

UNIVERSIDAD LAICA

“ELOY ALFARO DE MANABI”



FACULTAD DE ARQUITECTURA

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

TEMA:

“APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA JAIME CHÁVEZ
GUTIÉRREZ DE LA CIUDAD DE MANTA COMO MOTOR DE
DESARROLLO URBANO SOCIAL: LINEAMIENTOS PARA SU
RECUPERACION.”

AUTORA:

MEZA CHALÉN ANGGIE GABRIELA.

DIRECTOR:

ARQ. JOSÉ LUIS CASTRO MERO; Mg.

MANTA - MANABI

AGOSTO DE 2019

**“APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA
AVENIDA JAIME CHÁVEZ GUTIÉRREZ DE LA CIUDAD
DE MANTA COMO MOTOR DE DESARROLLO
URBANO SOCIAL: LINEAMIENTOS PARA SU
RECUPERACION.”**

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI
FACULTAD DE ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Quien suscribe, Arq. José Luis Castro Mero, Mg. a través del presente y en mi calidad de director de trabajo de titulación designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí para tutelar el desarrollo del proyecto elaborado por la Srta. Anggie Gabriela Meza Chalén, Certifico:

Que la Srta. Anggie Gabriela Meza Chalén portadora de la cédula de ciudadanía N.º 131533045-4 ha elaborado bajo mi dirección el informe final correspondiente a su Trabajo de Titulación denominado “Apropiación del espacio público de la avenida Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta como motor de desarrollo urbano social: lineamientos para su recuperación.” previo a obtener el título de Arquitecta, cumpliendo para el efecto con la reglamentación correspondiente, con la estructura y los plazos determinados por la carrera, reuniendo en su informe final validez científica y metodológica, haciéndose acreedora a una calificación de ____/10, por lo cual autorizo la presentación de dicho informe ante la autoridad competente para los fines pertinente.

Manta, del 2019.

Arq. José Luis Castro Mero; Mg.
DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN.

DECLARACIÓN DE AUTORIA

Yo, **ANGGIE GABRIELA MEZA CHALÉN**, con cédula de identidad **131533045-4** declaro ser la autora y responsable del contenido del informe que se representa en este documento y exonero a la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí” de toda acción legal por la omisión de créditos de autorías.

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

MEZA CHALÉN ANGGIE GABRIELA.

Autora.

DEDICATORIA

Dedico mi trabajo de investigación a seres especiales que formaron mi identidad con valores, como un resultado de lo logrado por su labor en mi proceso de aprendizaje.

A Dios por regalarme el don de descubrir lo maravilloso de la vida,

A mis adorados padres quienes me formaron desde la niñez con propósitos y virtudes que vieron en mí el deseo de superación y el servicio a los demás,

A mis hermanos por ser mi ejemplo de superación en cada meta de sus vidas.

A mis seres de luz quienes inspiraron en obtener mi título profesional.

AGRADECIMIENTO

Expreso mi agradecimiento a través de este resultado académico a seres que iluminan mi vida.

A mis padres por su esfuerzo y apoyo en cada propósito que me he planteado en la vida, por compartir y vivir experiencias envueltas de amor y regalarme la dicha de tenerlos unidos.

A mis docentes, ya que gracias a sus conocimientos he logrado llenarme de sabiduría y ansiedad para desarrollar nuevos retos.

A mi tutor de trabajo de titulación Arq. José Luis Castro Mero, Mg. quien con su paciencia y empeño compartió su tiempo para ilustrarme en el proceso de investigación que me permitió cumplir este propósito de vida.

ÍNDICE

PORTADA

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORIA

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

ÍNDICE GENERAL X

ÍNDICE DE IMÁGENES..... X

ÍNDICE DE TABLAS. XI

ÍNDICE DE GRÁFICOS..... XII

RESUMEN..... 14

INTRODUCCIÓN..... 16

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. 17

1.2. MARCO CONTEXTUAL..... 17

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA..... 19

1.2.1. Definición o características del problema identificado..... 19

1.2.2. Problema central y sub problemas asociados al objeto de estudio..... 20

1.2.3. Formulación de pregunta clave..... 20

1.3. JUSTIFICACIÓN..... 21

Justificación académica..... 21

Justificación Paisajística..... 21

Justificación urbana..... 21

Justificación social..... 22

1.4. DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO..... 22

1.4.1. Delimitación sustantiva..... 22

1.4.2. Delimitación espacial..... 23

1.4.3. Delimitación temporal..... 23

1.5. CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN..... 23

1.6. OBJETIVOS..... 24

1.6.1. Objetivo general.....	24
1.6.2. Objetivos específicos.....	24
1.7. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.....	24
1.7.1. Variable dependiente.....	24
1.7.2. Variable independiente.....	24
1.8. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	25
1.9. IDEA A DEFENDER	26
1.10. TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS.....	26
1.10.1. Tc1: Revisión documentada de datos, para sistematización de la problemática	26
1.10.2. Tc2: Construcción del marco referencial, como sustento teórico del estudio .	26
1.10.3. Tc3: Determinación del diagnóstico situacional de realidad operante	26
1.10.4. Tc4: Delineación de alternativas y estrategias para tratamiento de problemática analizada	26
1.11. Diseño de la investigación.....	26
1.11.1. Fases de Estudio.....	26
1.11.2. Métodos de investigación.....	27
1.11.3. Técnicas e instrumentos a la recolección de datos:	27
1.11.4. Instrumentos utilizados.	27
1.11.5. Población y muestra.....	28
1.11.6. Desarrollo de la fórmula.	29
1.11.7. Resultados logrados.....	30
1.11.8. Novedad de la investigación.....	30
CAPITULO I.....	31
2.1. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.	31
2.2. MARCO ANTROPOLÓGICO.	31
2.3. MARCO TEÓRICO.	32
2.3.1. Introducción.....	32
2.3.2. La ciudad: Un espacio para todos.	32
2.3.3. Apropiación y uso del espacio público.....	42
2.3.4. El peatón como máximo protagonista en el uso del espacio territorial.....	57
2.3.5. Apropiación de la espacialidad urbana en la av. Malecón de Manta.	60
2.4. Marco Conceptual.....	63
2.5. Marco Jurídico.....	65
• Malecón de Campeche – México.....	70

•	Análisis de Modelo de repertorio N° 2.	77
•	Análisis de Modelo de Repertorio N°3.....	82
CAPITULO II.....		85
3.1.	DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	85
3.2.	Información Básica.....	85
3.2.1.	Generalidades de la ciudad de Manta.	85
3.3.	La Av. Jaime Chávez Gutiérrez como espacio de interacción comunitaria.....	97
3.3.1.	Elementos de riesgo de la ciudad de Manta.....	98
3.3.2.	Elementos del contexto urbano.....	103
3.3.3.	Hitos de la ciudad – AV. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez.....	103
3.4.	Análisis de la situación actual en la av. Jaime Chávez Gutiérrez.	107
3.4.1.	Análisis visual de la situación actual.	107
3.4.2.	Conflicto de la Incidencia en movilidad peatonal.....	122
3.5.	TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	123
3.5.1	INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.	124
3.6.	INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	134
3.7.	PRONÓSTICO.....	134
3.8.	COMPROBACION DE IDEA PLANTEADA.	135
CAPITULO III.....		137
4.1.	PROPUESTA URBANA.....	138
4.2.	Presentación de la Propuesta.	138
4.3.	OBJETIVO DE LA PROPUESTA.....	139
4.4.	CAPACIDAD DE LA PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICO.....	139
4.5.	CONFIGURACIÓN DE PROPUESTA EN LA RELACIÓN – ACCIÓN-EFECTO.....	140
4.6.	LINEAMIENTOS DE PROPUESTA.....	140
4.6.1.	Direccionamiento vial-peatonal.....	141
4.6.2.	Zonas de semaforización peatonal.	143
4.6.3.	Mobiliarios urbanos.....	144
4.6.4.	Nuevo Hito Urbano.	145
4.6.5.	Señaléticas.	146
4.6.7.	Módulos tecnológicos de aporte social.	147
4.7.	Requerimientos.....	148
4.8.	Pre factibilidad de la propuesta.	151
4.9.	CONCLUSIONES.....	152

4.10. RECOMENDACIONES.....	153
R3: Promover medidas de rutas en ciclovia que logren radicarse a lo largo del malecón conectando a diferentes sectores céntricos de la ciudad regido de aplicaciones normativas que depende del lugar a proyectar un nuevo plan de crecimiento territorial y a disposición del ciclista pudiendo trasladarse con un modo sostenible y favorable para la salud.....	153
4.10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	154
4.12. ANEXOS.....	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE GENERAL.

ÍNDICE DE IMÁGENES.

- Imagen 1** – estándares de medidas
- Imagen 2** – medidas de cruce peatonal
- Imagen 3** – semáforos peatonales
- Imagen 4** – cruce peatonal intermedio semaforización
- Imagen 5** – elementos
- Imagen 6** – elementos
- Imagen 7** – expansión tramo 11
- Imagen 8** – tramo11
- Imagen 9** – tramo 11
- Imagen 10** – tramo 11 regenerada
- Imagen 11** – tramo 11 regenerada
- Imagen 12** – propuesta aceras
- Imagen 13** – propuesta de aceras y semaforización
- Imagen 14** – propuesta malecón del salado
- Imagen 15** – mapa de Manta
- Imagen 16** – expansión del malecón-primer muelle
- Imagen 17** – construcción del muelle
- Imagen 18** – vista del muelle
- Imagen 19** – materiales para la construcción del muelle
- Imagen 20** – expansión del malecón-tramo 1
- Imagen 21** – expansión tramo 11 - avenida malecón

Imagen 22 – expansión tramo 11 - avenida malecón
Imagen 23 – expansión tramo 11 - avenida malecón
Imagen 24 – expansión del malecón-tramo 2,3
Imagen 25 – tramo 3 av. malecón
Imagen 26 – tramo2 av. Malecón
Imagen 27 – expansión del malecón-tramo 1
Imagen 28 – funcionamiento de circuito av. Malecón
Imagen 29 – vía de playa murciélago configurada
Imagen 30 – vía de puerto configurada
Imagen 31 – vía de malecón configurada
Imagen 32 –puntos de nodos
Imagen 33 – sistema vial
Imagen 34 – riesgo por inundaciones
Imagen 35 – temperatura atmosférica
Imagen 36 – vientos predominantes.
Imagen 37 – conflictividad
Imagen 38 – mobiliario.
Imagen 39 – vegetación.
Imagen 40 – comercio informal.
Imagen 41 – barreras.
Imagen 42 – transito
Imagen 43 – seguridad
Imagen 44 – transito
Imagen 45 – situación actual ciclovia
Imagen 46 – situación actual iluminaria

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla #1: Población a encuestar.

Tabla # 2: Datos para la obtención de la muestra.

Tabla #3: ¿Cómo calificaría usted la circulación peatonal nocturna en la avenida Jaime Chávez Gutiérrez como oportunidad para potenciar el sector?

Tabla #4: ¿Considera Ud. adecuada la implementación de multas por el mal uso del espacio público?

Tabla #5: ¿Cómo considera Ud. las oportunidades turísticas en la av. Malecón de Manta?

Tabla #6: ¿Cómo considera Ud. el riesgo de transitar como peatón hacia la vía malecón de Manta en un cruce lateral?

Tabla #7: ¿Cree Ud. que una mejor estrategia de movilidad peatonal le permita potenciar el sector en las actividades diarias y turísticas?

Tabla #8: ¿Cómo califica Ud. el aporte de la actual planificación dirigida al peatón y espacio público?

Tabla #9: De acuerdo al paisaje actual del malecón ¿Cómo considera Ud. el panorama para la apropiación del espacio público?

Tabla #10: ¿Considera Ud. que las señaléticas actuales satisfacen los requerimientos del lugar?

Tabla #11: ¿Considera Ud. necesaria la implementación de modernos mobiliarios urbanos?

Tabla #12: ¿En qué nivel cree Ud. que la av. Malecón pueda funcionar como un espacio para disfrutar de los encantos de la naturaleza?

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfico #1: Tabla #3: calificación de circulación nocturna.

Gráfico #2: Tabla #4: valoración de posibilidad de aplicación de multas.

Gráfico #3: Tabla #5: valoración de oportunidades turísticas.

Gráfico #4: Tabla #6: valoración de riesgo para el tránsito peatonal

Gráfico #5: Tabla #7: valoración de aplicación de estrategias.

Gráfico #6: Tabla #8: valoración de la eficacia de la planificación a favor del peatón.

Gráfico #7: Tabla #9: valoración de oportunidad para apropiación del espacio público.

Gráfico #8: Tabla #9: valoración de eficacia de señaléticas.

Gráfico #9: Tabla #10: valoración de necesidad de mobiliario urbano.

Gráfico #10: Tabla #11: valoración de bondades del malecón

RESUMEN.

En las últimas décadas la avenida Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta, como lugar de desplazamiento peatonal ha cedido espacio a varias actividades que paulatinamente se han convertido en barreras para una movilidad peatonal segura, a lo cual se suma que los medios de transporte vehiculares por las características de este espacio han generado una movilidad rápida sin considerar los peligros a los que exponen diariamente a los transeúntes del lugar.

Esta investigación a partir del conocimiento de aquellos factores incidentes en la seguridad de la movilidad peatonal y abandono del espacio público, propone lineamientos para resolver las problemáticas que han afectado el desplazamiento peatonal en la avenida Malecón, a través de estrategias y alternativas para su recuperación, considerando el derecho de la colectividad a transitar de manera segura disfrutando del frente costero de la ciudad.

Es por ello, que por medio del diagnóstico de la realidad operante en el área de estudio se logró determinar las variables incidentes en este conflicto que obstruye al peatón de gozar del lugar que le corresponde, considerando las opiniones y recomendaciones de la comunidad para la construcción de lineamientos que sustenten estrategias para la recuperación de la movilidad peatonal en esta importante vía de la ciudad.

ABSTRACT

In recent decades Jaime Chávez Gutiérrez avenue in the city of Manta, as a place of pedestrian displacement has given way to several activities that have gradually become barriers to safe pedestrian mobility, which adds to the means of vehicular transport by The characteristics of this space have generated rapid mobility without considering the dangers to which the locals are exposed daily.

This investigation, based on the knowledge of those factors affecting the safety of pedestrian mobility and abandonment of public space, proposes guidelines to solve the problems that have affected pedestrian displacement on Malecon Avenue, through strategies and alternatives for recovery, He obtained the right of the community to travel safely enjoying the coastal front of the city.

That is why, through the diagnosis of the operating reality in the study area, the variables that are incidents in this conflict that obstruct the mob to enjoy the corresponding place, the opinions and recommendations of the community for the construction of guidelines that support strategies for the recovery of pedestrian mobility in this important city route.

INTRODUCCIÓN.

El presente tema investigación se enfoca en la discontinuidad de la movilidad peatonal del malecón Jaime Chávez Gutiérrez en Manta, lugar de estudio con potencialidades al desarrollo turístico y empoderamiento del espacio urbano; el cual a través de los años se ve reflejada una imagen con debilidades en la apropiación del peatón para su desarrollo común, partiendo de ahí su análisis como problemática para el enfoque de posibles soluciones al cambio de un malecón activo al colectivo social.

Por ende, se presenta el desarrollo del trabajo relacionado con fuentes teóricas como punto de partida en relación al tema que han sido de interés para el conocimiento previo de posibles soluciones, así mismo con una intervención histórica y situacional para conocer de fondo cuales fueron los propósitos de la creación del malecón como lo fue gracias a la creación del puerto marítimo.

Respondiendo a las interrogantes del diagnóstico, se logró determinar como una avenida diseñada para el crecimiento de la ciudad, la apreciación del paisaje y recorrido peatonal; que en sus primeras épocas de creación fue un espacio empoderado por la colectividad social para el goce de las actividades establecidas. En cuanto a la tabulación de respuestas alcanzadas arrojó un bajo porcentaje de apropiación de espacio en la actualidad debido a causas y efectos que ha ocasionado los cambios a lo largo de los años disminuyendo su fluidez de tránsito peatonal.

Como propuestas de recuperar este espacio peatonal, se analizó los elementos que compone la av. Jaime Chávez Gutiérrez en relación al espacio público, logrando identificar las problemáticas y plantear alternativas de solución a los lineamientos para su rescate peatonal. La recuperación del uso del suelo al servicio peatonal rescata el modo de desplazamiento para el aporte turístico y económico de la ciudad con propósitos de encuentros sociales y culturales.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

1.2. Marco contextual.

La ciudad de Manta en los últimos años se ha convertido en uno de los mayores polos de desarrollo de la provincia de Manabí y del país; no solo por su posición geográfica, sino también por las singularidades y facilidades que presta para propios y extraños, donde su mayor fortaleza la constituyen la industrialización de los productos derivados del mar y sus encantos naturales entre los cuales destaca el contacto directo con el océano pacífico a través sus las playas y perfil costero.

La avenida Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta o avenida Malecón sirve de nexo entre el centro de la ciudad y el perfil costero, ofreciendo a propios y extraños vista directa al océano pacífico en un recorrido que viene desde la Playa murciélagos y conecta las instalaciones portuarias con las principales calles céntricas de la ciudad y las áreas administrativa, comercial, financiera y recreativas de la urbe porteña.

La avenida malecón viene sufriendo transformaciones a través del tiempo, que han incidido de una u otra manera en la pérdida progresiva del tránsito peatonal fluido y seguro sobre ella, considerando que hace algunos años atrás, mientras Manta consolidaba su territorio, esta era su zona céntrica o zona rosa; caracterizada por ser un lugar donde sucedían acontecimientos de entretenimiento e interacción ciudadana, donde las personas eran libres de circular el trayecto sin mayor peligro, participando de actividades propias o programadas que denotaban una apropiación del lugar cuyo protagonista principal era el precisamente el peatón.

Durante cierto tiempo, esta apropiación del espacio público tuvo su apogeo y la avenida Jaime Chávez Gutiérrez, la plaza cívica y lugares contiguos a ellos fueron el principal punto de encuentro para los habitantes de la ciudad, desde donde se generaba un recorrido al aire libre y de ambiente festivo nocturno; pese a ello, a medida que esta vía se transformó en una ruta rápida de

desplazamiento vehicular, se fueron perdiendo estos sucesos que hacían del lugar una avenida activa y de concentración masiva del colectivo social mantense, hasta convertirse en una zona peatonalmente casi desértica y llena de peligros que se acentúan desde las primeras horas de las noches ante las dificultades de accesibilidad segura al lugar que limita con el perfil costero, al que solo se puede acceder por medio del único paso elevado de esta calle que nace en el parque de la Madre.

Durante el día en el sitio se despliegan una serie de actividades diarias como la comercialización de pescado, cuyo desembarque obstaculiza la circulación de personas por el lugar, derivado de la aglomeración de comerciantes informales que ocupan el espacio público y que usan las veredas como parqueo de motos y vehículos que generan desconfianza para el transeúnte; a esta avenida se vincula también en una dirección el tránsito vehicular proveniente de la parroquia Tarqui que culmina en la playa El Murciélago o Mall del Pacifico, y en sentido contrario se suman los vehículos que vienen del centro de la ciudad, convirtiendo a esta vía de enlace en una de las de mayor tránsito vehicular de la ciudad.

Esta vía actualmente establecida como de tránsito vehicular rápido, ha sido escenario público y parte fundamental para el desarrollo progresivo de Manta, sin embargo, también es notorio que, al dar prioridad al tránsito vehicular, se le ha restado importancia al tránsito peatonal y por ende al derecho ciudadano de gozar de manera segura de todos los espacios configurados en el territorio.

1.2. Formulación del problema.

1.2.1. Definición o características del problema identificado.

Los peatones son los integrantes del tránsito más vulnerables o frágiles en la dinámica de la movilidad, ya que no tienen ninguna protección corporal ante un accidente, en un choque entre un peatón y un vehículo, es el peatón el que con mayor probabilidad se llevará la peor parte; sin embargo, todos somos peatones y al serlo desde pequeños, como parte de un proceso natural de nuestro andar y movernos en el mundo, se nos olvida que convivir con la motorización creciente de nuestra sociedad representa un desafío, que no por ser cotidiano resulta del todo seguro.

El derecho a una movilidad segura y al goce pleno de los espacios públicos, se ven afectados en muchas ocasiones, cuando este derecho es restringido para el peatón y cedido al vehículo, originando el abandono del espacio público y por ende la depresión del mismo y de los equipamientos que lo conforman, dando lugar a un paisaje desolado e inseguro. Este escenario originado por la discontinuidad de la movilidad peatonal se pone de manifiesto en la avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta donde se perciben a diario una serie de conflictos que restan posibilidad a las oportunidades que para la ciudad representa el lugar desde el punto de vista del peatón.

1.2.2. Problema central y sub problemas asociados al objeto de estudio.

El análisis de la realidad operante en el área objeto de estudio, conllevó a determinar que el problema central se enmarco en: La discontinuidad de la movilidad peatonal en la avenida malecón de la ciudad de Manta; del cual se derivan los siguientes sub - problemas:

- Abandono del lugar
- Mobiliarios urbanos en estado de conservación regulares
- Espacio con pocos atractivos
- Señaléticas inapropiadas
- Paisaje urbano deteriorado
- Incomodidad peatonal
- Invasión de aceras por comerciantes y motociclistas
- Elementos verdes en descuido
- Perfil costero desorganizado para el turismo
- Malos olores en paredes usado como urinario público.
- Alcantarillados en mal estado
- Visualización de desechos

1.2.3. Formulación de pregunta clave.

La pregunta orientadora y delimitante para el desarrollo del presente estudio enuncia:

¿Cuáles son los factores que condicionan la movilidad peatonal fluida y segura en la avenida Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta, cuyo conocimiento conlleve a la formulación de lineamientos y estrategias para su peatonalización en mayor escala?

1.3. Justificación.

Justificación académica.

El presente estudio sitúa en tensión los conocimientos desarrollados en clases con una realidad operante, de tal manera que dicha confrontación permita la realimentación de los aprendizajes derivados del trayecto estudiantil y se pueda aportar con un producto que establezca alternativas de resolución a problemas profesionales que afectan a un colectivo social.

Justificación Paisajística.

El análisis de la ciudad a través de la imagen que proyecta, permite una caracterización del estilo de vida que generan sus atractivos naturales y construidos, a partir de los cuales se pueden descubrir aquellos atributos que contribuyen a identificar el territorio y por ende al planteamiento de alternativas para mejoramiento del paisaje urbano y condiciones de vida de la comunidad.

Justificación urbana.

El estudio de la red vial de un territorio hace alusión a un conocimiento que plantea intervenir en zonas o sectores para inducir enlaces que generen conexión entre los diversos espacios de la urbe, en el propósito de generar aportes de extensión urbana que sean agradables y seguros para la población.

Justificación social.

Siendo la población la parte más importante y esencial de un proyecto, éste se transforma en la conexión de ciudad - naturaleza – peatón, como fórmula para ejercer una acción en la sociedad que diversifique las áreas de trabajo como punto clave para desempeñar sus necesidades y mejoren sus condiciones de vida.

1.4. Definición del objeto de estudio.

El objeto de estudio del presente análisis se centra en el malecón Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta, específicamente en lo referente a la movilidad peatonal, cuya caracterización y conocimiento de esta realidad conlleve al planteamiento de estrategias para su recuperación.

1.4.1. Delimitación sustantiva.

Con el propósito de un mayor entendimiento del problema identificado se plantearon las siguientes temáticas para el análisis respectivo:

- La ciudad: un espacio para todos
 - Planificación estratégica de las ciudades
 - La convivencia y participación social
 - El espacio de la movilidad urbana
 - Ciudad y territorio

- Apropiación y uso del espacio público
 - Estándares de medidas de aceras
 - Desplazamiento sostenible
 - Normativas del contexto urbano al uso de espacio público
 - Problemas del espacio público.

- El peatón como máximo protagonista en el uso del espacio territorial.
 - El territorio a construir.
 - La seguridad en la movilidad peatonal.

- Apropiación de la espacialidad urbana en la av. Malecón de Manta
 - Culturalización a la sociedad
 - Regulación de comercio informal

1.4.2. Delimitación espacial.

El presente estudio se desarrolló en la avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta, desde el paso elevado ubicado en las inmediaciones del parque de la Madre recorriendo en sentido Sur hasta el redondel del Atún, partiendo desde este punto hasta el siguiente redondel del Puerto y culminado en la Playa Murciélago.

1.4.3. Delimitación temporal.

El problema identificado se asocia desde finales de la década de (1980 – 1990) donde la avenida malecón pretendía ser un sitio de transición peatonal y ocio durante el día y en la noche un enlace con su paisaje marino, caracterizado por una movilidad donde no prevalecía el vehículo y se llevaban a cabo diversidad de actividades programadas o establecidas por el ciudadano, hasta la presente fecha.

1.5. Campo de acción de la investigación.

La presente investigación se desarrolla bajo la modalidad proyecto de investigación y está orientado por el campo de acción de la arquitectura denominada Ordenamiento Territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos, el cual hace alusión a la función social de la arquitectura y de la capacidad del arquitecto para aportar ideas a la colectividad para mejoramiento de su hábitat.

1.6. Objetivos.

1.6.1. Objetivo general.

Identificar los factores condicionantes de la fluidez de la movilidad peatonal de la avenida Jaime Chávez Gutiérrez de la ciudad de Manta como línea base que permita la configuración de lineamientos de acción que promuevan una mayor peatonalización y apropiación del espacio público.

1.6.2. Objetivos específicos.

1. Analizar las bases teóricas que hagan referencia al derecho a la ciudad y apropiación del espacio público para comprender la problemática en estudio y permitan delinear alternativas que potencien la movilidad peatonal.
2. Determinar la relación causa-efecto de la realidad operante que afecta actualmente a la movilidad peatonal en el malecón de la ciudad Jaime Chávez Gutiérrez que han orillado a su abandono paulatino.
3. Configurar lineamientos y estrategias que conlleven a la recuperación de la movilidad fluida y segura en la avenida Jaime Chávez Gutiérrez como alternativa de desarrollo social y de interacción para la colectividad porteña.

1.7. Identificación de variables.

1.7.1. Variable dependiente.

Movilidad intermitente

1.7.2. Variable independiente.

Planificación inadecuada

1.8. Operacionalización de las variables.

VARIABLE	CONCEPTO	AMBITO	INDICADOR	ITEM	INSTRUMENTO	LOGRO ESPERADO
VARIABLE DEPENDIENTE. MOVILIDAD PEATONAL INTERMITENTE	Desplazamiento peatonal poco fluido que genera sensación de abandono de un lugar.	FUNCIONALIDAD ESPACIAL	<ul style="list-style-type: none"> • MOVILIDAD • INCOMODIDAD • ESPACIO PUBLICO • ATRACTIVO TURISTICO • CONEXION NOCTURNA A LA CIUDAD 	¿Cómo considera Ud. las oportunidades turísticas en la av. malecón? ¿Cree Ud. que una mejor estrategia de movilidad peatonal le permita potenciar el sector en las actividades diarias y turísticas? ¿De acuerdo al paisaje actual del malecón como considera el panorama de los espacios públicos? ¿En qué nivel cree Ud. que la av. Malecón pueda funcionar como un espacio para disfrutar de los encantos de la naturaleza? ¿considera Ud. que las señaléticas actuales satisfacen los requerimientos del lugar?	• CUESTIONARIO	Determinar el nivel de movilidad en sitio de estudio.
VARIABLE INDEPENDIENTE. PLANIFICACION INADECUADA	Directrices poco efectivas para el cumplimiento de metas y objetivos.	USO DE SUELO	<ul style="list-style-type: none"> • PAISAJE URBANO • MOBILIARIO URBANO • MOVILIDAD PEATONAL • SEÑALETICAS • SEGURIDAD PEATONAL • BARRERAS ARQUITECTONICAS 	¿Cómo califica Ud. el aporte de la actual planificación dirigida al espacio público? ¿considera Ud. necesaria la implementación de mobiliarios urbanos? ¿considera Ud. la existencia de multas por el mal uso del espacio público? ¿cree Ud. que una mejor estrategia de movilidad peatonal le permita realizar más actividades? ¿Cómo considera Ud. el riesgo de transitar de una vía lateral a otra en la avenida malecón?		Validar el nivel de eficacia de la planificación aplicada en el área de estudio

1.9. Idea a defender

La circulación peatonal interviene como impulso al empoderamiento del espacio público, donde su intermitencia, escasas actividades y abandono progresivo del lugar, son la resultante de una planificación poco efectiva.

1.10. Tareas científicas desarrolladas.

El desarrollo del presente proyecto motivó las siguientes tareas:

1.10.1. Tc1: Revisión documentada de datos, para sistematización de la problemática

1.10.2. Tc2: Construcción del marco referencial, como sustento teórico del estudio

1.10.3. Tc3: Determinación del diagnóstico situacional de realidad operante

1.10.4. Tc4: Delineación de alternativas y estrategias para tratamiento de problemática analizada

1.11. Diseño de la investigación.

El presente estudio se desarrolló en las etapas que se detallan a continuación:

1.11.1. Fases de Estudio.

- **Fase 1: Construcción del Marco Teórico:** Esta etapa permitió la revisión bibliográfica de documentos, cuyos fundamentos se convirtieron en el sustento teórico del estudio.
- **Fase 2: Determinación de Diagnóstico:** En esta etapa se colocaron en evidencia la correlación entre causa y efecto de la realidad operante.
- **Fase 3: Construcción de Propuesta:** En esta etapa se formularon las estrategia y lineamientos alternativos de solución a los problemas identificados en el diagnóstico.

1.11.2. Métodos de investigación.

- **Método 1. _ Método Analítico / Sintético:** la aplicación de este método en la fase 1, permitió entender la realidad operante a partir del análisis de sus partes por separado, cuyas síntesis de resultados permitió sustentar teóricamente el estudio.
- **Método 2. _ Histórico / Comparativo:** Este método facilitó el entendimiento de la evolución de la problemática a través de la puesta en paralelo de varios escenarios de cambios en la historia del objeto de estudio.
- **Método 3. _ Abstracción / Concreción:** Este método permitió la creación y recreación de varios escenarios de solución para definir los lineamientos de acción a ser propuestos.

