manta, 2013)

Legibilidad de la ciudad. – Es una ciudad visual específica. Es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables; y, se agrupan también fácilmente en una pauta global. (Lynch, 1959)

Equipamiento urbano. - Es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población; servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas. (Social, Secretaria de Desarrollo, Mexico, 1999)

Desarrollo sostenible. – En el desarrollo capaz de satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la posibilidad de que las futuras generaciones satisfagan sus propias necesidades. (WCED, 1987)

Disfuncionalidad. - Se refiere cuando las capacidades funcionales, por motivos externos o internos se transforman, distorsionan o modifican, haciendo total o parcialmente imposible la satisfacción de las funciones para las que dicho elemento o sistema fue creado. A diferencia de lo obsoleto, la disfuncionalidad no implica una transformación en las funciones que se espera que realice.

Acera. - Parte lateral de la vía pública, comprendida entre lindero de un predio y la calzada; destinado al tránsito exclusivo de peatones. (GADMC-Manta, 2013)

Ancho de vía. - Es la distancia horizontal del espacio de uso público destinado a la movilidad peatonal o vehicular. Comprende la calzada y las aceras. (GADMC-Manta, 2013)

Área verde. – Es el área destinada al uso de actividades de recreación en espacios abiertos, libres o arborizados, o jardines ornamentales de carácter comunitario. (GADMC-Manta, 2013)

Área de circulación. - Son espacios como vestíbulos, corredores, galerías, escaleras, rampas; que sirven para relacionar o comunicar horizontalmente y/o verticalmente otros espacios diferentes a éstos, con el propósito de lograr la funcionalidad y la comodidad integral. (GADMC-Manta, 2013)

Parada de bus. – Espacio público destinado al ascenso y descenso de pasajeros. (GADMC-Manta, 2013)

Estacionamiento. - Espacio o lugar público o privado destinado para acomodar o guardar vehículos. (GADMC-Manta, 2013)

Calle/camino/sendero. - Vía pública para el tránsito de personas y/o vehículos. (GADMC-Manta, 2013)

Ciclovía. - Es el nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. La ciclovía puede ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalado apropiadamente para este propósito; o, una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas. (GADMC-Manta, 2013)

Mobiliario urbano. – Todo elemento que presta un servicio al cotidiano desarrollo de la vida en la ciudad. (GADMC-Manta, 2013)

Señalización. - Sistema de señales indicativas de información, prevención, restricción y servicios. (GADMC-Manta, 2013).

Zonificación. - División de un área territorial en sub-áreas o zonas caracterizadas por una función o actividad determinada, sobre la que se

establece una norma urbana que determina la asignación de ocupación del suelo y edificabilidad y usos de los espacios públicos y privados.

11.4. Marco jurídico y/o normativo

11.4.1. Constitución de la República del Ecuador. -

Se toma en consideración, dentro de la Constitución de la República del Ecuador, los siguientes artículos:

Artículo 14. Se reconoce el derecho de la población de vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*

Sección cuarta. Cultura y ciencia

Artículo 23. Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

Sección sexta. Hábitat y vivienda

Artículo 31. Expresa el derecho de la ciudadanía al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de esta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

11.4.2. Plan Nacional de Desarrollo 2017- 2021 “Toda Una Vida”. -

Eje 1. Derechos para todos durante toda la vida

El ser humano es sujeto de derecho, sin discriminación. El estado debe estar en condiciones de asumir obligaciones básicas: respetar, proteger y realizar los derechos, especialmente de los grupos de atención prioritaria.

Objetivo 1: Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas. La ciudadanía hace hincapié en el acceso a los servicios básicos y el disfrute de un hábitat seguro, que supone los espacios públicos, de recreación, vías, movilidad, transporte sostenible y calidad ambiental, así como a la adquisición de vivienda social; pero también señala la importancia del adecuado uso de suelo y el control de construcciones.

Estrategia Territorial Nacional (ETN)

Mantiene una estructura dinámica y proactiva hacia la gestión del espacio físico y de las actividades humanas sobre este; la ETN implica la construcción de lineamientos que favorezcan la articulación, coordinación y prelación de instrumento de planificación, gestión y ordenamiento territorial.

Directrices y Lineamientos Territoriales.

Lineamientos territoriales para cohesión territorial con sustentabilidad ambiental y gestión de riesgos.

a) Reducción de inequidades sociales y territoriales

a.6 Desarrollar espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, que propicien la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales, la participación política y el encuentro con la naturaleza.

El objetivo es orientar las intervenciones hacia una mejor calidad de vida de la población, mediante la definición de políticas, programas y proyectos de aplicación en el territorio, que contribuyan a una asignación equitativa y transparente de los recursos públicos.

11.4.3. Normas de urbanismo – GADMC-MANTA, dirección de planeamiento urbano, cap. 2.-

Art. 21 Normas Técnicas. -

- a) **Norma NTE INEN 2 243:2009 – Vías de circulación peatonal.** - Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1600 mm y estar libres de obstáculos a una altura mínima de 2200 mm, los pavimentos de las vías de circulación

Para advertir a las personas con discapacidad visual cualquier obstáculo, desnivel o peligro en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos, accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura de 100 mm de ancho, con material cuya textura no provoque acumulación de agua.

- d) **Norma NTE INEN 2 246:2000 – Cruces peatonales a nivel y desnivel.**
- Los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 100 mm. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1800 mm.

Cuando el cruce peatonal se intercepte con una acera al mismo nivel, se deben colocar señales táctiles y visuales en toda la longitud de la acera. En los cruces peatonales se recomienda la colocación de semáforos, los que deben contar con un dispositivo acústico y táctil que indique el cambio de luces en el mismo.

- f) **Norma NTE INEN 2 248:2000 – Estacionamiento.** - Las medidas mínimas de los lugares destinados al estacionamiento vehicular con discapacidad deben ser:

Número de lugares. - Se debe disponer de una reserva permanente de lugares destinados para vehículos que transporte o pertenezcan a personas discapacitadas a razón de una plaza por cada 25 lugares o fracción.

Ubicación. - Los lugares destinados a estacionamientos para personas con discapacidad, deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de los espacios o edificios servidos por los mismo, preferencialmente al mismo nivel de

éstos. Para aquellos casos donde se presente un desnivel entre la acera y el pavimento del estacionamiento, el mismo debe salvarse mediante vados.

Señalización. - Los lugares destinados a estacionamiento deben estar señalizados horizontalmente y verticalmente de forma que sean fácilmente identificados a distancia.

j) Norma NTE INEN 2 314:2009. - Mobiliario Urbano:

Bandas de equipamiento. - Se deben usar siempre y cuando la acera tenga un ancho superior a 1600mm libre de obstáculos para la circulación peatonal de acuerdo a la NTE INEN 2 243. En el caso de que la acera tenga un ancho inferior no deben existir bandas de equipamiento. El ancho mínimo de la banda de equipamiento debe ser de 600mm.

Art. 23.- Clasificación del Sistema Vial Urbano. - Se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: vías expresas (autopistas – viaductos), vías arteriales, vías colectoras principales, vías colectoras secundarias, vías locales, vías peatonales, escalinatas, ciclovías.

Art. 26.- Vías Arteriales Secundarias. - Sirven de enlace entre vías arteriales principales y vías colectoras. Su función es distribuir el tráfico entre las distintas áreas que conforman la ciudad; por tanto, permiten el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, recreativas o de comercio en general.

a) Sus características funcionales son:

- Permiten buena velocidad de operación y movilidad.
- Proporcionan con mayor énfasis la accesibilidad a las propiedades adyacentes que las vías principales.
- Los cruces e intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel, dotándose para ello de una buena señalización y semaforización.
- Excepcionalmente pueden permitir el estacionamiento controlado de vehículos.
- Pueden admitir la articulación en un solo sentido de circulación.
- Sirven principalmente a la circulación de líneas de buses urbanos, pudiendo incorporarse para ello carriles exclusivos.

b) Características técnicas son:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Velocidad del proyecto	50 km/h
Velocidad en operación	30 – 50 km/h
Distancia paralela entre ellas	1.500 – 500 m
Control de accesos	La mayoría de intersecciones son a nivel
Número mínimo de carriles	2 por sentido
Ancho de carriles	3,50 m
Carril estacionamiento lateral	Mínimo 2,20 m ; 2,40 m
Distancia de visibilidad de parada	50 km/h =60 m
Radio mínimo de curvatura	50 km/h = 80 m
Aceras	4,00 m
Radio mínimo de esquinas	5,00 m
Separación de calzadas	Parterre mínimo de 4,0 m pueden no tener parterre y estar separadas por señalización horizontal.
Aceras	Ancho de carril x 0,6 x velocidad de la vía (km/h)

Tabla 1. Características técnicas vías arteriales secundaria

Fuente: GADMC-MANTA, Dirección de planeamiento urbano

Art. 27.- Vías Colectoras. - Sirven de enlace entre las vías arteriales y las vías locales, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas; por tanto, permiten acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comerciales de menor escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor (camionetas o furgonetas).

a) Sus características funcionales son:

- Favorecen los desplazamientos entre barrios cercanos.
- Permite la circulación de líneas de buses urbanos.
- Permite el tráfico pesado con regulaciones.
- Permite el acceso a los predios frentistas.
- Puede permitir el estacionamiento lateral de vehículos.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.
- Se recomienda la circulación vehículos en un solo sentido, sin que ello sea imperativo.

b) Sus características técnicas son:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Velocidad del proyecto	50 km/h
Velocidad en operación	20 – 40 km/h
Distancia paralela entre ellas	1.000 – 500 m
Control de accesos	La mayoría de intersecciones son a nivel
Número mínimo de carriles	4 (2 por sentido)
Ancho de carriles	3,20 m
Carril estacionamiento lateral	Mínimo 2,20 m
Distancia de visibilidad de parada	40 km/h =45 m
Radio mínimo de curvatura	40 km/h = 50 m
Aceras	Mínimo 2,50 m, como excepción 2m
Radio mínimo de esquinas	5,00 m
Separación de calzadas	Señalización horizontal, puede tener parterre mínimo de 3,00 m
Aceras	Ancho de carril x 0,6 x velocidad de la vía (km/h)

Tabla 2: Características técnicas Vías Colectoras.

Fuente: GADMC-MANTA, Dirección de planeamiento urbano

Art. 28.- Vías Locales. - Se constituyen en el sistema vial urbano menor y se conectan con las vías colectoras. Se ubican generalmente en zonas residenciales. Sirven exclusivamente para dar acceso a las propiedades de los residentes, siendo prioridad la circulación peatonal. Permite solamente la circulación de vehículos livianos de los residentes y no permite el tráfico ni paso de vehículos pesados (excepto vehículos de emergencia y mantenimiento). Pueden operar independientemente o como componentes de un área de restricción de velocidad, cuyo límite máximo es de 30km/h. además el tramo de restricción no debe ser mayores a 500m, para conectarse con una vía colectora.

a) Sus características funcionales son:

- Permite la movilidad al interior de sectores urbanos.
- Admiten medidas de moderación de tráfico.
- Dan acceso a los predios frentistas.
- Todas las intersecciones son a nivel
- Permite el estacionamiento lateral de vehículos.
- No deben permitir el desplazamiento vehicular de paso (vías sin continuidad).
- No permiten la circulación de líneas de buses.
- La circulación de vehículos en un solo sentido es recomendable.

b) Características técnicas son:

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Velocidad del proyecto	50 km/h
Velocidad en operación	Máximo 30 km/h
Distancia paralela entre ellas	100 – 300 m
Control de accesos	La mayoría de intersecciones son a nivel
Número mínimo de carriles	2 (1 por sentido)
Ancho de carriles	3,00 m
Carril estacionamiento lateral	Mínimo 2,00 m
Distancia de visibilidad de parada	30 km/h =40 m
Aceras	Mínimo 1,20 m
Radio mínimo de esquinas	3,00 m
Separación de circulación	Señalización horizontal
Longitud máxima vías sin retorno	300 m

Tabla 3: Características técnicas vías locales

Fuente: GADMC-MANTA, Dirección de planeamiento urbano

Especificaciones mínimas para el diseño de vías

Art. 41.- Aceras. - 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 0,45m el espacio junto a cerramientos (muros, verjas) que disponen generalmente vegetación ornamental y en donde las fachadas se encuentran retiradas de la línea de fábrica; 0,15m adicionales, cuando las edificaciones se efectúan en línea de fábrica, y 0,15m más, para el caso de fachadas en línea de fábrica con escaparates o 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 0,45m, para la ubicación de postes, señales de tránsito, hidrantes, semáforos, rampas para ingresos de vehículos, arborización, se incrementarán 0,15m adicionales.

Para la ubicación de mobiliario urbano (casetas, buzones, postales, basureros, jardinerías, parquímetros, armarios de servicios básicos, bancas, etc.) se deberá considerar los espacios de ocupación y de influencia, a fin de dejar libre la zona

peatonal efectiva requerida. No se permitirá la ocupación de la acera como estacionamiento de vehículos.

Art. 42.- Ancho de carril. - El ancho normalizado de carril de circulación vehicular será de 3,00 m, su variación estará en función de la velocidad y el tipo de vía.

Art. 43.- Carril de estacionamiento lateral o tipo cordón. - En las vías locales con velocidad de circulación menor a 50 km/h, el carril de estacionamiento tendrá un ancho mínimo de 2,00m. En vías de mayor circulación en las que se ha previsto carril de estacionamiento, éste tendrá un ancho mínimo de 2,40 metros.

Art. 44.- Carril de estacionamiento transversal o en batería. - Los estacionamientos transversales, sean de 45° 60°, 90°, no deben ser utilizados en vías arteriales, en razón de aspectos de seguridad vial. En vías colectoras pueden ubicarse, requiriendo para ello de un tratamiento adecuado en el que se considere el área de maniobra que debe ser independiente del área de circulación. Por consiguiente, esta forma de estacionamiento puede adoptarse con mejores resultados sobre vías locales donde la velocidad de operación es baja y el tratamiento urbano de aceras y vías es diferente.

Art. 45. – Ancho de calzada. – Dependerá del número de carriles determinado por los estudios viales y de tráfico pertinentes. En vías locales con un solo sentido de circulación, mínimo 4,50m y para dos sentidos de circulación, mínimo 6m sin considerar carril de estacionamiento.

Espacio Público Y Mobiliario Urbano

Art. – 64 Clasificación del Mobiliario. – Para efectos de esta normativa el mobiliario urbano se clasifica en los siguientes grupos:

- **Elementos de comunicación:** mapas de localización, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura y mensajes, teléfonos, carteleros, locales, buzones y publicidad.
- **Elementos de organización:** mojones, paraderos, tope llantas y semáforos.

- **Elementos de ambientación:** luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, cerramientos de parterres y áreas verdes, rejillas de árboles, jardineras, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas y murales.
- **Elementos de recreación:** juegos infantiles y similares.
- **Elementos de servicios:** bicicleteros, surtidores de agua, casetas de turismo.
- **Elementos de seguridad:** barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, sirenas, hidrantes, equipos contra incendio.

Art. 69. – Elementos de Ambientación. –

a) Luminarias; consideración para el diseño:

La selección y localización de la fuente de luz se debe relacionar con los aspectos propios del diseño (tipo de luz, color) con la intensidad necesaria determinada técnicamente en relación con el área servida.

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.

Tipos y dimensiones: las luminarias utilizadas en el espacio público se pueden agrupar en siete categorías

- **Poste central:** se usa para para nodos de alta concentración ciudadana o intersecciones viales importantes. $H < 15m$, separación entre 30 y 33m
- **Poste central doble:** se usa en parterres. $H = 10$ a $12m$, separación entre 30 y 33m
- **Poste lateral:** se ubica en la acera. $H = 10$ a $12m$, separación 30m.
- **Luminaria unilateral o central:** se utiliza para la iluminación de pasajes peatonales, plazas, plazoletas y parques. $H = 5m$, separación 7m.

- b) **Bancas (referencia NTE INEN 2 314:2000):** Deben estar ubicadas en las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación peatonal. Deben estar sobre piso duro y con un sistema de anclaje fijo capaz de evitar toda inestabilidad. Deben estar provistas de un espacio lateral libre de 1,20 de ancho, por lo menos en uno de sus costados. El asiento debe estar máximo a 0,45m de altura sobre el piso terminado y ser de forma ergonómica.

No debe tener bordes agudos, estar contruidos en materiales perdurables y permitir una rápida evacuación del agua.

Dimensiones	Mínimo	Máximo
Altura	0,40 m	0,45 m
Ancho	0,30 m	0,40 m
Longitud	1,80 m	2,40 m

*Tabla 4: Dimensiones de una banca
Fuente: GADMC-MANTA*

- c) **Árboles. (referencia NTE INEN 2 314:2000).** –El tronco, su follaje y ramas, no debe invadir el área peatonal en una altura mínima de 2,20m. los árboles ubicados en el interior de las áreas de circulación peatonal deben estar señalizados con cambio de textura en el piso en un ancho de 0,90m.

el ancho mínimo entre dos jardineras es de 0,90m. la vegetación de las jardineras ubicadas al nivel del piso terminado de la vía peatonal no debe extender su follaje por fuera del perímetro de la misma.

- f) Cerramiento de parterres y áreas verdes: los cerramientos de parterre y de áreas verdes pueden realizarse con verjas de acero cuyo diseño previo será aprobado, cuyas alturas no sobrepasarán los 0,30m en parterres y 0,60m en áreas verdes.

Art. 72. – PAVIMENTOS EN ESPACIOS DE CIRCULACION PEATONAL (Referencia NTE INEN 2 301:2000). – Las superficies deben ser homogéneas, libres de imperfecciones y de características antideslizantes en mojado, para los espacios exteriores. Si el pavimento está compuesto de piezas, los materiales

empleados no deben tener una separación mayor a 11mm en una profundidad máxima de 3mm.

Si los espacios de circulación peatonal son lisos, la señalización de piso debe realizarse mediante un cambio de textura. La compactación para vías de suelo natural o tierra apisonada no debe ser menor al 90% del ensayo pretor estándar en condiciones climatológicas desfavorables y la densidad no será menor al 75% de su valor en seco.