1.11.3. Técnicas e instrumentos a la recolección de datos:

TÉCNICAS UTILIZADAS

- Observación de campo
- Recopilación documentada de datos
- Encuestas (cuestionario / entrevista)
- Muestreo simple aleatorio

1.11.4. Instrumentos utilizados.

- Cuestionario
- Guía de entrevista
- Guía de observación
- Cartografías / mapa

1.11.5. Población y muestra.

Se consideró determinar el número de la población de la ciudad de Manta para lograr obtener una muestra del lugar de estudio incluyendo las parroquias urbanas y rurales que se desplazan hasta la ciudad para realizar las actividades. Por tal razón se tomó como guía el censo que se realizó en el año 2010 a cargo del INEC obteniendo una cantidad aproximada de la población de 22 mil habitantes.

Tabla #1: Población a encuestar.

DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
Población Centro de la ciudad	22.000
Población de estudio	10.250

Elaborado por: Autora.

Fuente: Censo de población y vivienda INEC 2010.

La población y muestra se desarrolló con las fórmulas establecidas, de acuerdo al número de habitantes determinados para el estudio a realizar.

Fórmula utilizada para la obtención de la muestra.

Para definir el número de encuestas para la ciudad de Manta, se aplicó la siguiente fórmula:

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

Datos para la obtención de la muestra.

Tabla # 2: Datos para la obtención de la muestra.

DATOS PARA LA OBTENCIÓN DE LA MUESTRA	
Nivel de confianza	Z = 95 % = 1,96
Probabilidad de ocurrencia	P = 50 % = 0,50
Probabilidad de no ocurrencia	Q = 50 % = 0,50
Población total	N = 22.000
Error de estimación	E = 5 % = 0,05
Tamaño de la muestra	n = ¿?

Elaborado por: Autora.

Fuente: Investigación.

1.11.6. Desarrollo de la fórmula.

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

$$n = \frac{(-1,96)^2 (0,5) (0,5) (10,250)}{(0,05)^2 (10,250-1) + (-1,96)^2 (0,5) (0,5)}$$

$$n = \frac{9844.10}{25.5829 + 0,9604}$$

$$n = 384,79 = \mathbf{385}$$

1.11.7. Resultados logrados.

En relación con las distintas etapas desarrolladas en el presente estudio, se lograron los siguientes resultados

Fase N°1.- Marco referencial de la investigación

Fase N°2.- Diagnostico situacional de realidad operante

Fase N°3.- Lineamientos de acción como alternativas estratégicas de solución

1.11.8. Novedad de la investigación.

La principal novedad del presente estudio la conforman los lineamientos de acción desarrollados como alternativas de solución a la problemática diagnosticada, los cuales se configuraron a partir de colocar en paralelo la opinión ciudadana con modelos de repertorios exitosos implementados en realidades similares y adaptados a las particularidades contextuales.

CAPITULO I

2.1. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.

2.2. MARCO ANTROPOLÓGICO.

Las urbes que brindan calidad de vías para el peatón, con el fin de que tomen referencias del lugar como un sitio acogedor, donde puedan apreciar y disfrutar de las relaciones socio-culturales que generan sus espacios públicos, se convierten en sitios de ensueño y anhelo no solo para el ciudadano local, sino también para los visitantes que no dudarían en ningún instante de volver a vivir la experiencia lograda.

La seguridad y facilidad en el recorrido que brinden los espacios públicos, se convierten en el anhelo de todo colectivo social que día a día observa como la ciudad pierde sus espacios peatonales en favor del vehículo, dejando de lado la posibilidad de poder disfrutar de aquellos escenarios que en algún momento fueron disfrutados en familia.

Caminar sobre la avenida el malecón, sintiendo en el rostro la suave brisa marina no deja de ser una experiencia agradable, no solo por la sensación que ello genera, sino también porque en muchos casos evoca momentos de una realidad ya vivida y que con el tiempo se ha dejado de lado ante los riesgos para el transeúnte que representa el acceso a su recorrido.

Es necesario recobrar la oportunidad de disfrutar del espacio público desde esta ventana de la ciudad, donde además del paisaje que ofrece el puerto, de aquella sensación que nace con el sonido de las olas y que se transforma en contacto directo con la exquisitez de la naturaleza; por lo tanto, las acciones de recuperación deben de ir orientadas a todas las actividades en general, proporcionándole el espacio requerido para cada una de ellas, donde el área del peatón tenga un tratamiento adecuado para el confort que provoque el deseo de caminar en ella.

2.3. Marco teórico.

2.3.1. Introducción.

El aporte de los siguientes puntos de investigación, especifica varias teorías cuya información será base de apoyo para desarrollar las diferentes propuestas deseadas, teniendo en cuenta una percepción más amplia de los recursos que se valorarán en el momento de afinar estrategias y así aprovechar las situaciones que han sido aporte en otros ámbitos de la investigación.

Cabe mencionar que lo siguientes textos son productos de libros e investigaciones realizadas que han aportado para el desarrollo de proyectos urbanos.

2.3.2. La ciudad: Un espacio para todos.

Desde un punto de vista expuesto a la ciudad, este marco identifica con aportes previos a la planificación, objetivos y análisis que permiten el desarrollo organizado que van de la mano con intereses políticos y sociales a formar cambios positivos en la movilidad como razones, factores y respuestas propia de la naturaleza en una ciudad en consolidación.

En esta serie de contextos abarca los principales derechos para la convivencia del espacio que habitamos del que merecemos disfrutar, la focalización macro de una planificación a lo micro como los beneficios que este ha generado.

El Derecho a la ciudad, incorporado dentro de la Constitución de la República del Ecuador, se basa en el derecho 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, así como en la gestión democrática de ésta, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. El Derecho a la ciudad, reconocido como derecho fundamental, está ligado directamente al derecho a un hábitat seguro y saludable y a una

vivienda digna, como se menciona en la Constitución de la República del Ecuador. En este contexto, el ejercicio del derecho a la ciudad en Ecuador, estableciendo un cambio de paradigma en la forma de entender el desarrollo urbano, se basa en tres principios fundamentales:

- La apropiación, que se refiere a condiciones de vida dignas y al bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.
- La participación democrática en la planeación y gestión de las ciudades atada a mecanismos de información pública, transparencia y rendición de cuentas.
- La redistribución justa de las cargas y beneficio generados por el desarrollo urbano anteponiendo el interés general al particular.

(vivienda, posición nacional del Ecuador frente a la nueva agenda urbana, Enero de 2018)

Objeto de la planificación estratégica de ciudades

Según el contexto la estrategia proviene de una decadencia ante la planeación de un objeto, de ahí surge una serie de interrogantes para hacer partícipe de un análisis y orientar el modelo de gestión para el territorio que logre solucionar los problemas económicos, sociales y particulares.

La planificación estratégica de ciudades es un instrumento de gestión de la política municipal, que se plantea como un proceso de reflexión y debate ciudadano, gestionado principalmente por las autoridades municipales o grupos económicos interesados, para articular las políticas económicas, sociales, ambientales y espaciales de la ciudad.

La planificación estratégica de ciudades tiene como objeto de análisis y actuación:

- Superar la fragmentación y descoordinación que han provocado los planes sectoriales tradicionales;
- Fomentar el desarrollo de una ciudad, a partir de su situación actual y sobre sus posibilidades futuras (Modelo futuro de desarrollo);
- Dar respuestas adecuadas, concretas e integrales a las necesidades ciudadanas;
- Orientar las inversiones de los actores públicos y privados, potenciando los activos públicos urbanos;
- Avanzar hacia formas progresivas de gobernabilidad, profundizando substantivamente la democracia a través de una colaboración real entre los actores públicos y privados;
- Promover una gestión municipal en épocas de cambios tendenciales frecuentes y que permite estimular la imaginación necesaria para enfrentarlos.

Razón y oportunidad de la planificación estratégica

Según **Fernández Güell (2007)**, la planificación estratégica de ciudades surge ante la crisis y agotamiento del planeamiento urbano normativo actual debido entre otras razones a las siguientes razones:

- Incapacidad manifiesta para prever con cierta exactitud la evolución futura del desarrollo urbano.
- Excesiva complicación técnica y lentitud de los procesos administrativos para el desarrollo de suelo urbanizado.
- Escasa transparencia y existencia de corrupción.
- Fuerte presión de los agentes económicos para reducir la intervención pública en el desarrollo urbanístico.
- Conflictividad soterrada entre las diferentes visiones profesionales sobre la ciudad.

(ciudades, 3 March, 2012)

- **La convivencia y participación social**

Si bien es cierto la sociedad es el principal protagonista de los espacios públicos por la que es tomada en consideración su participación en ella, esta se convierte en un papel importante para la toma de decisiones como el tener derecho a conformar responsablemente de un colectivo, así mismo incluyendo el área social política donde el deber es fortalecer la comunicación entre las personas y la ciudad, ya que gracias a esto en las últimas décadas ha crecido la importancia de brindar y hacer cumplir el derecho a la convivencia social de un espacio público.

Implementar el derecho a la ciudad:

La participación ciudadana en la gestión pública local

La nueva dimensión que vincula el derecho a la ciudad con los derechos ciudadanos pone de relieve la magnitud y la importancia de la participación social en los procesos de construcción de ciudad y ciudadanía bajo un enfoque de corresponsabilidad. En este sentido, Enrique Ortiz (2008: 267) sintetiza de manera clara dos ejes rectores del derecho a la ciudad:

la consolidación de la ciudadanía activa y responsable mediante el ejercicio pleno de todos los derechos humanos y el cumplimiento de las obligaciones que de ellos se derivan, y la democratización de todos los procesos estratégicos que conforman y buscan concretar en forma co-responsable (Estado-sociedad) el derecho colectivo a la ciudad.

(Cedrés Pérez, 2012)

Área social-política

En esta área se presentan cuatro temas: participación comunitaria, minorías y territorios, gestión administrativa y la gobernabilidad y el conflicto. Participación comunitaria. Para fortalecer la participación democrática y los procesos políticos y sociales en las grandes ciudades se requieren

herramientas como las TIC, para fomentar la comunicación y la interacción en la sociedad y canalizar la información y sondear opiniones, con herramientas como Internet, teléfonos móviles y televisión interactiva (**EUROPA COMMISSION, 2011**).

En las últimas décadas, las ciudades han tenido un incremento en el flujo de migrantes, tanto dentro como fuera de Europa; esto ha provocado un cambio en la composición de la población y en el comportamiento sociocultural. Se espera que estos flujos sigan en aumento en Europa como en otros países (Urban Europe, 2011). Frente a la población indígena y otras minorías étnicas, se prevé una disminución de las lenguas nativas y el aumento de conflictos por territorio (ONU, 2010). Gestión administrativa. Las nuevas maneras de gestión se centrarán en las ciudades, por su acelerado crecimiento; esto demanda la búsqueda de nuevas políticas urbanas para lograr una sociedad moderna, competitiva, creativa, con nuevos enfoques y estrategias para la gestión y planificación de las ciudades (Urban Europe, 2011). Gobernabilidad y conflicto. En el futuro, la exclusión socio-económica y sus tensiones aumentarán por las aglomeraciones urbanas; se requieren desafíos encaminados a “la necesidad de gestionar conflictos y estrategias pro-activas de inclusión para los grupos menos privilegiados en las zonas urbanas” (Urban Europe, 2011).

(Grupo de expertos participantes, 2010 - 2012)

- **El espacio de la movilidad urbana**

A continuación, como lo explica en estos textos abarca sobre el espacio que se ha construido en América Latina como un porcentaje para guiar las condiciones en que debemos trabajar para la movilidad urbana, tomar en cuenta las condicionantes que se necesitan al gestionar un desarrollo.

La relación que presenta el espacio público y privado, cuáles son sus beneficios dentro de la ciudad, considerar parámetros de aceras para el peatón, asociar una imagen integradora con las vías de circulación y determinar sus accesos que funcionen dentro de ella.

Herce y Magrinyà desmenuzan aquí los distintos aspectos que comprende el espacio público de la movilidad. Así, nos presentan un panorama sobre la forma en que la red vial le da estructura a nuestras ciudades. Por eso también los parámetros de diseño son más amplios que las condiciones geométricas a considerar.

Un punto a destacar a medida que se van desgranando todas las actividades y funciones que ocurren en la calle, aunque algunas parezcan obvias, es la saludable actitud filosófica, particularmente bienvenida en América Latina, donde la regla ha sido el crecimiento de los tejidos con parámetros poco claros –a pesar de ser uno de los procesos de expansión más formidables del mundo en la segunda mitad del siglo XX y primera del siglo XXI. En efecto, en América Latina el 30% de la superficie urbana está constituido por calles, de las que se construyen y transforman miles y miles de kilómetros todos los años, afectando en un sentido u otro la calidad de vida –y la vida misma– de decenas de millones de personas. Este libro puede constituir un punto de apoyo para estudiantes, profesionales, líderes políticos, analistas, periodistas y ciudadanos interesados que pretendan comprender a las ciudades para después hacerlas más vivibles.

Los autores enumeran y describe en profundidad una lista de condiciones que, con preocupante frecuencia, se tiende a olvidar a la hora de pensar y gestionar calles:

- 1- La relación entre espacio público y espacio privado se presenta como una de necesidad mutua, bajo una perspectiva no tradicional. Definen al primero como espacio preservado del negocio inmobiliario, pero sin el cual éste no tiene razón de ser. Es el negativo del espacio privatizado, de su parcelamiento y edificación, el que define el perímetro de alineación de fachadas, de referencia de las alturas de los edificios, del lugar de acceso de los servicios y de la comunicación del edificio con la calle. La línea divisoria es una separación en su concepto jurídico, pero es, sobre todo, un punto de contacto entre lo público y lo privado. Fachadas y calles son dos caras de una misma moneda. 9 prólogo I. Un enfoque metódico del movimiento

- 2- Se pierde una visión integradora y se adoptan en cambio abordajes sesgados, planes producto de divorcios entre urbanistas por un lado y especialistas en flujos de transporte y autopistas por otro. Si un mensaje queda claro en este trabajo es el de la importancia de una mirada de conjunto.

El libro discute asimismo las distintas funciones de las calles como, por ejemplo:

- La de evacuación de agua de superficie. Esta está a tal punto asociada a las funciones de la calle que muchas veces se olvida a qué responden los principios presentes en muchas de nuestras calles. El drenaje, que viene de los tejados, pasa por un caño pluvial por debajo de la acera y sigue por el cordón, explica el origen de separaciones y pendientes hoy comúnmente aceptadas;
- La de canal por donde pasan los servicios urbanos. Aunque sea menos visible, esta función es fundamental y determinante de equilibrios entre la parte peatonal y la calzada;
- La de soporte de las relaciones sociales. Ese aspecto, en sus manifestaciones cotidianas de vecindad, paseo, comercio, encuentro e intercambio, es lo que contribuye a que una de las razones de ser de la ciudad, la oportunidad de interacción entre las personas, tenga un marco apropiado o no;
- La de soporte vegetal. Del mismo modo que los parques, pero con una presencia capilar que permite integrarlos como sistema, las calles ofrecen un contacto entre la humedad del subsuelo y el aire, un hábitat para la fauna urbana.

Las calles representan soluciones formales en coherencia con un tipo de trama. Este hecho es importante y debe ser aprovechado por la claridad que brinda a los ciudadanos como marco de referencia en la ciudad. Aquí se pueden distinguir las más locales, que corresponden a un tipo de subtrama, de las principales, que atraviesan las distintas tramas.

Los puntos de articulación - 10 EL ESPACIO DE LA MOVILIDAD URBANA pueden tener tratamientos específicos, como rótulas, con oportunidades de definir hitos en el espacio urbano.

En el sentido del ordenamiento de una calle, los autores enumeran y describen cuatro elementos: geometría de planta y de alzado, separadores físicos entre espacios especializados, tratamiento de las superficies y texturas, el llamado mobiliario urbano y los elementos espaciales de los servicios urbanos.

La movilidad de las personas y bienes hasta un amplio conjunto de flujos: eléctricos, telefónicos, datos, gas, agua potable, alcantarillado, esorrentía, deben canalizarse por el sistema del espacio público, como calles y plazas, dado que no podrían atravesar los espacios privados. Así, es necesario clasificar la ubicación de cada uno de ellos, desde que corren por debajo de las veredas y calzadas. Las veredas mismas están destinadas a la movilidad peatonal y las calzadas destinadas a otros medios.

Pero la importancia de la movilidad peatonal es crítica: por necesidad, todo cambio entre un medio y otro es peatonal. Sin embargo, esa importancia parece no verse reflejada en la forma en que los medios mecánicos han ido invadiendo una porción importante del espacio público. Los argumentos basados en datos empíricos muestran que esta invasión no necesariamente corresponde a una necesidad.

. (Vallejo, Abril del 2012)

- **Ciudad y territorio**

Debemos comprender que la ciudad es el producto de un asentamiento que conlleva a un lugar consolidado que muchas veces a lo largo de su expansión no se ha tomado en cuenta determinantes permiten el funcionamiento de manera organizada, en el siguiente texto nos conversa sobre una configuración que se da muchas veces por razones políticas, y aunque aparentemente parezcan buenas opciones para resolver los problemas que no siempre se enfocan en las verdaderas necesidades.

Agenda habitad, ciudad y territorio

a. Físico-espacial: como el estudio de la morfología, tipología, forma, función, clima, paisaje, geología, arquitectura, urbanismo, suelo y demás características y configuraciones de los espacios que la especie humana necesita para la construcción de su hábitat.

b. Ecología: como el estudio de la relación entre los seres vivos y su ambiente, los factores abióticos y bióticos, los ecosistemas naturales y el medio ambiente, entre otros.

c. Economía: entendida como el interés de garantizar y extender al conjunto de la población todos los servicios, bienes, modos y medios de trabajo para garantizar una vida digna en el territorio.

d. Social: sistema de relaciones que una sociedad establece para organizarse desde el punto de vista cultural, lo cual lo dota de identidad, espíritu comunitario, pertenencia, territorialidad, etc.

e. Política: entendido como la expresión de las relaciones de poder que una sociedad desarrolla para garantizar los asuntos del gobierno de los Estados, las naciones, regiones o ciudades.

f. Símbolos: conjunto de valores, representaciones y convenciones de una idea socialmente aceptada que se percibe mediante los sentidos y las subjetividades.

El abordaje de estas tendencias o condiciones, en una primera etapa de la consolidación del Estado-Nación, permitió avances importantes en temáticas asociadas a la organización del hábitat, la ciudad y el territorio en su perspectiva moderna; es decir, en asuntos tan trascendentales como los servicios públicos, la vivienda, el transporte, la organización de los usos del suelo urbanos y agrícolas, la productividad industrial, el comercio y los servicios, la democracia, los derechos humanos y, en general, el modo de vida urbano como paradigma de los ideales de progreso y desarrollo. Estos temas-problema, vistos como unidades del conocimiento relativamente autónomos, representaron lo que podría llamarse una primera generación cognitiva, que

con los nuevos avances de las investigaciones y las realidades cada vez más complejas comenzaron a entrar en crisis, o por lo menos evidenciaron sus limitaciones dado su carácter sectorial, unidimensional y fragmentado.

Fue necesario incursionar en nuevas y más amplias relaciones de complejidad, probablemente sin abandonar los compartimentos estancos de las condiciones, pero en todo caso, abriéndose a nuevas búsquedas más integrales y sistémicas. La vivienda mínima, por ejemplo, tendría que trascender al reconocimiento del entorno para lograr dotaciones colectivas de espacio público y equipamientos; los derechos civiles y políticos de primera generación abrieron la posibilidad de avanzar en el reconocimiento de los derechos económicos, sociales y culturales, sin los cuales no era posible garantizar la dignidad del ser humano, la libertad y la democracia; los procesos de ordenamiento básico del suelo obligaron a desarrollar procesos sistémicos de planeación y ordenación del territorio urbano-rural y urbano-regional; desde el punto de vista económico-productivo, se comenzaron a trabajar procesos de integración horizontal y vertical para lograr mejorar la competitividad y conquistar nuevos mercados; la descentralización administrativa sirvió de base para mejorar la gobernabilidad, etc. Todos estos avances se conocieron como temas-problema de segunda generación en donde se comenzaron a experimentar procesos de interacción más complejos, no necesariamente lineales, sino más bien arborescentes. Aunque como diría Morin (1984), “la imagen del árbol es buena, pero todavía demasiado estática”. Para él, el conocimiento debe ser mucho más polivalente, dialógico, dialéctico, generativo, es decir, “abriéndose a la ambigüedad, la contradicción, el error, la creación”.

Solo cuando el conocimiento rompe sus fronteras, vuelve a unir lo escindido por el conocimiento analítico; valora el contexto de las cosas, que configura las cosas; vuelve a unir objeto y sujeto, valora el entorno de las cosas, integra procesos y disciplinas que antes se consideraban aislados, ordena y desordena como parte de un mismo proceso cognitivo; solo así emergen nuevas preguntas, nuevos métodos, nuevos problemas y nuevas alternativas. Son los temas-problema de tercera generación, que rompen los diques

disciplinarios y multidisciplinarios, integran conocimientos que antes parecían distantes o imposibles de relacionar para moverse en las arenas movedizas de la complejidad.

(Grupo de expertos, 2013)

2.3.3. Apropiación y uso del espacio público.

- **Normativas del contexto urbano al uso de espacio público**

El significado de los lugares públicos

Los lugares públicos crecen, florecen y declinan en la medida en que el espacio, la actividad o los edificios toman o pierden significado. El espacio público, cuando es usado para comunicar, transmite símbolos que, a la vez, son compartidos y contribuyen a diferenciar los usos que se hacen del lugar para crear arraigo con el mismo; en este sentido es que se contribuye a la apropiación del espacio público. Cuando los lugares públicos no propician el encuentro de las personas y no logran adquirir significado, en muchos casos se tornan cambiantes y efímeros, se vuelven independientes del tiempo y, muchas veces, rutinarios (Burbano, 2013). Los espacios públicos, desde esta perspectiva, facilitan la experiencia de la vida en público al asumirse como lugares simbólicos de intercambio de significados

(Vidal y Pol, 2005).

La historia de los usos o las prácticas sociales En los lugares públicos

De otra parte, revelar la historia de los usos o las prácticas sociales en los lugares públicos puede contribuir a la comprensión sobre el lugar y el tipo de prácticas que se sitúan en cada uno de ellos. Al intentar buscar la recuperación de los significados de los lugares públicos resulta indispensable rastrear no solo su evolución espacial, sino las prácticas asociadas a los distintos momentos históricos, sus rutinas y acontecimientos extraordinarios, al igual que sus protagonistas, elementos de los cuales es posible valerse

para buscar una mayor identidad con los lugares y garantizar la apropiación que puedan hacer en el presente sus actuales usuarios. Es así como se lucharía contra la pérdida del significado de los espacios, al ligar el pasado al presente, al hacer visible su historia y crear las posibilidades para un mayor aprendizaje de la ciudad y apropiación del lugar

(Páramo y Cuervo, 2006; 2009).

Los usos, las prácticas y los significados situados En El Espacio público

Con el tiempo, las prácticas vienen a darle identidad a los lugares, como sucede con la actividad comercial de la plazoleta El Rosario en Bogotá y el uso que le dan como lugar de encuentro las personas de mayor edad. Esto demuestra que los usos y las prácticas no ocurren en el vacío, por lo que resulta importante explorar la influencia que ejerce la configuración espacial del lugar como facilitador de las prácticas y los usos que dan origen a un diseño espacial, más aún, en el contexto de espacios públicos que han sido pensados para que sean accesibles para todos; lugares de encuentro e interacción social donde todas las personas, sin importar su condición social, puedan encontrarse y donde el ciudadano se sienta igual a los demás en la medida en que existan en la ciudad espacios públicos como elementos democráticos. Por estas razones, resulta importante indagar en proyectos de espacio público que han sido íconos de las recientes administraciones de la ciudad por su papel en el fortalecimiento de la democracia al considerarse elementos de integración social, y pensados para facilitar su apropiación por parte del ciudadano del común. Al explorar las que se sostienen en los escenarios públicos urbanos, como la sociabilidad, la protesta ciudadana, la lúdica y el entretenimiento, las expresiones asociadas al género, el comercio y demás expresiones culturales, se espera generar una reflexión sobre el impacto de dichas prácticas y, en general, de los usos en la concepción de la democracia en una ciudad como Bogotá, a fin de brindar elementos de tipo conceptual y metodológico que contribuyan a la mayor visibilidad de las dimensiones sociales para el diseño y gestión del espacio público de los centros urbanos.

Espacio público y democracia

En el contexto latinoamericano, el espacio público se ha considerado un prerrequisito para la expresión, representación, preservación y mejoramiento de la democracia (Low y Smith, 2006). En momentos de crisis ha sido común que la población se movilice en el espacio público en respuesta a distintas situaciones problemáticas que vive una sociedad: las políticas económicas de un gobierno, la corrupción, las mejoras en la educación o la búsqueda de la paz; el espacio público se ha vuelto, así, contestatario.

En general, la toma del espacio público, sus plazas y calles mediante marchas, manifestaciones, cacerolazos, tomas permanentes y barricadas es crucial dentro de la estrategia política (Irazábal, 2008). Estas manifestaciones han contribuido a cambiar políticas y hasta presidentes. Sin desconocer que, como anotan Mirafteb y Wills (2005), los medios juegan un papel crítico en la construcción de las identidades ciudadanas cuando legitiman o deslegitiman las prácticas en el espacio público al presentarlas como correctas o criminalizarlas, en casos particulares, anotan estos autores, la presentación de la noticia manipulada sobre demostraciones públicas como marchas, huelgas, protestas, paros, contribuye a construir la representación que se tiene de la participación ciudadana en el espacio público (Archila, 2003; Archila y Pardo, 2001). Además, cuando los gobiernos clausuran la prensa o la limitan, la única alternativa que queda es la calle. Se ve entonces de qué manera el espacio público ha contribuido a los procesos democráticos al servir de escenario para la protesta, pero además para igualar a las personas.

(Páramo & Burbano Arroyo, 2014)

Estándares de medidas de aceras de los espacios públicos

Todo espacio público y privado de afluencia masiva, temporal o permanente de personas (estadios, coliseos, hoteles, hospitales, teatros, estacionamientos, iglesias, etc.), debe contemplar en su diseño, los espacios vehiculares y peatonales exclusivos para personas con discapacidad y movilidad reducida, los mismos que adicionalmente deben estar señalizados horizontal y verticalmente de acuerdo con las NTE INEN 2 239, 2 240, 2 241, 2 242 y los RTE INEN 004 para Señalización vial.

Las rampas para personas con discapacidad y movilidad reducida, deben estar incorporadas dentro de las zonas peatonales establecidas en el “Reglamento de señales luces y signos convencionales, en el Manual Técnico de señales de tránsito” vigentes y en el RTE INEN 004 Parte 1, 2 y 3.

Si la señalización horizontal no existe, no es suficiente o no cuenta con la visibilidad adecuada, está se debe complementar con señalización vertical, especialmente en las vías cuyo flujo vehicular sea significativo

Ubicación de las líneas de pare. Las líneas de pare deben ser ubicadas de acuerdo a las siguientes figuras.

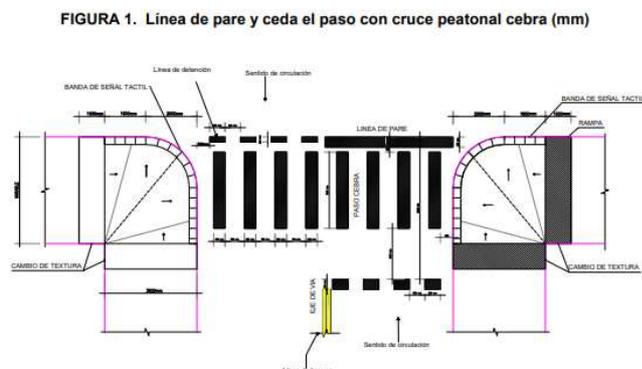


Imagen 1 – estándares de medidas

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

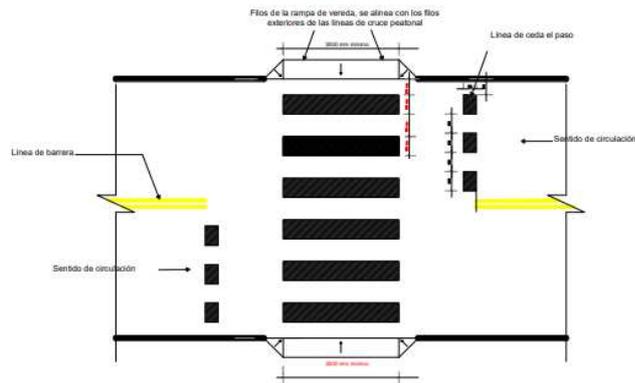


Imagen 2 – medidas de cruce peatonal
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

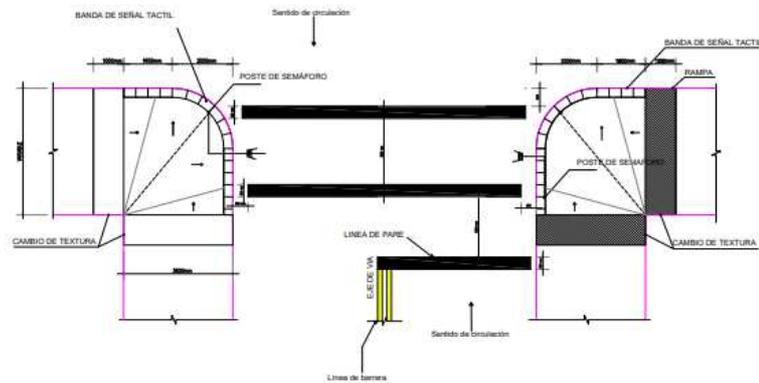


Imagen 3 – semáforos peatonales
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

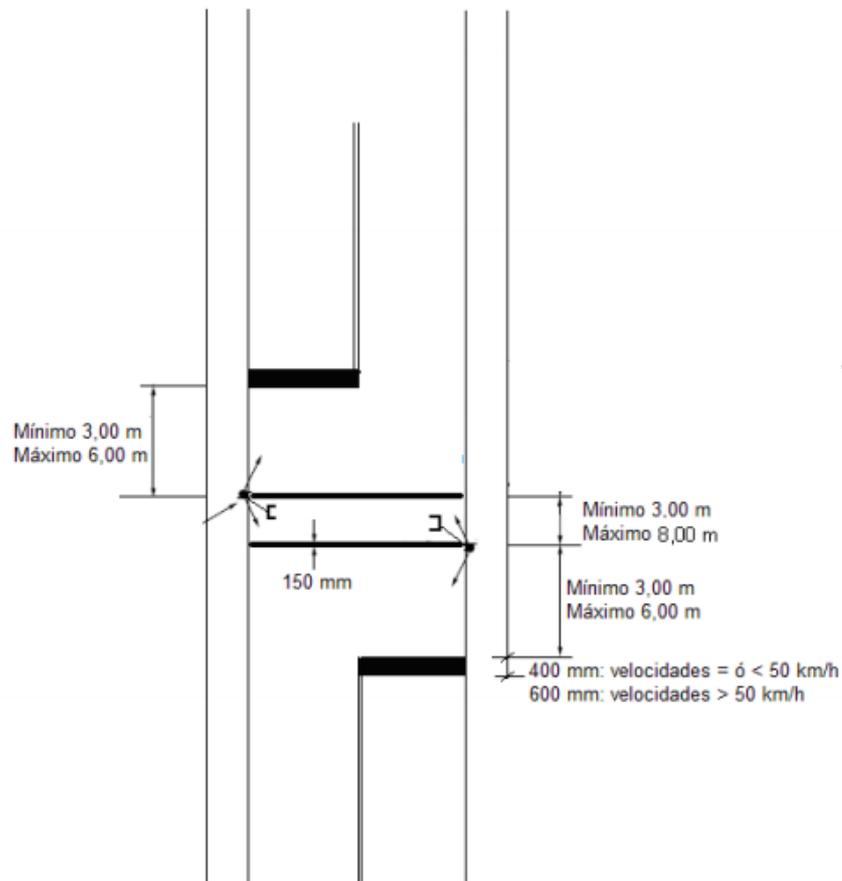


Imagen 4 – cruce peatonal intermedio semaforización
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

Paradas de buses.

En su definición y diseño se debe considerar un espacio exclusivo para las personas con discapacidad y movilidad reducida, cuya dimensión mínima será de 1 800 mm por lado, ver NTE INEN 2 246 y 2 247, y estar ubicadas en sitios de fácil acceso al medio de transporte, ver figura 1. Todas las paradas deben permitir la accesibilidad a las personas con discapacidad y movilidad reducida, cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico Ecuatoriano 004. Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal.

Dimensiones

Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1 600 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, el ancho libre debe ser a 1 600 mm.

Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2 200 mm. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.). (ver figura 1)

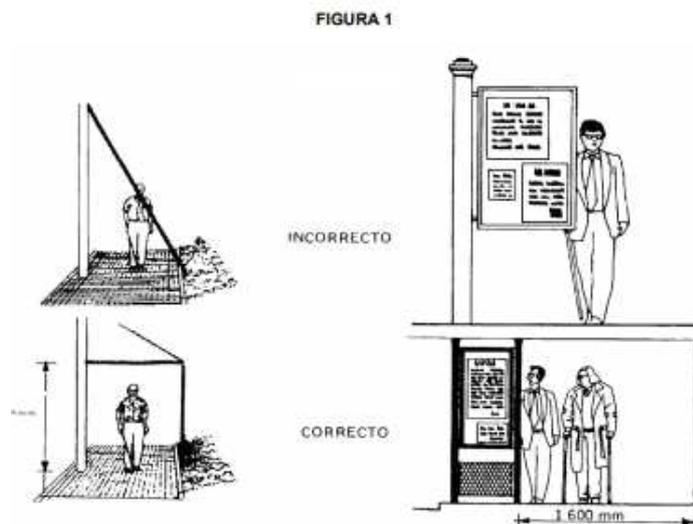


Imagen 5 – elementos

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados fuera del ancho mínimo en las siguientes condiciones:

- entre 800 mm y 2 200 mm de altura,
- separado más de 150 mm de un plano lateral.

El indicio de la presencia de los objetos que se encuentran en las condiciones establecidas, se debe hacer de manera que pueda ser detectado por intermedio del bastón largo utilizado por personas con discapacidad visual y

con contraste de colores para disminuidos visuales. 3.1.1.5 El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos: el vertical ubicado entre 100 mm y 800 mm de altura del piso y el horizontal ubicado 1 000 mm antes y después del objeto. (ver figura 2)

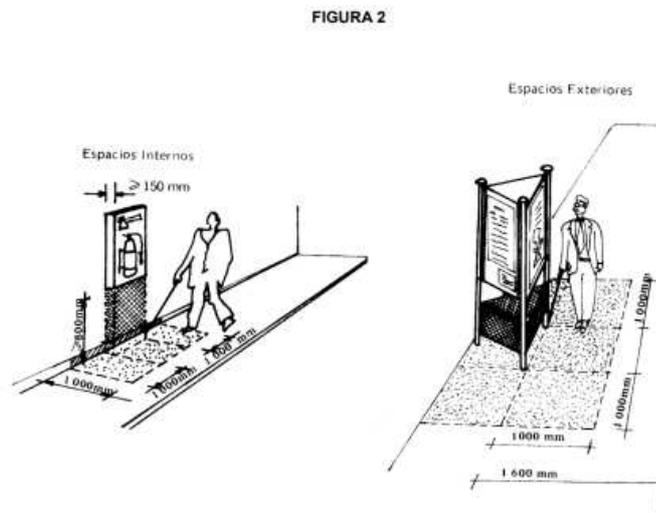


Imagen 6 – elementos
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

(NORMALIZACIÓN, 2009-10-13)

- **Desplazamiento sostenible**

Toda actuación que pretenda reorientar la movilidad hacia un enfoque sostenible pasa por dos objetivos distintos pero complementarios y necesariamente simultáneos: disminución del uso del automóvil privado y fomento de los transportes públicos y no motorizados. La necesidad de disminuir el uso del coche radica en lo ineficiente que resulta su uso de forma masiva. El automóvil es, con diferencia, el medio de transporte que más energía y espacio consume por persona transportada, el que más contaminación emite, tanto acústica como atmosférica, así como el que más accidentes ocasiona. Impactos que se ven muy agravados por sus bajas tasas de ocupación. Además, el automóvil es un medio imposible de democratizar: a medida que más y más gente lo utiliza más ineficiente se vuelve él y todo el

sistema de transporte viario. La mejor prueba es lo contraproducente que ha resultado la aplicación continua de medidas encaminadas a dotarle de más espacio en nuestras ciudades. Por tanto, para mejorar la movilidad deben priorizarse los medios más respetuosos con el entorno y más sostenibles: el transporte público, cuyos impactos son mucho menores; y el transporte no motorizado, cuyos impactos son en muchos casos inexistentes. Pero el abuso del automóvil es también responsable del mal funcionamiento de los transportes públicos y de la inhibición de los no motorizados. Por eso no se puede hablar sólo de fomento del transporte público o no motorizado sin hablar de reducción del número de coches. Por su parte, las medidas encaminadas al fomento de los medios públicos y no motorizados pasan también por mejorar el servicio, aumentando su competitividad con respecto al automóvil privado, y atrayendo de este modo a un mayor número de usuarios. Habría, por último, un tercer tipo de actuación, y que también reflejaremos en las páginas siguientes: reducir o limitar el impacto de los automóviles, pero sin forzar una disminución en la utilización de los mismos. Pasamos ahora a exponer una serie de medidas implantadas en ciudades españolas y europeas, cuyo demostrado éxito puede servir de referencia y ejemplo en lugares que quieran disminuir los problemas derivados de la movilidad, y reorientar la misma hacia una mayor sostenibilidad. Todas las medidas se integran en varios bloques que definen los objetivos anteriormente comentados: disminución de los impactos debidos al automóvil, disminución del número de automóviles y fomento del transporte público y no motorizado, para acabar con los planes de movilidad sostenible que integran todas estas medidas.

Insistimos, por último, en que la aplicación aislada de estas actuaciones tiene un efecto muy limitado, y más si la tendencia actualmente predominante no resulta alterada. Y es que los requisitos que deberían cumplir las actuaciones a plantear son: integrarse en una estrategia urbanística y territorial sobre la que cimentar el cambio de rumbo a medio y largo plazo; no verse reducidas sólo a pequeños espacios –un barrio, el centro o unas pocas calles–; contemplar medidas simultáneas en los diferentes planos de la generación de los desplazamientos –aspectos infraestructurales, culturales, formativos...–; y

desarrollarse en sintonía con otras medidas relativas a la movilidad para evitar que operen en sentido contrario. Cuatro condiciones que muy pocas veces se cumplen. La mejor forma de integrar todas estas condiciones sería, sin duda, a través de la ejecución de planes movilidad sostenible que tengan prioridad sobre las normativas urbanísticas y de otro tipo.

Peatonalizar

las calles es una de las formas de rehabilitar el espacio público y de dotarlo nuevamente de sentido. Con su aplicación se recupera toda la vida y actividad perdidas durante décadas de expansión automovilística. Supone básicamente devolver la calle a las personas y sus actividades, mermadas durante años por la falta de espacio, por el miedo a sufrir un atropello, y por las molestias que el tráfico ocasiona. Nuremberg (Alemania) Nuremberg tiene unos 600.000 habitantes. Desde la década de los 70 su centro histórico ha sido gradualmente peatonalizado, cerrando al tráfico plazas y calles significativas del mismo, fundamentalmente para conseguir una mejora de la calidad del aire. Este proceso culminó en 1989, cerrando la zona al cruce de vehículos, permitiendo el acceso en algunas zonas a los residentes y creando rutas para la entrega de mercancías con restricciones horarias. A pesar de los temores de amplios sectores de la población de que estas medidas provocarían un caos circulatorio en las zonas contiguas, esto no ocurrió. Por el contrario, una parte importante del tráfico se había evaporado: lo que sucedió es que los conductores fueron dejando su vehículo de forma progresiva en casa. Además, los pequeños comerciantes que habían predicho la disminución de los visitantes al centro, se equivocaron, pues la zona se activó con su peatonalización. De hecho, cuando la composición política del Ayuntamiento cambió en 1996, el consistorio pretendió reabrir el centro al tráfico. Tuvo que abandonar la idea ante el rechazo de la población. Entre las claves del éxito se señalan las variadas consultas públicas para ganar la aceptación popular, los pasos progresivos para conseguir la modificación de los hábitos por los conductores y la rigurosa monitorización de la situación antes y durante la implantación del plan para comprobar su eficacia. El tráfico medio en la parte

histórica disminuyó un 52% entre 1988 y 1997, contabilizado en el mes de julio, mientras que, en los puntos exteriores al anillo, tomando 100 como índice en 1981, en 1988 era 113 y 103 en 2000. Todos los contaminantes medidos han disminuido, tanto dentro como fuera del centro. Por ejemplo, en el centro histórico las emisiones de NO₂ lo hicieron en un 30% y las de CO y PM un 17%, entre 1981 y 1989. Otras experiencias interesantes a considerar en cuanto a las facilidades para el peatón son: Copenhague, Londres (London Walking Forum), San Sebastián, Terrassa (en esta ciudad catalana se prevé una red peatonal de nada menos que 140 km, en un plan que recibió un premio nacional por su “renovación urbana del centro histórico”) o Chambéry (Francia)

Fomento de la bicicleta

La bicicleta es el medio de transporte, exceptuando el caminar, que menos impactos conlleva de todo tipo: no consume energía, no contamina, apenas produce ruido o siniestralidad, y el espacio que necesita es escaso. Además, presenta una serie de ventajas para sus usuarios: es el medio más rápido para distancias inferiores a 3 km, y resulta muy competitiva hasta distancias de 5 km; resulta beneficiosa para la salud de las personas que la utilizan y permite un mayor contacto con el entorno.

Es por todo esto que no se explica que las Administraciones, con escasas excepciones, no apuesten de forma decidida por la bicicleta. Un medio de transporte que si se fomentara e incrementara su uso permitiría reducciones importantes de los actuales problemas relacionados con la movilidad urbana.

La bicicleta, a pesar de su tremenda potencialidad, hasta hace poco ni se contemplaba como alternativa, a causa de los efectos de esa cultura del automóvil –el automóvil acaparaba toda actuación de diseño urbano y de construcción de infraestructuras–. Además, desde el ámbito social, a menudo ha sido presentada como un medio de transporte exclusivo de jóvenes, deportistas y personas de bajo estatus social que no pueden comprarse un automóvil.

El principal problema que enfrenta la bicicleta en la ciudad es el diseño del espacio urbano a favor del coche. Fomentar la bicicleta pasa por crear un entorno propicio, con un tráfico pacificado, donde ir en bicicleta no sea ni la excepción ni suponga una competición. Supone integrar dentro de las políticas de urbanismo y movilidad la firme creencia de que la bicicleta existe y resulta muy beneficiosa socialmente.

No basta simplemente con la creación de carriles bici, que por otro lado cuando se hacen bien resultan beneficiosos, hay que poner en práctica también medidas que fomenten su uso: aparcamientos para bicis, accesibilidad al transporte público, etc. Pero, sobre todo, son necesarias acciones decididas para pacificar y disminuir el tráfico, haciendo más seguro para todos (peatones, ciclistas y automovilistas) el uso compartido de las calles.

Aunque es cierto que la situación en las ciudades españolas está cambiando queda todavía mucho camino por recorrer. Exponemos a continuación algunas medidas necesarias y útiles para el fomento de la bicicleta.

Aparcamientos:

una de las medidas más baratas y eficaces es la colocación de aparcamientos para bicicletas. Si bien algunas ciudades ya han aprendido cuáles son los modelos más útiles y su correcta ubicación, se siguen dando casos de diseños ineficientes, que dificultan una colocación idónea y posibilitan el robo de las bicicletas.

Vías ciclistas (carriles bici):

las vías ciclistas son el modo preferido de los políticos para justificar que han hecho algo por la bicicleta. Pero la mayor parte de las realizadas en ciudades españolas

resultan ineficientes, debido a su mal diseño, junto a su falta de continuidad y de accesibilidad, que algunas veces dificultan el pedaleo más que facilitarlo.

Por ello son necesarios planes integrales de movilidad y accesibilidad, en los que se priorice claramente a los modos no motorizados y por ende la integración de las bicicletas en las calles en unas condiciones de igualdad lo mayores posibles, junto a la concepción de vías ciclistas exclusivas para aquellos casos en los que dicha integración sea inadecuada por inseguridad o por estar destinada a una determinada tipología de ciclista más vulnerable, entre otras razones. No hay que caer en soluciones generales, sino en el estudio calle a calle y tramo a tramo, partiendo de sus lógicas particularidades.

(González, noviembre 2007)

Problemas del espacio público.

Cuando nos referimos a los espacios públicos, hablamos de aquellos lugares abiertos y vacíos dentro de una ciudad, definidos por los llenos de las edificaciones, donde en principio, la gente puede caminar y pasear de manera libre y sin restricciones, con un uso intensivo del mismo para diferentes actividades como la recreación pública, actividades culturales como conciertos y exposiciones de arte, y también manifestaciones políticas. "Cuando los ambientes urbanos son de poca calidad, sólo se llevan a cabo actividades estrictamente necesarias; cuando son de buena calidad, las actividades necesarias tienen lugar más o menos con la misma frecuencia; pero tienden a durar más, pues las condiciones físicas son mejores (Ricart & Remesar, 2013a).

Sin embargo, también habrá una amplia gama de actividades opcionales, pues ahora el lugar y la situación invitan a la gente a detenerse, sentarse, comer, jugar, etc.

Podría decirse que una actividad social se produce cada vez que dos personas están juntas en el mismo espacio; encontrarse en el espacio es en sí una forma de actividad social". De esta forma, los espacios públicos son elementos vitales, verdaderos pulmones y lugares de desahogo de las

metrópolis; donde el ser ciudadano es un derecho y donde el anonimato, es la base de cualquier forma de integración social e idiosincrasia, y nos establece como iguales el uno con el otro (Ricart & Remesar, 2013b).

Por otro lado, Bentley (1999) relata sobre los espacios públicos ya que tienen una serie de problemáticas que afectan a la ciudad en diferentes escalas:

- La Permeabilidad. - Cuando el espacio es accesible tanto física como visualmente y se integra a la ciudad.
- La Variedad. - Los espacios públicos tienen entornos urbanos vivos, con mezclas de usos, arquitecturas y significados variados.
- Legibilidad. - cuando en el contexto urbano existen elementos arquitectónicos fácilmente identificables que determinan la imagen y la identidad del lugar.
- Versatilidad. - Los espacios pueden tener diferentes opciones de actividades y usos en los mismos lugares, lo que los hace más atractivos para las personas.
- Imagen Apropriada. - los entornos urbanos tienen que tener una imagen que busque el equilibrio entre el contexto e identidad urbana con la imagen arquitectónica que trasmite cada edificio.
- Riqueza Perceptiva. - En los espacios públicos, no solamente se percibe la espacialidad y la arquitectura, hay otros elementos que intervienen en el mismo (colores, texturas, olores y sabores) y que forman parte de la imagen urbana.
- Escalas. - Esta asociada al buen funcionamiento de los espacios públicos en relación a los roles y escalas urbanas (Metropolitana, distrital, barrial) que tienen cada uno de estos.

Además, Cabril (2009) plantea cuatro variables para medir la calidad de estos lugares, relacionándose con lo explicado anteriormente:

1. Accesos y Vinculaciones. - Fácil acceso a los espacios públicos e integración con la ciudad. Permeabilidad espacial y visual.
2. Usos y Actividades. - variedad de actividades y usos tanto dentro como en los entornos de los espacios públicos, de tal forma que se generen lugares vivos y dinámicos.
3. Confort e Imagen. - los espacios tienen que tener un buen confort climático, ser lugares seguros y limpios; además, deben tener una imagen urbana y paisajista adecuada a la vista del usuario.

A partir de estos criterios, Herrera (2012) ha identificado una serie de deficiencias en el uso y manejo de los espacios públicos a nivel general en Lima Metropolitana, estos serían:

1. El déficit de m² por habitantes de espacios públicos, que llega al 1,98 m², muy por debajo de los 9 m² que indica la OMS; este déficit está asociado a la carencia de grandes parques metropolitanos de gran escala, si comparamos con otras ciudades europeas y latinoamericanas, estos lugares tienen una extensión entre los 100 y 600 has, (como el Central Park de Nueva York o el Casa de Campo madrileño o el bosque de Boloña en Paris).
2. La privatización y obstaculización de los espacios públicos, producto en muchos casos de la inseguridad ciudadana, problemática que se da por el enrejado de muchas calles en barrios de clase media y media alta; además, los nuevos programas de vivienda, tanto las realizadas por promotores privados como de los programas “Mi vivienda” y “Techo Propio”, se desarrolla bajo el concepto del condominio privado con el fin de brindar “seguridad y status” a los pobladores, con portadas y cámaras de seguridad, guettos que aíslan aún más la ciudad, cuarteles inmobiliarios que destruyen la continuidad urbana y fragmentan más el territorio, una solución facilista y poco practica al problema de la inseguridad.
3. Otro punto importante es la excesiva tugurización de algunos espacios públicos, sobre todo de muchas plazas y parques de nuestras ciudades, en donde se da un diseño espacial muy recargado de fuentes, estatuas, monumentos y grandes aéreas verdes con el clásico cartelito “no pisar

elgrass”, que generan una híbrida tipológica entre parque - plaza, impidiendo el uso de la misma en su totalidad para la función de plaza quitándole permeabilidad, legibilidad e identidad a estos lugares.

(STEVEN, 2015)

2.3.4. El peatón como máximo protagonista en el uso del espacio territorial.

- **El territorio a construir.**

El Estado ecuatoriano, en los últimos años, ha basado sus políticas en el concepto del “Buen Vivir”, forma de vida que permite la felicidad y la permanencia de la diversidad cultural y ambiental; es armonía, igualdad, equidad y solidaridad. No es buscar la opulencia ni el crecimiento económico infinito” (SENPLADES, 2013). Desde el concepto citado se construye la “Ciudad del Buen Vivir”, espacio donde se eliminan las inequidades, se rescata la vecindad, los espacios públicos de calidad como puntos de encuentro que fomentan la preservación del patrimonio cultural y la apropiación de la ciudadanía. Son espacios con movilidad eficiente y sustentable, una ciudad segura, caminable, en donde se evidencia una convivencia respetuosa y armónica, y el cumplimiento de los derechos y deberes de sus habitantes. Este cambio de paradigma en la construcción de ciudades, promovido con la aprobación de la Constitución de 2008, requerirá de un esfuerzo conjunto y sostenido de toda la sociedad, y de la consolidación y aplicación de políticas y normativas correspondientes. En este contexto, se han identificado tres desafíos fundamentales respecto a la construcción de ciudades:

1. Producción de suelo urbano y de vivienda adecuada; 2. Uso equitativo y eficiente del suelo; y 3. Gobernanza democrática y gestión de las ciudades.

En el país se ha generalizado la aplicación de políticas locales que propician la expansión territorial urbana, sin relación muchas veces a las necesidades reales de suelo por crecimiento, basadas en la idea equivocada de que la ciudad debe crecer en extensión para desarrollarse. Estas prácticas no

permiten un uso equitativo, eficiente y sustentable del suelo, causando presión de la urbanización sobre suelo agrícola productivo, esto compromete la seguridad alimentaria de las poblaciones urbanas, y sobre los cinturones de protección ambiental que conlleva a la pérdida de biodiversidad, y la afectación de servicios ecosistémicos de los que dependen las ciudades.

Al analizar el crecimiento de la mancha urbana y el crecimiento poblacional (2001 – 2010) por grupos de ciudades, la diferencia más marcada entre la tasa de crecimiento del área amanzanada y de crecimiento poblacional se registra en Quito y Guayaquil; es decir, en las ciudades más grandes del país (MIDUVI, 2015). En esta escala de ciudad, la tasa de crecimiento de la mancha urbana durante el período censal 2001 – 2010 fue de 27%, mientras que la tasa de crecimiento poblacional durante este mismo período fue de 17% (MIDUVI, 2015. Pág. 59). Esto implica la predominancia de un mercado especulativo del suelo, impulsado por las políticas urbanísticas locales, que retiene el suelo servido a favor de las lógicas del mercado, y en donde se incorpora suelo urbano sin responder a procesos eficientes y planificados, y donde quienes pagan los costos más altos del proceso urbanizador son los municipios al tener que dotar de servicios básicos, transporte, equipamientos e infraestructura a zonas cada vez más alejadas, y finalmente los ciudadanos que sufren los problemas de movilidad y falta de calidad urbana. Otro de los efectos de la rápida urbanización de las ciudades del Ecuador es la escasez alarmante de áreas verdes y de espacios públicos de calidad, circunstancia que incide en la calidad de vida, en la salud y el bienestar de los habitantes; además, de equilibrar los ecosistemas urbanos y los servicios que proveen.

(vivienda, posición nacional del Ecuador frente a la nueva agenda urbana, 2018)

- **La seguridad en la movilidad peatonal.**

La seguridad vial no solo afecta a los conductores de vehículos. Los peatones también tienen mucho que ver con ella, y muchas veces son el eslabón más débil de la cadena en la siniestralidad vial, ya que los actos inseguros que cometen durante su tránsito, permiten que ocurran siniestros.

La sociedad exige constantemente el cumplimiento de las normas viales a los conductores automovilísticos y motociclistas, pero olvidan que las mismas también fueron dictadas para los que caminan por la vía pública.

Sin embargo, la mayoría no las respetan. Se ve diario en cualquier lugar de la ciudad a la gente que cruza una avenida por la mitad de la cuadra, que lo hacen además pendientes del teléfono móvil que llevan en la mano, que no esperan a que el semáforo se ponga en rojo para cruzar, que zigzaguean entre los vehículos hasta llegar hasta la otra vereda... y todo ello sin tomar la dimensión real del peligro al que exponen sus vidas en cada acción que realizan.

“El tema de la seguridad vial en peatones es una cuestión cultural y se debería empezar por una buena educación y poner medidas para hacer que esto funcione. La responsabilidad del peatón en el tránsito es un tema pendiente que tenemos que ver. Por el momento hay que educar y poner barreras. Creo que debemos tener gente que esté preparada para educar al peatón en la calle, todos los días. El inspector debe saber las reglas de tránsito y tener reglas de trato, porque a veces es preferible dejar pasar una falta sin hacer la boleta, y explicarle a esa persona cuál es la violación que cometió para que la tenga en cuenta. Y hacerlo de la manera más correcta y amable posible”, sostuvo Beltramino sobre la temática que hoy preocupa a todas las autoridades y vecinos en general.

En tanto que, por su parte, Oscar Guardo manifestó que “en este tema de la seguridad vial hay muchas cosas de las que hablar. Es una injusticia ver la pérdida de vidas por una insensatez. Hay cosas que parecen sin importancia en la seguridad vial, pero que son fundamentales”.

“El tema de la responsabilidad de los peatones en la vía pública está establecido en la ley de seguridad vial. Está legislado, ahora, que se cumpla es otra cosa. Si hacemos un organigrama de lo que es la seguridad vial en cada artículo, el mismo tiene que ver con la conducta, tanto sea del automovilista como del peatón”

(LIBERAL, 2017)

2.3.5. Apropiación de la espacialidad urbana en la av. Malecón de Manta.

El ser humano necesita el espacio para moverse, para estructurar sus cosas, para estructurar su estilo de vida y para contactar con los demás. Villela Petit enfatiza que por la apropiación el espacio representa la propia imagen, simboliza a uno mismo, aunque la apropiación no consiste en la búsqueda intencional de una significación (que llamará personalización, con un matiz distinto -negativo- al que otorgan otros autores a este término), excepto en casos que califica de patológicos. Los espacios, los objetos y las cosas toman un significado a través del uso y del tiempo.

(Publicacions Universitat de Barcelona, 1996)

- **Culturalización a la sociedad**

La cultura ciudadana, de cierto modo, es una vuelta de hoja a la inquietud de educar a la ciudadanía, insistimos, ya no desde las iniciativas de las élites a través de un cuerpo privatizado como la Sociedad de Mejoras Públicas, sino, esta vez, desde el cuerpo estatal, ya no sólo como órgano rector del destino de la ciudad en el desarrollo territorial sino, como pedagogo del ejercicio ciudadano -despliegue de su aparato ideológico-. Así como el Manual de Convivencia genera una serie de estrategias para que el ciudadano se enfrente desde un comportamiento razonado -en tanto interioriza las normas- sobre el espacio urbano, la Revista Progreso promulgaba las máximas de civismo: “mantener limpio el frente de la casa”; “conservar en buen estado la acera”; “sembrar un árbol”; “pagar oportunamente las contribuciones municipales”; “dotar la ciudad de parques y paseos públicos”; “propender porque los avisos comerciales de las fachadas sean artísticos”; “si usted construye un edificio, que sea ornato de la ciudad”; “vasijas cerradas y limpias para sacar las basuras de su casa”; “un hombre de espíritu cívico jamás perturba el orden de los espectáculos públicos”; “apoyar a la policía y ayudarle a cumplir su deber”; etc.

(Progreso, 1929: 810).

Igualmente, la Sociedad de Mejoras indicaba que: “la opinión pública, cuando es inteligente y responde a una orientación bien encaminada, constituye uno de los factores de grande importancia, necesario e indispensable para realizar un plan de transformación” (Progreso, 1928: 538). Había un interés particular por concretar una ciudadanía cívica, que implicaba la transformación de una serie de prácticas, con el fin de que en los espacios públicos se visibilizara categóricamente, “un estado significativo de cultura” (Progreso, 1929: 682). Regular la vida pública implicaba, además, fomentar “la discreción y la prudencia” en las fiestas cívicas y populares y que estas sirvieran, también, como parte de “la educación del mismo pueblo” (1929: 682). Si el discurso cívico insistía en el símil de la ciudad como una casa, el discurso de la cultura ciudadana ve a la ciudad como una gran aula, un laboratorio social que debe ser intervenido permanentemente no sólo por las normas y leyes, sino por los valores ciudadanos que enriquece la experiencia en la ciudad.

- **Regulación de comercio informal**

La informalidad no puede considerarse solo como un proceso de transición para llegar a conseguir empleos formales, pues más allá de las dimensiones económicas, tiene que ver y retroalimentarse en un círculo con los problemas de orden político y social de un país. (Bueno, 2010)

CAUSAS DEL COMERCIO INFORMAL

El comercio informal como nuevo suceso socioeconómico y manifestación social obedece a tres aspectos: 1) El estructural: Aunque la economía informal inicio por la insuficiencia del desarrollo industrial, se ha convertido en una situación permanente, como consecuencia de la crisis del capitalismo.

2) El coyuntural: La economía formal y el aparato productivo de bienes y servicios han sido incapaces de proporcionar empleo estable y bien remunerado a los trabajadores en general y a los jóvenes y mujeres que se incorporan cada año al mercado de trabajo, lo cual se agudiza por los programas de reajuste económico, las migraciones internas y externas, proveniente del campo y otros estados vecinos, en busca de mejores

oportunidades que no se dan en sus lugares de origen, así como por la aplicación indiscriminada de las nuevas tecnologías del aparato productivo.

3) Las políticas neoliberales: la economía informal se ha desarrollado y se consolida como parte de la nueva economía globalizada con el máximo de descentralización operativa.

4) En cuanto a la responsabilidad del gobierno, ésta es, de hecho, múltiple. A partir de la década de 1960, la construcción de mercados populares en las nuevas colonias que se creaban dejó de realizarse, pensando que tal actividad NO era necesaria en virtud de las nuevas tiendas de autoservicio. Por la misma razón, nadie se preocupó en ampliar los mercados existentes, para responder al crecimiento de la población en los barrios y colonias donde ellos funcionaban. La falta de previsión implícita en esta política se hizo patente alrededor de 1980, cuando el gobierno se vio obligado a crear y permitir los “mercados rodantes”, con objeto de facilitar la adquisición de alimentos a bajo precio, en las colonias populares y de clase media. La medida permitió al mismo tiempo la generación de varios miles de empleos, que ya entonces resultaban necesarios.