Las texturas direccionales tienen por objetivo el conducir al peatón hacia un fin determinado; estas deben tener un recorrido no mayor a 3,00m de longitud, los canales o líneas de dirección no deben tener un esparcimiento mayor a 11mm.

11.5. Modelo de repertorio

11.5.1. Regeneración Urbana del CENTRO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.

Los trabajos de regeneración de la ciudad de Portoviejo, capital de la provincia de Manabí en Ecuador, inició en el 2017 un año después del terremoto con la intervención de 11 manzanas que contemplan las calles Chile, Sucre, Colón y Quiroga.

Busca prolongar la actividad en el centro al menos 18 horas al día y dinamizar la economía local. La inversión de esta obra es de 11.6 millones de dólares.

Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso del peatón y 30% para uso vehicular.



*Ilustración 3: Ubicación Portoviejo
Fuente: GAD Portoviejo
Elaborado: Tesista Peter Lema*

Preferencia al peatón.

En las calles Olmedo, Bolívar y Ricaurte la calzada se encuentra al mismo nivel de la acera para el uso predominante del peatón. El acceso vehicular es restringido, a excepción de vehículos de abastecimiento, emergencia y propietarios de inmuebles, con velocidades permitidas de 10, 20 y 30 Km/h. Estas calles cuentan con ciclovías.

Vías peatonales de 1,2 Ha – 2,4 Ha Vías vehiculares de 2,2 Ha a 1,2Ha



*Ilustración 4: Ubicación área de estudio GAD Portoviejo
Elaborado: Editado por tesista
Fuente: GAD Portoviejo*

Calles de alto tránsito.

Calle Olmedo, Colón y Bolívar

Calzada a nivel de la acera.
Velocidad 10Km/h

Acceso vehicular restringido,
solo para abastecimiento y
emergencia.



*Fuente: GAD Portoviejo
Elaborado: Editado por tesista
Ilustración 5: Ubicación: calle Olmedo, Colon y Bolívar*

- **Calle Bolívar, Colón y Mejía**

Calzada al mismo nivel de la acera para el uso de ciclistas y vehículos livianos

Tráfico de bajo impacto en un solo sentido 20Km/h



Ilustración 6: Ubicación: calle Bolívar, Colón y Mejía

Fuente: GAD Portoviejo

Elaborado: Editado por tesista

- **Calle Ricaurte y Morales**

Ciclovías, parqueos y vías en un solo sentido

Velocidad recomendada 30Km/h



Ilustración 7: Ubicación: calle Ricaurte y Morales

Fuente: GAD Portoviejo

Elaborado: Editado por tesista

- **Calle Perimetrales Chile, Sucre, Quiroga y Rocafuerte**

Acceso Vehicular en doble sentido de alto de tráfico 50Km/h

Carril de parqueo a un sólo lado con espacios para paradas de bus.



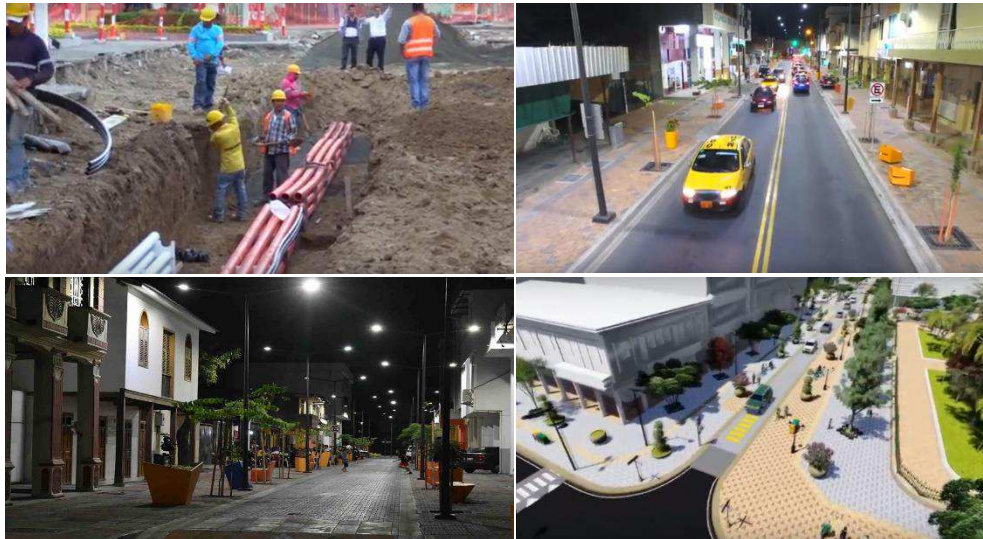
Ilustración 8: Ubicación: calle Chile, Sucre, Quiroga y Rocafuerte

Fuente: GAD Portoviejo

Elaborado: Editado por tesista

Soterramiento de instalaciones de servicios básicos

Es un proyecto que busca la mayor cantidad de espacio público al ciudadano y uno de los puntos destacado es el soterramiento de instalaciones eléctricas tanto comunicación como energía eléctrica. El sistema de recolección de aguas fluviales ha tenido un mejoramiento y cambio para su mejor funcionamiento como también el sistema de alcantarillado.



*Ilustración 9: Área de estudio - soterramiento
Fuente: GAD Portoviejo
Elaborado: Editado por tesista*

El equipamiento es accesible para toda la ciudadanía para la interacción y convivencia del peatón, cuenta con señaléticas, lugares de estancias, mobiliarios como botes de basuras para un correcto confort y calidad de vida. En arborización vale destacar que se implementó de 48 árboles a 317 árboles en toda la regeneración.



*Ilustración 10: Ubicación calle Colon y Ricaurte
Fuente: GAD Portoviejo
Elaborado: Editado por tesista*



*Ilustración 11: Ubicación calle Olmedo
Fuente: GAD Portoviejo
Elaborado: Editado por tesista*

11.5.2 Remodelación de la AVENIDA SEXTA DE CALI, COLOMBIA

Arquitectos: EMS arquitectura, Pantoja Arquitectos

Ubicación: Avenida Sexta de Cali, Colombia

Área: 45157 m²

Año del proyecto: 2018



Ilustración 12: Ubicación Av. Sexta, Cali Colombia

Fuente: Plataforma arquitectura

Elaborado: Editado por tesista

Se trata de una transformación del espacio público de la avenida a lo largo de dos kilómetros sobre la plazoleta del correo (calle 12 norte) y el Parque de la música (calle 36 norte).

“Avenida Sexta, escenario del futuro”, busca rescatar la arteria como lugar de encuentro social y de identidad local y global. De tal forma, la plazoleta Jairo Varela y el parque de la música y empleados en ambos extremos de la intervención.

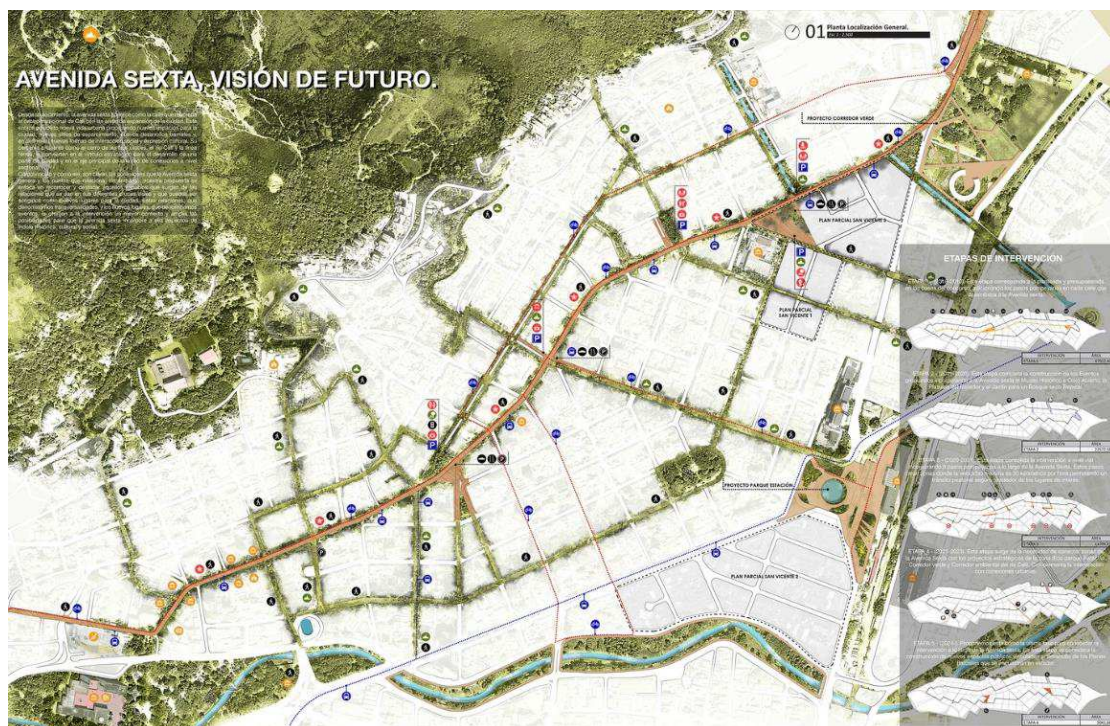


Ilustración 13: Av. Sexta Cali, plan masa

Fuente: Plataforma arquitectura

Elaborado: Editado por tesista

La propuesta reconoce el contenido histórico de la avenida y plantea una intervención que responda a las demandas actuales y, además, que se considere los cambios que se darán en el futuro, partimos por establecer que la Avenida Sexta siempre ha sido un lugar que se caracteriza por acoger tendencias, por ser vitrina de lo novedoso de la ciudad.

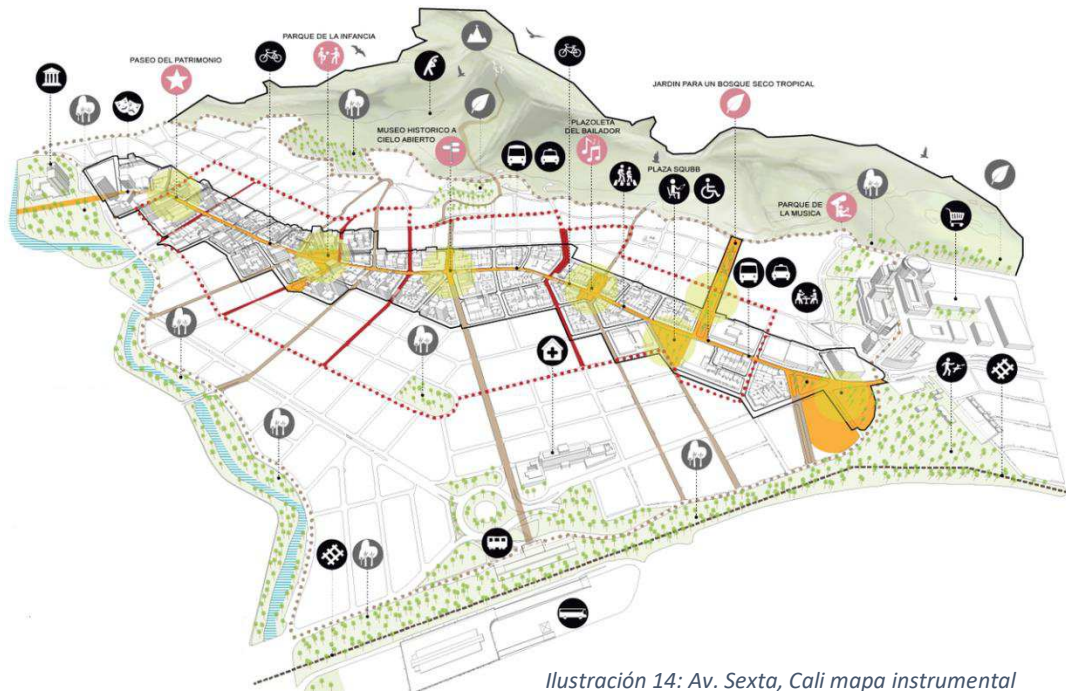


Ilustración 14: Av. Sexta, Cali mapa instrumental
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista

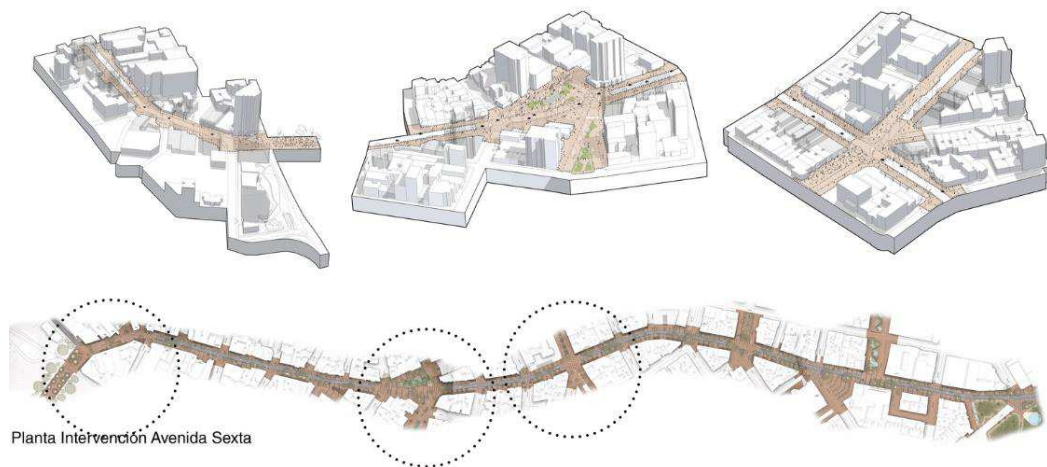
Principios ordenadores:

- Involucra la avenida sexta en la planificación urbana propiciando el adecuado espacio y entorno. Rescatar como lugar de encuentro social y de identidad cultural local y global
- Radica en las conexiones urbanas que propician con los proyectos estratégicos de zona y con sectores importantes de la ciudad.
- Generar un nuevo espacio público, incluyendo las áreas continuas cuya morfología es ideal para albergar nuevas actividades.
- Integrar los espacios libres directamente relacionados con la avenida y que tienen potencial para actividades públicas al exterior.
- Destacar el potencial sostenible
- Rehabilitar el espacio público existente, implementar nuevos elementos y sistemas ordenadores que trabajen en beneficio del medio ambiente y el

peatón e impulsar acciones asociadas al uso eficiente de la infraestructura existente, recuperada y nueva (optimizada)

Componentes del proyecto.

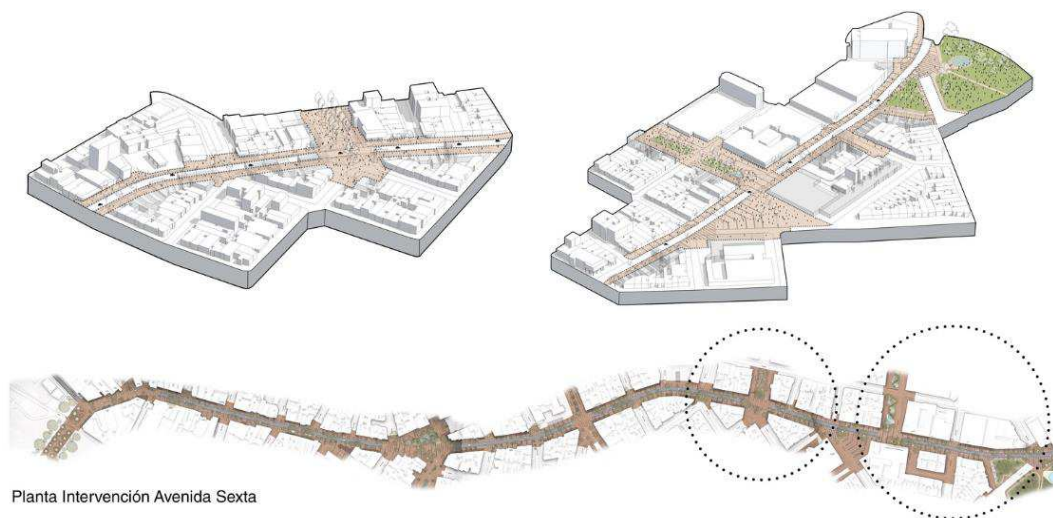
1. Parque del patrimonio
2. Parque de la infancia
3. Museo histórico a cielo abierto



Planta Intervención Avenida Sexta

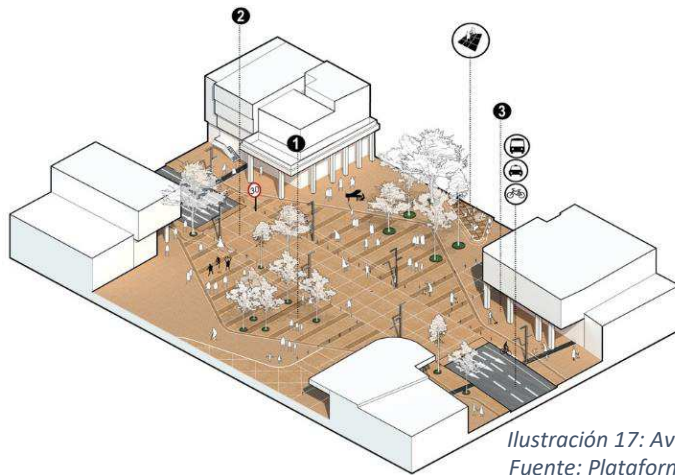
*Ilustración 15: Av. Sexta Cali, Componentes del proyecto I
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista*

4. Plaza del bailador
5. Jardín para un bosque seco tropical



Planta Intervención Avenida Sexta

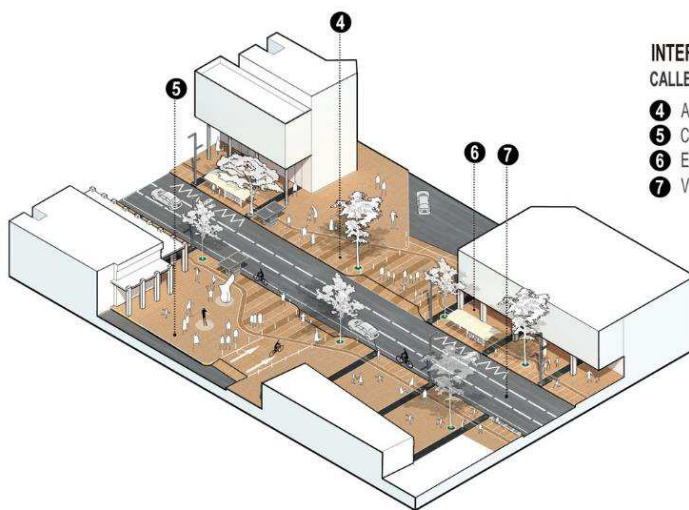
*Ilustración 16: Av. Sexta Cali, Componentes del proyecto II
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista*