La ordenanza dice que no se puede vender o hacer actividad comercial sin permiso municipal en la vía pública (portales, aceras y bordillos), pero hacer respetar la norma resulta complicado, ya que, según la misma Comisaría, los informales han aumentado en un 40 por ciento.

2.4. Marco Conceptual.

- **Entorno urbano.**

Se refiere a un espacio apropiado por la ciudad, caracterizado con infraestructuras urbanas para reconocer su habitabilidad que lo distinguen de otros lugares.

Está asociada con el comportamiento de la ciudad, sociedad y calidad ambiental que desprende de: modo de transporte, actividad física, interacción social y salud. (aporte Personal)

- **Espacio público**

Lo habitual es que el espacio público sea aquel lugar destinado al uso social típico de la vida urbana, como un parque donde la gente puede acudir con fines de recreación o descanso.

Como escenario de la interacción social, el espacio público cumple con funciones materiales (al dar soporte físico a las actividades colectivas) y funciones simbólicas (permite el intercambio y el diálogo entre los miembros de la comunidad). (Merino J. P., 2011)

- **Imagen urbana**

Según Lynch, la imagen urbana se conforma de una serie de elementos que hacen de un lugar o espacio identificable, con el usuario, con un grupo social, con alguna actividad o con la misma población residente. Así, un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con algunos elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano. La legibilidad, es un atributo para Lynch, de los lugares.

Esta legibilidad, sirve como un elemento que potencia la correcta organización y orientación de un usuario o población residente o ajena al lugar. Una ciudad legible será aquella en la cual sus residentes o usuarios identifiquen, estructuren y den significado a los lugares frecuentados. (Manuel, 2011)

- **Apropiación del espacio público**

Vidal Moranta y Pol Urrútia, (2005), toman dos vías principales para definir el concepto de apropiación: la acción de transformación y la identificación simbólica; la primera, se refiere a la territorialidad y el espacio personal. Esta identificación se relaciona con procesos afectivos, cognitivos e interactivos, es decir, que, a través de la acción o interacción en determinado espacio de las personas, éstas dejan su "huella" en forma de señales y marcas, con una carga simbólica, y la segunda, por el lado de la identificación simbólica las personas reconocen su entorno y se auto atribuyen cualidades del mismo, como definitoria de su identidad. (Rodríguez, 7, septiembre 2014 - febrero 2015)

- **Movilidad**

La Movilidad Urbana es el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en una ciudad con el objetivo de salvar la distancia que separa los lugares. Estos desplazamientos son realizados andando, o en diferentes medios o sistemas de transporte: bicicleta, coche, autobús, metro, etc. Los problemas que genera la Movilidad referente a pérdida en tiempo y contaminación medioambiental son uno de los principales retos para las ciudades. Las Ciudades Inteligentes trabaja para resolver estos problemas con plataformas de gestión de tráfico, apps para facilitar la movilidad, la introducción de vehículos eléctricos, y nuevas formas de transporte individual y colectivo como los vehículos de conducción autónoma, etc. (S.L., 1999-2019)

- **Hito**

Elemento de carácter arquitectónico, urbano, territorial, cultural o histórico que tiene tal significado que constituye un referente con aceptación colectiva. (glosario de conceptos arquitectura y urbanismo, s.f.)

- **Consolidación**

En el conjunto de actividades humanas la mayoría tienen un carácter dinámico. Todo está sujeto a cambio. Las cosas mejoran, empeoran, evolucionan, se alteran... Todo se transforma. Cuando un aspecto se manifiesta con plenitud, de una manera evidente y con firmeza se afirma que hay una consolidación. (Navarro, junio. 2014)

- **Reactivación urbana**

acción y el resultado de renovar (dejar algo como nuevo, regresarlo a su estado original, reemplazar algo viejo por otra cosa nueva, restablecer aquello que estaba interrumpido). Urbano, por su parte, es lo que está asociado a una ciudad (Publicado, 2014)

- **Conectividad**

componente estructural de la ciudad capaz de ordenar su funcionamiento dotándola de organización espacial y a la vez contribuir en la significación de sus espacios en tanto construcción histórica y colectiva.

“Contemplemos las secciones horizontales de la ciudad que ofrecen los arqueólogos: son como una trama esencial y eterna del vivir, como un esquema inmutable” A. Rossi (A.Rossi, 1996)

- **Integración territorial**

Potenciar, construir y mantener la infraestructura vial articulada a las potencialidades del territorio, fortaleciendo la movilidad. (Carchi Prefectura)

2.5. Marco Jurídico.

El presente estudio se enmarca en los siguientes preceptos legales:

En relación a la Constitución de la República:

- **Derecho del Buen Vivir - Capítulo séptimo - Derechos de la naturaleza.**

“En este decreto de ley hacia la naturaleza, nos incentiva a nosotros las personas naturales, valorar y cuidar el entorno natural que evoluciona a través de ciclos, su desarrollo sea parte del espacio que habitamos, como los espacios públicos”

Art. 71.- La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos. Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema.

- **Derecho del Buen Vivir - Sección cuarta Hábitat y vivienda.**

“este comprende la necesidad de establecer estrategias que van de la mano con las autoridades para garantizar el derecho de un hábitat apto para todos que se relacione con todos los servicios necesarios para el buen vivir”

Art. 375.- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:

Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento y gestión del suelo urbano.

- **Derecho al Buen Vivir - Sección segunda - Ambiente sano.**

“A esto se le atribuye que un territorio debe establecerse bajo las normativas para ofrecer una ciudad con calidad de vida y un goce ambiental que genere integración entre las personas y lo natural.”

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

(Nacional, 2008)

- **Sección undécima Seguridad humana.**

“se reconoce como seguridad a todo aspecto, sea espacio público o privado, donde merecemos ser protegidos a través de las políticas que brindes la protección necesaria al ciudadano, incluyendo principalmente en el espacio público que denotan personas de cual índole”

Art. 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

- **Sección primera Naturaleza y ambiente.**

“Vale reconocer que los principios del derecho a un ambiente sustentable y agradable es responsabilidad de todos, acogiéndonos a los derechos que establece la ley, también es obligación exigir que se cumpla el respeto a la diversidad natural, aprovechando de manera amigable con la sociedad”

Art. 395.- La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales: 1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.

- **Derecho al Buen Vivir - Sección cuarta Cultura y ciencia.**

“la participación social y su derecho a acceder a los espacios públicos tiene todo el respaldo de la constitución cuando se trata de difundir e incentivar a otros territorios de los buenos planes para un buen vivir”

Art. 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.

- **Ordenamiento territorial capítulo 1 definición y objeto.**

“como todo proyecto urbano, requiere de una aprobación y gestión de autoridad que beneficie a través de políticas y participación social la aplicación de reglamentos que deben regirse para que se cumplan correctamente dichos acuerdos”

Art. 9.- Ordenamiento territorial. - El ordenamiento territorial es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo. La planificación del ordenamiento territorial constará en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. La planificación para el ordenamiento territorial es obligatoria para todos los niveles de gobierno.

- **En relación al Código Orgánico de organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.**

“comprende la organización con otras entidades para fortalecer los espacios públicos e interactúen simultáneamente a través de planes para el desarrollo territorial”

Art.- 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de

otras que determine la ley: a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad.

2.6. Análisis de Modelos de Repertorio.

En correspondencia a la investigación, el proyecto desarrollado en la ciudad de Campeche-México, comprende la relación de una mejora urbana y estructuración para el malecón costero que lo rodea. Se toman datos interesantes cuando se refiere a un modelo de transición peatonal volviéndose un espacio turístico y seguro.

Ha sido desarrollado a través de etapas, protegiendo al medio ambiente y generando fuentes de ingresos al sector turístico, expansión en su territorio y rescatando su casco histórico.

Esto hace relación al trabajo de estudio, como parte referencial de una propuesta siendo su respuesta positiva.

- **Malecón de Campeche – México.**

El malecón, proyección política para una identidad compartida

La primera propuesta de ese tipo se presentó durante el gobierno de Alberto Trueba Urbina (1955-1961), a finales de la década de los cincuenta e inicios de los sesenta, cuando se forjó la creación del “Campeche Nuevo”. Se trataba de un proyecto urbanístico que pretendía crear todo un espacio dedicado al crecimiento y desarrollo modernizador de la ciudad, compaginado con el rescate histórico, y en el cual el malecón tenía un papel central. En efecto, en ese periodo se construyó la cuarta etapa del malecón al que se denominó “Adolfo Ruiz Cortines”; siguiendo la lógica gubernamental descrita en el caso de Lavalle Urbina, Trueba pagaba tributo al imperio del poder ejecutivo federal y mostraba sus vínculos con el presidente.



Imagen 7 – expansión tramo 11

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Movilidad Particular - Cuarta etapa del malecón de la ciudad de Campeche

Descripción del proyecto - Naturaleza del proyecto

El proyecto consiste en la ampliación del malecón de Campeche, en su cuarta etapa ubicada en la prolongación Av. Adolfo Ruiz Gomez, en el tramo correspondiente a la Av. Pedro Sainz de Baranda perteneciente a terrenos ganados al mar y la zona Federal Marítimo Terrestre de la Ciudad.

- **Justificación y Objetivos**

El programa director urbano de Campeche, considera dentro de sus objetivos y políticas rehabilitar la imagen urbana del centro de la ciudad, establecer un programa de mejoramiento de la calidad de vida proporcionar un sitio de esparcimiento para la población, además de otorgar al visitante otra opción que disfrute de los paisajes naturales. En este marco de referencia se encuentra inmerso el proyecto “malecón ciudad de campeche” y propiamente el desarrollo de su ampliación. De la misma forma el objetivo es fomentar el desarrollo económico a través de esta obra.

- **Impactos Ambientales Generados**

Construcción del escenario modificado por el proyecto

El proyecto no modificara el escenario de manera negativa, las modificaciones que se harán serán de la estética de la ciudad modificando con ello la imagen urbana.

Identificación de Impactos

Se entiende por impacto ambiental toda actividad que modifique el entorno natural o humano, esta puede ser realizada por el hombre o la naturaleza.

Así mismo los impactos pueden ser positivos o negativos, siendo de los primeros, aquellos que mejoren o restituyan un área natural para mejorar la calidad de vida de los moradores de un área natural, urbana o urbana y los impactos negativos serán aquellos que destruyan o deterioren un ecosistema o deprima la calidad de vida de los moradores.

Los ecosistemas analizados en la matriz de interacción y que integran las características ambientales sobre las cuales se puede causar un impacto ambiental, se clasificaron de la siguiente forma:

Ecosistemas naturales: Factores Abióticos:

- Atmosfera
- Suelo
- Agua

Factores Bióticos:

- Fauna
- Flora
- Acuática
- Terrestre

Ecosistemas Humanos: Factores socioeconómicos

- Empleo
- Comercio
- Paisaje
- Recreación

Consideraciones finales

Por otra parte, en cada sitio poblado las personas viven cotidiana y naturalmente los espacios comunes interactuando y socializando en ellos y al hacerlo los cargan de sentidos particulares que con el paso del tiempo van adquiriendo un carácter simbólico. En este contexto, como espacio cotidiano, los habitantes de la ciudad se han apropiado del malecón para la convivencia y la recreación, para el ocio y los deportes, de tal suerte que es en la actualidad centro de reunión más importante de la ciudad. El malecón representa también el espacio de la urbanización moderna que con orgullo se comparte con el visitante. Pero, sobre todo, el malecón es el espacio en el que los campechanos han establecido áreas de sociabilidad.

Sin duda, continuar y profundizar en el acercamiento al complejo de significados que representa el malecón, nos permitirá comprender mejor el desarrollo de la entidad, las estrategias de los gobernantes y las relaciones entre la población y el poder político.

Imágenes correspondientes al sitio, siguietne pagina.



Imagen 8 – tramo11
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 9 – tramo 11
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 10 – tramo 11 regenerada
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 11 – tramo 11 regenerada
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

(promap, 2006)

Aportes del análisis del modelo de repertorio #1 a la investigación

- El malecón Campeche se corresponde con la zona de estudio en Manta a través de su similitud entre la parte natural y la parte construida de la ciudad.
- Rescate de la zona central de la ciudad, donde uno de los objetivos de este proyecto se refleja en la planificación de la avenida Malecón para que logre cumplir la mencionada finalidad.
- Proporciona el mejoramiento de los espacios de esparcimientos como calidad de vida que se pretende rescatar en base a estrategias en la planificación.
- Recuperar la imagen urbana como identidad del lugar que habitamos.
- Las acciones implementadas están relacionadas con actividades de avistamiento que aporten con el ecosistema, fauna, aire puro, vegetación.
- Se potencia la actividad económica a través del crecimiento de la circulación peatonal.
- Se generan varias conectividades con otras vías de desplazamiento.
- El territorio a proponer presenta similitud topográfica con alternativas y ventajas similares para el malecón

- **Análisis de Modelo de repertorio N° 2.**

En relación al proyecto de movilidad peatonal constituye una serie de condiciones que permiten un desplazamiento ajustado a las normativas, como calidad de suelo, áreas verdes etc. Su objetivo es priorizar al peatón ante el vehículo tomando en cuenta un manual que disuelva los incidentes que afecta a la movilidad continua.

Parte de su objetivo ha sido identificar a través de diagnósticos establecer un programa de acción.

TEMÁTICAS DE MOVILIDAD

Plan de movilidad peatonal Santiago de Cali

Política

El sistema de movilidad peatonal se propone generar las condiciones para el disfrute y goce del territorio para quienes constituyen el fin primero y último de toda política: las personas de todas las condiciones y en todas las condiciones que se desplazan de a pie. Hacen parte de este sistema los elementos básicos de la vida cotidiana e inmediata: andenes, alamedas, senderos, paseos, parques, zonas verdes, espacios públicos en general y los correspondientes accesos.

Objetivos

Implementar las soluciones peatonales en la malla vial de Santiago de Cali, en concordancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- Promover la actividad de caminar dado su impacto sobre aspectos ambientales, de salud pública y de congestión vial.
- Promocionar los derechos de los peatones.
- Promover la recuperación del espacio público.
- Fortalecer los instrumentos de gestión y financiación para la generación, recuperación y mantenimiento de la malla peatonal.

- Promover e incentivar la generación, recuperación y mantenimiento de espacios peatonales (andenes, alamedas, senderos peatonales, paseos peatonales, accesos a espacios públicos abiertos), en busca de la cohesión, la equidad social y la defensa del medio ambiente, donde el peatón tiene el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.
- Considerar los criterios de diseño para la red peatonal establecidos en el POT y en el literal 7.6 de su Anexo 4.4., la implementación de las facilidades peatonales y la eliminación de barreras físicas para personas con movilidad reducida en armonía con la normatividad vigente.
- Ajustar las especificaciones técnicas para el diseño de intersecciones viales involucrando soluciones peatonales.

Programa

Elaboración del estudio Plan de Movilidad Peatonal de Santiago de Cali articulado al Plan Maestro de Ciclo-rutas y al Plan Especial de Espacio Público y Equipamiento Colectivo.

Proyectos de diagnóstico

Inventario, actualización, digitalización y codificación de la red existente de andenes y espacios públicos.

Para caracterizar la movilidad peatonal en las diferentes centralidades, se llevarán a cabo aforos peatonales, mediante el registro de peatones que pasan por determinados tramos discriminando por sentido y periodo de aforo. Se ha estimado la realización de aforos en estaciones maestras y de cobertura, buscando los lugares que permitan caracterizar de la mejor manera los patrones de movilidad peatonal actuales.

Se propone, llegar a conocer la forma en que las variables urbanísticas inciden en la movilidad peatonal, como base y fundamento para el objetivo final, la redacción de un plan en el que se formulen criterios, medidas y soluciones para un urbanismo, un diseño vial y una arquitectura más orientada a los

desplazamientos no motorizados. El análisis de diagnóstico, debe complementarse con conclusiones acerca de:

- Motivos de desvíos en recorridos peatonales.
- Percepción de atractivos para los desplazamientos peatonales.
- Densidades y movilidad peatonal.
- Densidades y desplazamientos a pie a la escuela.
- Exploración de la influencia de la mezcla de usos del suelo en la movilidad peatonal.
- Desplazamientos a pie al trabajo y el grado de mezcla de usos.
- Desplazamientos peatonales desde el hogar y el grado de mezcla de usos.
- Influencia en los desplazamientos peatonales, del mobiliario urbano, de los acondicionamientos viales (pompeyanos, bolardos) y de los carriles de tráfico vehicular lento al mismo nivel del andén.
- Desplazamientos peatonales y tipologías de relación con la calle.
- Desplazamientos peatonales y usos en planta baja.
- Incidencia de las grandes vías en los desplazamientos peatonales

Proyectos de Formulación

La principal estrategia de intervención con respecto al peatón es la implantación de un sistema continuo de itinerarios peatonales que conecten las áreas residenciales con los centros de actividad, como principales elementos generadores de viajes peatonales, ya sean de carácter equipamental como de carácter terciario-comercial- industrial-laboral, con el objetivo de favorecer la continuidad de los recorridos peatonales de forma cómoda y segura, entre el origen y destino de los viajes, dotando al usuario, cualquiera que sea su tipología, de la posibilidad de acceder, a los principales destinos de la ciudad.

En resumen, se deben presentar los siguientes productos:

* Adopción del Plan Especial de Espacio Público y Equipamiento Colectivo de Santiago de Cali.

* Elaboración y adopción del Manual de Espacio Público y Amoblamiento Urbano de Santiago de Cali. (Nit:, 2018) (htt1)



Imagen 12 – propuesta aceras

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador



Imagen 13 – propuesta de aceras y semafORIZACIÓN

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Aportes de análisis del modelo de repertorio # 2 a la investigación

- Se deben considerar las normativas en un plan de desarrollo territorial
- Es necesario fusionar las actividades diarias de las personas con una estructura vial que permita interactuar a través de los viajes peatonales.
- Las acciones a implementar deben tener por objetivo aumentar la densidad peatonal.
- Se promueven actividades peatonales para un mejor estado de salud y la disminución de la movilización por medio de vehículos.
- Se logra un mejor aprovechamiento del suelo.
- Se elabora un manual que aporte a un nuevo sistema de movilidad.

- **Análisis de Modelo de Repertorio N°3.**

Malecón del Salado – Guayaquil

El desarrollo de la planeación como proyecto urbano social fortalece y recupera la zona del río Guayas para la apropiación adecuada del espacio público como un recorrido turístico atractivo y de actividades para la recreación que une a una comunidad, realizada en varios tramos que acoge a varias manzanas del sector.

El objetivo de este plan es brindar a los niños y adultos un área de esparcimiento y contemplación, con áreas verdes, recreación, avistamiento y rescatar las riberas del Estero Salado.

En la ruta de regeneración, de este a oeste, el núcleo más activo de la zona urbana ha estado orientado hacia el río Guayas, y en menor medida hacia el estero salado, área que siempre estuvo inclinada hacia la recreación.



Imagen 14 – propuesta malecón del salado

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Este tramo conllevó la realización de una obra de regeneración urbana popular, alrededor de 24 manzanas, donde se construyeron las fachadas de las casas

Esta etapa contempla el mejoramiento de aceras y bordillos, la aplicación de pintura en las fachadas de las viviendas, además se colocaron mobiliarios urbanos, nuevos postes de alumbrado público, y luminarias.

La regeneración también incluye la rehabilitación de todas las áreas recreativas que hay en las intersecciones de estas zonas, que colinda con las riberas del estero el salado.

El objetivo es que los espacios públicos queden completamente habilitados para el beneficio de niños y grandes. Aquellos que son miradores y parques contarán con juegos infantiles, mobiliario urbano correspondiente y jardineras para que tengan áreas de descanso y contemplación

Objetivo:

Convertir esta área deprimida económica y socialmente en un balneario popular mejorando la calidad de vida a sus moradores

Aportes de análisis del modelo de repertorio # 3 para la investigación

- Rehabilitación de áreas recreativas para beneficio de una comunidad.
- Repotencialización del sector turístico y económico.
- Conceptualización de manera estética a las fachadas de viviendas para la atracción del lugar.
- Recuperación de un perfil conectado a la naturaleza.
- Implantación de plazas, áreas de interacción social y miradores para la contemplación del entorno

CAPITULO II

3.1. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

3.2. Información Básica

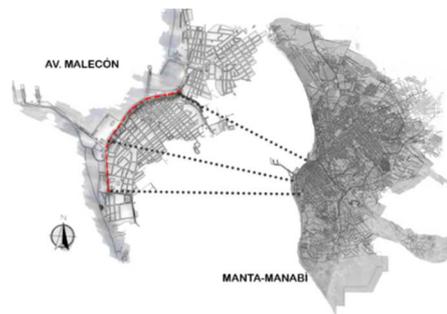
3.2.1. Generalidades de la ciudad de Manta.

Origen de la ciudad de Manta - Av. Malecón - Aspectos físicos

La ciudad de Manta, también llamada San Pablo de Manta nombre otorgado por los españoles o como en su antigüedad antes de la conquista fue conocida como “Jocay” (cuna de peces). Manta es considerada como uno de los principales puertos marítimos del país y ubicada geográficamente en el océano pacifico, surge ventajosa por sus playas y desembocaduras de los ríos que se entrañan en ella.

Su malecón principal que gracias a sus aguas profundas toma nombre en honor a uno de los grandes próceres que tuvo Manta como lo es el señor Dr. Jaime Chávez Gutiérrez, nacido en tierra manabita – Manta, quién fue parte de la aprobación y creación del proyecto del Puerto Marítimo en el año de 1960 donde iniciaron con la construcción.

Anteriormente en el año de 1935 existió el primer muelle que tuvo lugar en orillas del actual museo Concebí donde se desarrollaban las actividades comerciales, pesqueras.



Manta-Av. Jaime Ch. G

Imagen 15 – mapa de Manta

Fuente: investigación

Elaborado por: investigado

Manta tiene una extensión territorial de 18.400 km², y corresponde al 7,36% del territorio nacional. El malecón de la ciudad se extiende de manera longitudinal en sentido Norte a Sur configurándose en 1.52 km de recorrido.

Información Climática.

Existe una variante de climas por sus estaciones, siendo el verano la época de vientos fuertes y frío que son más evidentes en el perfil costero por sus olas que generan más vientos.

Generalmente el cantón tiene una temperatura media de 24.8°C. En la zona costera que se encuentra Manta se diferencian dos estaciones: la época de verano y la época de invierno, con temperaturas entre 18°C y 36°C. (Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, 2012-2020, pág. 17)

Cultura y Patrimonio. - Manifestaciones Culturales:

Manta es reconocida por su labor en el arte como la danza y el teatro que realizan actividades cada año y de participación internacional, además es conmemorado el mes de octubre como el “mes de la cultura” donde se desarrollan actividades en la plaza cívica frente a la avenida Jaime Chave Gutiérrez. Manta es escenario de las fiestas culturales como las de:

- 29 de junio- 10 de agosto - San Pedro y San Pablo
- 24 de octubre - Fiesta del Comercio
- 4 de noviembre - Cantonización

Patrimonio

En el año 1999, con el objeto de preservar las pocas edificaciones de valor histórico arquitectónico del Cantón Manta, se realizó el Inventario de Bienes Culturales, en el marco de un Estudio realizado por el GAD Manta y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. Dicho estudio consistía en un “registro integral del Patrimonio Inmueble, urbano, paisajístico y ambiental de Manta.

Se realizó un estudio en 22 unidades urbanas (manzanas) en donde se realizó el inventario, catalogación y registro de cada una de las edificaciones consideradas como patrimonio cultural, considerando sus características arquitectónicas y urbanas.

En cuanto a su cultura, en Manta descende de la creencia de la Diosa Umiña antes de la conquista española. (Manta, 2014 - 2019)

Año 1960: inicio de la construcción del puerto marítimo.

Cronología de las transformaciones del área de estudio.

Los inicios de la construcción del malecón fueron a partir del año 1960 donde realizaron los

• **Año 1940: primer muelle Manta.** primeros rellenos que serían parte del proyecto del puerto de Manta, se continuaron los trabajos a lo largo de la vía hasta llegar a la playa de Tarqui museo actual Cancebi, siendo este el muelle viejo que permitió al pueblo mantense desarrollarse económicamente y generar la apropiación de ese espacio; gracias a esta obra y actividades desarrolladas, Manta creció en población y territorio, ejecutando proyectos que beneficiarían a la ciudad.

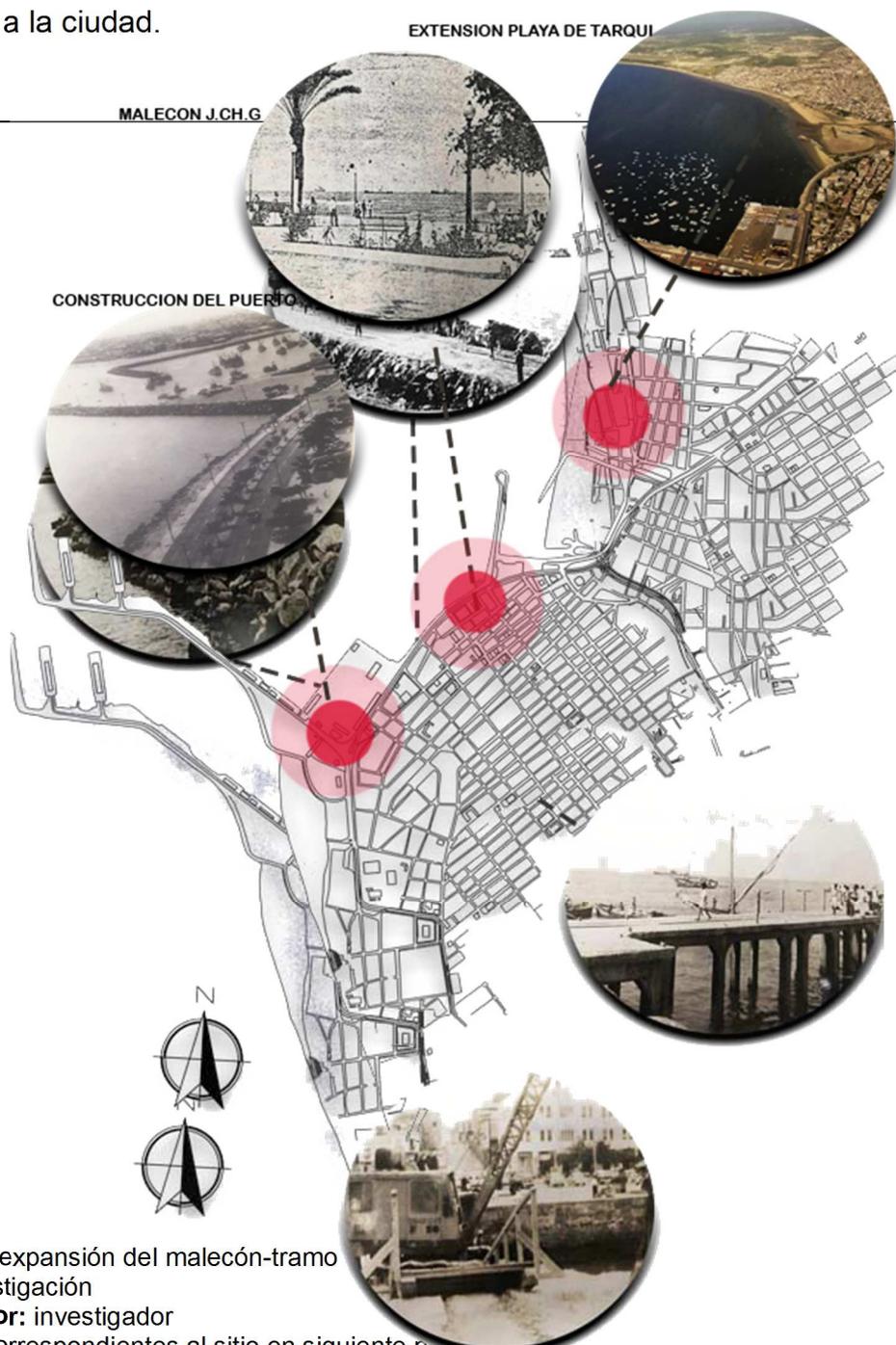


Imagen 20 – expansión del malecón-tramo

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Fotografías correspondientes al sitio en siguiente página

Imagen 16 – expansión del malecón-primer muelle

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Fotografías correspondientes al sitio en siguiente página



Imagen 17 – construcción del muelle
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 18 – vista del muelle
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 19 – materiales para la construcción del muelle
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 21 – expansión tramo 11 - avenida malecón
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 22 – expansión tramo 11 - avenida malecón
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 23 – expansión tramo 11 - avenida malecón
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

Año 1998: finalización del circuito malecón.

En este año se confirmó los planes para cerrar el circuito perimetral con una autopista de cuatro carriles que comienza paralela a los malecones de Manta y Tarqui y se proyecta hasta el aeropuerto Eloy Alfaro de Manta. En un recorrido de 8.5km, se incluye dos distribuidores de tránsito para conectar la ciudad con las carreteras que se dirigen al sur, centro y norte del país.

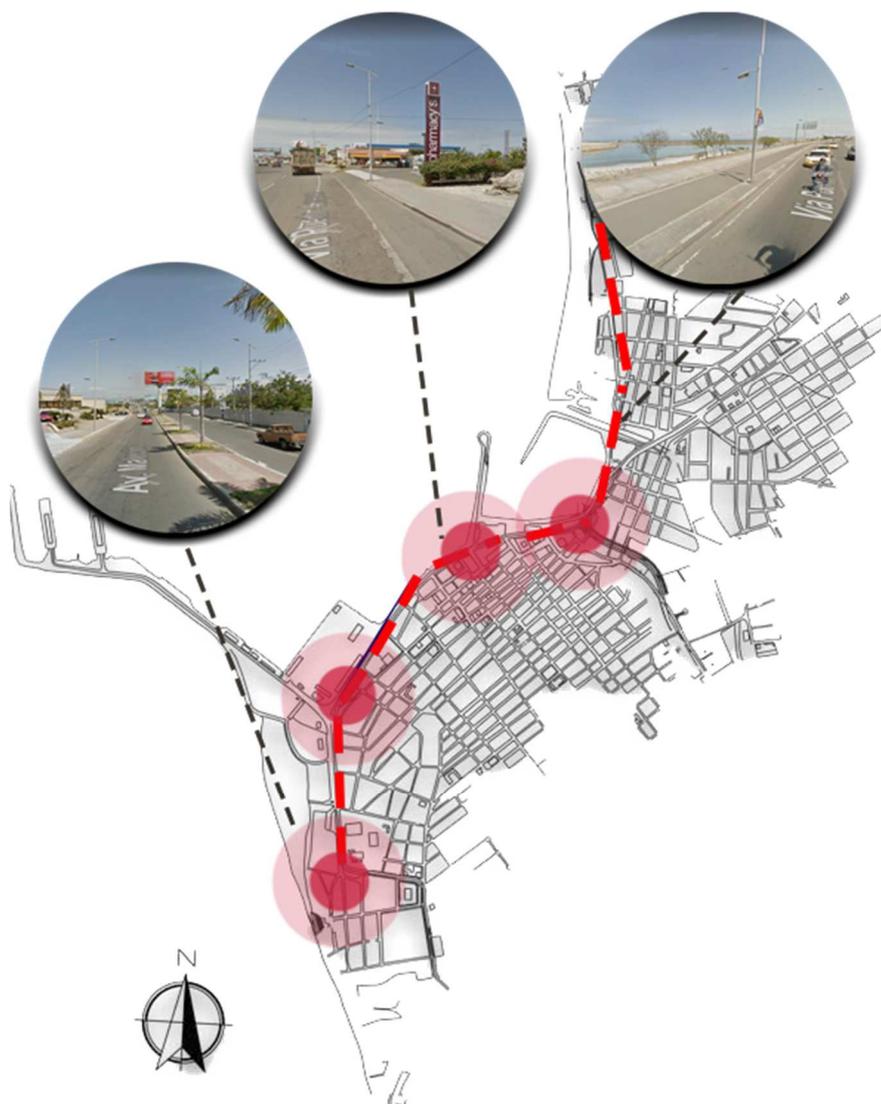


Imagen 24 – expansión del malecón-tramo 2,3

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Fotografías correspondientes al sitio en siguiente pagina



Imagen 25 – tramo 3 av. malecón

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador



Imagen 26 – tramo2 av. Malecón

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

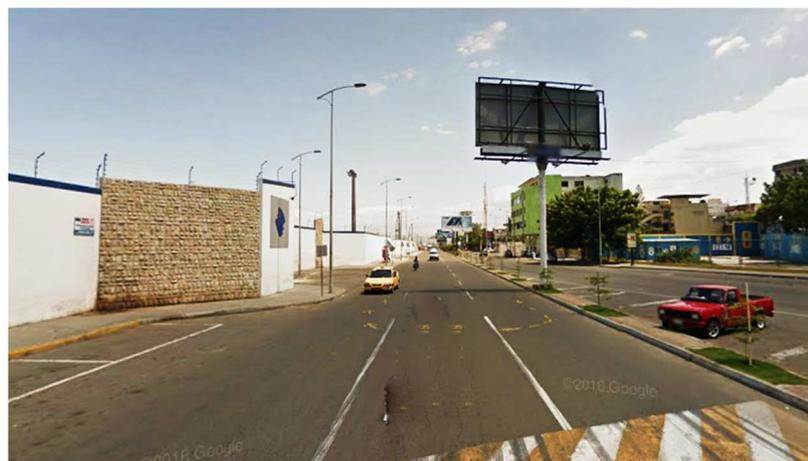


Imagen 27 – expansión del malecón-tramo 1

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Año 2000: aspiración al funcionamiento de todo el circuito.

Se proyecta el funcionamiento de la vía puerto-aeropuerto en el 2001, sin embargo, en esta fecha se sigue esperando los inicios de la obra desde el inicio del tramo I hasta la terminación del tramo III del paso lateral de Manta.

Se trata de dos tramos, el primero de 6 carriles y 2km de longitud con ancho de 30m y veredas de 3m que recorre el casco comercial de la ciudad, en la cual incluye una ciclovía y un balcón turístico con vista panorámica al mar.

Por otra parte, el tramo de 6km, con 4 carriles, que parte desde “La Poza”, frente a Inepaca, Banco Central, recorre la parte turística e industrial de Tarqui, los esteros hasta llegar al aeropuerto y enlazar el tramo 3 del paso lateral.

Es decir, se cierra todo el circuito perimetral y con los accesos a todas las vías provinciales.

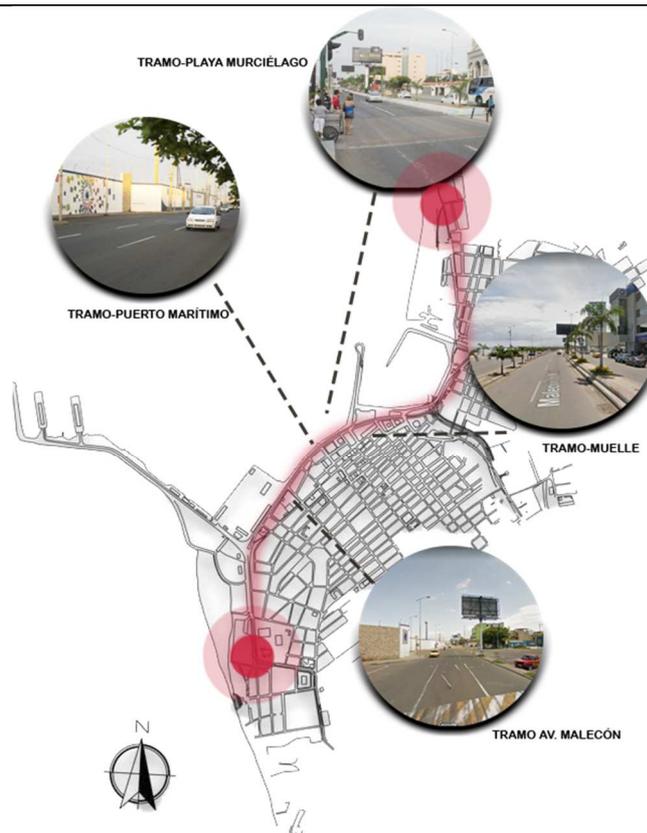


Imagen 28 – funcionamiento de circuito av. Malecón

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Fotografías correspondientes al sitio en siguiente pagina



Imagen 29 – vía de playa murciélago configurada
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 30 – vía de puerto configurada
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador



Imagen 31 – vía de malecón configurada
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

La avenida Malecón Jaime Chávez Gutiérrez.

La avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez, cuenta con una extensión de 2 km a lo largo de la vía, que se consolida desde el parque de la armada (paso elevado) conectándose con el redondel del atún y culminando en la playa El Murciélago, encontrándose en trayecto dos nodos de interacción que moviliza a la población a las diferentes arterias viales con otros puntos de esparcimiento.

Desde ella se aprecia el centro de la ciudad, las actividades administrativas, comerciales y turísticas, con una población que aumenta gracias al crecimiento económico de la urbe. Tiene afinidad con una belleza de paisaje natural que hace protagonismo en la avenida malecón frente al parque central o parque de la Madre.

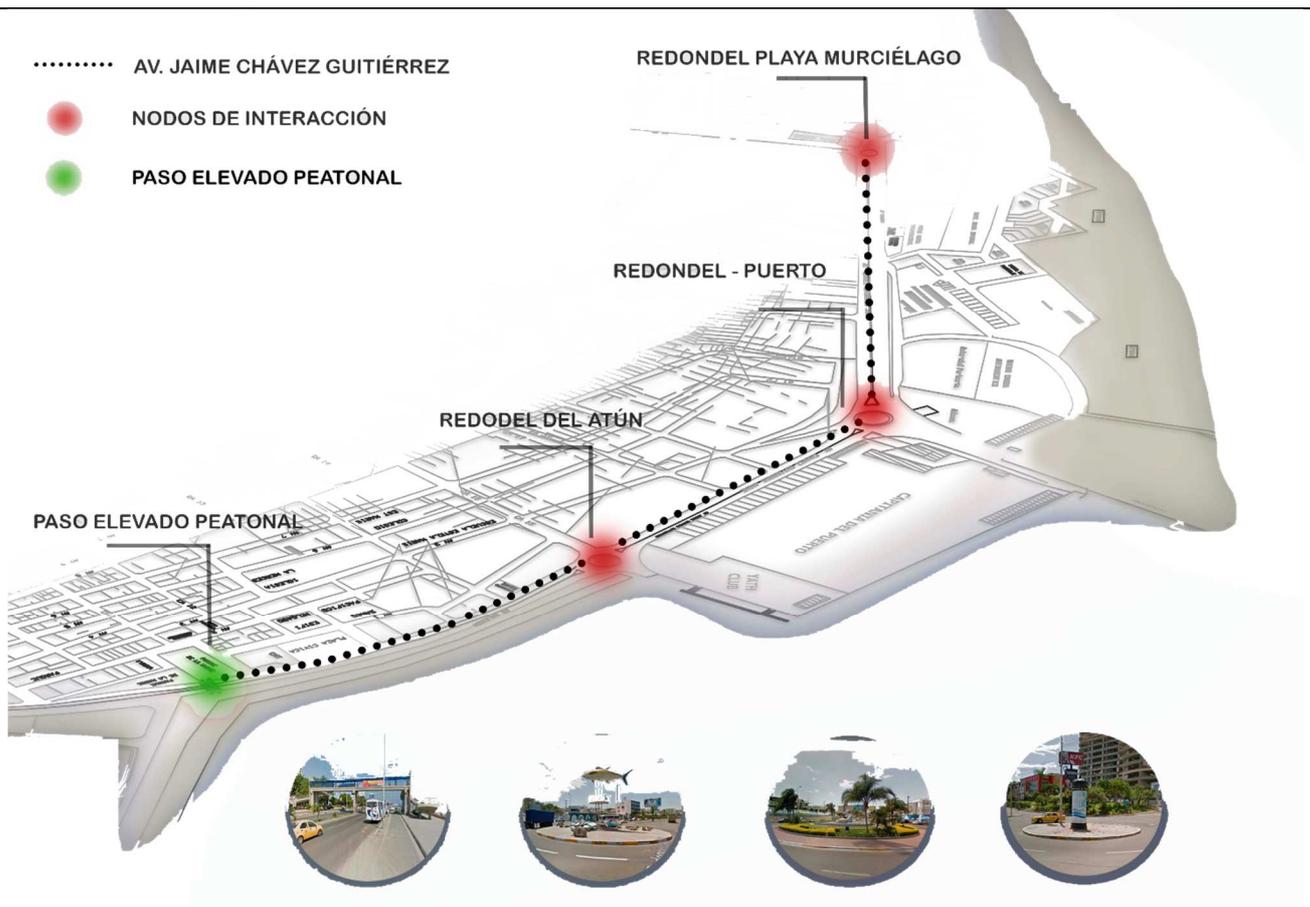


Imagen 32 –puntos de nodos

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Sistema vial.

El sistema vial actualmente lo conforman dos ejes direccionales, de ingreso y salida a la ciudad. La avenida malecón presenta una red vial de transición rápida vehicular que comunica la zona Norte y zona Sur de Manta; es decir la zona Tarqui comercial y residencial hacia el Norte y zona residencial-comercial hacia el Sur, siendo esta las más transitada y conocida por su ubicación y facilidad para el tránsito vehicular.

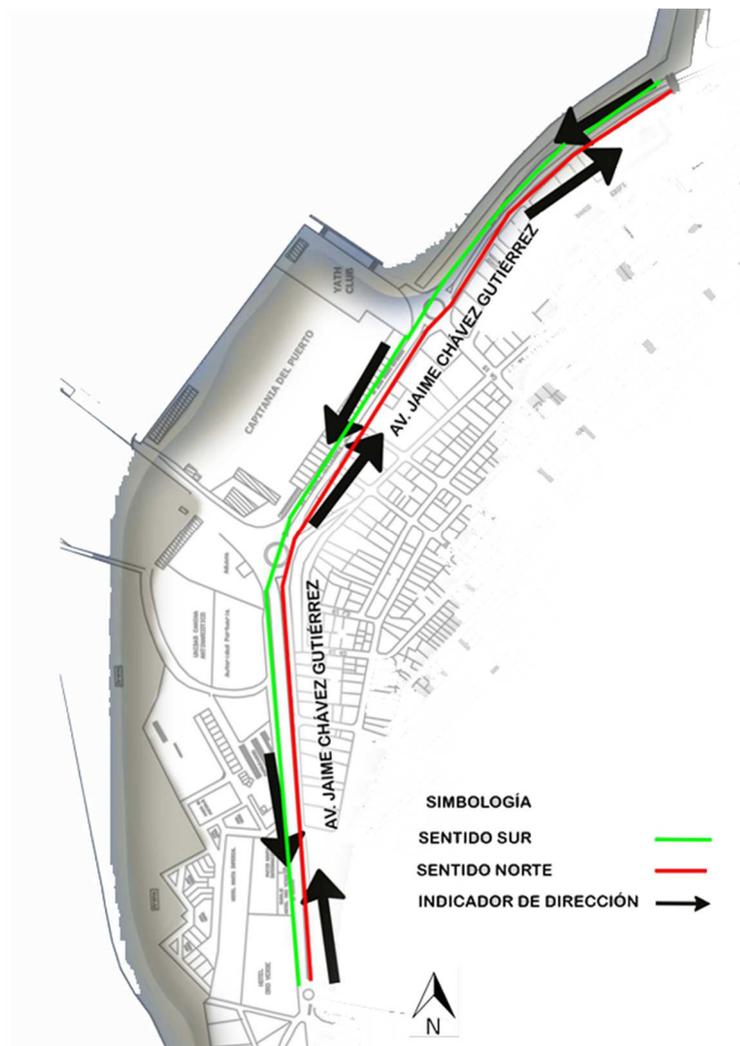


Imagen 33 – sistema vial

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

3.3. La Av. Jaime Chávez Gutiérrez como espacio de interacción comunitaria.

La avenida Jaime Chávez Gutiérrez desde sus inicios fue motivo de apropiación por la comunidad mantense que hizo propio este espacio para disfrutar de los encantos del mar y la interacción entre el colectivo social.

Esta apropiación se hizo notoria los fines de semana donde se podía observar a propios y extraños transitar desde las primeras horas de la noche hasta altas horas de la madrugada, cada uno disfrutando a su manera de los momentos y situaciones que ofrecía este malecón.

Esta vivencia fue conocida por sus actividades nocturnas, y por los eventos que ocurrían en la plaza cívica en aquel entonces como un punto de concentración o encuentro, este hábito ocurría desde el redondel de la playa murciélagos hasta la actual Epam; todo un circuito de recorrido.

También conocida por los bares nocturnos que se encuentran en la actualidad frente a la playa murciélagos, bajando su intensidad de personas que los visitan en comparación al pasado, debido al cambio y crecimiento a través del tiempo varios de estos negocios fueron tomando apropiación en otros sitios de la ciudad.

Los puestos de comida rápida eran lugares para toda comunidad que también fueron apartados de estos espacios apropiados de las aceras, donde actualmente los podemos encontrar con un poco de organización frente al puerto marítimo y detrás de la zona bancaria.

La afectación negativa transcurrió por la mala organización tanto de autoridades como la sociedad, originando en su momento desorden, daño de los equipamientos urbanos y suciedad en las calles, por otra parte, se presenciaban frecuentemente accidentes, peleas, delincuencia y la vida nocturna en trabajo de mujeres que a la fecha aún son vistas en horas de la noche alrededor de la zona bancaria.

El escenario descrito provocó la pérdida paulatina de la apropiación de este espacio el cual se pretende rescatar para un entorno social-familiar que permita la interacción con la ciudad con su perfil costero de forma segura.

3.3.1. Elementos de riesgo de la ciudad de Manta.

Riesgo por inundaciones.

El perfil costero de la ciudad podría verse afectado por oleajes de gran magnitud, al reconocer que se encuentra en zona de riesgo de Tsunami provocados por Terremotos, ya que se ubica en el cinturón de fuego que es generado por las fallas de placas tectónicas conectadas con el Océano Pacífico.

Las lluvias torrenciales que en algún momento se presentan han provocado el desborde de los ríos Manta y Burro, pese a ello la afectación al malecón es mínima.

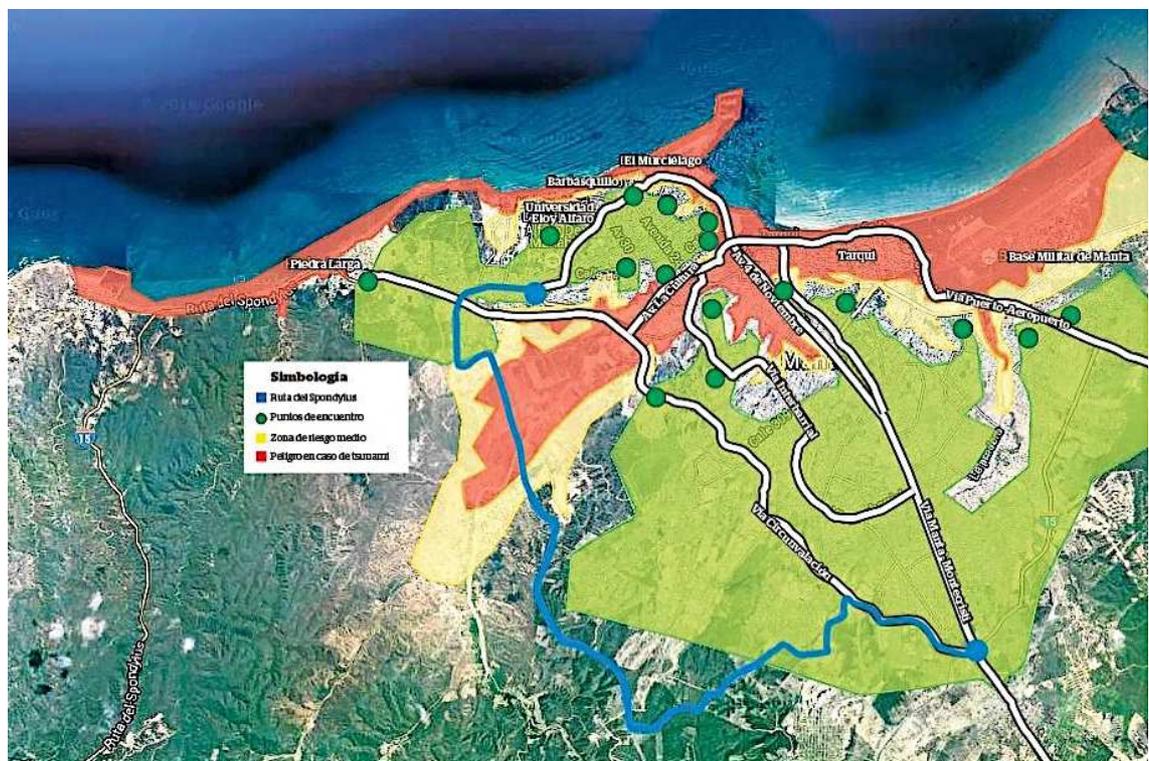


Imagen 34 – riesgo por inundaciones

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Elementos climáticos de la ciudad.

Temperatura atmosférica.

La temperatura promedio ha oscilado entre los 21°C hasta los 34°C. esta temperatura varía según el estado climático o estación, ya que en invierno frecuente más frío que en verano ofreciéndonos un clima más fresco.

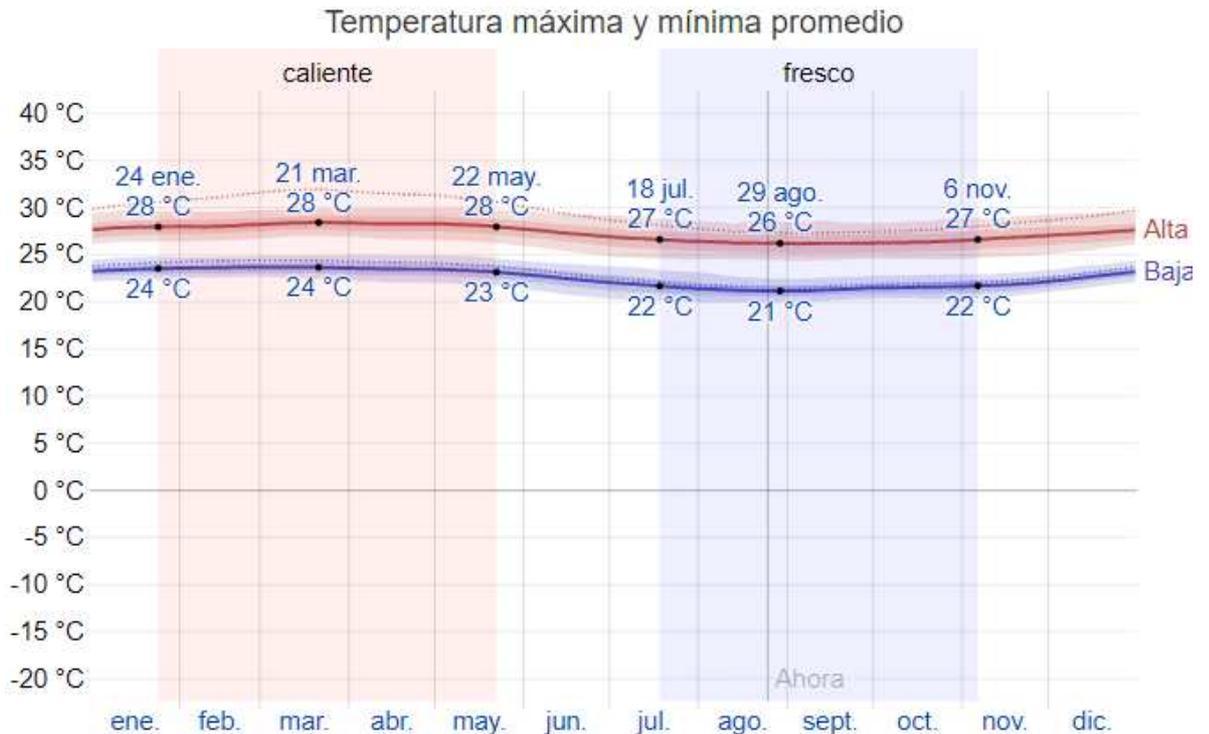


Imagen 35 – temperatura atmosférica

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

La temporada templada dura 3,9 meses, del 24 de enero al 22 de mayo, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 28 °C. El día más caluroso del año es el 21 de marzo, con una temperatura máxima promedio de 28 °C y una temperatura mínima promedio de 24 °C.

La temporada fresca dura 3,6 meses, del 18 de julio al 6 de noviembre, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 27 °C. El día más frío del año es el 29 de agosto, con una temperatura mínima promedio de 21 °C y máxima promedio de 26 °C. (es.weatherspark.com)

Vientos predominantes.

Lo vientos que predominan a Manta y precisamente en el perfil costero de la avenida malecón, provienen del Océano Pacífico en sentido Noreste hacia el Noroeste, siendo lo más fuertes en esta región por su cercanía al mar y alto oleajes, mayormente en horas en la noche.

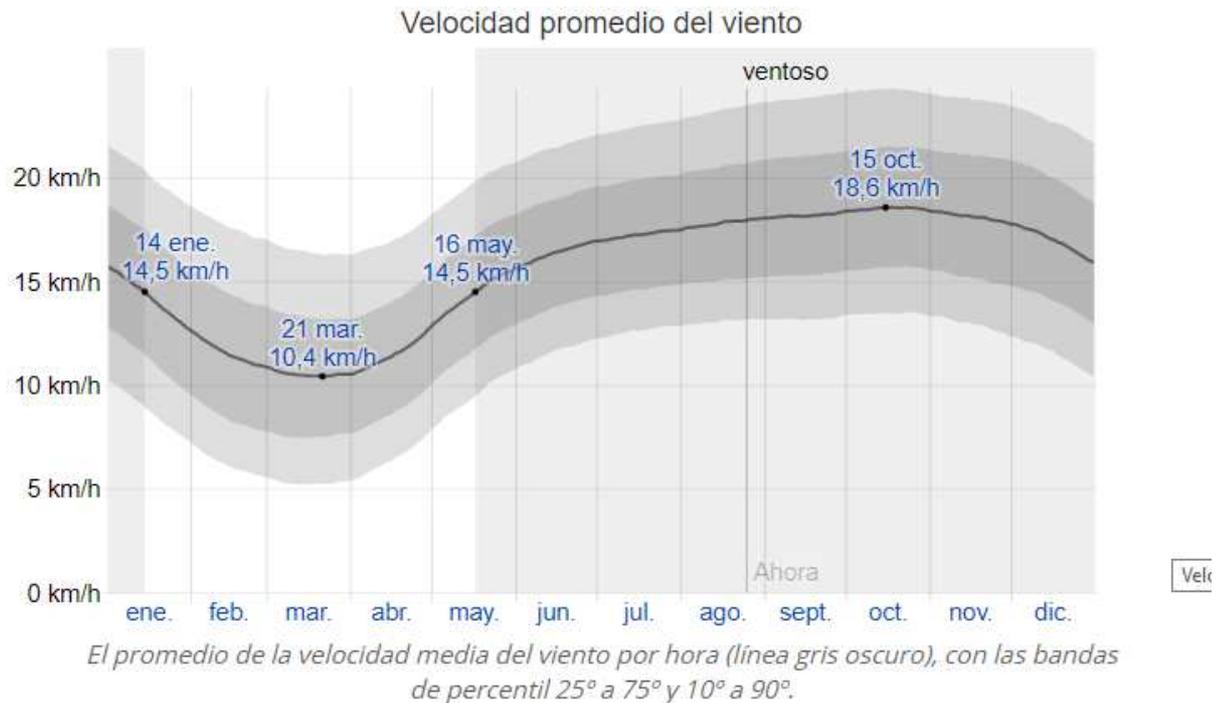


Imagen 36 – vientos predominantes.

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

Topografía.

El área de estudio, presenta una topografía casi plana en el mayor porcentaje de su recorrido, características apropiadas para fomentar paseos a pie.

Riesgos Tecnológicos.

Se ha podido apreciar en el recorrido de la avenida malecón una gasolinera con cercanía al mar y perfil de la ciudad, representando un riesgo que contamina a su entorno, encontrándose a su alrededor con equipamientos urbano, zona administrativa y turística.

Notándose además de una de las industrias pesqueras contaminando el ambiente con olores fuerte que abarca el casco principal de la ciudad.



FACULTAD: ARQUITECTURA
TUTOR: ARQ. JOSE LUIS CASTRO.
AUTORA: ANGGIE MEZA
FUENTE: ANALISIS DE CAMPO

SIMBOLOGIA
GASOLINERA
INDUSTRIA PESQUERA
RIO MANTA-PERFIL COSTERO





FACULTAD: ARQUITECTURA
TUTOR: ARQ. JOSE LUIS CASTRO.
AUTORA: ANGGIE MEZA
FUENTE: ANALISIS DE CAMPO

SIMBOLOGIA

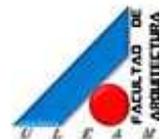
GASOLINERA



INDUSTRIA PESQUERA



RIO MANTA-PERFIL COSTERO



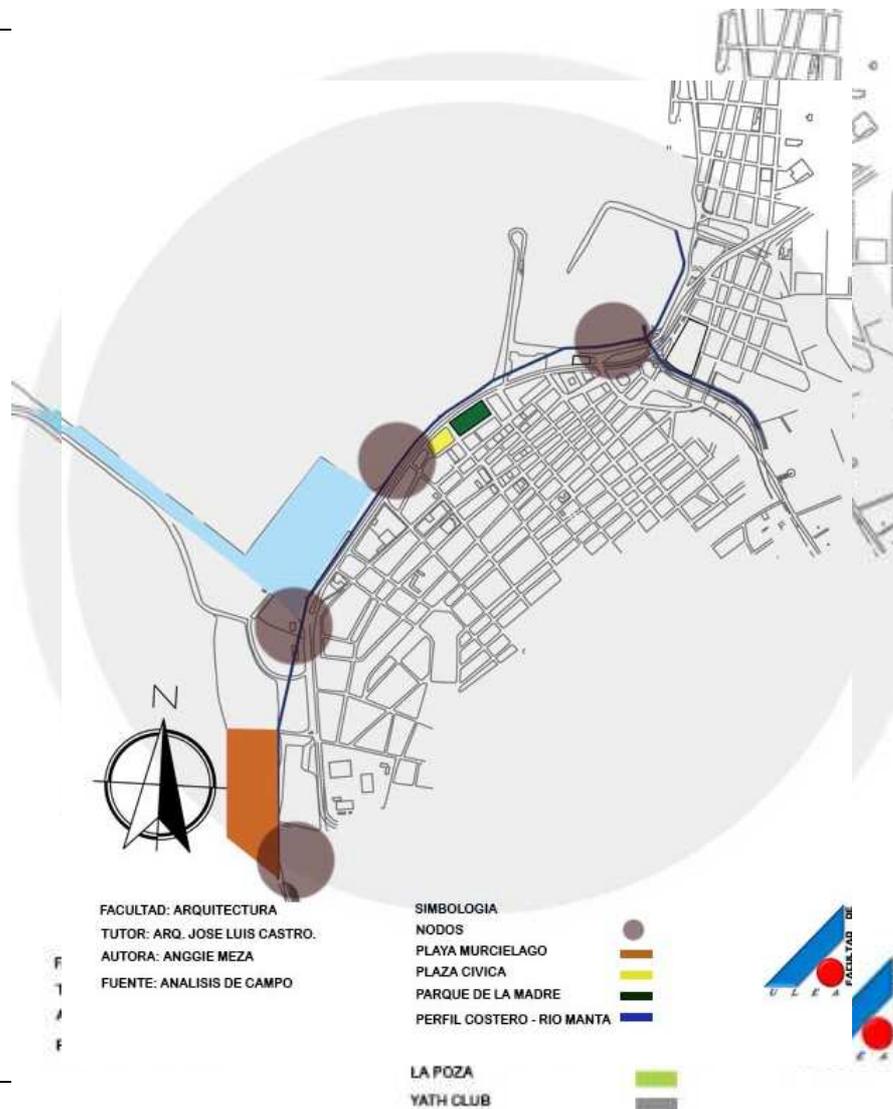
3.3.3. Hitos de la ciudad – AV. Malecón Jaime Chávez Gutiérrez.