INTERVENCIÓN TRANSVERSALIDAD TIPO 1
LA PLAZUELA DEL BAILADOR - CALLE 26N

- PLAZUELA DEL BAILADOR - CALLE 26N**
- PERFIL VIAL
- 1 Ampliación del Espacio Público Efectivo
 - 2 Elevación de vía - paso Pompeyano - Zona de Transito Lento
 - 3 Extensión de textura de piso hasta paramentos

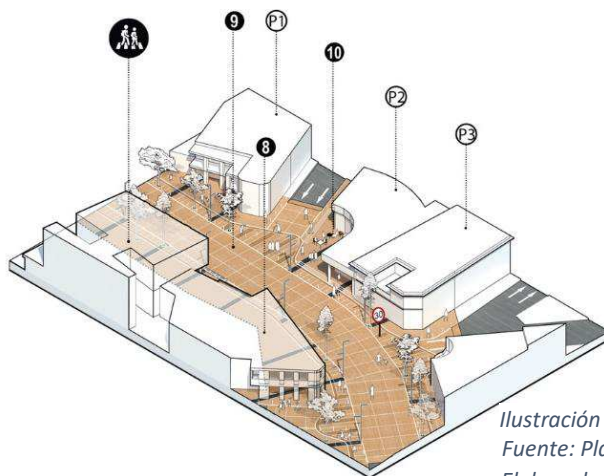
Ilustración 17: Av. Sexta Cali, Intervención tipo I
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista



INTERVENCIÓN TRANSVERSALIDAD TIPO 2
CALLE 25N

- 4 Ampliación del Espacio Público Efectivo
- 5 Continuación del Andén- Elevación de vía - paso Pompeyano
- 6 Extensión de textura de piso hasta paramentos
- 7 Vía Continua

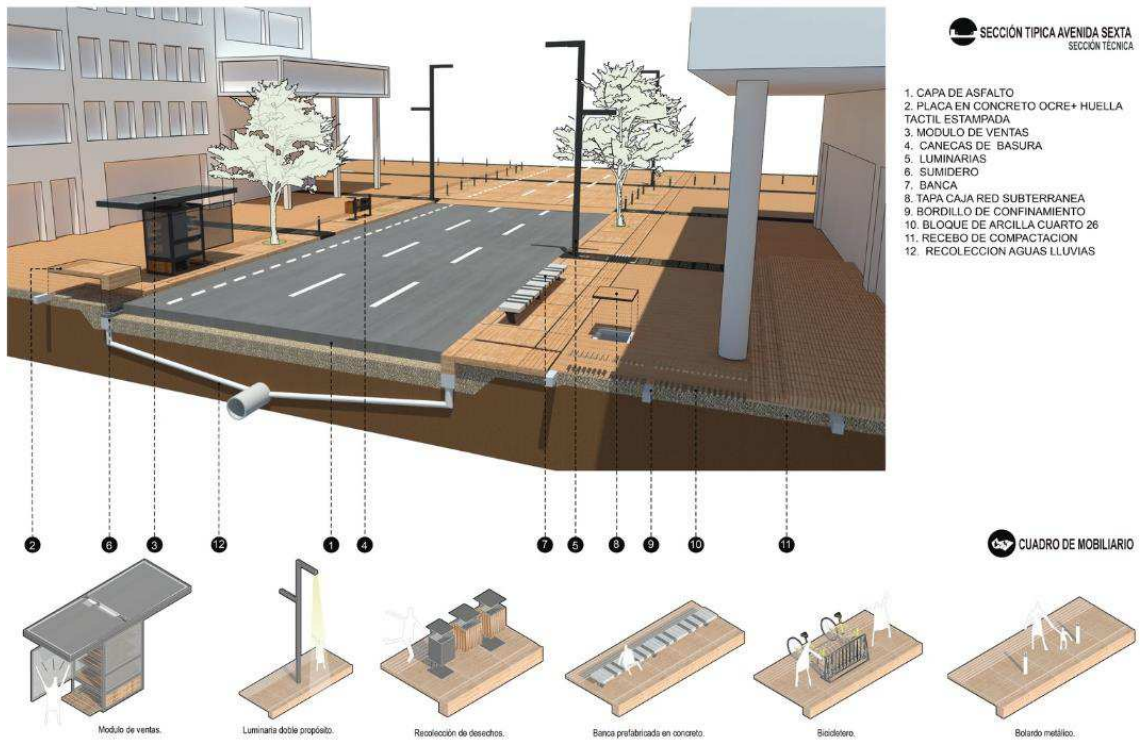
Ilustración 18: Ubicación Av. Sexta, Cali Colombia
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista



INTERVENCIÓN TRANSVERSAL TIPO 1
CALLE 13N

- Perfil Vial: Prioridad PEATONAL**
- (P) Edificios Patrimoniales
- 8 Extensión de textura de piso hasta paramentos
 - 9 Unificación del material - Continuidad
 - 10 Textura de piso sobre Niveles de Antejardín
 - 11 Continuación del Andén- Elevación de vía - paso Pompeyano - Zona 30

Ilustración 19: Av. Sexta Cali, Intervención tipo II
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista



*Ilustración 20: Av. Sexta Cali, Sección Típica
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista*



*Ilustración 21: Av. Sexta Cali, renders
Fuente: Plataforma arquitectura
Elaborado: Editado por tesista*

El proyecto se concibe de manera al entorno que presenta; ya que una de sus virtudes son los mobiliarios que presentan y la dinámica del género musical “salsa” que se conserva y se da a expresar en las calles como en los mobiliarios y señaléticas. Mantiene una postura rítmica en sus forma y funciones.

CAPITULO 2.-

12. Diagnóstico de la investigación.

12.1 Información Básica

La avenida 24 de mayo se encuentra ubicada en el centro de la ciudad de Manta, en lo que hoy corresponde al casco comercial de la ciudad, una avenida de mucho dinamismo ya que se localiza el sector comercial como también es una salida de la ciudad.

La avenida 24 de mayo delimitada en la zona a intervenir comprende desde la avenida Malecón Jaime Chávez Gutiérrez hasta la intersección del paso elevado de la avenida 4 de noviembre y la intersección de la avenida de la cultura.



Ilustración 22: Ubicación Av. 24 de Mayo
Fuente: Google earth
Elaborado: Editado por tesista

12.1.1 Dinámica del sector

En la avenida 24 de mayo se realizan diferentes actividades que caracterizan al sector, como son las comerciales, administrativas, habitabilidad, ocio, entre otras. Recalcando que es un sector muy dinámico debido a que se encuentran lugares estratégicos como entidades bancarias y de servicio público, centros

12.1.2 División del área de estudio por tramos.

El área de estudio se la ha dividido en dos tramos para una mejor comprensión y análisis del sitio, y consta:

- Tramo uno, desde la Av. 4 avenida Malecón hasta la intersección de la avenida de la Cultura
- Tramo dos, desde la intersección de la avenida de la Cultura hasta la intersección del paso elevado de la avenida 4 de noviembre

Tramo uno:



Ilustración 24: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo I
Elaborado: Editado por tesista

El uso de suelo de la avenida 24 de mayo, tiene diferentes ocupaciones. Como se da desde la Av. Malecón, uno de los sectores de mayor relevancia donde se sitúan entidades bancarias, como son el “Banco del Austro”, y como también las empresas de servicio público EPAM y CNEL. En el recorrido encontramos el sector hotelero y viviendas; ya que estas en su mayoría son de uso mixto, planta baja comercio y planta alta residencial. Esto se visualiza en la avenida ya que por lo general funcionan negocios propios y/o arrendados.

En este sector se encuentra el Centro Comercial “La Bahía” y el terreno vacío en el que antes funcionaba el antiguo terminal terrestre, este terreno está siendo ocupado para el parqueo de vehículos, que ha permitido solventar los estacionamientos en el sector y descongestionar en medida el tráfico vehicular.

El antiguo terminal terrestre, constituyó al sector como una subcentralidad en la cual existía gran movilización y afluencia de personas, fortaleciendo las diferentes actividades que se realizaban en el entorno.

El comercio existente en este tramo muestra diferentes usos, hay locales comerciales situados en la avenida que no respetan el límite asignado para expender sus productos, provocando así una restricción para el uso de aceras y espacios para poder transitar el peatón. Esto se debe a que muchos de los locales sacan sus productos de una manera no controlada, donde ganan mayor espacio para exponer sus productos.

El sector dispone con los servicios básicos de agua y alcantarillado, energía eléctrica y comunicación. La infraestructura vial en el sector es irregular debido al estado de sus aceras y calles, esto debido a la falta de mantenimiento y restauración en la capa asfáltica.

El alcantarillado muchas veces en temporadas de invierno suele colapsar provocando malestar y daños en el sector.

La avenida carece de áreas verdes y mobiliarios urbanos, lo que ocasiona que las personas que transitan por el lugar no puedan acceder a una actividad de estancia o descanso.

Tramo dos:

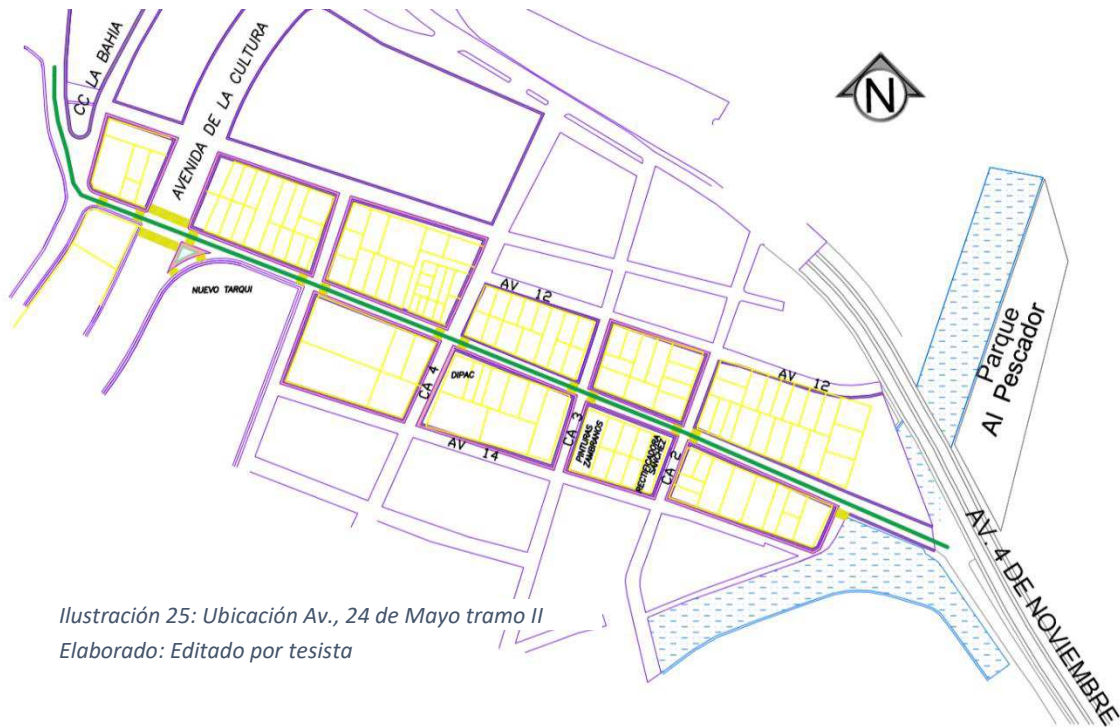


Ilustración 25: Ubicación Av., 24 de Mayo tramo II
Elaborado: Editado por tesista

La mayor parte de la concentración económica está en el centro comercial nuevo Tarqui, ubicado entre la intersección de la avenida 24 de mayo y la avenida de La Cultura; ya que cuenta con un gran potencial de variedades de artículos para la ciudadanía. El C.C. Nuevo Tarqui, tiene cabida a los locales comerciales antes ubicados en la zona cero de Tarqui, ya que es uno de los más influyentes y de gran intensidad que conllevan a un mayor flujo tanto vehicular como peatonal, contando con numerosos locales y comerciantes son los que predominan el sector comercial. Existen también diversos centros comerciales en menor envergadura que también integran y son relevantes en el sector comercial.

Así mismo, se sitúan diferentes comercios informales, como locales que no respetan su límite para expender sus productos lo que genera la privatización del espacio público para el ciudadano, donde es muy poco controlado estos lugares de comercio.

En la avenida 24 de mayo también se realizan diferentes actividades; como es lo laboral, ocio, recreación, entre otras; donde hay locales de mecánica como también bares en el sector de la Ensenadita, siendo el sector comercial lo predominante.

Al finalizar la avenida 24 de mayo, en la intersección con la avenida 4 de noviembre, pasa el cauce del río Manta, el que genera problemas de contaminación en el sitio, ya que esto ocasiona incomodidades en el sector.

La infraestructura básica que presenta este tramo, sufre muchos inconvenientes con el alcantarillado y energía eléctrica, debido a que no dispone de mantenimientos constantes ni restauración en su infraestructura, esto se da por el alto dinamismo que genera el sector.

Hay muchos problemas en temporadas de invierno, ya que parte del sector de la avenida en el nuevo Tarqui, muchas veces saben colapsar las alcantarillas y generar malestar en la ciudadanía. Inconvenientes también como la inseguridad, escasez de espacios públicos, mobiliarios urbanos, contaminación de desechos orgánicos, son los problemas que a diario se presentan. Así mismo, el paisaje urbano existente es afectado visualmente por el tendido eléctrico y de comunicación.

La movilidad urbana, tanto en lo vehicular como en lo peatonal, es muy fluido, debido a los diferentes puntos de servicios que brinda el sector, donde consta con servicios de líneas de transporte público como buses, dispuestos por la FETUM (Federación de Transporte Urbano de Manta), que dan cobertura dentro de la avenida 24 de mayo como la avenida de La Cultura, ya que son parte de la zona de estudio. Así también, la prestación de servicios como son las cooperativas de taxis, como también el vehículo particular.

Uno de los problemas del automotor en general, es la falta de espacios públicos para realizar sus actividades como aparcamiento y el servicio de pasajeros en buses. Cabe recalcar que muchos de estos no son controlados y por consiguiente realizan sus paradas en cualquier sitio, congestionando y provocando el malestar de la ciudadanía que transcurre a diario en el sitio.

El espacio público es muy poco apreciable en el sector, no existe la atención necesaria al peatón en las aceras, no existe la señalización y no contiene normas que se cumplan. De igual manera el mobiliario es precario y no está en óptimas condiciones para una estancia de paso.

La vía dispone un estado irregular en su capa asfáltica, ya que presentan afectaciones por tramos, y esto genera malestar en el tránsito vehicular, debido a que es una vía de alto tráfico y dinamismo en el sector.

Esta vía es unidireccional de dos carriles, que empieza desde la avenida malecón hasta la salida de la intersección del paso elevado de la avenida 4 de noviembre.

12.2 Tabulación de la información

Datos obtenidos por medio de encuestas a lo largo de la avenida 24 de mayo y entrevistas a los ciudadanos que transcurren en la zona de estudio.

Pregunta 1: ¿Qué problemas enfrenta la avenida 24 de mayo del centro de la ciudad de Manta?

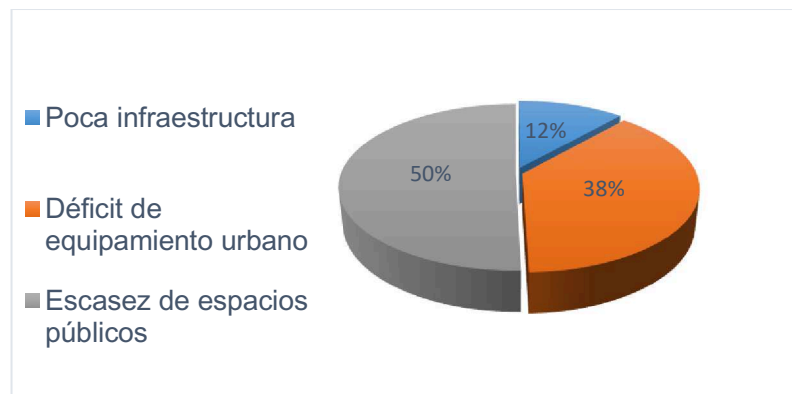


Gráfico 1: Pregunta 1
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: El 50% de la ciudadanía observa como un factor a intervenir, la escasez de espacios públicos, ya que muchos de estos vienen a realizar actividades cotidianas al sector y no encuentran con el espacio adecuado para transitar y estar en el sitio, acompañado del déficit de equipamiento urbano que complementen una mejor estadía en el sector.

Pregunta 2: ¿Cómo usted califica al espacio público hoy en la actualidad en la avenida 24 de mayo?

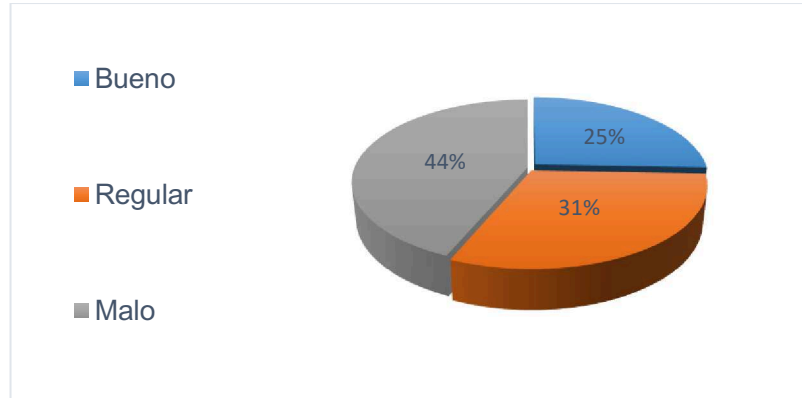


Gráfico 2: Pregunta 2
Elaborado: Editado por tesista
Fuente: Población AV. 24 de mayo

Conclusión: Debido al deterioro del espacio público, la ciudadanía responde a que se debe mejorar el espacio público ya que es catalogado en malas condiciones, porque los que actualmente existen, no prestan el servicio ni están en condiciones de brindar confort.