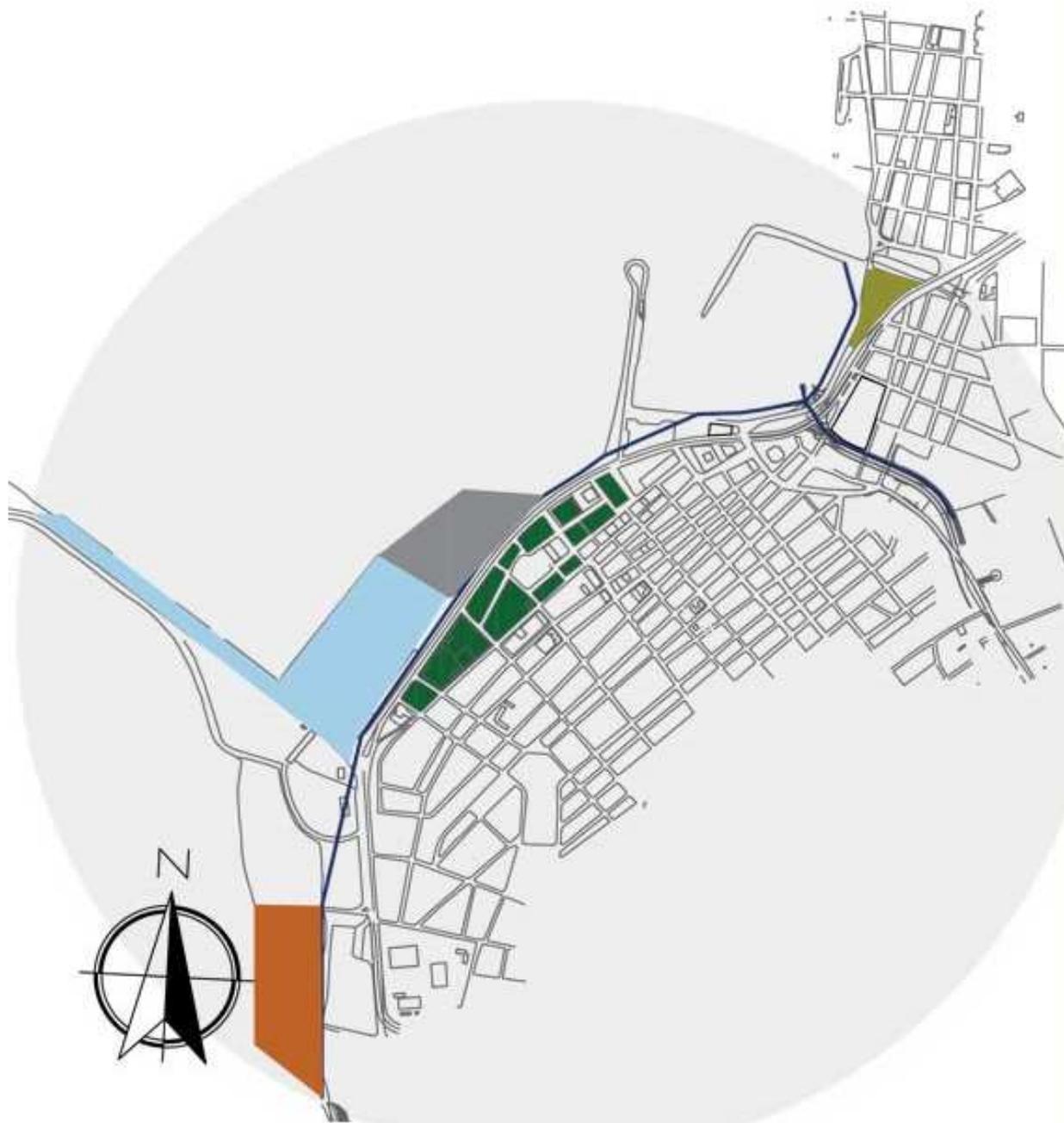
3.3.2. Elementos del contexto urbano.

Equipamientos.

Manta y su avenida principal adyacente a su perfil costero es parte de uno de los hitos más importantes de la ciudad encontrándose en ella la Playa Murciélago, Parque de la Madre, Plaza Cívica, Puerto Marítimo, hotel Oro Verde, Mall del Pacífico. La identificación de los siguientes equipamientos forma parte de la conexión entre el espacio construido y el área natural que lo rodea, clasificándolos de la siguiente manera: Estos hitos han sido referencia y de consolidación a lo largo del tiempo, localizándolos en el perfil costero como lo es la AV. Jaime Chávez Gutiérrez. La poza, zona de relleno que funcionó para el crecimiento vial y el proyecto del puerto, Playa Murciélago como sector turístico y recreación, puerto marítimo, área de yates ubicados en el Yath Club. Así mismo sus nodos de interconexión con otras vías de la ciudad han sido un repertorio conocidos para su ubicación, como el redondel de atún, redondel del puerto y redondel de la playa murcielago. Así mismo en su zona administrativa se ubican los principales equipamientos de la ciudad.

En el siguiente mapa se identifica los puntos que forman parte de Hitos en la Ciudad.





FACULTAD: ARQUITECTURA
TUTOR: ARQ. JOSE LUIS CASTRO.
AUTORA: ANGGIE MEZA
FUENTE: ANALISIS DE CAMPO

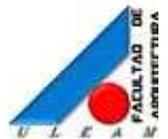
SIMBOLOGIA
PLAYA MURCIÉLAGO
PUERTO MARÍTIMO
ZONA ADMINISTRATIVA
LA POZA
YATH CLUB





FACULTAD: ARQUITECTURA
TUTOR: ARQ. JOSE LUIS CASTRO.
AUTORA: ANGGIE MEZA
FUENTE: ANALISIS DE CAMPO

SIMBOLOGIA
NODOS
PLAYA MURCIELAGO
PLAZA CIVICA
PARQUE DE LA MADRE
PERFIL COSTERO - RIO MANTA



Espacios Naturales

- Muelle pesquero (improvisado)
- La poza (zona de relleno)
- Puerto marítimo
- Playa murciélago
- Playita Mía/Tarqui

Equipamientos Urbanos

- Zona bancaria
- Zona administrativa
- Museo central
- Plaza cívica
- Parque de la madre
- On the Run (estación de servicio de combustible)
- Restaurantes
- Bares nocturnos
- Mall del pacífico

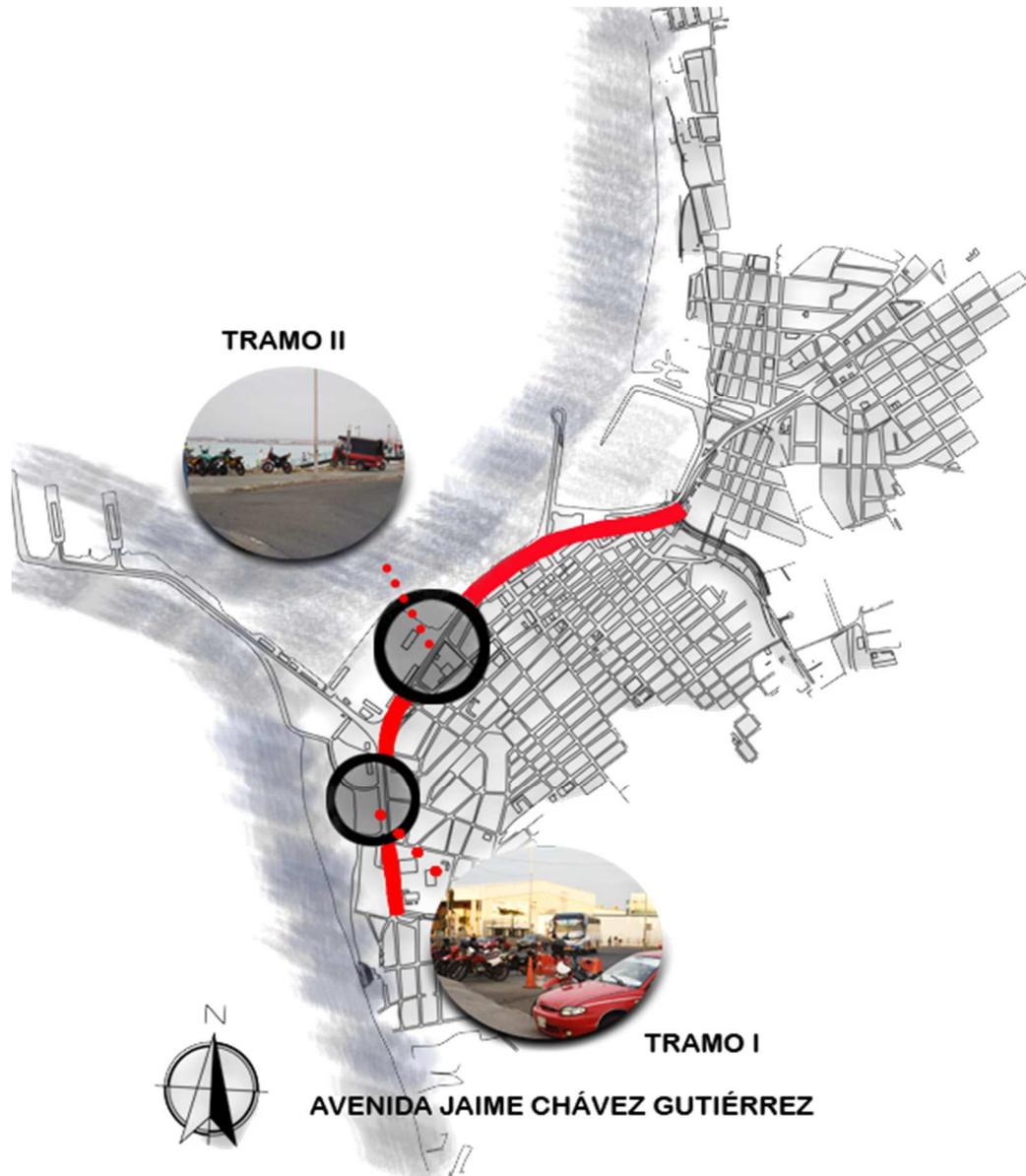
3.4. Análisis de la situación actual en la av. Jaime Chávez Gutiérrez.

3.4.1. Análisis visual de la situación actual.

La avenida principal se viste gris, de vehículos y muros; hace mención a la escasez de calidad de espacio para el transeúnte, con actividades no tan apropiadas en el día, pobre y peligrosa en la noche.

No cuenta con buenas señaléticas, rampas en buen estado ni tratamientos de suelo, un diseño que no cumple con las normativas y barreras que impiden la circulación peatonal que cada día el deterioro se apropia de su abandono.

Actualmente en Manta se han ejecutado varios proyectos de regeneración urbana, sin embargo, aún no se ha considerado la iniciativa de poder hacer un cambio de esta vía que ha sido abandonada en los proyectos de planificación de la ciudad, donde se dé prioridad al peatón como principal protagonista del espacio público. donde pueda desplazarse con seguridad y en un ambiente agradable que sea admirado por los ciudadanos donde se pueda transitar y generar espacios sociales de interacción.

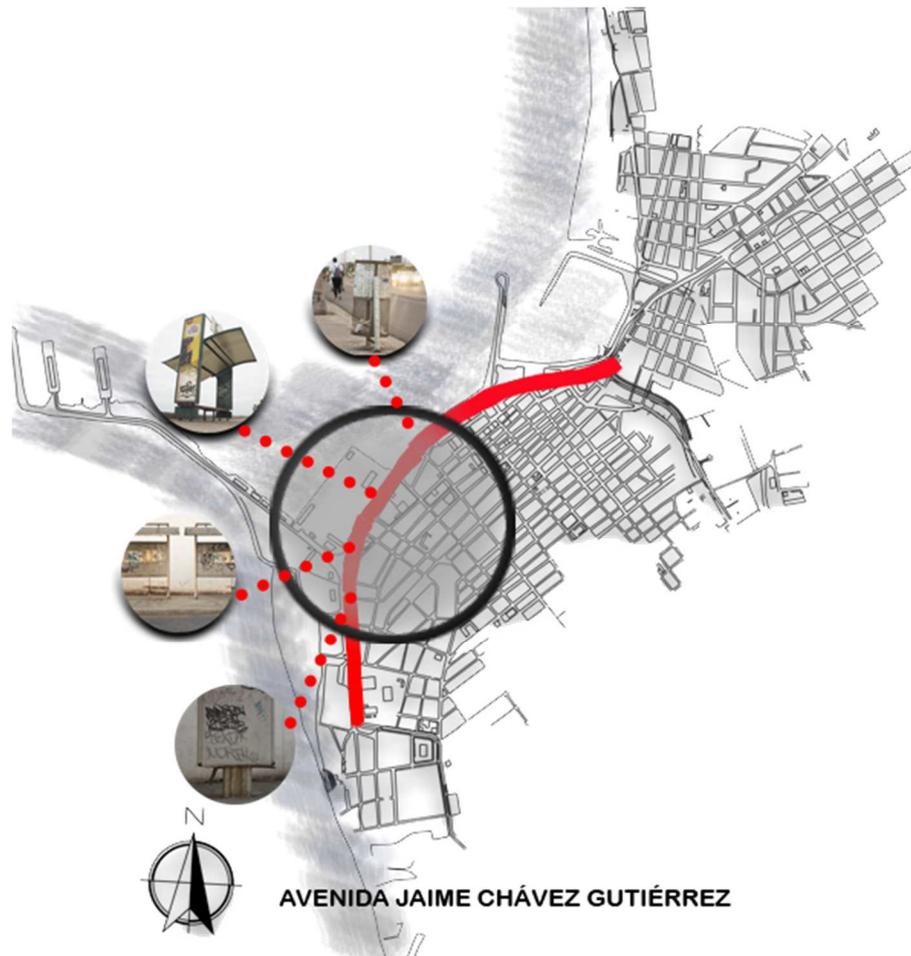


IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 37 – conflictividad
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

En cuanto a: Mobiliarios urbanos. - La percepción de pocos mobiliarios es evidente ya que además se muestran en deterioro cumpliendo su tiempo de vida útil ocasionando un ambiente de poca transición, la necesidad de varios de ellos corresponde a de botes de basura, paradas modernas, alumbrado público, etc.

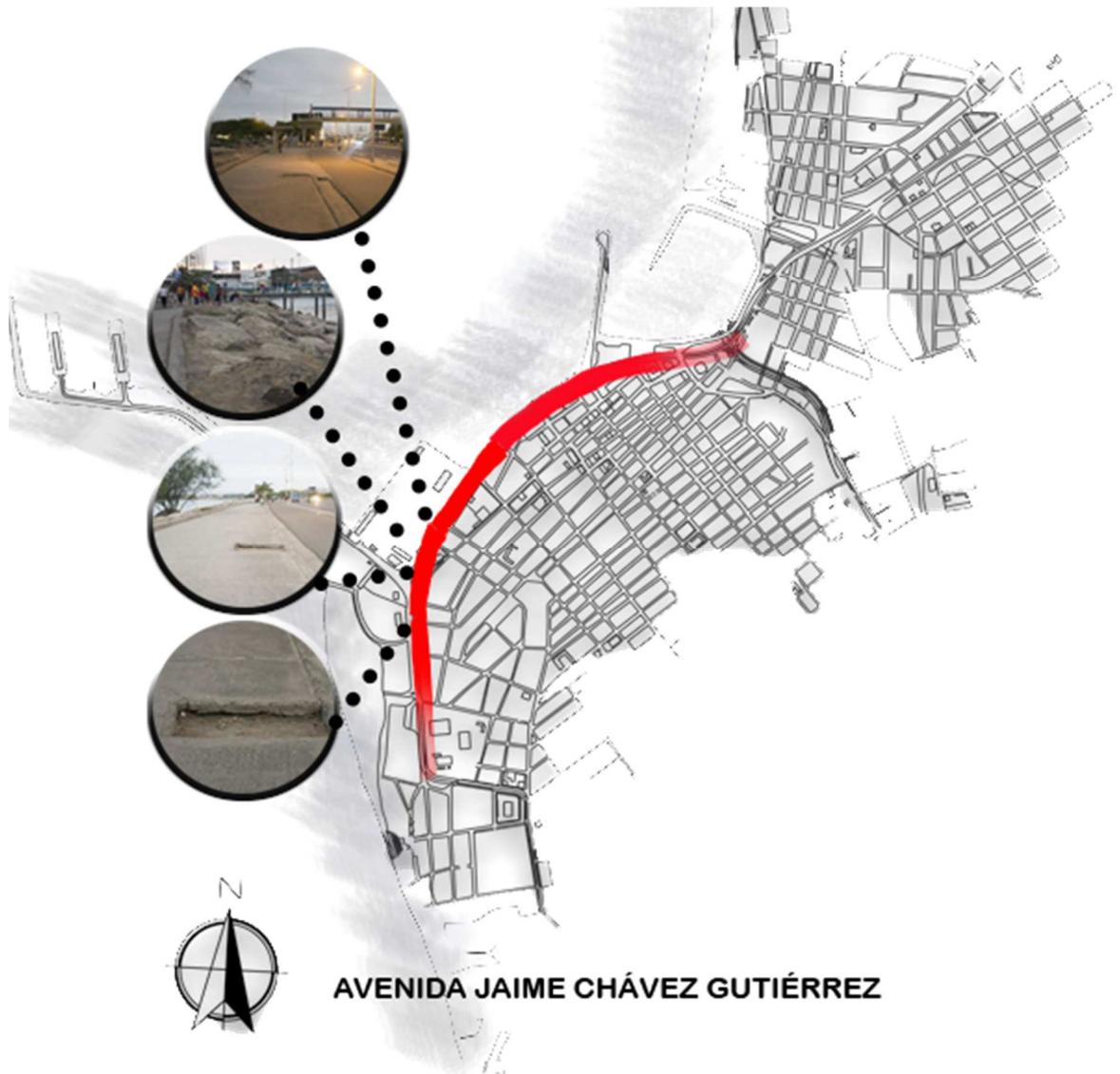


IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 38 – mobiliario.
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

En cuanto a: Vegetación. – La reducida vegetación es más notoria en toda la costa del malecón, que por desintereses públicos y sociales no representa el porcentaje que por cada persona debería establecerse en el territorio.



En cuanto a: Comercio informal. -

Es evidente que la existencia de un muelle artesanal hace que los comerciantes informales tomen poder de este espacio para la venta de productos del mar, que inevitablemente provocan un obstáculo en la

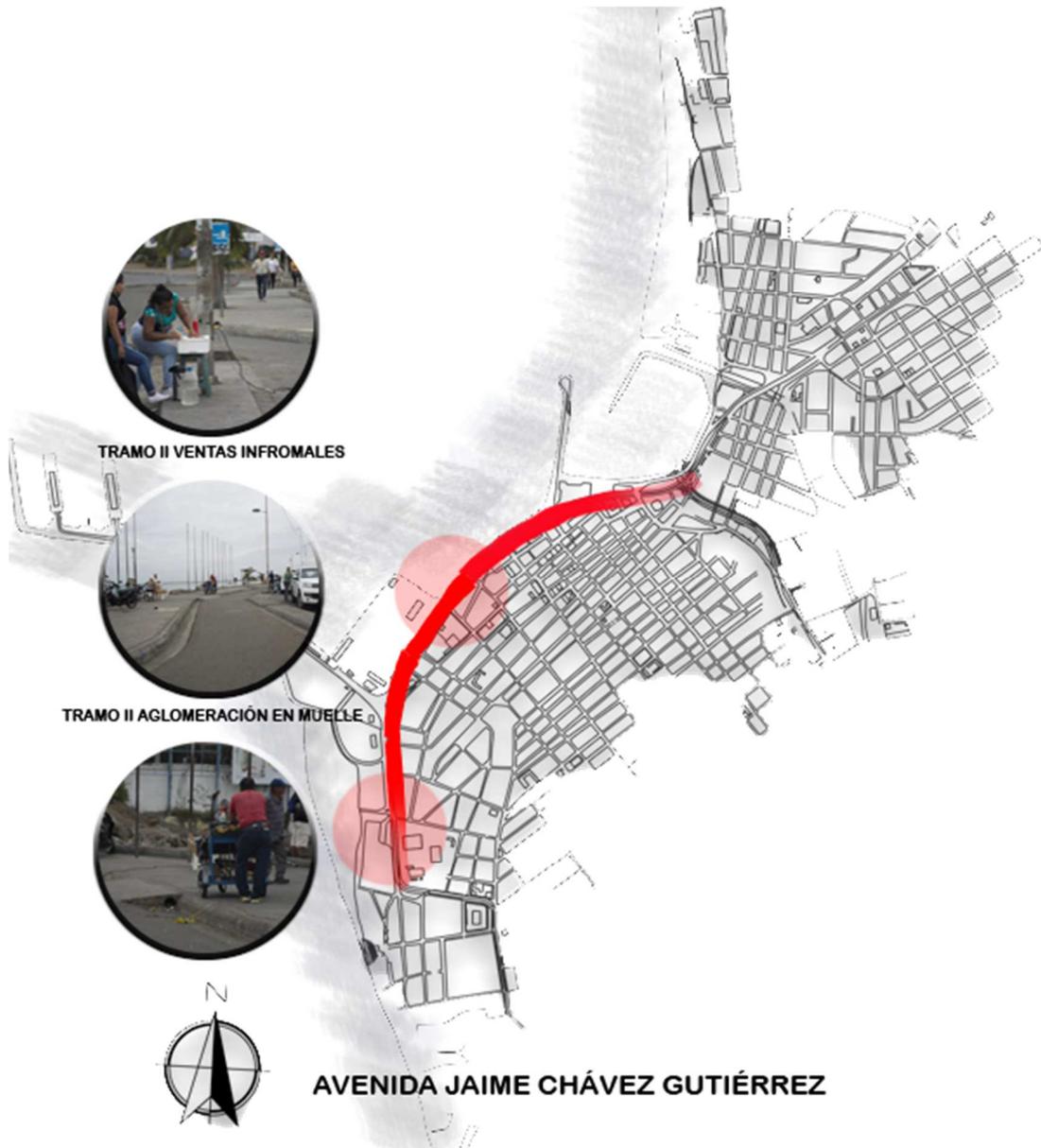
IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 39 – vegetación.
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

circulación peatonal y sin medidas que regulen esta actividad poco agradable para muchos por su olor y la presencia de carretas de sus pequeños negocios informales.

Plano en la siguiente página.



IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 40 – comercio informal.

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

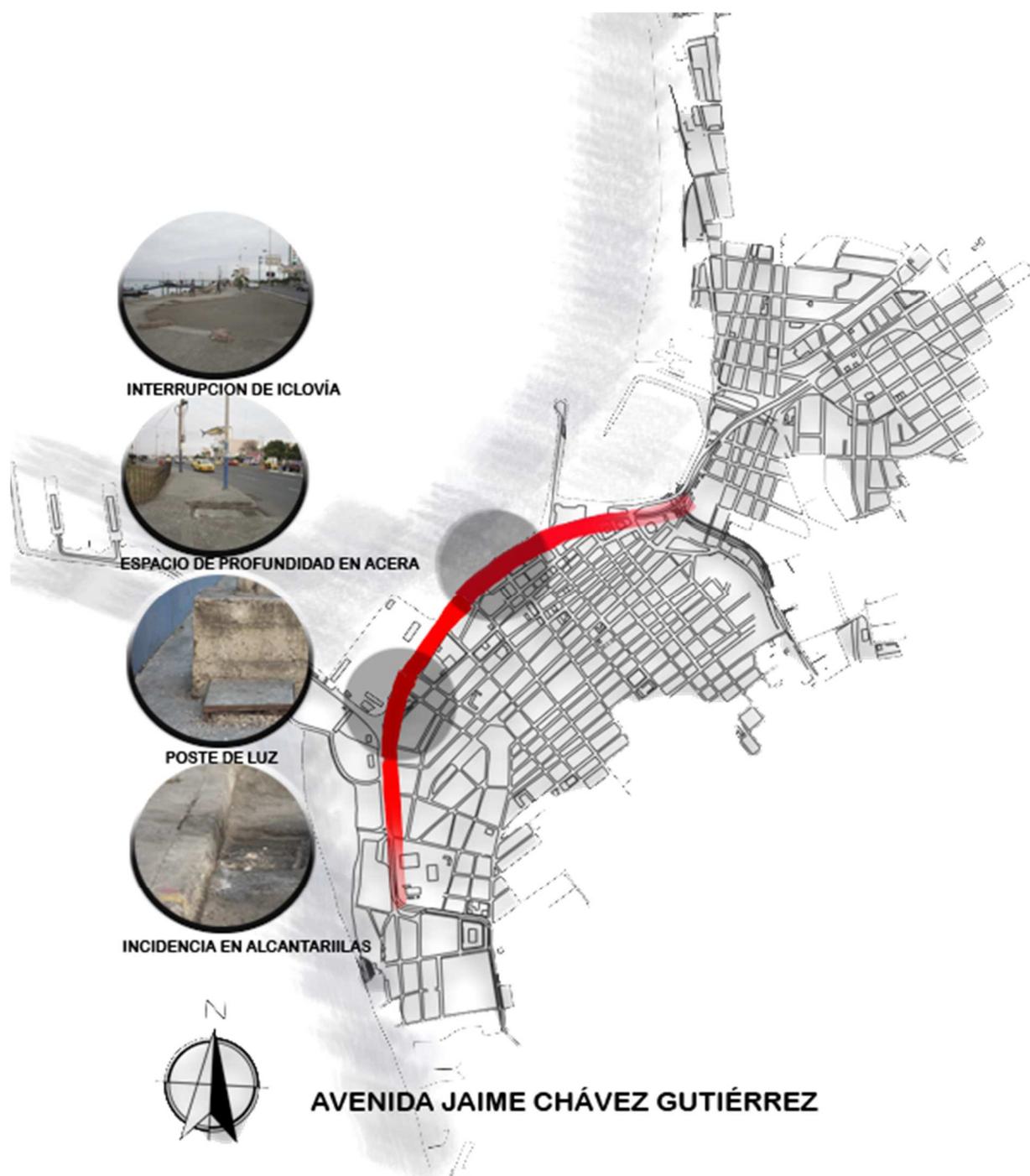
En cuanto a: Barreras Arquitectónicas. –

Las dificultades arquitectónicas impiden la movilización fluida, se muestran presentes en el trayecto de desplazamiento bordillos en mal estado, rampas inexistentes, aceras estrechas que impiden la fluidez, así como también encontramos un puente de paso elevado que bloquea la vista que ofrece el malecón.

La circulación peatonal por la vía se torna accidentada por distintos elementos que se ven en deterioro; como su paisaje; además de ser inseguro por la presencia de comerciantes informales que ocupan el espacio de aceras que aprovechan el espacio como aparcamiento de vehículos sin respetar señal alguna como respeto al peatón, solitaria por las noches y sin alumbrado que brinde seguridad.

- Paso de nivel peatonal como bloqueo visual para la vista de la ciudad y su naturaleza.
- Desniveles en aceras que bloquean la circulación
- Huecos en alcantarillado e iluminarias en mal estado.

Plano en la siguiente página.



IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 41 – barreras.

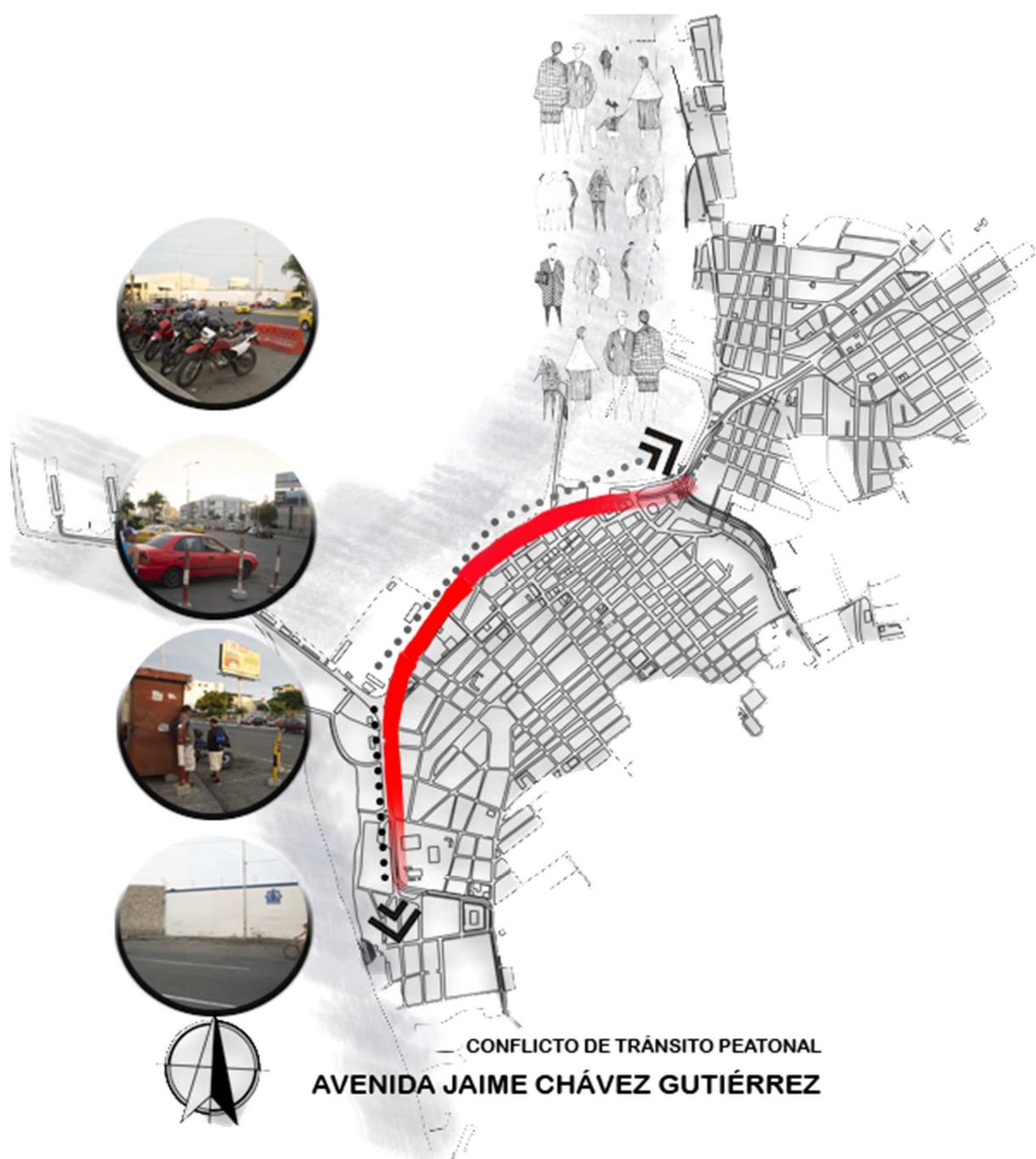
Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

En cuanto a: Tránsito peatonal. –

La movilización peatonal es limitada por la insuficiente infraestructura y mínima seguridad, provocando que el peatón circule únicamente buscando las paradas de buses sin transitar a lo largo del malecón para dirigirse a otro punto cercano, derivado por la presencia de personas que generan temor e inseguridad, también por los comerciantes que invaden las aceras y personas que trabajan en el muelle; en las noches la poca iluminación evidenciada en redondeles no iluminados, luminarias en mal estado, huecos en aceras, redes de alcantarillado con olores no agradables, esquinas usadas como urinarios públicos y sin señales que dirijan al peatón, sumado a ello la prioridad al tránsito vehicular sin ninguna garantía para el peatón; estos factores son las principales razones para el abandono de recorrido peatonal de esta importante vía.