Pregunta 3: En los espacios públicos; ¿Qué problemas de equipamiento urbano considera en el sector?



Gráfico 3: Pregunta 3
Elaborado: Editado por tesista
Fuente: Población AV. 24 de mayo

Conclusión: El 43% de los ciudadanos se manifiestan hacia la falta de mobiliario urbano que hay en el sector, esto denota una carencia de equipamientos que debe haber en la avenida, así mismo el deterioro que se observa. Los problemas en el equipamiento urbano también responden al mal uso de habitabilidad y actividades que se realizan, por lo que la ciudadanía no responde a un estilo de vida agradable

Pregunta 4: ¿Qué gestiones o actividades realiza con frecuencia en el sector?



Gráfico 4: Pregunta 4
Elaborado: Editado por tesista
Fuente: Población AV. 24 de mayo

Conclusión: El mayor protagonismo de actividades que realiza la población en el sector son comerciales, ya que el 46% de ellas son relacionadas a la compra y venta de productos que ofrece el sector. Otra actividad relevante son las administrativas con un 19% ya que se encuentran entidades bancarias como entidades de servicio público que la población en general llegan a gestionar, lo que demanda actividades laborales que también hay en el sector. La habitabilidad dentro del sector residencial, se observa el uso de vivienda mixta (vivienda-comercio). El ocio y educación es poca debido a que la vía es de servicio urbano comercial y no hay mucha participación de estas.

Pregunta 5: ¿Qué aspectos de mejoramiento sugiere para cambiar la imagen del cauce del río Manta?



Gráfico 5: Pregunta 5
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: Uno de los grandes problemas que tiene la ciudad y el sector, es la contaminación que se provoca en el río Manta. El 45% de los encuestados sugieren que se dé el tratamiento de aguas. El encausamiento del río se puede dar mantenimiento para una mejor función.

Pregunta 6: El comercio informal de la avenida 24 de mayo, muestra:



Gráfico 6: Pregunta 6
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: En su mayoría, el 45% de los habitantes, consideran un desorden y mal uso que permiten las autoridades, para el expendio de sus productos, ya que esto produce una mala imagen de ciudad provocando aglomeraciones y mal uso

de la vía. Esto también indica una apropiación del lugar no permitida que genera malestar en la ciudadanía que transita en el sector.

Pregunta 7: Donde considera usted que se debería reubicar a los comerciantes informales



Gráfico 7: Pregunta 7
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: La ciudadanía busca que se controle el comercio informal, el 49% de estos optan por reubicarlos en lugares apropiados donde no obstaculicen el paso tanto vehicular como peatonal, ya que muchos de estos congestionan la circulación y provocan malestar en los transeúntes.

Pregunta 8: ¿Cree usted que el comercio informal se da con mayor intensidad post- terremoto o sigue igual?

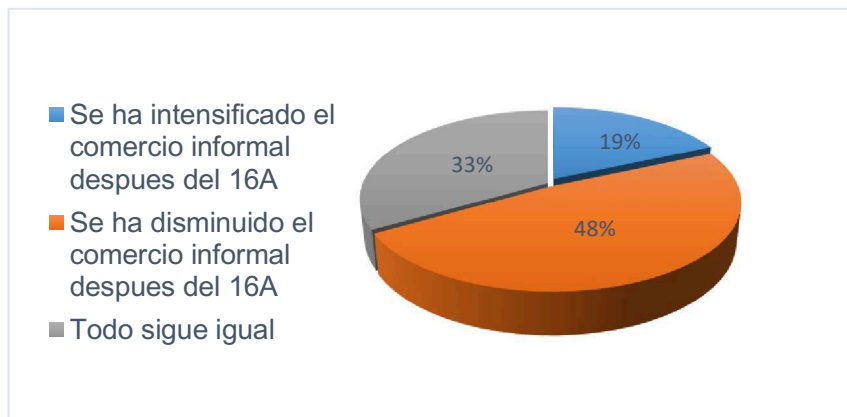


Gráfico 8: Pregunta 8
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: El comercio informal es una de las principales actividades de los comerciantes que buscan expender sus productos, el 48% de la ciudadanía encuestada manifiesta que ha disminuido el comercio informal pero así mismo el 33% de las personas, muestra que continúan estas actividades a pesar de las afectaciones del post-terremoto del 16A, donde los comerciantes ambulantes siguen utilizando el espacio público como calles, vía, aceras.

Pregunta 9: ¿Qué otras necesidades creen que complementan el mejor uso del espacio público?

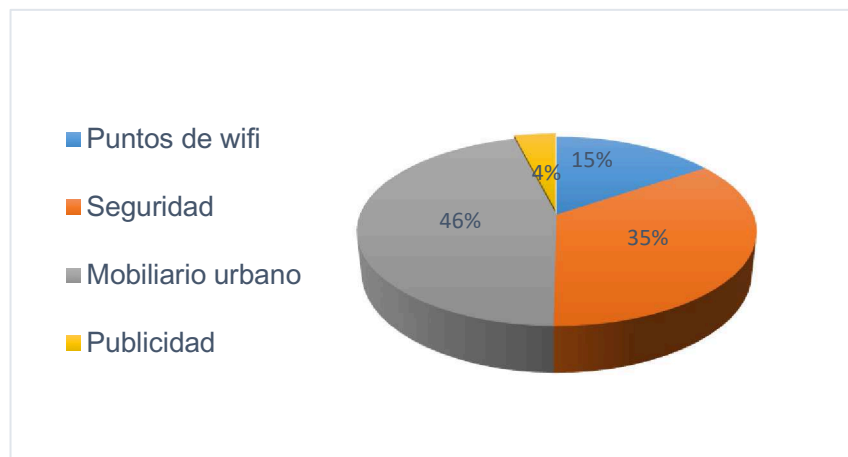


Gráfico 9: Pregunta 9
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: El 46% de los encuestados requieren la implementación de mobiliarios urbano en buen estado para complementar el espacio público y de igual forma gran parte de estas (35%), buscan obtener seguridad (UPC) para la circulación peatonal y vehicular fluida que muestra la avenida. Equipamientos como zonas de publicidad y puntos de interacción se necesita integrar para el mejoramiento de la avenida.

Pregunta 10: ¿Cree usted que existe la señalética pertinente que permita una adecuada accesibilidad al sector y a los servicios?



Gráfico 10: Pregunta 10
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: La calidad de mobiliario urbano como señaléticas, no satisfacen al sector, el 64% de la población sostiene que estas no están en condiciones para brindar un buen servicio. Por las que son unas de las incomodidades que presenta la vía.

Pregunta 11: ¿Qué acciones se deben a implementar por parte de las autoridades para que la ciudadanía mejore el confort del sector?



Gráfico 3: Pregunta 3
Fuente: Población AV. 24 de mayo
Elaborado: Editado por tesista

Conclusión: El 44% de la población encuestada enuncia que controlar el uso de suelo es un importante aporte para que la vía tenga mayor potencial y sea más ordenada en las actividades que se realizan en el sector. Respetar las señales y

normas que hay en el sector debe de tomarse en cuenta para la vida útil que se requiere en el sector.

12.3 Interpretación de resultados

En la avenida 24 de mayo, se tomó la muestra de población de 710 ciudadanos, de ellos se encuestó a 250 habitantes de acuerdo a la fórmula para el número de encuestas a realizarse, que integran y participan en las actividades diarias que brinda la vía, estos datos se realizaron por medio de una investigación de campo.

Mediante las encuestas que se hicieron a las personas que habitan y transitan en la avenida 24 de Mayo, muchos de ellos respondieron de forma segura y enfatizando acerca del problema que existe en el sitio.

Uno de los mayores problemas que enfrenta la avenida, es la falta de espacios públicos, la escasez de mobiliario urbano. El 50% de los ciudadanos expresan la carencia de mobiliario y equipamiento urbano, donde los habitantes lo califican como ineficiente, debido a esto, la necesidad por reacondicionar el lugar con mobiliarios, áreas verdes y lugares de esparcimiento, buscando que el ciudadano tenga un mejor espacio transitable.

El acondicionamiento del sitio, debería de darse por medio del mobiliario urbano, como son centros de publicidad, puntos de wifi, estadía de áreas verdes y una buena señalización, son ejes que la ciudadanía interpreta para mejorar y potencializar la avenida, de tal forma que buscan una zonificación del lugar para concretar mini núcleos y descongestionar el uso de suelo que se da a lo largo de la avenida.

La infraestructura vial en el sector, actualmente mantiene condiciones regulares, aunque muchas de estas no cuentan con un mantenimiento para que el servicio sea eficaz. Las aceras y bordillos en la avenida, se encuentran deterioradas debido al mal uso que se les dan, en puntos estratégicos como el sector del nuevo Tarqui, no están en buenas condiciones ya que no ha existido un mantenimiento por parte de las autoridades, y más bien el ciudadano le ha tocado mejorar y restaurar su espacio de convivencia. La capa asfáltica que hay

en el recorrido de la avenida, se muestra en buen estado, pero tramos que necesitan ser reacondicionados para un mejor funcionamiento del mismo.

En los servicios básicos, la ciudadanía expresa que se deben realizar cambios y mejoras por temas de alcantarillados y tuberías sanitarias, asimismo el cableado eléctrico y de comunicaciones como uno de los requerimientos básicos a atender, ya que en temporadas de invierno saben tener problemas. Si bien es cierto el servicio de agua potable en su dotación de abastecimiento es bueno, pero asimismo buscan darle mantenimiento para proveer un mejor servicio.

El deterioro que existe en el lugar, es una mala imagen que los ciudadanos ven en el día a día, ya que consideran que la avenida debería de ser repotenciada y atendida. El mal uso, el déficit de señaléticas, la falta de controles, son factores que tienen preocupados a los visitantes y ciudadanos que conviven en el sitio, ya que muchas veces tanto la ciudadanía que realiza sus actividades diarias, no conserva el territorio y no aportan en el cuidado ni el buen uso del sitio.

La actividad que más demanda el sector, es la comercial con un 46%, donde los transeúntes realizan sus compras y expenden un sinnúmero de productos en toda la vía.

El sector tiene un relevante protagonismo en el comercio, existen puntos estratégicos como es el Centro Comercial La Bahía y el Centro Comercial Nuevo Tarqui, que este último es uno de los que más influye y tiene más cabida para los ciudadanos, en donde se encuentran la mayoría de los productos que se requieren, donde la ciudadanía realiza la mayoría de sus compras aquí. El C.C. Nuevo Tarqui, genera diferentes fuentes de empleo como también de ventas, ya que muchas personas también se movilizan hasta aquí para realizar sus actividades laborales.

El comercio también ha tenido un protagonismo post-terremoto, ya que se ha podido disminuir en algo el comercio informal, pero se siguen dando actividades irregulares de comerciantes que causan malestar en la vía.

Se puede observar la molestia que genera el comercio informal, muchos de estos se hacen propietarios de las vías y los espacios públicos, donde la ciudadanía

se manifiesta con malestar debido al uso que se dan tomándose parte de las aceras y dificultar al peatón tener un recorrido amplio y seguro.

La ciudadanía encuestada, ya no quiere volver a los tiempos de antes como sucedía en Tarqui, las aglomeraciones y poco espacio para transitar de forma vehicular como peatonal. El mal uso que le dan a las aceras y a la vía pública, por lo que se pronuncian que no se ha ejecutado el debido control ni seguimiento en el sitio.

Consideran que reubicar a los comerciantes informales en lugares apropiados, sería lo más agradable para ellos, ya que mejorarían la imagen visual de la ciudad. Y lo más adecuado que se pronuncia la ciudadanía, es buscarle un lugar en mejores condiciones donde no contaminen la imagen de la ciudad.

Gran parte de la población, realizan actividades y gestiones administrativas, como son los servicios que prestan las entidades públicas como CNEL Y EPAM, y la entidad bancaria Banco del Austro que hacen del sector un lugar característico y muy fluido para los habitantes.

Debido a las actividades comerciales, bancarias y prestación de servicio que se realizan y al control vial, es necesario la implementación de un equipamiento urbano (UPC) Unidad de Policía Comunitaria que brinde seguridad en el sector teniendo una aprobación del 46% de la ciudadanía para su mejor estadía.

En la avenida se sitúa el sector residencial, donde existe el uso mixto de vivienda, planta baja comercio y planta alta vivienda.

La ciudadanía también se hace eco del malestar que hay por parte de las autoridades para el control y uso de suelo en la avenida, ya que la población pide que se regulen y se respetan las normativas para no afectar el espacio público que debe tener el peatón.

Otras de las necesidades que requieren ser atendidas, es la contaminación del cauce del Río Manta. Este inconveniente se viene dando desde anteriores años, ya que los desperdicios se depositan directamente al río, por ello en las encuestas la ciudadanía indica que, para mejorar este problema solicitan el tratamiento de aguas por medio del GAD Manta para mitigar la contaminación.

De esta manera se toma en cuenta los factores que intervienen en la zona de estudio para el confort y mejor calidad de vida para la ciudadanía.

12.4 Pronóstico

La avenida 24 de mayo, cuenta con un gran potencial comercial que no ha sido jerarquizado debido a la falta de espacios públicos como mobiliarios urbanos lugares de estancia, señalización, publicidad, áreas verdes, entre otros, que acondicionen el sitio cambiando la visibilidad de imagen que genera el sector.

Implementando espacios en la avenida para una regeneración y revitalización de la vía en desarrollo, tomando en cuenta las entrevistas y encuestas, buscan darle mayor atención al peatón y mejorar el uso de suelo para que la ciudadanía pueda realizar sus diferentes actividades de una manera más organizada y controlada para el mejoramiento del espacio público y no volver a tiempos de antes que conllevaban a aglomeraciones y embotellamiento vehicular debido al mal uso y ocupación del suelo.

El proyecto pretende mejorar la calidad de vida, potencializando la avenida de una forma que brinde mejores servicios y espacios flexibles, para realización de las diferentes actividades del ciudadano.

12.5 Comprobación de la idea planteada

De acuerdo al diagnóstico realizado por medio de entrevistas y encuestas, se llegó a determinar la falta de espacios públicos y mobiliario urbano que carece el sector, la falta de control por parte de las autoridades competentes para el expendio en el sector comercial, el deterioro y uso del suelo urbano, la falta de señalización tanto vertical como horizontal para la legibilidad de la ciudad y la atención que debe darle mayor protagonismo al peatón en una vía muy afluida.

Idea Planteada	Indicadores	Análisis referencial	Conclusiones
<p>Jerarquización de la avenida 24 de mayo con el mejoramiento de la calidad del espacio público y la integración del mobiliario urbano para el desarrollo urbano comercial del sector</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Carencia de espacios públicos - Falta de mobiliario urbano - Mal uso y deterioro del suelo urbano - Cambio de imagen de la ciudad - Actividades diarias en el sector - Falta de señalización en el sector - Atención al peatón - Comercio informal - Imagen del río Manta 	<p>La avenida 24 de mayo actualmente carece de espacio públicos, para brindar a la ciudadanía, esto conlleva a la escasez de mobiliario urbano como señaléticas, áreas verdes, lugares de estancia que brinden mejores servicios a la población que desarrolla sus actividades diarias en el lugar. El comercio informal debe ser controlado y zonificado para mejorar la imagen y calidad de vida en la ciudad. De tal manera que se pueda intervenir en el río, y mejorar el aspecto formal y funcional del sector</p>	<p>Por medio de una propuesta de intervención para mejorar la calidad del espacio público, priorizando al peatón en sus actividades diarias, buscará mejorar la calidad de vida y mobiliario urbano para un óptimo desarrollo urbano comercial del sector, fomentando las zonas de esparcimiento y recreación del lugar.</p>

Tabla 5: Comprobación de la idea Planteada
Fuente: Elaborado por tesista

CAPITULO 3.-

13. Propuesta

13.1 Análisis del Sistema Urbano Arquitectónico

Teniendo en cuenta la información recopilada en el diagnóstico del área de estudio, se ha definido desarrollar una propuesta de recuperación del espacio público, donde se obtenga la potencialización de la av. 24 de mayo por medio de la regeneración urbana que dará prioridad al peatón, generando así espacios de recreación, estádía con un adecuado mobiliario urbano.

13.1.1 Aspectos Funcionales

Dentro de los aspectos básicos del proyecto, se basa en la satisfacción de las necesidades de los usuarios a quienes se destinará la propuesta urbana – arquitectónica. El objetivo de la propuesta busca la recuperación del espacio público, la implementación de áreas verdes y áreas de esparcimiento, zonas de parqueos públicos, que buscan formar un lugar de estancia y agradable relacionado al medio ambiente.

De acuerdo a la propuesta a implementarse en el aspecto funcional, se intervendrá en el espacio público inmerso en la avenida 24 de Mayo considerando los siguientes factores:

- **Recuperación y regeneración del espacio público**

La recuperación del espacio público y regeneración cambia la imagen de la ciudad convirtiendo en un lugar innovador y accesible para estancia de paso, agradable para la realización de los diferentes servicios que ofrece el sector.

- **Implementación de espacios con áreas verdes que carece en el sector**

Relacionar el entorno urbano con la naturaleza ayudará a oxigenar el pulmón de la ciudad y mejorará la visualización del sitio, y por consiguiente reducirá las emisiones de CO2 y contaminación ambiental.

- **Implementación de mobiliarios y equipamientos urbanos acordes al sitio**

La implementación de un equipamiento de seguridad como la UPC “Unidad de Policía Comunitaria”, brindará tranquilidad y mayor atracción de realizar las actividades diarias en el sector. Así mismo la implementación de un área de esparcimiento (plaza) con áreas verdes permitirá una mejor estadía en el lugar y un parque temático para niños.