Plano en la siguiente página.



IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 42 – tránsito
Fuente: investigación

En cuanto a: Seguridad y ambiente. – Las afectaciones que se generan en el ambiente vienen de la mano con la industria pesquera cercana al malecón y a su Rio Manta que lo atraviesa, provocando olores no agradables que impiden la circulación y mal aspecto, considerado como uno de los riesgos ambientales más urgentes en resolver. Su seguridad es reducida al punto que ninguna persona se siente segura caminar por las calles principales del malecón, esto provoca que personas con planes de persuadir la seguridad se apropien de este espacio, obteniendo los resultados actuales como una problemática.



IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 43 – seguridad
Fuente: investigación
Elaborado por: investigador

En cuanto a: Tránsito vehicular. –

El principal protagonista de esta avenida es el vehículo quien se ha convertido en el medio de desplazamiento favorito que ha transformando al malecón en una ruta vehicular.

Una de las afectaciones ha sido apropiarse del espacio público para su uso como parqueadero o ventas como comerciantes informales y provocando un desorden vial y bloqueo peatonal

IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 44 – tránsito

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

En cuanto a: Ciclovía. –

Es notoria la interrumpida vía para ciclistas que fragmenta el circuito para recorrer con seguridad las vías principales de la ciudad, donde a la altura de muelle se observa el fin de esta, haciendo que el ciclista ocupe la calle como recorrido tornándose peligrosa para su integridad física.

IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 45 – situación actual ciclovía

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

En cuanto a: Señalética. –

La presencia actual de señaléticas deja mucho que desear, una de sus causantes se determina por la falta de orientación en las personas que desean movilizarse por el lugar.

En cuanto a: luminarias. -

Presentan luminarias culminando su tiempo de vida útil, opacas para la noche, interrumpidas muchas veces por daños físicos, causando poca luminosidad que afecta a la seguridad peatonal, además se muestran con cableado aéreo, soporte de hormigón y muchas de ellas con baja intensidad.

IMÁGENES CORRESPONDIENTES AL SITIO



Imagen 46 – iluminarias

Fuente: investigación

Elaborado por: investigador

3.4.2. Conflicto de la Incidencia en movilidad peatonal.

La poca fluidez peatonal generada en la vía Malecón, se ve reducida en algún momento por la aglomeración de personas vendiendo la pesca o por la presencia de personas exclusivamente en horas del día en la parada de autobús para poder movilizarse a través de este medio de transporte.

Los puntos de conflictos que se presentan en la vía que conecta con la playa el murciélago ocupada por vehículo que hacen del comercio un espacio informal se caracteriza por:

- Bloqueo de aceras por comerciantes.
- Aglomeración de vehículos en la vía para venta de sus productos.
- Posesión de personas que intimidan la circulación en el muelle artesanal.

Infraestructura básica

Señalando las principales necesidades de infraestructura básica cuenta con:

Redes de alcantarillado, agua potable, alumbrado público, servicio de telefonía e internet, recalcando que no todo se encuentra en buen estado ya que cumplen con un tiempo de vida útil; en cuanto a los servicios de telefonía y alumbrado, se dan por cableado aéreo.

3.5. TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN.

Con el fin de identificar la vialidad a la población relacionada al lugar de estudio correspondiente a la percepción de los habitantes que transitan por el centro de la ciudad para la recuperación del espacio público peatonal se consideran sus observaciones a través de la siguiente encuesta en que sus resultados dieron favor al proceso de lineamientos y estrategias para la recuperación de este espacio.

3.5.1 INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.

Pregunta #1:

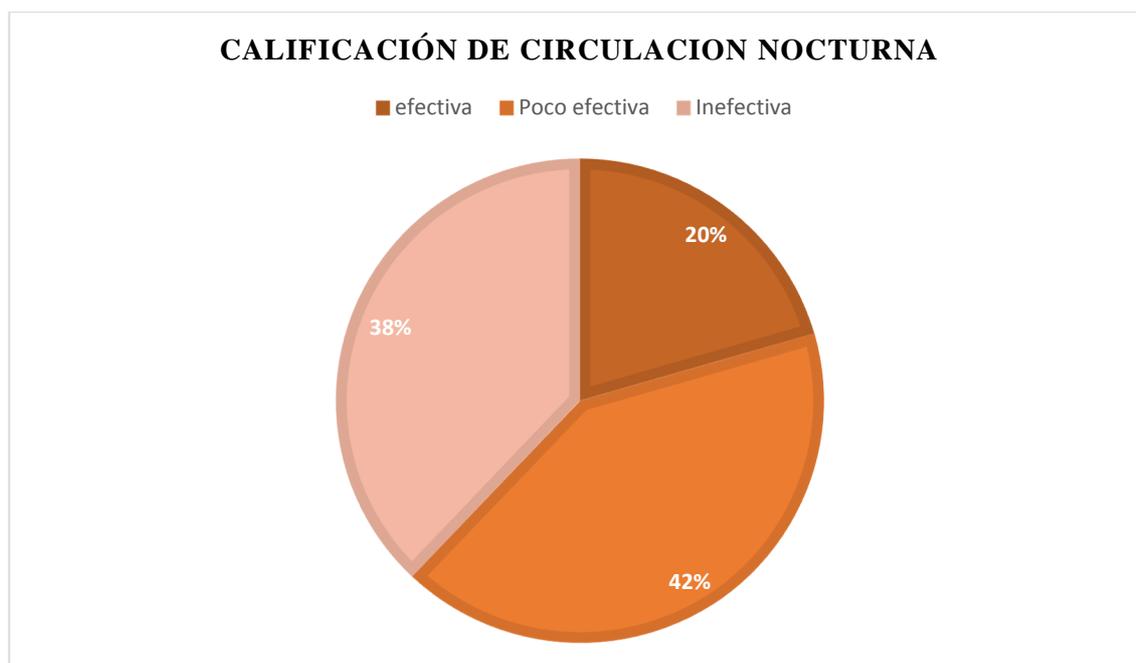
Tabla #3: ¿Cómo calificaría usted la circulación peatonal nocturna en la avenida Jaime Chávez Gutiérrez como oportunidad para potenciar el sector?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>efectiva</i>	146	42
<i>Poco efectiva</i>	160	38
<i>Inefectiva</i>	79	20
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #1: Tabla #3: calificación de circulación nocturna.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Como respuesta ante lo planteado se evidencia una aceptación con un 42% de circulación efectiva para la vida nocturna en la avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez que hace referencia a una potencialidad de generar recursos activos para aumentar la apropiación del espacio

Pregunta #2:

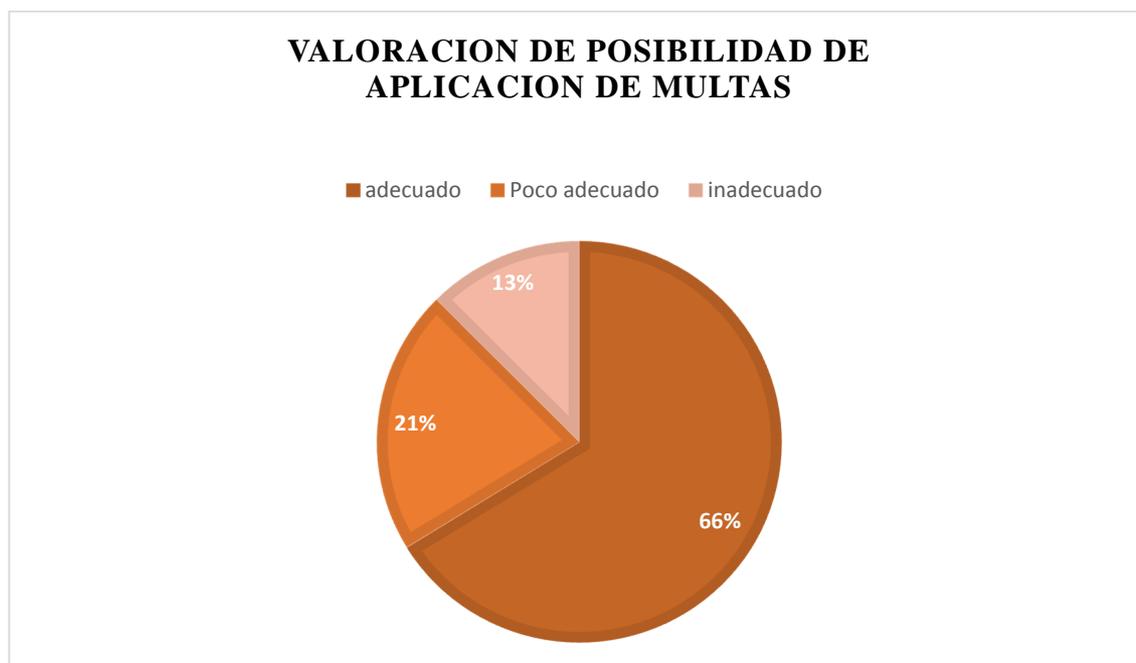
Tabla #4: ¿Considera Ud. adecuada la implementación de multas por el mal uso del espacio público?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>adecuado</i>	255	66
<i>Poco adecuado</i>	82	21
<i>inadecuado</i>	48	13
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #2: Tabla #4: valoración de posibilidad de aplicación de multas.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis: Es relevante la situación que protagoniza el peatón, así como el mal uso de los espacios públicos que se considera ejecutar normas para culturizar y educar a las personas de proteger lo que pertenece a una sociedad y cuidar su entorno, cuando por otra parte existen motivos que varios de los agentes de tránsito rompen muchas veces la ley ocasionando un error de educación al uso de los equipamientos disponibles para el ciudadano.

Pregunta #3:

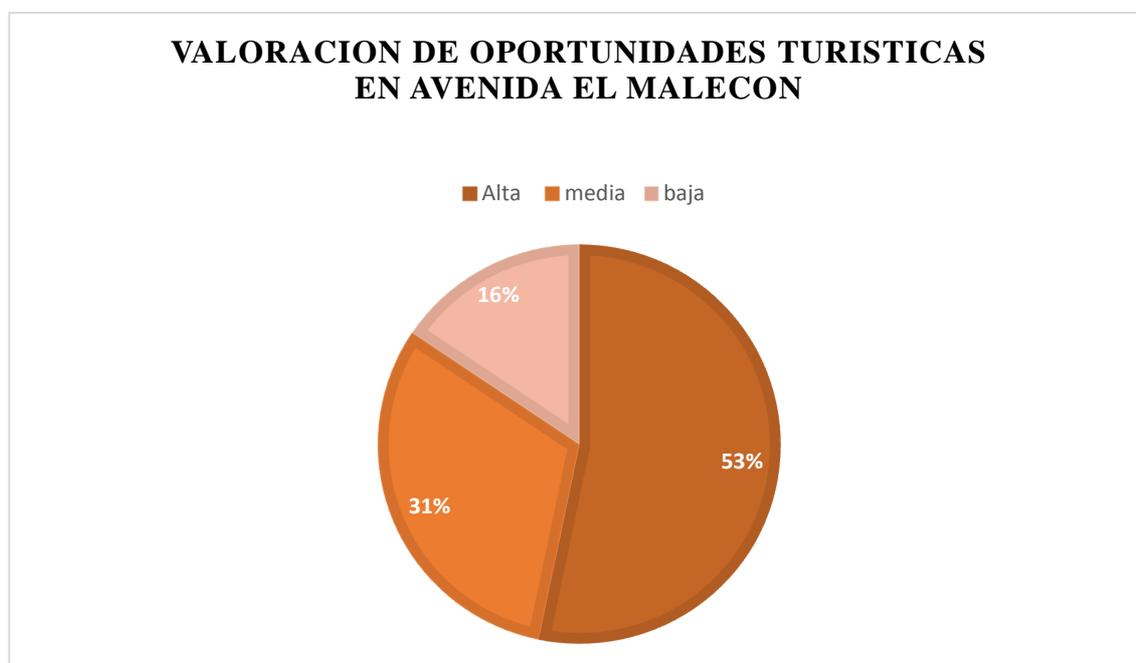
Tabla #5: ¿Cómo considera Ud. las oportunidades turísticas en la av. Malecón de Manta?

<i>VALORACIÓN</i>	<i>ENCUESTADOS</i>	<i>%</i>
<i>efectiva</i>	146	53
<i>Poco efectiva</i>	160	31
<i>Inefectiva</i>	79	16
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #3: Tabla #5: valoración de oportunidades turísticas.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

En la avenida malecón se puede evidenciar con un 53% que el sector turístico tiene potencia gracias a los recursos que brinda a diario las actividades administrativas y de turismo en la playa así mismo enlazado con su entorno natural, mientras que la otra parte de la población cree no apropiado por el abandono y descuido del sitio en mal estado.

Pregunta #4:

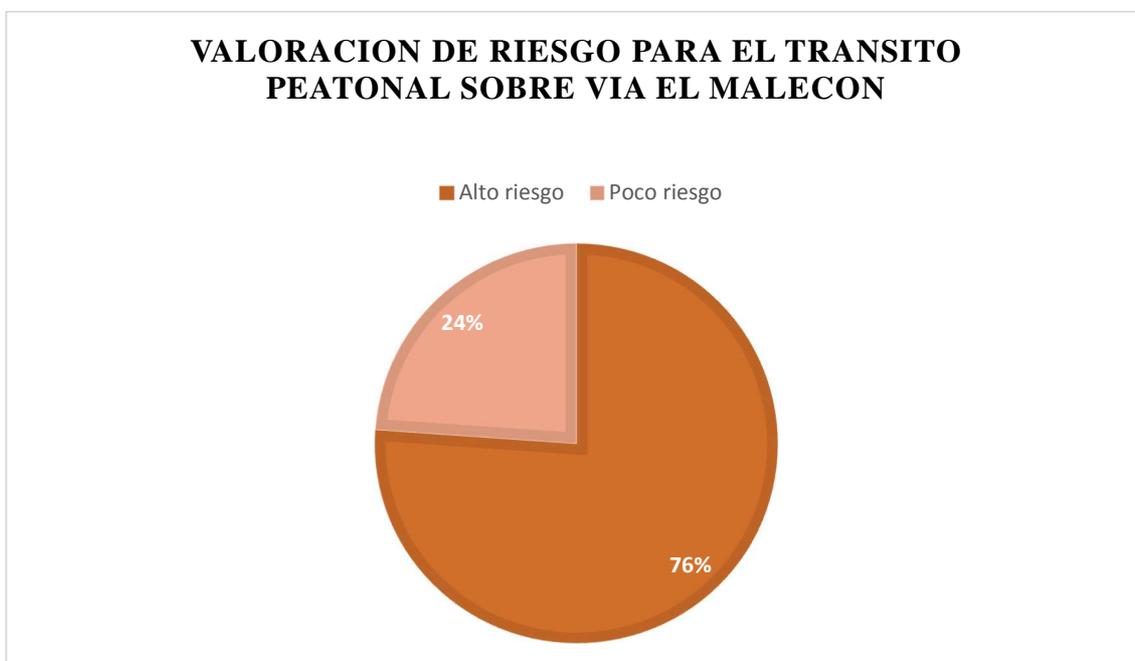
Tabla #6: ¿Cómo considera Ud. el riesgo de transitar como peatón hacia la vía malecón de Manta en un cruce lateral?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>Alto riesgo</i>	293	76
<i>Poco riesgo</i>	92	24
<i>TOTAL</i>	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #4: Tabla #6: valoración de riesgo para el tránsito peatonal.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Gran parte de la población se siente privada de lograr un cruce hacia el otro lado del malecón por la circulación rápida que existe entre los vehículos tratando de desplazarse en la ciudad, obstaculizando el paso y dejarlo en segundo plano al peatón, ya que hace efectiva la planificación de una solución para la seguridad al transeúnte.

Pregunta #5:

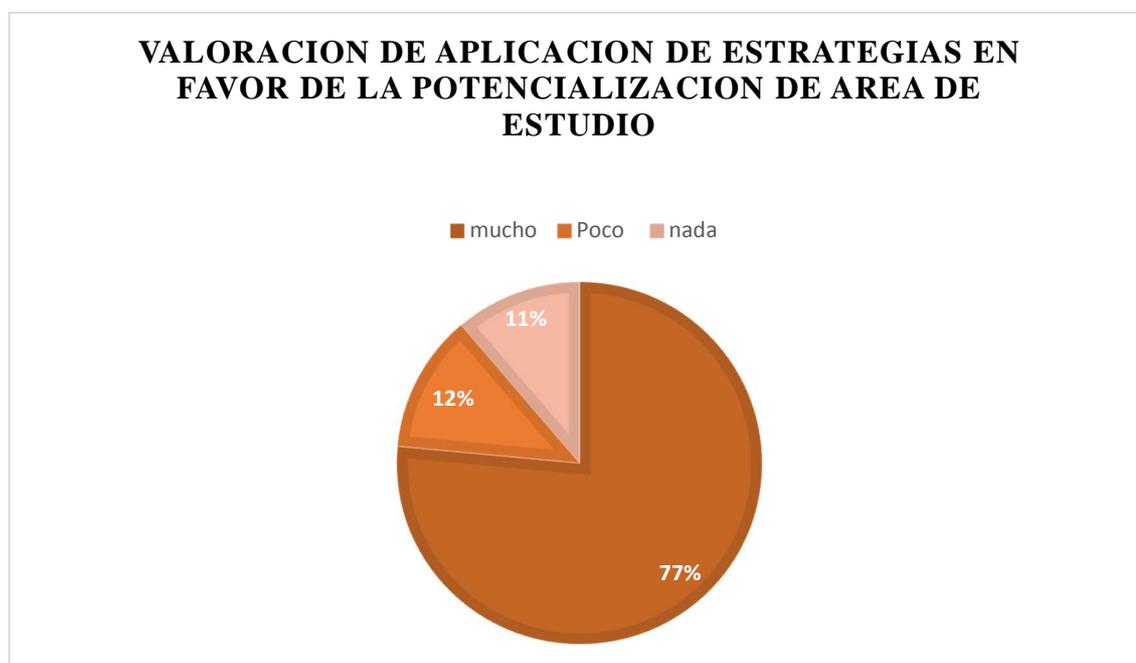
Tabla #7: ¿Cree Ud. que una mejor estrategia de movilidad peatonal le permita potenciar el sector en las actividades diarias y turísticas?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>mucho</i>	218	77
<i>Poco</i>	35	12
<i>nada</i>	32	11
TOTAL	285	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #5: Tabla #7: valoración de aplicación de estrategias.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Con un 77% de aceptación a una planificación se considera apropiada esta estrategia para beneficio de la movilidad peatonal considerando que es luz verde para potenciar el sector económico y turístico que se lleve a cabo a diario con actividades que conecte al malecón.

Además, es de mayor aporte para toda la comunidad que quiera recorrer la ciudad en un viaje a pie pudiendo apreciar de cerca las bellezas que ofrece Manta y su malecón.

Pregunta #6:

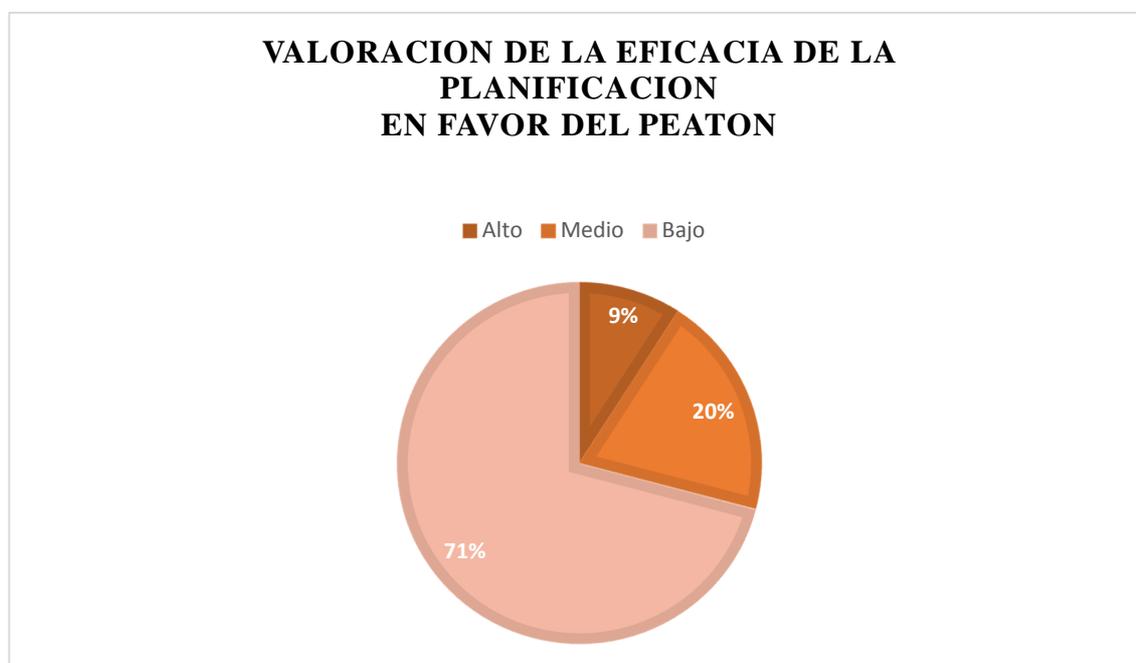
Tabla #8: ¿Cómo califica Ud. el aporte de la actual planificación dirigida al peatón y espacio público?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>Alto</i>	35	9
<i>Medio</i>	77	20
<i>Bajo</i>	273	71
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #6: Tabla #8: valoración de la eficacia de la planificación a favor del peatón.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Con un alto porcentaje de 71% considera que no es apta la actual planificación que beneficie al peatón tanto como seguridad, un buen hábitat y el derecho del buen vivir de todo ciudadano, se considera necesario un ajuste de normas que integren como prioridad al ser humano en el recorrido peatonal.

Pregunta #7:

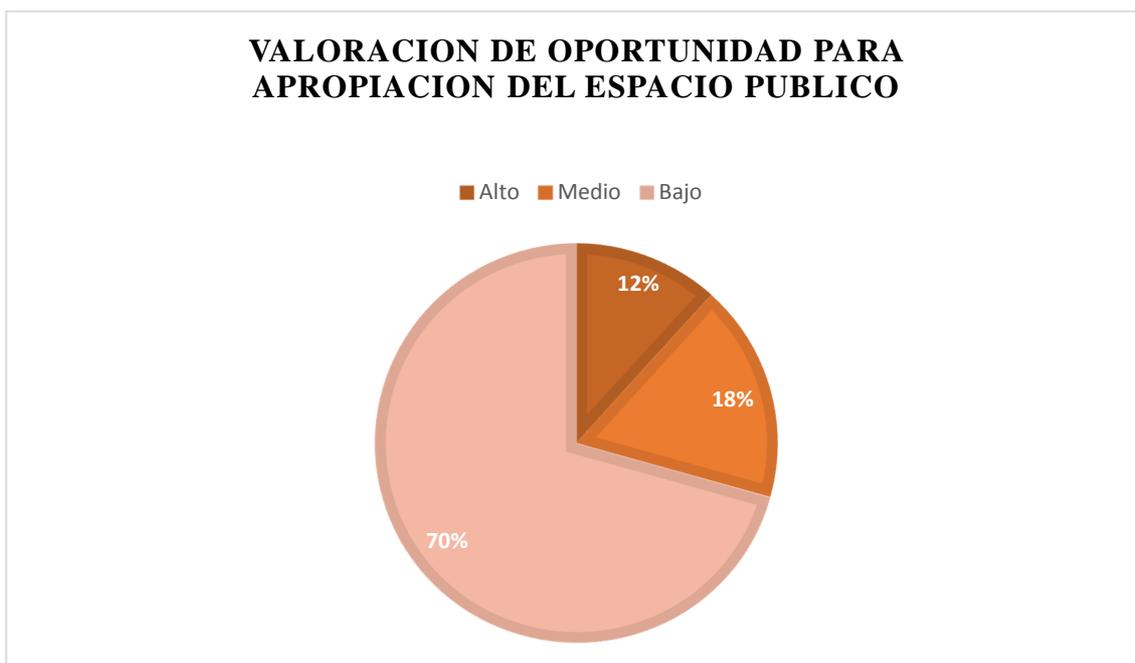
Tabla #9: De acuerdo al paisaje actual del malecón ¿Cómo considera Ud. el panorama para la apropiación del espacio público?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>Alto</i>	45	12
<i>Medio</i>	68	18
<i>Bajo</i>	272	70
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #7: Tabla #9: valoración de oportunidad para apropiación del espacio público.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis: Es evidente que Manta y su malecón principal ofrece las mejores vistas, que en la actualidad se ve deteriorado reflejando un bajo porcentaje del 12% mientras que en las opiniones de los habitantes con una mayoría del 70% de aceptación que el panorama natural y construido pueden lograr tener una comunicación con el ciudadano para el goce social/familiar.

Pregunta #8:

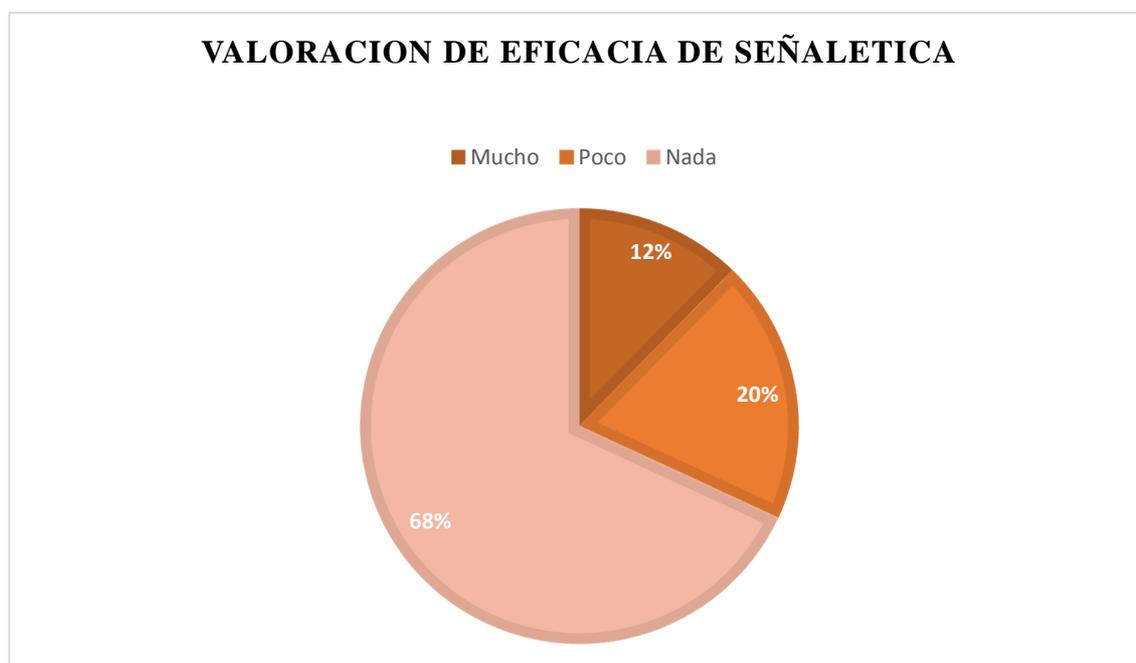
Tabla #10: ¿Considera Ud. que las señaléticas actuales satisfacen los requerimientos del lugar?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>Mucho</i>	35	12
<i>Poco</i>	56	20
<i>Nada</i>	194	68
TOTAL	285	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #8: Tabla #9: valoración de eficacia de señaléticas.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

En el resultado indica que el 68% no satisface los requerimientos necesarios para una mejor orientación y guía como son las señaléticas, se muestra escasas y en deterioro de tal manera que la sociedad hace caso omiso provocando el incumplimiento de varias normativas que indican a través de señaléticas.