La implementación de mobiliarios como bancas, luminarias, botes de basura, y una correcta señalización tanto vertical como horizontal brindará un mejor servicio y uso por parte de los habitantes.

- **Control adecuado de uso y ocupación del suelo**

Por medio de controles y el cumplimiento de normas, se reacondicionará el espacio público en el sector comercial y uso de suelo para un mejor tránsito peatonal y vehicular.

- **Regularización de parqueos**

La correcta disposición y una correcta señalización de lugares para parqueos de vehículos ayudara a organizar y mejorar el espacio público para el desenvolvimiento de las actividades que realiza el peatón.

- **Soterramiento de instalaciones**

Es un aspecto funcional e innovador para el funcionamiento y visión de la ciudad, ya que se soterrarán las instalaciones eléctricas y sanitarias para un mejor servicio, así mismo se contará con el soterramiento de los botes de basura para su recolección por su tipo de desechos.

- **Descentralización del transporte publico**

El denso recorrido que se da en la avenida por parte del transporte público tendrá una nueva ruta con nuevas paradas de buses que mejorara y descongestionara el sector por el exceso de líneas de buses que causan embotellamiento en el lugar.

- **Reasentamiento de locales comerciales de índole industrial y derivados del petróleo en general.**

Se planteará lineamientos que caractericen al sector como un pasaje comercial, por lo que se reasentara al mercado industrial y derivados del petróleo que existen en la vía para una legibilidad de ciudad más agradable acorde al sector.

A continuación, se realiza la descripción funcional específica para cada tramo de intervención:

Tramo de intervención 1:

El tramo uno considerado desde la av. Malecón Jaime Chávez, av. 4, hasta la intersección de la av. de la cultura. Considerando las siguientes intervenciones:



Ilustración 26: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo I
Elaborado: Editado por tesista

Calles

Vía vehicular planteada con acceso de un solo sentido con extensión de dos carriles con un ancho de circulación de 9.00m hasta 7.00m y un área destinada para el parqueo de 2.50m x 5.00m y uso de paradas de buses señalizadas. Con un nivel N+- 0.00.

Ampliación de aceras.

La intervención principal va a ser destinada para el peatón, por medio de la ampliación de las aceras y bordillos se dará mejor uso y participación al usuario que realiza sus actividades diarias, reduciendo así el espacio para el vehículo y aumentando el espacio para el peatón. Asentada en un nivel de +0.20cm sobre la capa asfáltica.

El aumento de aceras que se desarrolla en el proyecto, se interviene en los siguientes puntos:

- Av. 24 de Mayo y Av. 4, sector Banco del Austro - CNEL: Total 2.70m

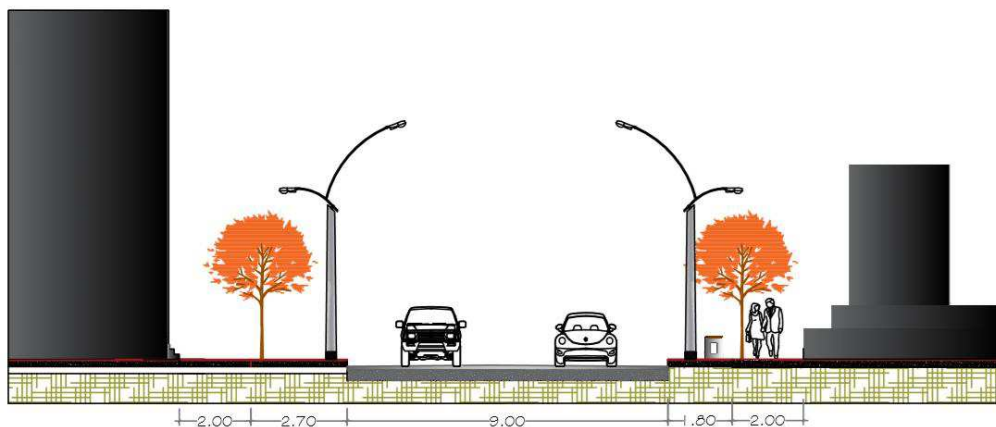


Ilustración 27: Ubicación Av. 24 de Mayo y Av. 4
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m

Regenerada 1.50m

Calzada vehicular 9.00m

- Av. 24 de Mayo y Av. 8, Total 5.20m

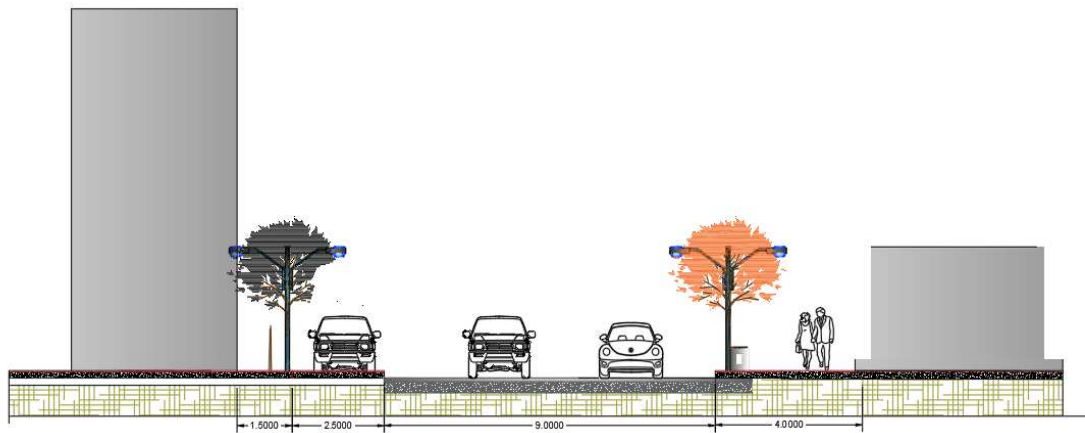


Ilustración 28: Ubicación Av. 24 de Mayo y Av. 8
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 4.00m + área de parqueo
Calzada vehicular 9.00m

- Av. 24 de mayo, frente al C.C. La Bahía: 4.70m

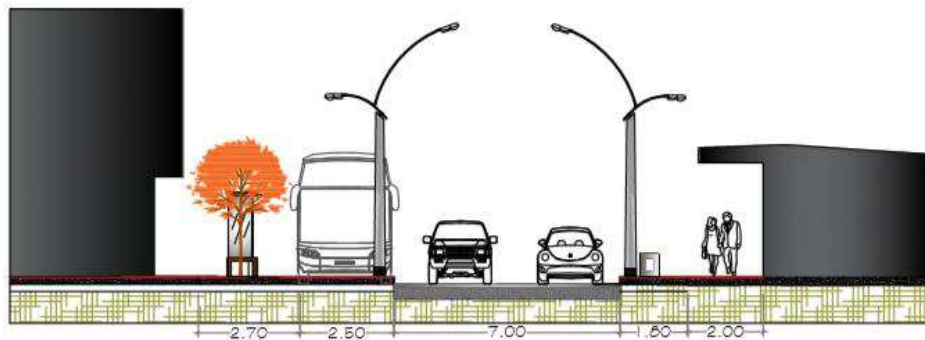


Ilustración 29: Ubicación Av. 24 de Mayo frente al C.C. La Bahía
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 3.50m + área de parqueo Calzada vehicular 9.00m

- C.C. La Bahía, parte posterior: 2.50m

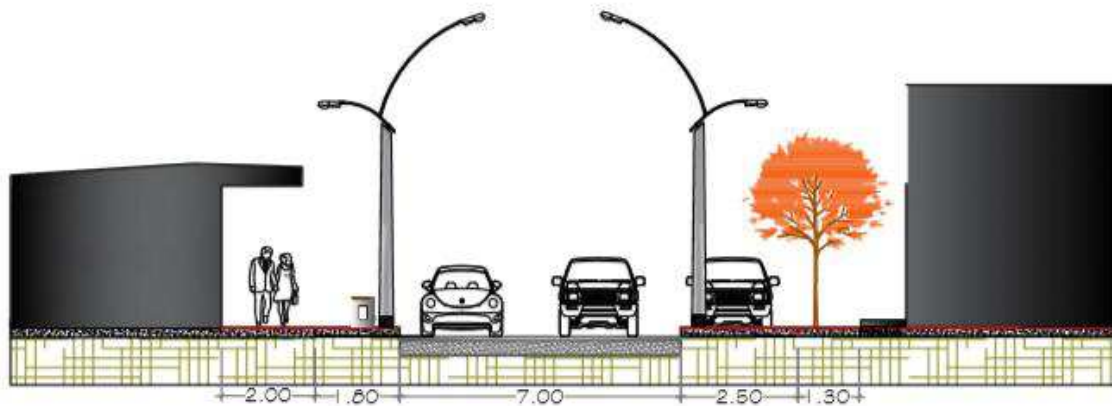


Ilustración 30: Ubicación C.C. La Bahía parte posterior
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 1.30m + área de parqueo Calzada vehicular 9.00m

- Av. 24 de mayo y Av. de la Cultura: 4.70m

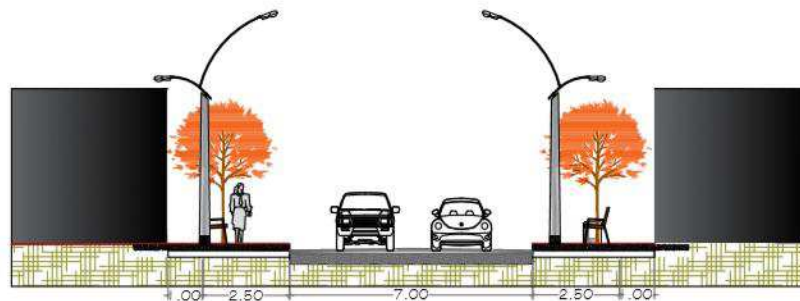


Ilustración 31: Ubicación 24 de Mayo y Av. de la Cultura
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20cm Regenerada 3.50cm Calzada vehicular 7.00m

Accesibilidad – Rampas

De acuerdo a la norma establecida por el NTE-INEM, la accesibilidad debe darse en todo el proyecto, por lo que se plantea rampas de acceso para el tránsito peatonal, teniendo en cuenta lo que indica la norma de una pendiente del 8%

como referencia y un máximo del 12%. Estas rampas van a estar señalizadas para una mejor accesibilidad y espacio para las personas con discapacidad.

La rampa se plantea de la siguiente manera:

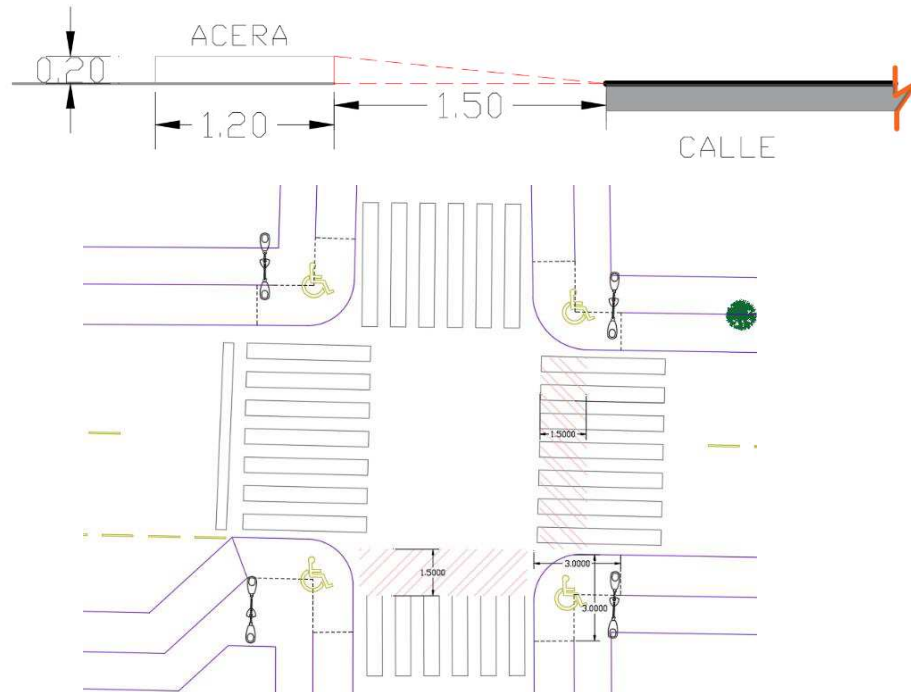


Ilustración 32: Rampas - detalles
Elaborado: Editado por tesista

H: 0.20cm L: 2.00m Pend: 10% Área de circulación 1.50m



Ilustración 33: Accesibilidad - rampas
Elaborado: Editado por tesista

Implementación de mobiliario y señalización.

Con el adecuado mobiliario como son: bancas, luminarias, botes de basura, arborización, y una correcta señalización tanto vertical como horizontal, que fortalecerá el carácter a la imagen urbana del sector para el desenvolvimiento de la ciudadanía.



Ilustración 34: Mobiliario y señalización
ELABORADO: Editado por tesista

Área de esparcimiento y áreas verdes.



Ilustración 35: Área de esparcimiento
Elaborado: Editado por tesista

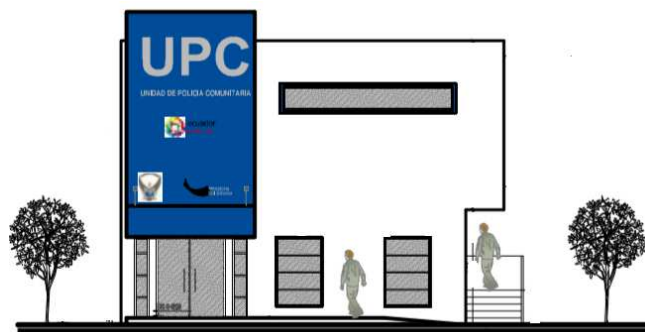
La recuperación de zonas de esparcimiento y áreas verdes tiene como principal punto de intervención el antiguo terminal terrestre, donde se implementará un área destinada para el parqueo de vehículos y otra zona con áreas verdes y zonas de esparcimiento para que la ciudadanía disfrute de áreas de estancia.

La zona de esparcimiento y área verdes busca la reducción de la contaminación visual que genera el sector, implementando áreas de estancia y zonas de esparcimiento con bancas, árboles, luminarias, kioscos de comida que busca oxigenar la zona, creando áreas accesibles y de tránsito peatonal.

Se cuenta con una pequeña plaza donde estará plasmada la silla manteña por medio de azulejos, generando así un punto de encuentro.

Implementación de equipamiento de seguridad.

El sector tendrá la implementación de un equipamiento urbano dentro del área de esparcimiento que brindara seguridad y control para el entorno, donde se acentúan entidades bancarias, entidades de servicio público y comerciales, esto debido al déficit de seguridad ciudadana que encontramos en el sitio.



*Ilustración 36: UPC - Zona de esparcimiento
Elaborado: Editado por tesista*

Conociendo que anteriormente, en la antigua terminal terrestre existía un pequeño establecimiento de seguridad que daba servicio al sector, y al entorno que se suscitaba en el sitio.

En el proceso de desconcentración del Estado implementado por el Gobierno Nacional en el año 2011 y con la finalidad de acercar el Estado a toda la ciudadanía, a través de la prestación de servicios cálidos y eficientes, se establecen los niveles administrativos de planificación en zonas, distritos y circuitos.

En el modelo de gestión de la policía nacional y Ministerio del Interior por la complejidad y demanda del servicio de seguridad ciudadana, se adiciona un nivel de planificación que es el subcircuito⁶.

Se establece que la UPC TIPO A, se destina para sectores bancarios – comerciales, en donde se presentan altos niveles de inseguridad (hasta 50% de frecuencia del delito acumulada). Los servicios que ofrecen son: Vigilancia comunitaria, control, auxilio y respuestas, recepción de denuncias, capacitación ciudadana y programas preventivos.

Bajo esta premisa y considerando que el sector de estudio se encuentra en el circuito 13D02C07 que se compone en dos subcircuitos; el subcircuito 13D02C07S01 se encuentra la UPC Mercado Central que es la antigua con personal mínimo para cubrir las actividades comerciales, mientras que en el subcircuito 13D02C07S02 existe la UPC de la Plaza Jocay. AL momento no brinda seguridad y resguardo al sector bancario financiero de la ciudad, el equipamiento urbano y áreas recreativas existentes.



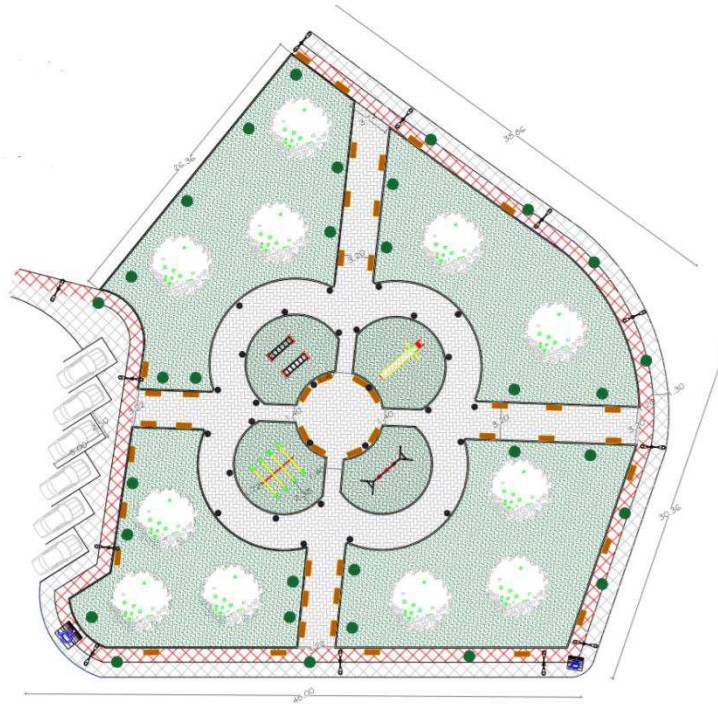
Ilustración 37 Circuito UPC
Fuente: Ministerio del Interior (2013), y observación de campo por autor

La zona de aparcamiento cuenta con 50 parqueos (2.50m x 5.00m), para el uso y descongestionamiento del sector vehicular, debido a que el sector genera un

⁶ Unidad Territorial cercano, en donde se consolidan las estrategias operativas de servicio, auxilio y respuesta a la ciudadanía. Trabajo realizado por el talento humano de los Comandos Provinciales. Los aspectos a considerar son: Densidad poblacional, vías de acceso, conflictividad, zona comercial, etc.

tránsito muy fluido y necesita de espacios para el parqueo de vehículos. Logrando que la ciudadanía que realiza sus actividades diarias en el sector, tenga un lugar para estacionar sus vehículos.

Área de esparcimiento - Parque



*Ilustración 38 Área de esparcimiento - Parque
Elaborado: Editado por tesista*

Cuenta con un área de 2.400m², donde se plantea un parque temático infantil, que cuenta con dos pasamanos, un sube y baja, un columbio y una resbaladera. Este equipamiento cuenta con bancas, botes de basura, iluminación y señalización para un mejor confort. Así mismo su cuenta con rampas para una mejor accesibilidad. Tiene destinado 6 áreas de parqueo siendo un complemento al área de esparcimiento que atraviesa la av. 8.

Parqueos públicos

El área de parqueo que se dará en la vía, estará señalizado y tanto vertical como horizontal, generando así plazas de estacionamiento ordenadas y de servicio para el desenvolvimiento del sector.

De tal manera en áreas destinadas de parqueos tendríamos 12.5m² (2.50m x 5.00m) por carro, un ancho de 2.20m de tránsito peatonal para la ocupación de aceras.

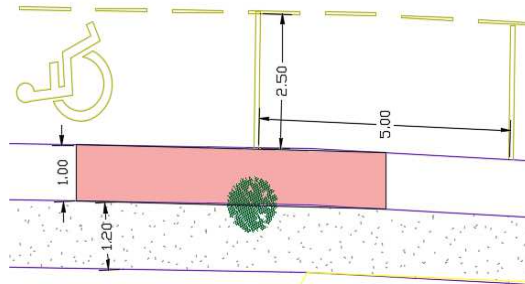


Ilustración 39: Parqueos públicos
Elaborado: Editado por tesista

Parada de bus

La parada de bus tendrá una zona destinada, donde se normalizará y controlará que el servicio se de en la zona asignada, esta estará señalizada tanto horizontal como vertical para un mejor servicio.

La parada está situada en la Av. 24 de Mayo y la Av. 9, frente al C.C. La Bahía. Cuenta con un espacio de dos zonas de servicio con un área de 40m² (16m x 2.5m) c/u, la parada de bus cuenta con una zona de espera de pasajeros con bancas y cubierta para la prestación de servicio en la parada.

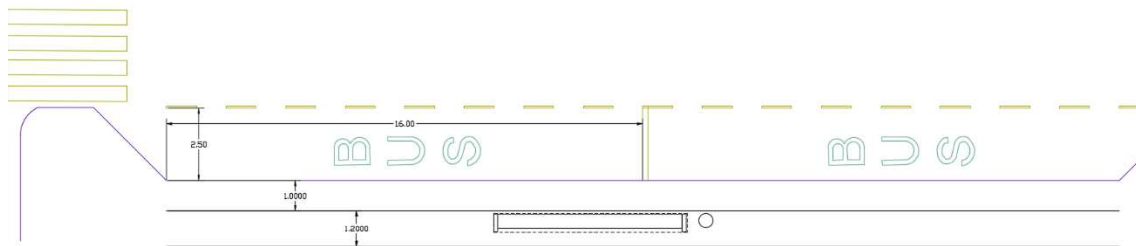


Ilustración 40: Parada de Bus tramo I
Elaborado: Editado por tesista

Tramo de intervención 2:

El tramo dos considerado desde la intersección de la av. de la Cultura hasta la intersección del paso elevado vehicular de la av. 4 de noviembre y Río Manta. Presenta los siguientes puntos a intervenir:



Ilustración 41: Ubicación Av. 24 de Mayo tramo II
Elaborado: Editado por tesista

Calles.

Vía en un solo sentido con dos carriles. La calzada en este tramo tiende a reducirse de 7.00m a 6.50m debido a la ampliación de las aceras y donde toma mayor protagonismo el sector debido a la gran afluencia de tránsito vehicular como peatonal. Con un nivel ± 0.00 .

Ampliación de aceras.

La regeneración de aceras para este sector, se tomó en cuenta el alto tráfico peatonal en el sector, se consideró aumentar las aceras debido a las actividades

que se realizan en el sitio. Asentada en un nivel de +0.20cm sobre la capa asfáltica.

En este tramo da énfasis a la ampliación de aceras, tomando en cuenta los siguientes puntos:

- Av. 24 de Mayo y Av. de la Cultura, sector Nuevo Tarqui: total 2.50m

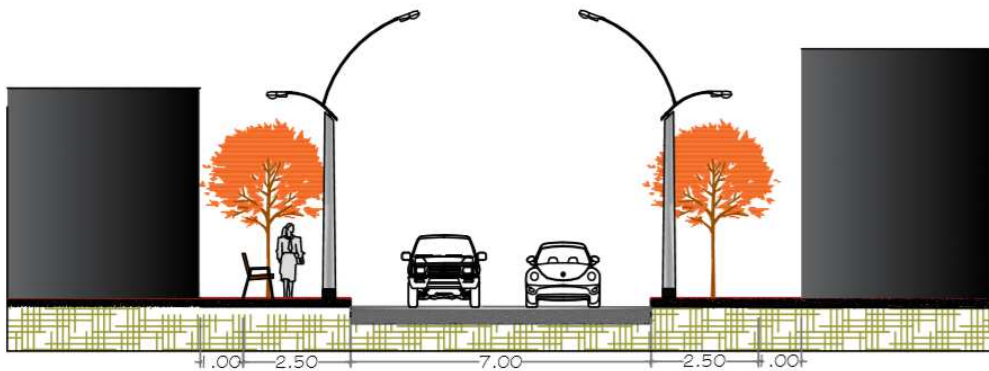


Ilustración 42: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 5
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 1.30m Calzada vehicular 7.00m

- Av. 24 de Mayo y calle 4, Sector Dipac: 2.50m

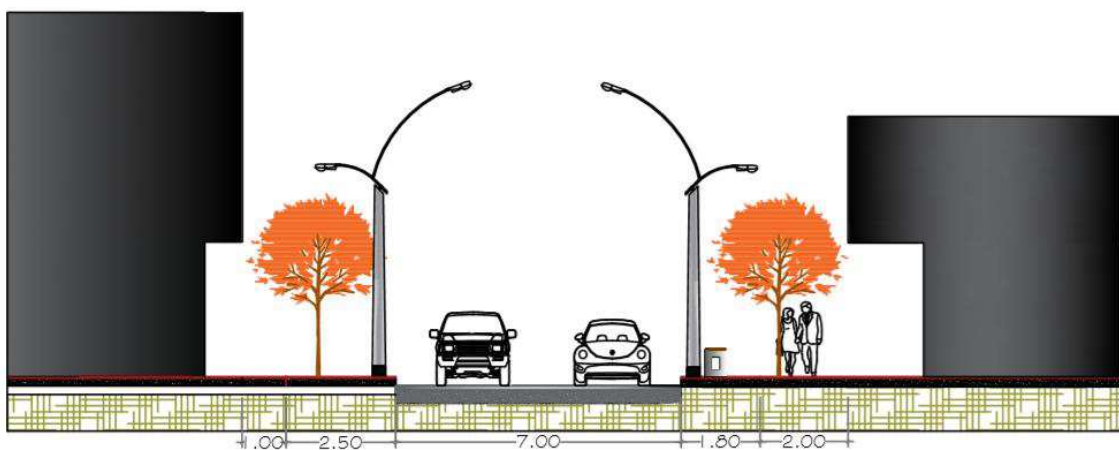


Ilustración 43: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 4
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 1.30m Calzada vehicular 7.00m

- Av. 24 de Mayo y calle 3, Pinturas Zambrano: 2.20m

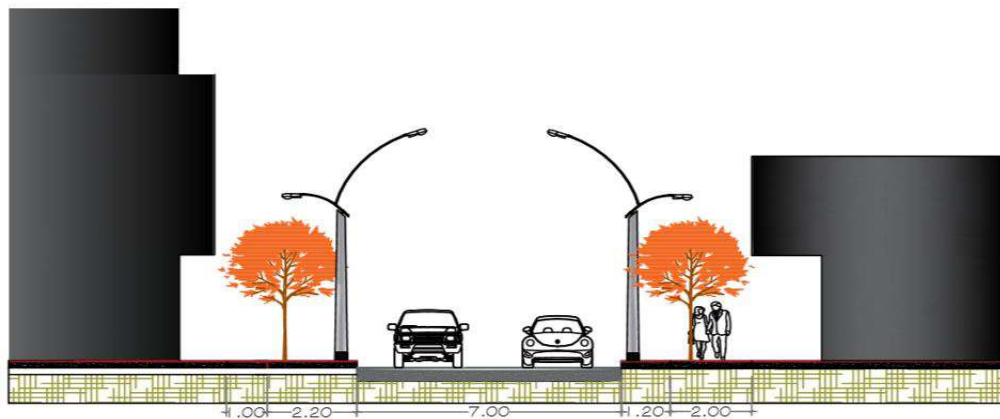


Ilustración 44: Ubicación Av. 24 de Mayo y calle 3
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 1.00m Calzada vehicular 7.00m

- Av. 24 de Mayo – Puente vehicular

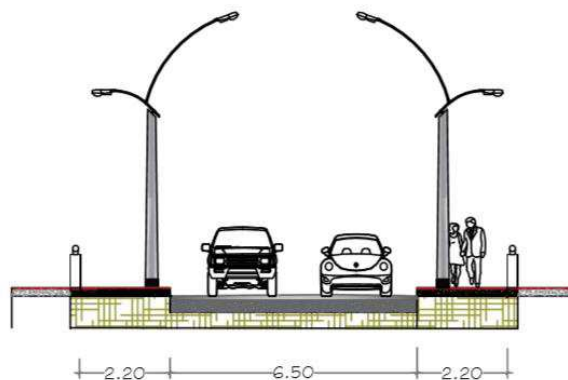


Ilustración 45 Ubicación Av. 24 de Mayo - puente vehicular
Elaborado: Editado por tesista

Actual 1.20m Regenerada 1.00m Calzada vehicular 6,50m

Implementación de mobiliarios y señalización.

Se continua con el mobiliario urbano que se da a lo largo de la propuesta y señalización, se integrará para que cumpla una función más apreciable y estable en el sector

Áreas verdes.

En este tramo el área verde se intervendrá con un cordón verde de árboles tipo (cascol A1) que buscan oxigenar el sitio y mejorar la imagen urbana.

Accesibilidad - Rampas

Este proyecto da la participación y accesibilidad al usuario para desarrollar todas las actividades que brinda la avenida. Siendo un eje integral y con la implementación del mobiliario urbano, busca el mejoramiento de calidad de imagen de ciudad.

Parada de Bus

La parada de bus que está situada en la Av. 24 de Mayo donde inicia el tramo 2, en el Nuevo Tarqui, se planteara una nueva parada para darle un espacio donde no obstaculice el flujo vehicular debido a q la vía es estrecha y de dos carriles, generando así un área solo de parada de bus. Por lo que se considero implementar dos paradas en la avenida de la cultura entre la Av. 11 y la Av. de la Cultura para descongestionar el trafico existente que genera el Nuevo Tarqui.

Cuenta con un espacio de dos zonas de servicio con un área de 40m² (16m x 2.5m) c/u, la parada de bus tiene una zona de espera de pasajeros con bancas y cubierta para la prestación de servicio en la parada de bus.

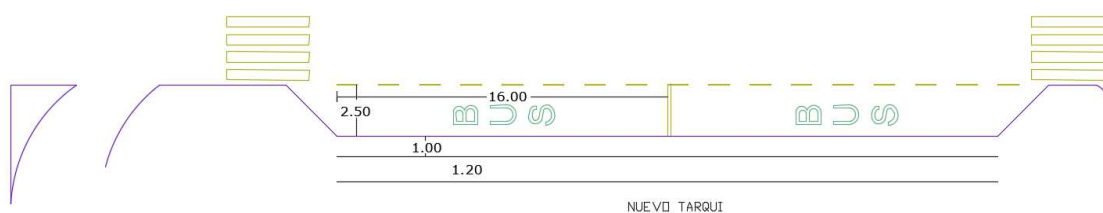


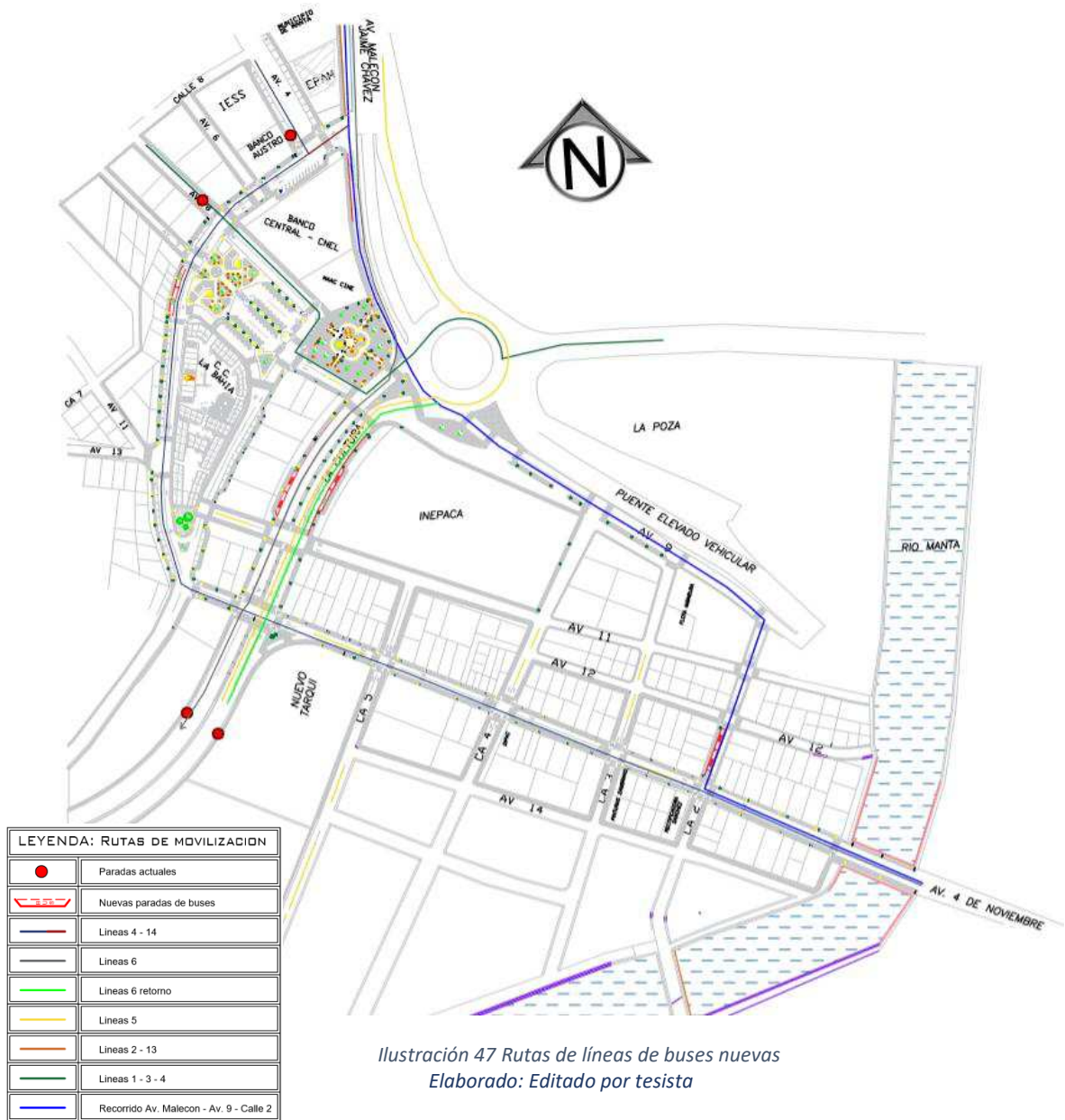
Ilustración 46: Parada de bus tramo II
Elaborado: Editado por tesista

Soterramiento de instalaciones de energía y alumbrado público

Con la regeneración urbana en la av. 24 de Mayo, se dará el soterramiento de las instalaciones eléctricas como las instalaciones sanitarias, donde se busca tener una imagen menos contaminada visualmente y que de mejor servicio, logrando ocultar el sistema de cableado y tuberías. De tal forma que las acometidas tendrán una restauración y cambio de redes de servicio con

equipamientos de fibra óptica y material adecuado para la durabilidad y sostenibilidad de vida útil.

Descentralización del transporte Público



Esta nueva jerarquización de vías, no disminuirá el flujo de atracción hacia esta avenida, será de eje para descongestionar el sector y buscar que el peatón tenga protagonismo y no el automotor

Reasentamiento de locales comerciales de índole industrial

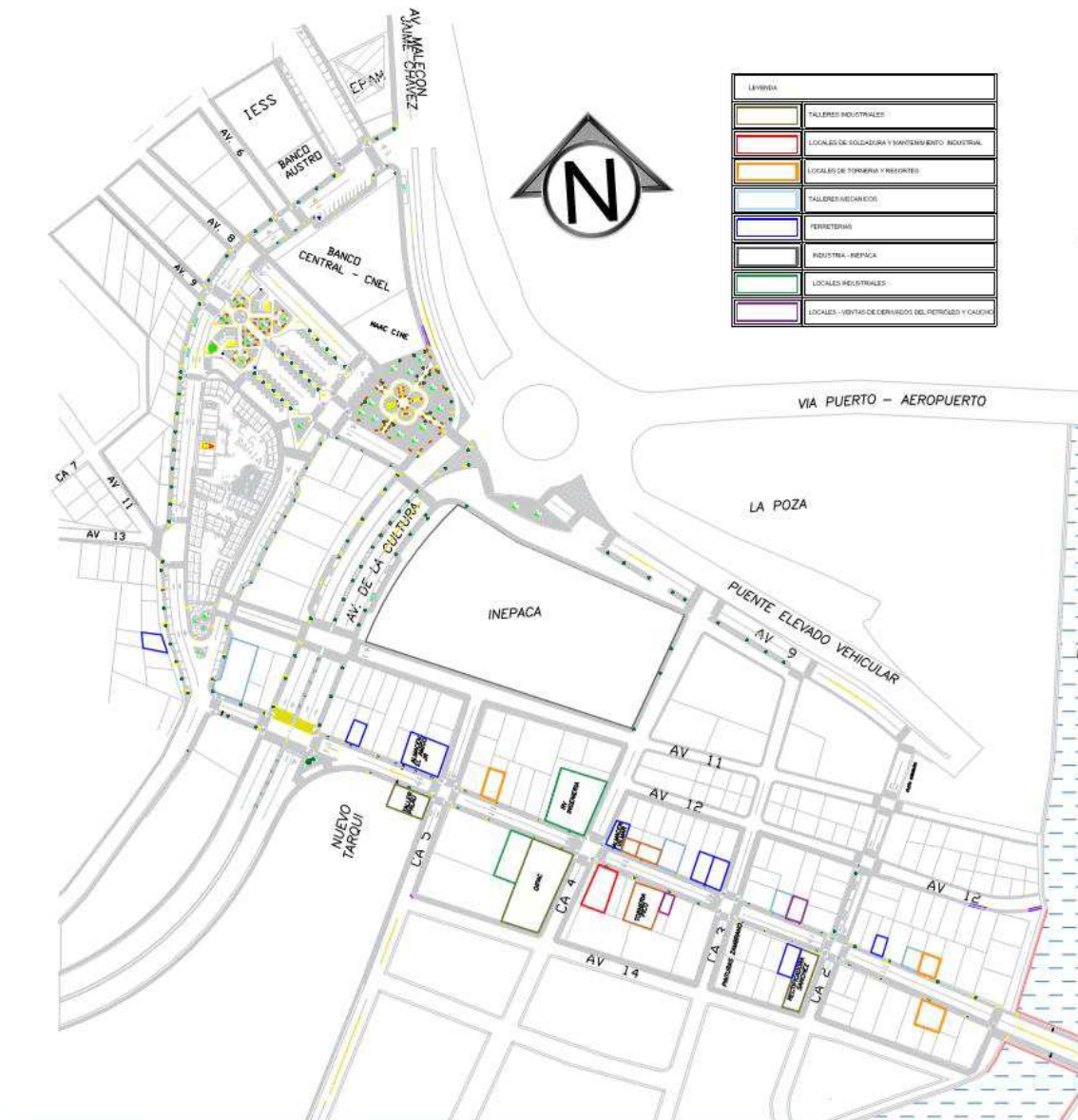


Ilustración 48 Reasentamiento de locales industriales
Elaborado: Editado por tesista

El sector será jerarquizado con un índole de tipo comercial pasivo, donde se planteará la expedición de productos como vestimenta, electrodomésticos, farmacias, restaurantes, entre otros que no distorsionen el sentido del habitad. Mas se reasentará locales y actividades de índole industrial, mecánica en general, derivados del petróleo y equipos de carácter de ingeniería en general en el tramo de la Av. de la Cultura al finalizar, en un área de 4.750m² convirtiendo al entorno un pasaje industrial debido a las diferentes actividades relacionadas con estas que generan un mismo sentido.



Ilustración 49 Área de terreno - locales industriales
 Elaborado: Editado por tesista



Ilustración 50 Terreno - reasentamiento
 Elaborado: Editado por tesista

Se planteara los siguientes lineamientos para la caracterización de la vía en su sentido urbano-comercial.

Directrices	Lineamientos
a) Reducción de inequidades sociales y territoriales.	A.4). Implementar medidas arquitectónicas y urbanísticas que propendan a la accesibilidad universal a equipamientos públicos y servicios básicos.
	A.5). Implementar normas para la jerarquización del territorio de índole comercial
	A.6). Desarrollar espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, que propicien la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales, la participación política y el encuentro con la naturaleza.
d) Impulso a la productividad y la competitividad sistémica a partir del potenciamiento de los roles y funcionalidades del territorio	D.1). Planificar el desarrollo económico sobre la base de la compatibilidad de usos y la vocación territorial, sus diversidades culturales y sus dinámicas socio-ambientales.
e) Consolidación de modelos de gestión descentralizada y desconcentrada, con pertinencia territorial	E.3). Optimizar la gestión financiera y la recaudación de ingresos propios de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reduciendo la dependencia de transferencias del Presupuesto General del Estado.
	E.5). Elaborar y actualizar de manera integral los modelos de prestación de servicios públicos respecto a estándares, tipologías y modalidades; para garantizar la calidad, accesibilidad, intersectorialidad, pertinencia cultural y territorial.
d) Articulación de instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa	F.2). Impulsar la elaboración de planes de uso y gestión del suelo, de forma concordante y articulada con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

Tabla 6 Directrices - Lineamientos
Elaborado: Editado por tesista

Con estos lineamientos planteados se plantea jerarquizar la vía con la expedición de productos de un mismo sentido como lo son vestimenta, restaurantes, farmacias, consultorios, electrodomésticos, y actividades como de ocio, habitacional, laborales entre otros, donde se restrinja la actividad u ocupación del suelo para la expedición de materiales industriales, de construcción, mecánica en general y derivados del petróleo que diversifican la imagen de ciudad. Desarrollando así, una avenida con identificación y potencializada.

13.1.2 Aspectos Formales

Al tomar en cuenta los aspectos formales, se debe tener presente la relación y característica del lugar que se va a intervenir, para que haiga armonía entre el paisaje construido y el entorno a implementarse.



*Ilustración 51: Aspectos formales
Elaborado: Editado por tesista*

La intervención formal que tendrá el proyecto será lineal a lo largo de la avenida, ya que para este proyecto se intervendrá en la implementación de áreas verdes que denota el sector, áreas de esparcimiento, generando un cordón verde en toda la avenida que permitirá oxigenar al sector.

La acera como principal punto de intervención, cuenta con un adoquín rectangular modular de características de alto tráfico peatonal, con dimensiones de 10cm x 20cm x 8cm, donde se dará a conocer en dos colores; esto tomando como referencia el área implementada (gris) y el área actual (rojizo). Esto se da en todo el proyecto.

La señalización va a constar tanto horizontal como vertical siendo legibles y accesibles para el desenvolvimiento del ciudadano, como el respectivo mobiliario urbano que dará mejorará a los equipamientos y servicios que brinda la av. 24 de Mayo.

El proyecto presenta distintos mobiliarios urbanos, como son las bancas que se sitúan en las aceras regeneradas, siendo estas de madera con respaldar para brindar mejor confort. Tenemos las luminarias de perfil metálico modulares que se sitúan verticalmente teniendo una distancia de punto de alumbrado ya considerado para cubrir el área requerida en cada sector.

La disposición de desechos se presenta de dos formas, uno en presentación de bote de basura axial con techado para protección del desecho y otro bote de basura en presentación de reciclaje para desechos de comunes, orgánicos e inorgánicos, abasteciéndose en todo el proyecto.

Con la implementación de nuevas áreas verdes con una respectiva vegetación de acorde al sector, generará una nueva imagen de ciudad y de tal forma se integra el área de esparcimiento y parqueos, encontrando equipamientos de seguridad, recreación y estancia.

Esta plaza se consideró darle una identificación por medio de la silla U manteña plasmada en un área libre que muestra como punto de encuentro la zona, expresada por medio de azulejos.



Ilustración 52: Aspectos formales II

Elaborado: Editado por tesista

13.1.3 Aspectos Técnicos

Se desarrollará una propuesta de regeneración urbana a lo largo de la Av. 24 de Mayo donde el mayor impacto es generado por el comercio, con la finalidad de darle al sector un área más accesible y más amplia con mobiliarios urbano acorde a la zona que brinde confort para el desenvolvimiento de la ciudadanía en sus actividades diarias.

Con la implementación de árboles, tipo neen que crece de 2 a 3m, brindará sombra creando un ambiente agradable y oxigenando el sitio para transitar mejorando el entorno urbano.

Zonas de parqueo de buses, zonas de parqueo vehicular, tienen sus áreas respectivas controlando y ordenando el tráfico de una manera adecuada para evitar el embotellamiento vehicular, siempre teniendo en cuenta como principal protagonista al peatón.

El soterramiento de instalación de eléctricas y sanitarias, va a jerarquizar al sector cambiando y mejorando la imagen de la zona, brindando así un mejor servicio alumbrado público y sistema hidrosanitario. Por medio de redes de fibras ópticas y tuberías de PVC.

Un aspecto a considerar es el nivel freático, ya que es zona de inundación y la cercanía al mar, por lo que se genera nuevos puntos de descarga para evitar la acumulación de desechos y tenga un mejor recorrido sin obstáculos para el drenaje de las aguas lluvias.

Las luminarias led se ubicarán de acuerdo a lo especificado en el plano donde se asentarán sobre una base de placa metálica sobre el piso de hormigón. Se dará una potencia para el alumbrado público de 120 luxes a lo largo de la avenida y una potencia de 90 luxes para el alumbrado de la zona de esparcimiento.

El sistema de recolección de basura, va a ser clasificado de acuerdo a su material de desecho que presente, promoviendo así el reciclaje, donde se contara con puntos específicos para este servicio.

13.1.3 Aspectos Ambientales

Se diseñó esta propuesta de acuerdo a las necesidades y actividades que desarrolla la ciudadanía en el sector, tomando en cuenta la relación Sociedad – Naturaleza, como principal eje de potencializar y recuperar el espacio público. Considerando el impacto positivo y negativo del mismo al medio ambiente.

Impacto Positivo

- Prioridad al peatón
- Recuperación del mobiliario urbano
- Implementación de áreas verdes y esparcimiento
- Regeneración vial y peatonal
- Accesibilidad
- Reducción del CO2 y ruido
- Áreas de aparcamiento vehicular
- Control del uso del espacio público

Impacto Negativo

- El proyecto involucra impactos en el medio ambiente, que deben mitigarse con una buena planificación, por parte de las autoridades competentes que den aporte comunitario y potencial del medio natural
- Cambios pueden generar problemáticas a personas afectadas del uso espacio público

13.2 Subsistemas y Componentes

Sistemas	Subsistemas	Componentes
Social Urbano Cultural	Accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Aceras • Rampas
	Zona de esparcimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas de estancia • Áreas recreativas
	Recuperación del espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas verdes • Aceras y bordillos
	Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Parqueaderos
Mobiliario Urbano	Mobiliario	<ul style="list-style-type: none"> • Bancas • Luminarias • Bolardos • Botes de basura • Señalética
	Adecuaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Parada de bus
Sostenibilidad Ambiental	Vegetación	<ul style="list-style-type: none"> • Arborización • Paisajismo • Espacio público
Asentamiento Humano	Habitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vivienda • Comercio

Tabla 7: Subsistemas y componentes

Fuente: Elaborado por tesista

13.3 Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones

Planes	Programas	Proyectos	Estrategias	Acciones
Jerarquización del espacio público	Implementación de espacios públicos y de esparcimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Zonas de esparcimiento “Parque” • Zonas de estancia • Ampliación de aceras y bordillos • Zonas de parqueos • Accesibilidad en aceras y rampas 	Abastecer con espacios más amplios y libres para la ciudadanía	Control y apoyo del GAD Manta
Satisfacer requerimientos básicos de la ciudadanía	Mejoramiento del mobiliario urbano y equipamiento urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Bancas • Luminarias • Botes de basuras • Señalética • Bolardos de protección • Paradas de buses • UPC 	Potencializar y mejorar el servicio que se expende para una mejor estadía	Control y apoyo del GAD Manta
Priorizar al peatón	Mayor protagonismo al ciudadano y reducir el uso vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de áreas verdes • Parqueos públicos 	Darle confort al tránsito peatonal y asignar espacios públicos para los vehículos	Control y apoyo del GAD Manta
Controlar el comercio	Mejorar la imagen urbano comercial	<ul style="list-style-type: none"> • Reubicación de comerciantes informales 	Asignar comerciantes informales en centros comerciales existentes	Control y apoyo del GAD Manta

Tabla 8: Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones

FUENTE: Elaborado por tesista

13.4 Lógica de Implantación de la Propuesta

Teniendo en cuenta los componentes analizados en la investigación, la lógica de la implantación se dará en la avenida 24 de Mayo del centro de la ciudad de Manta.

Esta zona es un potencial urbano – comercial dinámico, debido a las actividades que se dan el sector ya que conecta a la av. malecón con la continuación de la Av. 4 de noviembre y la Av. de la Cultura, siendo vías principales de la ciudad para la salida y entrada de la misma.

Debido a la extensión del proyecto, se lo ha dividido en dos tramos, donde se dará a conocer las intervenciones realizadas.



*Ilustración 53: Lógica de Implantación - propuesta
Elaborado: Editado por tesista*

Tramo uno.

Que va desde la Av. Malecón Jaime Chávez hasta la intersección de la av. de la Cultura.



*Ilustración 54: Ubicación tramo I Lógica de implantación de la propuesta
Elaborado: Editado por tesista*

Área de esparcimiento y parques

El proyecto integrador para la ciudadanía se dará en dos etapas, donde anteriormente se asentaba el antiguo terminal terrestre.

Se intervino en este terreno para plantear un área abierta para el servicio de la ciudadanía que busca un lugar de estancia de paso mientras realiza sus actividades.



*Ilustración 55: Área de esparcimiento - render
Elaborado: Editado por tesista*

Se diseñó un área de esparcimiento con áreas verdes para la estadía de paso de los habitantes que convergen en el sector, donde encontraremos espacios lúdicos y de recreación para el disfrute de la comunidad. Cuenta con el mobiliario urbano requerido como bancas, luminarias, arborización, botes de basura y señalización para un mejor servicio y estancia. En sector va a contar con un equipamiento de seguridad (UPC) para el control y resguardar la integridad de la ciudadanía debido a las diferentes entidades de servicio que se dan en el entorno.



*Ilustración 56: Área de esparcimiento - render
ELABORADO: Editado por tesista*

El área de parqueo destinado para 50 vehículos, busca descongestionar el tránsito generando plazas de parqueos para los ciudadanos que realizan sus actividades en el sector.



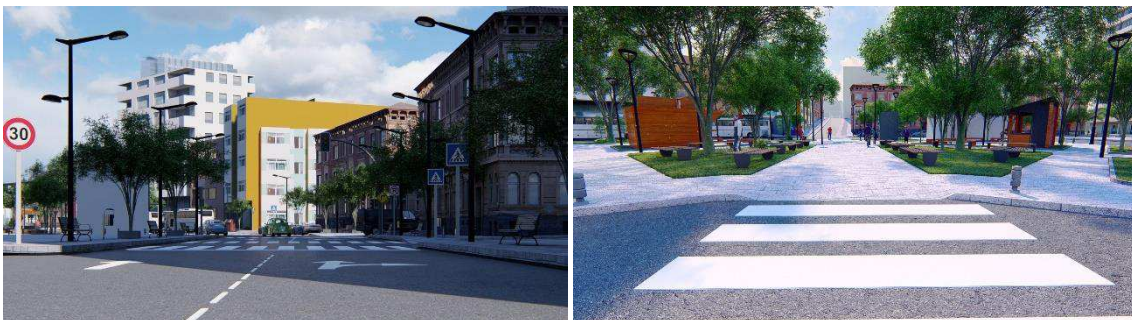
*Ilustración 57: Área de parqueos - render
Elaborado: Editado por tesista*

Restauración de aceras – bordillos – rampas.

El proyecto busca darle la recuperación del espacio público para el peatón, debido a las diferentes actividades que se dan en este sector, ya que es una zona de alto tráfico vehicular como peatonal.

La restauración y el mejoramiento del estado cambiarán, esto debido a la regeneración que obtendrán con un área destinada para cada uso y participación de la ciudadanía.

Con una correcta señalización vertical y horizontal, se jerarquizará el lugar y se obtendrá una mejor legibilidad de ciudad



*Ilustración 58: Restauración aceras, bordillos, rampas
Elaborado: Editado por tesista*

Parqueos públicos en la Av. 24 de Mayo

En este tramo, la Avenida da cobertura para 50 parqueos. Los cuales están debidamente señalizados y asignados para la prestación de sus servicios. Esta iniciativa busca darle a la avenida un orden y control para el flujo vehicular que se da en la vía, ordenando mejor el espacio vehicular.



*Ilustración 59: Parques Públicos - render
Elaborado: Editado por tesista*

Paradas de Bus

Áreas destinadas en puntos específicos donde se acentúan equipamientos de servicio que demanda un área de espera y movilización de los habitantes por el sistema de transportación urbana.



*Ilustración 60: Parada de Bus tramo I - render
ELABORADO: Editado por tesista*

Mobiliario Urbano

Se hace énfasis a lo largo de la avenida para darle un mobiliario óptimo, en buenas condiciones y que sea funcional para el confort de la ciudadanía. Siendo visibles mobiliarios como bancas, luminarias, señalización, barreras de protección, botes de basura, que se asentarán en la avenida.



*Ilustración 61: Mobiliario urbano - áreas verdes
Elaborado: Editado por tesista*

Tramo dos.

Comprende desde la Av. de la Cultura hasta la intersección de la av. de la Cultura, hasta la intersección del paso elevado vehicular de la av. 4 de noviembre y Río Manta.



*Ilustración 62: Tramo II
Elaborado: Editado por tesista*



*Ilustración 63: Tramo II - render
Elaborado: Editado por tesista*

En este tramo se hace énfasis al aumento de aceras debido a que el ancho de la calzada es más reducido para el tránsito vehicular y aumentando así el espacio para el peatón.

Mobiliario Urbano

El tramo continúa con el mobiliario urbano con la implementación de luminarias, bancas, botes de basura, señalización.



*Ilustración 64: Mobiliario urbano
Elaborado: Editado por tesista*

Parada de bus

Cuenta con una parada en el nuevo Tarqui, una en la Av. de la Cultura y la otra en la Av. 24 de Mayo que es la que tomará un espacio más amplio ordenado para no congestionar el tráfico en el sector.



*Elaborado: Editado por tesista
Ilustración 65: Parada de Bus - render tramo II*

Arborización

Se continúa la arborización a lo largo de la vía formando el cóndor verde que busca mejorar la imagen de ciudad que tiene es sector convirtiéndola más amigable con el medio ambiente.



*Ilustración 66: Arborización
Elaborado: Editado por tesista*

13.5 Capacidad de la propuesta

La propuesta será de gran impacto debido al protagonismo que obtendrá el peatón, ya que se desarrolla la regeneración urbana recuperando así el espacio público, de una manera ordenada y controlando al sector comercial y vehicular.

El proyecto planteado cuenta con una extensión de 813ml aproximadamente, teniendo un área de parqueo de 1.755m² con capacidad para 50 vehículos en la zona de parqueo junto al área de esparcimiento. Y 50 parqueos señalizados a lo largo de la vía con un área de uso de 625m² para estacionamiento público.

Se realizará la regeneración en las aceras para el tránsito peatonal, recuperando 920m² de área peatonal, teniendo un aproximado de 1.50m de acera sin obstáculo para el uso peatonal.

El área verde que se integró al proyecto expone una oxigenación de la ciudad debido a la carencia que hay en este sector, donde se plantea alrededor de 100 árboles buscando mejorar la calidad de imagen de ciudad.

La señalización vertical y horizontal y un mobiliario optima brindara un mejor servicio y estadía a la ciudadanía.

Este proyecto alrededor de 710 inmersas en la zona de estudio mas mil ciudadanos de población flotantes que realizan sus actividades en la avenida.

13.6 Requerimientos Normativos

Dando cumplimiento a los requerimientos normativos, tomamos en cuenta las normas ya establecidas en el Marco Jurídico como Normas Constitucionales de la Republica del Ecuador, Proyecto de ley y ordenamiento territorial, Uso del suelo y el Plan Nacional de Desarrollo Toda una Vida, para el desenvolvimiento y aplicación de normas en el proyecto.

Con respecto al uso del suelo de la ciudad de Manta tenemos: E-406 tramo uno y C-203 el tramo dos.

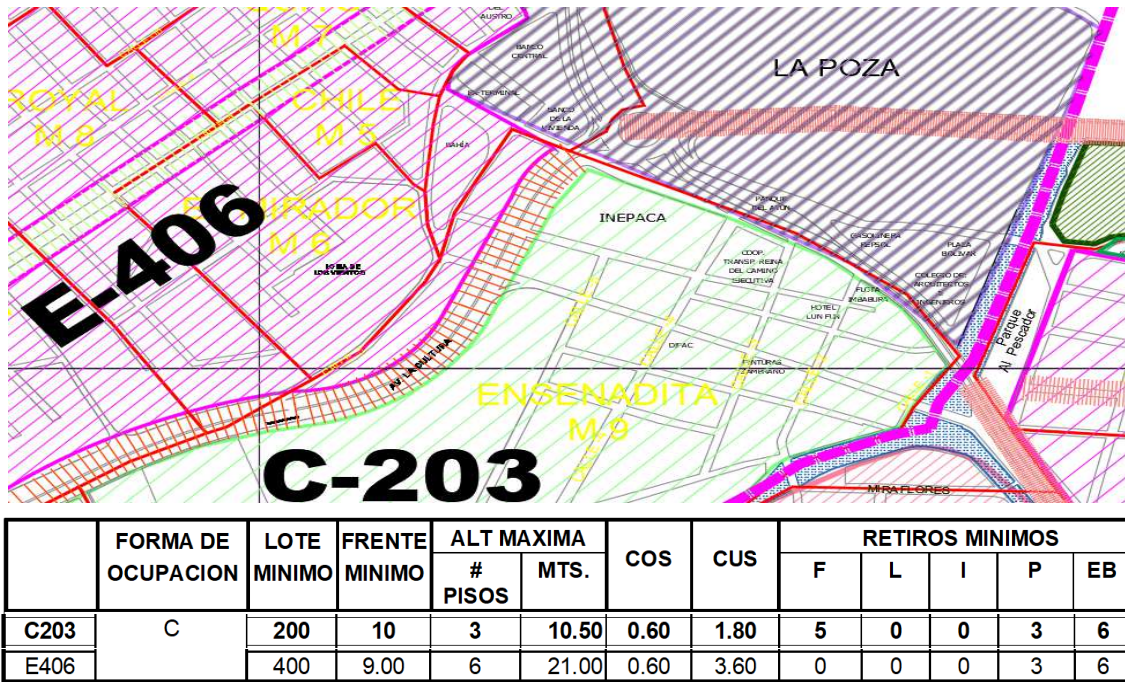


Ilustración 67: Forma de ocupación del suelo
 Fuente: GAD MANTA
 Elaborado: Editado por tesista

13.7 Requerimientos Tecnológicos

Es necesario en regeneraciones de este tipo, la implementación de redes de comunicación, como es la implementación de zonas de wifi en sectores estratégicos, para jerarquizar una vía muy transitada peatonal que generara mayor acogida al sitio.

El soterramiento de instalaciones eléctricas y sanitarias es de gran importancia, ya que, con las adecuaciones y un correcto seguimiento al momento de instalarse, brindara un mejor servicio y mostrara a una ciudad en progreso urbanístico. Así mismo el funcionamiento del sistema recolección de desechos será soterrado en puntos específicos para mejorar la visibilidad de la ciudad, de tal manera que se clasificará los residuos y mejorará el servicio de higiene.

La implementación de paneles solares sobre luminarias será de gran aporte para contribuir al desarrollo tecnológico del proyecto ya que busca ser una propuesta sostenible, siendo aplicadas en las luminarias del área de esparcimiento, ya que utilizará energía renovable para el funcionamiento del mismo.

El sistema de señalización en el tema de semáforos inteligentes, ayudará mucho para la ciudadanía que tenga problemas audiovisuales, ya que estos se manifestaran de forma visual con sus respectivos faros de colores y auditiva para identificar la señalización y uso del mismo.

13.8 Requerimientos de Equipamiento

La regeneración de esta vía implementara un establecimiento de seguridad ciudadana (UPC) que brinde seguridad y control en el sector, ya que va ser el sector contara con áreas de esparcimiento y estadía donde los habitantes compartirán y disfrutaran del sitio.

Así mismo el mobiliario que se dará busca satisfacer las necesidades ya que carecen en el sector como son las paradas de buses, señaléticas, luminarias, bancas, botes de basura para una mejor distinción del lugar.

La implementación de áreas verdes y esparcimiento son espacios para descontaminar la ciudad y buscar un ambiente agradable y relacionado con la naturaleza.

13.9 Pre factibilidad de la propuesta

Para identificar la pre factibilidad de la propuesta, se tomó en cuenta los siguientes factores, para la vialidad del proyecto:

13.9.1 Análisis Técnico

Este proyecto se encuentra en una ciudad de crecimiento, para esto se debe cumplir con las normas de construcción establecidas y la aplicación de materiales de calidad, de alta durabilidad debido que en su mayoría va a ser destinado para el tránsito peatonal con una legibilidad apreciable e identificada para el ciudadano.

Jerarquizar el espacio público dándole espacios amplios acompañados de áreas de esparcimiento y áreas verdes con un mobiliario óptimo mejorará la estadía y disfrute en las actividades diarias que realizan los habitantes y transeúntes del sector.

13.9.2 Análisis Económico-Financiero

El costo de este proyecto tiene el fin de ofrecer una excelente infraestructura, que no solo genere una imagen atractiva, sino también sea segura y de desarrollo de la ciudad, con un valor aproximado a los \$5'000.000 de dólares.

La viabilidad financiera para este proyecto se debe ejecutar por medio del GAD Manta como entidad gubernamental local, ya que debe gestionar con el gobierno nacional para que esta, sea factible el acceso a créditos de la banca pública. Es factible también crear alianzas privadas inmersa en el campo urbanístico de la construcción para la ejecución de esta obra.

13.9.3 Análisis Institucional

Para este tipo de proyecto se nominarán instituciones públicas que están relacionadas al desarrollo de una ciudad como son:

- Gobierno Nacional
- Gobierno Provincial
- GAD Manta
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Instituciones privadas de Desarrollo Urbano

La aportación de estas instituciones es necesaria para la realización de estos tipos de proyectos urbanos de desarrollo de una ciudad.

13.9.4 Análisis Social

La propuesta de diseño cuenta con la aceptación de los ciudadanos que realizan sus actividades diarias en el sector, ya que encuentran una ciudad muy vehicular y no respetan el espacio del ciudadano, generando así plazas de circulación peatonal y un tránsito vehicular regularizado, controlado y señalizado para mejorar la imagen urbano del sector, teniendo como protagonista al peatón.

13.9.5 Análisis Ambiental

Uno de los mayores problemas que se presentan en el sector es la contaminación visual como ambiental, por lo que se busca la relación con la naturaleza generando áreas verdes que busquen oxigenar el ambiente, así mismo busca solucionar la contaminación con equipos de saneamiento, recolección de basura y de mitigación.

El factor ecológico mediante el correcto manejo de desechos y residuos orgánicos e inorgánicos dará mucha importancia debido a la recolección de acuerdo a su tipo, ya que busca ser una ciudad sostenible y de aporte a la comunidad que eviten el malestar de los malos olores y la contaminación visual del sector.

14. CAPITULO 4.-

15. Conclusiones

- La restauración de los espacios públicos y áreas verdes convertirá en un potencial de desarrollo urbano y comercial para la ciudad, brindando un mejor servicio, de calidad y confort en la estadía de los ciudadanos para la realización de sus actividades diarias en el sector.
- La regulación del parqueo señalizado y controlado, mejorará la función del espacio para el ciudadano y dará plazas de parqueos públicos que carece el sector.
- La correcta señalización tanto vertical como horizontal jerarquizará al sector para una ciudad más legible y de servicio a la ciudadanía con un óptimo mobiliario urbano logrará una estadía más agradable y confortable.
- El correcto soterramiento de instalaciones diversificará una ciudad más sostenible y sustentable para los beneficios y desarrollo de una ciudad que busca cambiar la imagen visual del sector.
- Se fortalecerá al sector, potenciando una subcentralidad urbana que antes estaba descuidada para cambiar la imagen de la ciudad.
- La implementación de áreas verdes y zonas de esparcimiento ayudara a mitigar la contaminación visual que se observa en el sector, por lo que genera una relación amigable con el medio ambiente.

16. Recomendaciones

- Para desarrollar este proyecto, se debe contar con la participación y la contribución de las entidades locales como el GAD Manta, CNEL, EPAM como el Gobierno Estatal para plantear y ejecutar esta obra de desarrollo urbano comercial de la ciudad de Manta.
- El GAD Manta debe crear normas de uso y ocupación del suelo y velar por su cumplimiento para que la participación de los comerciantes informales sea controlada y ordenada.
- Intervenir en equipamientos de comercio como C.C. La Bahía, Nuevo Tarqui para mejorar la imagen formal de la ciudad.
- Utilización de materiales de alta durabilidad, calidad, y fomentar con la ciudadanía el cuidado y correcto uso de las instalaciones que ofrece la avenida.
- En el tema de abastecimiento de productos a los distintos locales comerciales que hay en la avenida, se requiere imponer un horario de servicio donde se establezca el tiempo para que tiene para ingresar sus productos en sus almacenes para no causar congestión ni aglomeraciones en horas de alto tráfico.
- Para la población inmersa en el proyecto, se recomienda llegar a un empoderamiento del sitio para asumir controles y mantenimientos necesarios para el cuidado e imagen del sitio.

17. Referencias Bibliográficas

- Aguirre, C. D. (2010). *Hacia un metodo integrados de identificacion de subcentros a escala municipal: Un analisis de la region metropolitana de Barcelona*. Cataluña, España.
- Albornoz, B. (2010). *Cuenca, Proyectos revilitación urbana*. Cuenca.
- Antoni Remesar. (2007). *DEL ESPACIO PÚBLICO PLANEADO A LOS ESPACIOS PÚBLICOS VIVOS Y VIVIDOS*. Bogota Colombia.
- Arq. Jair Miramontes Chavez. (2015). *Regeneracion urbana para una mejor calidad de vida*.
- Borja. (2003). *Espacio público y resiliencia social*. Santiago de Chile.
- Clemente . (2007).
- Di Siena. (2009). Madrid: Creatividad y Sociedad .
- Diana Palomino. (2009).
- Emilio, J. (Marzo 11. 2012). *Piramide de Movilidad*. Mexico.
- GADMC-Manta. (2013). *Dirección de Planeamiento Urbano*. MANTA.
- Gehl. (2006).
- Jose Wilmar Jaramillo. (2004). Bogota: Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 11.
- Lynch, K. (1959). *La Imagen de la Ciudad*. Buenos Aires: infinito.
- Morre y Spires. (2000).
- Moure, E. M.-M. (2008).
- Olga Segovia M. (2000). *Espacios publicos urbanos*. Chile.
- Palomino . (2010).
- Rueda . (2012). Metodologia para los sistemas de auditoria, certificacion o acreditacion de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano, del ministerio del fomento.
- Social, Secretaria de Desarrollo, Mexico. (1999). *Sistema Normativo de Equipamiento Urbano*. Mexico.
- urbanismo.com. (s.f.). El Diseño Urbano. *urbanismo.com*.
- Vázquez, M. L. (2017). *Espacio Publico N1*. Mexico.
- WCED. (1987). *Brundtlant Report*.

17.1 Webgrafica

<https://www.houzz.es/revista/espacios-flexibles-presente-y-futuro-de-la-arquitectura-residencial-stsetivw-vs~62673560>

<http://www.manta.gob.ec/index.php/noticias/item/2096-se-instala-sistema-soterrado-de-recoleccion-de-desechos>

<https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2245-RAMPAS.pdf>

<http://paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/imagen.pdf>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>

<https://www.houzz.es/revista/espacios-flexibles-presente-y-futuro-de-la-arquitectura-residencial-stsetivw-vs~62673560>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/915608/10-proyectos-de-diseno-urbano-que-democratizan-el-espacio-publico-en-mexico>

<https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-2017-2021-toda-una-vida-de-ecuador>

<https://definicion.mx/espacio-urbano/>

ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf

<https://www.planospara.com/?s=INSTALACIONES+CORTES>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/08/12/la-movilidad-urbana-como-un-derecho-fundamental-la-nueva-ley-de-ciudad-de-mexico/piramide-de-jerarquia-de-movilidad-urbana-itdp/>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/08/12/la-movilidad-urbana-como-un-derecho-fundamental-la-nueva-ley-de-ciudad-de-mexico/>

18. Anexos

(proyecto, imágenes, encuestas, entrevista)

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ



FACULTAD DE
ARQUITECTURA
TEMA:



“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL DESARROLLO URBANO-COMERCIAL DE LA AVE. “24 DE MAYO” SITUADA EN EL CASCO COMERCIAL DE LA CIUDAD DE MANTA, Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN PARA LA MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO”

Encuestas para la intervención urbana de la avenida 24 de mayo

1. **¿Qué problemas enfrenta la avenida 24 de mayo del centro de Manta?**
 - Poca infraestructura ()
 - Déficit de equipamiento urbano ()
 - Escasez de espacios públicos ()

2. **¿Cómo usted califica al espacio público hoy en la actualidad la avenida 24 de mayo?**
 - Bueno ()
 - Regular ()
 - Malo ()

3. **En los espacios públicos; ¿Qué problemas de equipamiento considera en el sector?**
 - Escasez de mobiliario urbano ()
 - Déficit de señalización ()
 - Deterioro del lugar ()
 - Mal uso de habitabilidad ()

4. **¿Qué gestiones o actividades realiza con frecuencia en el sector?**
 - Actividades administrativas ()
 - Actividades comerciales ()
 - Actividades de ocio ()
 - Habitabilidad ()
 - Trabajo ()
 - Educación ()

5. **¿Qué aspectos de mejoramiento sugiere para cambiar la imagen del cauce del río Manta?**
 - Áreas verdes, caminerías, bancas ()
 - Tratamiento de aguas ()
 - Encausamiento ()

- 6. El comercio informal en la av. 24 de mayo, muestra:**
- Una apropiación del lugar ()
 - Mala imagen de ciudad ()
 - Desorden y mal uso del lugar ()
- 7. Donde considera usted que se debería reubicar los comerciantes informales**
- Locales en casa ()
 - Reubicar en Centro Comercial la bahía – Nuevo Tarqui ()
 - Lugares apropiados ()
 - Nuevo centro comercial ()
- 8. ¿Cree usted que el comercio informal se dio con mayor intensidad post-terremoto o sigue igual?**
- Se ha intensificado el comercio después del 16A ()
 - Se ha disminuido el comercio después del 16A ()
 - Todo sigue igual ()
- 9. ¿Qué otras necesidades creen que complementan el mejor uso del espacio público?**
- Puntos de zona wifi ()
 - Seguridad ()
 - Mobiliario urbano ()
 - Publicidad ()
- 10. ¿Cree usted que existe la señalética pertinente que permita una adecuada accesibilidad al sector y a los servicios?**
- No existe señalética ()
 - Existe, en buenas condiciones ()
 - Existe, pero no es la adecuada ()
- 11. ¿Qué acciones debe comenzarse a implementar por parte de las autoridades para que la ciudadanía mejore el confort del sector?**
- Comprometerse a cuidar el mobiliario urbano ()
 - Respetar señales y normas de uso ()
 - Controlar el uso de suelo para las actividades que se desarrollan normalmente ()

- **Fotografías de Encuestas**



Encuestas AV. 24 de mayo



Encuestas AV. 24 de Mayo

- **Estado actual de la Av. 24 de Mayo**



Sector antiguo terminal terrestre



Av. 24 de Mayo sector La Bahía



Av. 24 de Mayo y Av. de la Cultura



Estado actual de aceras y vías



Av. 24 de Mayo y Av. de la Cultura- Nuevo Tarqui



Av. 24 de Mayo y Av. de la Cultura- Nuevo Tarqui

Renders de la propuesta



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo I



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo I - Aceras



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo I – Mobiliario Urbano



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo I – Mobiliario Urbano



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo I – área de esparcimiento



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo II



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo II – Av. de la Cultura



Regeneración Av. 24 de Mayo – Tramo II – Mobiliario Urbano