Pregunta #9:

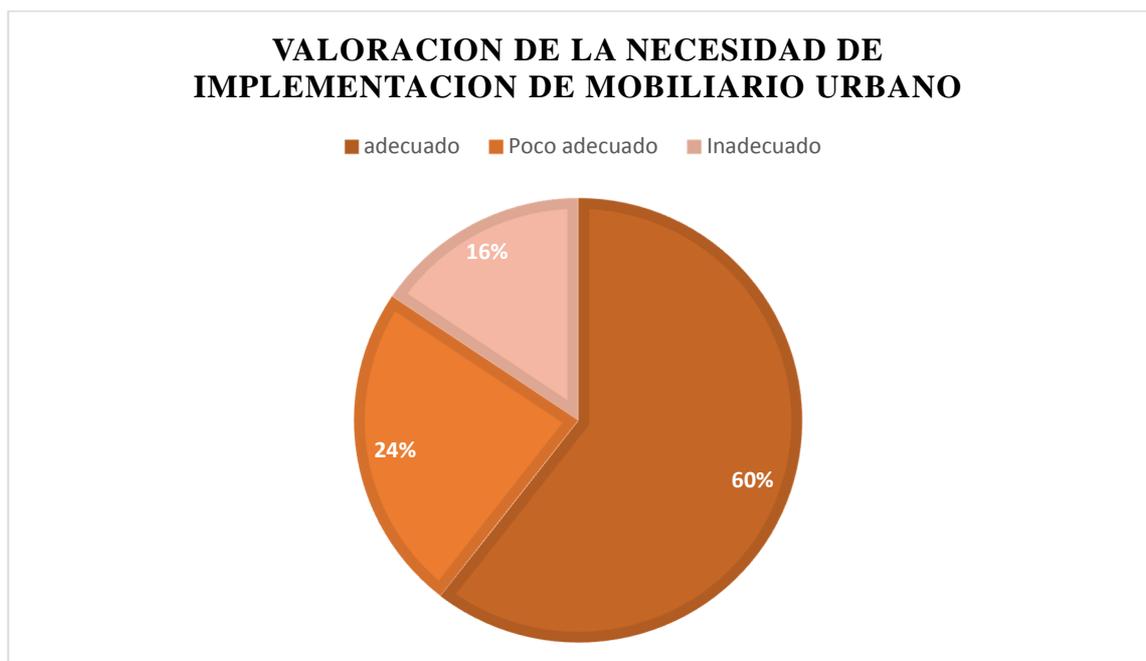
Tabla #11: ¿Considera Ud. necesaria la implementación de modernos mobiliarios urbanos?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>adecuado</i>	233	60
<i>Poco adecuado</i>	92	24
<i>Inadecuado</i>	60	16
<i>TOTAL</i>	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #9: Tabla #10: valoración de necesidad de mobiliario urbano.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Los mobiliarios son parte principal para la conformación de un espacio público y si se trata de recuperar el sector es necesaria la implementación de nuevos de ellos que aporten a la apropiación a través del peatón, arrojando un resultado de 60% que considera adecuada la renovación de iluminarias, asientos y todos los recursos que beneficien a la sociedad.

Pregunta #10:

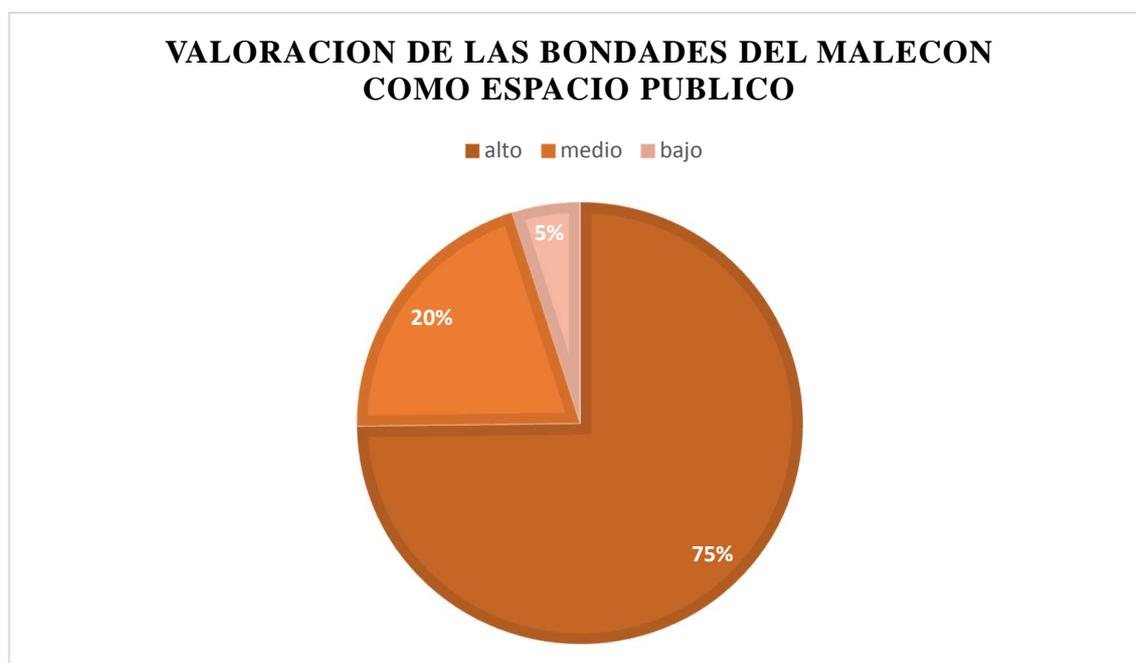
Tabla #12: ¿En qué nivel cree Ud. que la av. Malecón pueda funcionar como un espacio para disfrutar de los encantos de la naturaleza?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>alto</i>	288	75
<i>medio</i>	78	20
<i>bajo</i>	19	5
TOTAL	385	100

Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Gráfico #10: Tabla #11: valoración de bondades del malecón.



Fuente: Investigación de campo.

Elaborado por: Autora.

Análisis:

Se reconoce a Manta por sus playas y su paisaje natural que la bordea reconociendo con un 75% de la población que indica que el malecón es punto efectivo para hacer funcionar este espacio interactuando con su paisaje, la brisa del mar, las aves y sus bellos atardeceres.

3.6. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

La avenida Jaime Chávez Gutiérrez refleja su deterioro a través del tiempo, su falta de atención en planificación y desarrollo es una falencia que no ayuda a generar mayores inversiones para el sector turístico y local, se puede reconocer que la mayoría de personas arriban a la ciudad con el propósito de desplazarse a otros sitios y aprovechar un recorrido por la ciudad; y como no ser a través de su avenida principal; utilizando el medio vehicular para conocer otras playas y ciudades, así como los locales que toman medios de transporte evitando conectarse por el circuito del malecón.

Es importante reconocer los resultados de análisis en cada interrogante como una apuesta de solución, arrojando una medida global alta en vulnerabilidad del espacio, de modo que sea útil su resultante para el acercamiento de inducir más peatones con la garantía de asociar la seguridad y el buen estado del espacio público colaborando de ambas partes con la autoridad para llevar a cabo procesos de diseños lineales y urbanos con la finalidad de aumentar el impacto de apropiación.

De tal manera se puede impulsar estrategias para solventar a corto y largo plazo proyectos de integración para su recuperación.

3.7. PRONÓSTICO.

Es evidente que la ciudad de Manta crece cada día de manera vertiginosa y el colectivo social demanda de ella espacios para el goce y disfrute seguro tanto en sociedad como en familia. Este desarrollo atrae a nuevos inversionistas que ven en la ciudad una oportunidad para su crecimiento financiero, sin embargo, dichos servicios tienen un costo que el colectivo social en su mayoría no puede financiar y el derecho al goce quedará legado simplemente para pocos privilegiados, restándoles el derecho a la ciudad que les corresponde al ciudadano común.

La avenida Jaime Chávez Gutiérrez seguirá en su proceso de deterioro y abandono paulatino de no mediar solución al respecto, dejando de lado la posibilidad de recobrar el significado que alguna vez tuvo para la comunidad, hasta llegarse a convertir en un sitio deprimido cuya principal característica será la de infundir temor para quienes se atrevan a transitar sobre ella, haciendo necesario una intervención urgente para su recuperación.

3.8. COMPROBACION DE IDEA PLANTEADA.

<i>VARIABLE</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ESTADO DEL INDICADOR</i>	<i>BRECHA</i>
<i>Movilidad intermitente</i>	DESORDEN MOVILIDAD	Un 42% indica su efectiva circulación peatonal	Mientras que un 58% muestra su inefectiva movilidad peatonal
	INCOMODIDAD PEATONAL	66% refleja que sus espacios son de incomodidad para el peatón	34% considera que no es incómoda
	ESPACIO PUBLICO	70% considera un bajo panorama actual en el malecón	30% considera que el espacio público está en nivel alto como panorama
	ATRACTIVO TURISTICO	53% considera un alto nivel en el sector turístico	47% considera que no es de mayor atractivo turismo
	CONEXION NOCTURNA A LA CIUDAD	77% considera mucho potencial para actividades de conexión.	23% considera poca la potencia de actividades diarias/nocturnas

De acuerdo a la encuesta y considerando los resultados obtenidos se aplica la escala de valoración para la variable **Movilidad Intermitente** indica:

- Inefectiva movilidad peatonal
- Baja frecuencia de peatón
- atractivo turístico medio

<i>VARIABLE</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ESTADO DEL BRECHA INDICADOR</i>	
<i>PLANIFICACION INADECUADA</i>	PAISAJE URBANO	75% considera que es de alto nivel disfrutar los encantos naturales	25% considera el lugar no cuenta con alto nivel de encantos naturales
	ESCASEZ DE MOBILIARIO URBANO	60% considera adecuada la implementación de mobiliarios	40% considera no adecuada la implementación de mobiliarios
	DISTORCION DE MOVILIDAD PEATONAL	66% considera adecuada una nueva planificación de movilidad	34% considera no adecuada una nueva planificación
	SEÑALETICAS	12% considera que las actuales señaléticas son de satisfacción	68% considera que no satisface las actuales señaléticas
	SEGURIDAD PEATONAL	24% considera poco riesgo en la seguridad peatonal	76% considera de alto riesgo la seguridad peatonal

De acuerdo a los resultados en la encuesta con relación a la Planificación Inadecuada, determina con un mayor porcentaje su desinteresada planificación al espacio público en beneficio del peatón, delimitando así la hipótesis que fue comprobada el cual orienta a una lineación de estrategias para su recuperación.

Escala de valor

- bajo porcentaje de planificación adecuada
- medianamente adecuado al paisaje urbano
- altamente inadecuada en seguridad

De acuerdo al análisis correspondiente se puede concluir:

Si bien es cierto existe una observación con el cuadro analizado de que existe una planificación que al momento no logra satisfacer del disfrute pleno del malecón.

De acuerdo en su función a lo enunciado la idea planteada que orientó y delimitó el presente ejercicio académico fue comprobado de forma parcial.

La planificación no ha cumplido con las expectativas, también existen otros factores que han contribuido para que el malecón de la ciudad presente las características observadas.

CAPITULO III

4.1. PROPUESTA URBANA.

4.2. Presentación de la Propuesta.

“Manta, es la ciudad de la esperanza, la ciudad de los sueños cumplidos, la ciudad oceánica del siglo XXI. Cumplamos otro sueño.” (Jose Elias Sanchez , 2018)

Una de las representaciones como población es el instrumento social que radica en el acercamiento afectivo del habitante a la ciudad, como resultado de características en infraestructuras y un ente de necesidades, se concibe el aporte de cualidades definida por los ciudadanos que relaciona su conducta a la ciudad.

A través del diagnóstico hacia el pasado y presente del proyecto, se consideran importantes aquellas situaciones que han aportado a la creación de lo que hoy se conoce como avenida Malecón Jaime Chávez Gutiérrez tales como la creación del puerto marítimo, que ha beneficiado a la ciudad como protagonista del crecimiento de su territorio, impulsando la creación de nuevas vías de ingresos y salidas a la ciudad, en favor de las actividades económicas y turísticas de la ciudad.

La red como corredor peatonal responde a un perfil costero, cuenca del océano pacifico, cambiante con apertura a nuevos retos que encajen a la nueva imagen principal de la ciudad, una visita de paso y estadía capaz de abordar con la continuidad entre los espacios/equipamientos de uso público generando la inclusión y coordinación de todos los medios para trasladarse de un punto a otro, obteniendo una identidad sólida de un espacio acogedor e inclusivo.

Restablecer y considerar nuevos modelos de planificación urbana que analizan las estrategias, la cual deberían adecuarse para las necesidades que presenta en el ámbito ambiental, protección del hábitat y patrimonio, rescatar la identidad y generar un crecimiento de atracción peatonal turístico y urbano.

El desarrollo de la propuesta para el ámbito urbano de la avenida Malecón, rescata los derechos esenciales basados en las normativas que regulan la disposición de gozar un ambiente óptimo y seguro en la circulación, sean estos los factores formales y funcionales como las principales necesidades que generen confort en el hábitat, contribuyendo con el aumento de desplazamiento sostenible en su extensión vial, perteneciente a una transición simple de movilizarse como un medio de transporte a pie sin necesidad de tomar el transporte público o privado a varios lugares de concentración que se relaciona entre un origen o punto de partida hacia un destino lo que se llama desplazamiento.

El poder del peatón es tan fuerte que tiene la capacidad recorrer por los lugares de atracción, haciendo que la distancia en caminar no sea extensa en cuestión de tiempo ya que equivale a una comodidad en tal dimensión con el tiempo estimado de 15 minutos a pie.

Este permite su acercamiento a los equipamientos naturales y construidos que asocian las actividades diarias de los habitantes, siendo beneficiada la comunidad local, como turística.

4.3. OBJETIVO DE LA PROPUESTA.

Recuperar al servicio del peatón los derechos que le corresponden a un buen vivir en el territorio urbano, basado en las necesidades a corto y largo plazo que logren resolver los conflictos que se generan por la discontinuidad de la movilidad peatonal.

4.4. CAPACIDAD DE LA PROPUESTA URBANO – ARQUITECTÓNICO.

En relación al diagnóstico, se determina que la presente propuesta afectaría de una u otra manera a los más de 22 mil habitantes con que cuenta la ciudad sumados a ellos aquellos que a diarios visitan la urbe por distintos motivos,

los cuales serán favorecidos por un espacio público peatonal apto para cumplir con el buen vivir de una sociedad.

4.5. CONFIGURACIÓN DE PROPUESTA EN LA RELACIÓN – ACCIÓN-EFECTO

Configuración de la movilidad peatonal

Lineamientos de acción:

- Incremento de nuevos equipamientos o negocios.
- Desarrollo Actividades diarias.
- Vida nocturna para el colectivo social.
- Mayor frecuencia de turistas
- Proyección de un Espacio Sostenible

Efectos esperados:

- Acentuación turística
- Nueva infraestructura urbana
- Apropiación del espacio configurado
- Aporte social
- Derecho al peatón

4.6. LINEAMIENTOS DE PROPUESTA.

En mencionados datos del desarrollo del malecón, se reconoce la vía Jaime Chávez Gutiérrez como un potenciador económico por el puerto de transferencia, que en la actualidad produce la facilidad de poder dirigirse a varios puntos de la ciudad, ofreciéndonos su malecón como ventana a la naturaleza que tenemos. Sin embargo, su enfoque ha sido más en las instalaciones portuarias que en el atractivo que puede generar y sacar provecho a este plan lineal de reorganización y planificación urbana.

Ante lo dicho, es notorio el desinterés de autoridades, municipal y portuaria el no realizar un proceso de proyección del malecón para consolidarlo como un

recorrido atractivo hacia las personas, ya que a su alrededor ofrece playas, equipamiento industrial, zonas administrativas, bancarias y recreación; de tal manera que partir de un diagnóstico como línea base para comprobar las afectaciones que interrumpen la movilidad peatonal, se plantearon las acciones tendientes a reducir el deterioro de la circulación en este tramo agradable de la urbe porteña.

Aspectos de análisis de la propuesta:

4.6.1. Direccionamiento vial-peatonal.

Problemas detectados:

1. Desorganizada orientación de distribución peatonal
2. Interrupciones en barrera de discontinuidad en cicloavía
3. Aceras en deterioro
4. Alcantarillado en mal estado
5. Aglomeración de comerciantes informales en aceras zona del muelle
6. Deterioro del paisaje verde
7. Apropiación motociclistas en aceras, vehículos obstruyendo el paso peatonal en zona del puerto
8. Presencia de indigentes en ambiente nocturno que interrumpen las relaciones interpersonales.
9. Malos olores – urinarios públicos en paredes
10. Deshechos de basura en orillas del malecón
11. Cicloavía interrumpida

Se ha desarrollado un esquema de soluciones que ha sido necesario recorrer y verificar las distintas actividades que el peatón realiza a diario para comprobar la realidad, en donde se detallan los ejes de desplazamiento y de qué manera logran transitar por una vía rápida.

De acuerdo a los motivos de desplazamientos, se ha considerado conectar los puntos estratégicos de la avenida para enlazarse de un sentido a otro, vertical y horizontalmente, pudiendo simplificar la toma de buses y considerar un estilo de vida activo.

Su desarrollo busca incrementar la calidad de espacio y fomentar un mayor turismo, incentivar a los ciclistas y conocer más de cerca los equipamientos urbanos y nuestra cultura que Manta ofrece, es necesario mencionar que la ampliación de aceras y tratamiento del carril para ciclista recompensará en todos los sentidos las estrategias de movilización.

Las alternativas de solución son:

1. Difundir el desarrollo de un programa o instrumento educacional y comunicativo para los ciudadanos que permita destinar la orientación peatonal en la avenida malecón, promoviendo zonas de encuentro para la articulación entre playa, comercio y gestiones administrativas como son sus nodos de interacción de un tramo a otro y creando a la vez módulos o juegos tecnológicos que brinden información cultural de la ciudad.
2. Inducir a las acciones administrativas para organizar y destinar mejores vías en los ciclistas y peatones permitiendo la circulación segura a través de la avenida Jaime Chávez Gutiérrez para poder desplazarse a otros espacios de la ciudad. Fomentando el crecimiento al turismo y mayor capacidad de personas que circulen por la avenida Jaime Chávez Gutiérrez.
3. Establecer el cumplimiento de normas de diseño en áreas de interacción social e infraestructura urbana que permitan al colectivo conectarse con la ciudad tales como luminarias en buen estado y soterradas que permitan la circulación y atracción de peatones en el día y noche.
4. Plantear la fiscalización inmediata del debido mantenimiento de la infraestructura básica para la regulación y rediseño de los estados de redes en alcantarillado.
5. Plantear medidas de sanción a través de reglamentos por autoridades municipales a quienes ocupen el espacio público que desarrollen un comercio informal.

6. Dotar de pantallas verdes (vegetación, jardinerías) como lo establece la normativa de acuerdo a la adaptación del ambiente que genere sobras y confort climático más allá de la estética.
7. Promover sanciones a vehículos y motociclistas que ocupen la acera para su estacionamiento y a su vez un llamado de atención a empresas que permitan el estacionamiento en su exterior.
8. Focalizar a un ambiente nocturno a través de factores estéticos y seguridad que harán conexión con el mar, zona de comidas y los eventos culturales que se desarrollan en la plaza cívica y parque central.
9. Promover el orden en la ocupación inapropiada del suelo regulando los comerciantes informales.
10. Estipular medidas de sanciones a quienes utilicen como urinario público las paredes que perfilan la avenida Malecón y a su vez disponer de un mejor servicio para el correcto uso de los baños públicos existentes.
11. Generar el aumento de puntos de desechos en el recorrido de la avenida malecón, permitiendo reducir la aglomeración de basura en orillas del malecón.
12. Impulsar un nuevo circuito de ciclovía que conecte a la ciudad garantizando la apropiación social en este espacio.

4.6.2. Zonas de semaforización peatonal.

Problemas detectados:

1. Paso elevado peatonal inseguro y obstrucción visual a la ciudad.
2. Carencia de vigilantes de tránsito en los tramos zona educativa, administrativa y turística.
3. Incumplimiento del respeto a las aceras de cruce peatonal.
4. Causa de discontinuidad o desconexión a la ciudad.
5. Retiene la circulación de naturaleza y ciudad.

En esta formulación de propuesta se atiende principalmente a la seguridad del peatón, que pueda trasladarse con un tiempo estimado y movilización rápida que ayuda esencialmente a los estudiantes, personas saliendo de la playa y

un cruce a la zona administrativa de la ciudad, poder disponer de un espacio amigable y adquirir un medio de transporte. Este tipo de semaforización ayuda a un entorno abierto sin la necesidad de crear muros o pasos elevados que obstaculicen la belleza natural de la ciudad, además que estos en gran parte son inseguros y determinan un mayor tiempo de transición.

Las soluciones siguientes son:

1. Otorgar el modo de circulación horizontal a través de semáforos peatonales que devuelven el derecho de cruce de la vía en forma segura y restablezca la conexión para el peatón entre el ambiente natural y la zona construida; ya que la única manera de acceder a este lado de la vía es por el actual paso elevado contiguo al parque de la Madre, cuya funcionalidad no es operativa si se está lejos de él.
2. Establecer 3 puntos estratégicos para ubicarlos y mejorar desplazamientos
 - ✓ Tramo 1 a la altura del muelle de la zona bancaria
 - ✓ Tramo 2 a la altura de la unidad educativa
 - ✓ Tramo 3 – playa murciélago
3. Lograr la organización y respeto de todo medio de transporte vehicular hacia el circulante peatón que logre moverse con seguridad, sancionando a quien incumpla esta modalidad.
4. Dar a conocer el nuevo ordenamiento vial para conectar a la ciudad que beneficia a los peatones pudiendo circular de manera lateral con seguridad.
5. Difundir los puntos de reconexión con la naturaleza y ciudad originando la prolongación peatonal de forma adecuada y segura.

4.6.3. Mobiliarios urbanos.

Problemas detectados:

1. Abandono y en mal estado al cuidado de las paradas de autobús
2. Ausencia de asientos que permitan observar el perfil costero
3. Iluminarias de poca intensidad y en deterioro
4. Botes de basura deteriorados

5. Carencia equipamientos como zonas de encuentro
6. Ausencia de módulos de comercio.

Generar un ambiente acogedor a través de los mobiliarios que permiten al circulante intervenir en toda la vía. Fortaleciendo a la ciudad como una fuente de desarrollo que promueva las responsabilidades al cuidado de la nueva infraestructura.

Las alternativas de solución son:

1. Paradas modernas de autobús con interacción tecnológica que dirija a través de mapas los puntos turísticos de la ciudad.
2. Establecer mobiliarios de descanso y de apreciación paisajística aprovechando su ventajosa vista y de apropiación al espacio a través de asientos públicos que se pueda apreciar el entorno natural y actividades de descanso.
3. Mayor iluminación para la circulación y apreciación de una nueva vida nocturna.
4. Botaderos de basura modernos que fomenten clasificación de desechos.
5. Puntos de encuentro como monumento, mobiliario, etc. o áreas temáticas
6. Puntos o módulos de ventas organizados.

4.6.4. Nuevo Hito Urbano.

Problemas detectados:

1. Depreciación de hitos en la ciudad
2. Falta de identidad urbana
3. Vía desapercibida por propios y extranjeros
4. Ausencia de espacio para la movilidad peatonal como hito

Si bien es cierto los hitos son reconocidos y significativos; esta propuesta logrará llegar a ser una imagen de la ciudad que de referencia de la ciudad; a primera instancia logrará consolidarse con el beneficio que tiene de pertenecer a una costa y su ubicación frente al mar.

Las alternativas de solución son:

1. Potenciar los nodos de interconexión de los tramos a través de la circulación peatonal como atracción de la ciudad.
2. Promover la identidad urbana como un desplazamiento social a través de la activación de la participación ciudadana.
3. Empoderamiento visual a través de la potenciación de nodos como Hitos de la ciudad.
4. Generar el reconocimiento de la ciudad con la nueva imagen de Manta a través de su avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez.

4.6.5. Señaléticas.

Problemas detectados:

1. Desorden del circulante en direccionamientos equivocados provocando un conflicto bidireccional, peatonal y ciclista.
2. Señaléticas inadecuadas y poco efectivas como los: Pare, semáforo, muro, parada de autobús, ciclovía, vía peatonal, avistamiento al mar, etc.
3. Apropiación inadecuada de los espacios públicos.

La propuesta de mejorar las señaléticas es un deber de todos respetar y hacer cumplir las normas, son totalmente necesarias para direccionar las tareas que a cada uno de uno de los transeúntes le corresponde cumplir.

Es un deber de autoridad cumplir los requisitos establecidos por la ley de orientar a la población.

Las alternativas de solución son:

1. Establecer señales que orienten al transeúnte en las normas o direcciones que deben ser respetadas de manera bidireccional a peatones y ciclista de manera organizada.

2. Lograr la circulación orientada a la implementación de señales de tránsito vehicular y peatonal a lo largo de la avenida malecón permitiendo o denegando funciones que no estén acorde al lugar.
3. Aportar al permiso o invitación en apreciar el avistamiento del mar como información turística.

4.6.7. Módulos tecnológicos de aporte social.

Problemas detectados:

1. Desconocimiento de los lugares concurridos y manera de llegar a ellos en la ciudad de Manta.
2. Carencia de interacción social y cultural opacando las actividades que se podrían realizar.

Con las siguientes opciones se pretende lograr una ciudad moderna que establezca un empoderamiento del lugar para ser recorrido y conectarse con otros circuitos de la ciudad.

Las alternativas de solución son:

1. Establecer mapas con puntos turísticos y los principales equipamientos urbanos de la ciudad para ayudar a la orientación de todas las personas a través de la información virtual.
2. Desarrollar una plataforma que sea de aporte cultural y social donde los turistas y personas propias puedan conocer más sobre la historia de Manta.

4.7. Requerimientos

Requerimientos normativos.

Estos requerimientos son elaborados para poner en marcha los roles y funciones que el espacio urbano público necesite para su funcionamiento legal, que direccionen y promuevan un modelo de gestión ante las problemáticas que se presentan, mostrándose como una solución a la planificación del territorio.

El objetivo es focalizar el bienestar de una sociedad, urbana, peatonal, económica que garantice el buen vivir. El manejo de estrategias y sanciones debe ser aplicado a personas van en contra del incumplimiento de ellas a quienes no respeten las ordenanzas para un mejor hábitat.

Con base a los reglamentos de lineamientos de acción podemos hacer mención a las siguientes:

- Proyección de un programa de actividades sociales y culturales.
- Delimitar el área para su consolidación mediante ordenanzas.
- La conservación del hábitat natural.
- Plan de desarrollo cultural para el usuario
- El rescate de la flora y fauna que rodea el perfil costero
- Normativas/sanciones a quienes incumplan la ley de proteger el espacio publico
- Requerimientos de normas para la reforma de diseño en espacio publico
- La conservación de la naturaleza como valor histórico.
- Generar acciones que organice el plan vial peatonal.

Requerimientos tecnológicos.

Se plantean las siguientes directrices acorde al programa de rescate del espacio público para uso peatonal que aporten y emitan a la sociedad una evolución sostenible al presente y futuro de la avenida malecón de la ciudad de Manta, aportando con el requerimiento de nuevos equipamientos que faciliten la interacción tecnológica transformando a Manta y su avenida principal en un ente moderno aplicando estos elementos como:

- Iluminarias
- Botes de basura
- Paradas de buses inteligentes
- Semaforización inteligente
- Puntos de conexión para carga de energía
- Puntos de conexión wi-fi
- Apps para la conexión de mapas aplicados a módulos inteligentes.

Todo esto aportando al siguiente desarrollo:

- Avenida malecón con atracción espacial
- Avenida malecón ligada a la seguridad:
- Avenida malecón eficiente: un espacio que responde a las necesidades del peatón.
- Avenida malecón como identidad urbana

Requerimientos de equipamiento.

La constitución de un espacio es gracias a su equipamiento que logra la construcción de una ciudad o recorrido en el territorio que se consolida como espacio público y genera carácter para su apropiación.

Estos equipamientos urbanos son el conjunto de herramientas o recursos que permiten a la población realizar a través de ellos actividades de labor social que satisface sus necesidades que van de la mano con los requerimientos tecnológicos para cumplir una demanda actual ligada a jóvenes y adultos, a continuación, se citan los siguientes:

- Asientos para descanso y contemplación
- Cubiertas para la sombra de ciertos espacios de avistamiento
- Lámparas de alumbrado público
- Botes de desechos
- Semáforo a disposición del peatón
- Estación de parqueo para bicicletas
- Ballas de información tecnológicas
- Fuentes
- Módulos de macetas – vegetación

¿Cómo los equipamientos favorecen la construcción de ciudad y ciudadanía mediante una mejor integración con el entorno? En algunas ciudades del país el desarrollo de nuevos e importantes equipamientos, sumado al mejoramiento de infraestructuras existentes, ha permitido reducir una “deuda social” acumulada. Sin embargo, quedan muchos retos en el camino hacia el fortalecimiento de los procesos de inclusión social y para lograr el funcionamiento óptimo de estos espacios en su relación con el entorno. (Franco, 2012)

Se plantean las siguientes alternativas a considerar:

- Promover los equipamientos necesarios para el colectivo social en una distribución justa y equitativa al trayecto de la avenida Malecón.
- Garantizar equipamientos de calidad y útiles para el uso de las personas que circulen en la av. Malecón
- Establecer puntos estratégicos para la colocación de los equipamientos urbanos.

4.8. Pre factibilidad de la propuesta.

Factibilidad Técnica: los criterios técnicos tienen respuesta gracias a la capacidad que tiene la ciudad para resolver a través de la mano de obra con fundamentos y manuales para la solución de la problemática, donde se fomente a las autoridades el ánimo de rescatar los espacios que hacen ciudad y así mismo a quienes se incentivan en realizar proyectos en beneficio de la misma, tales como las instituciones educativas que aportan con ideales para diseñar en beneficio de una sociedad.

Factibilidad Económico Financiero: Realizar la entrega del informe de investigación de la propuesta del rescate peatonal en la av. Malecón al GAD municipal de la ciudad para a través de la socialización se analice y se lleve a cabo un proceso de aprobación para planes de ejecución y presupuesto municipal que beneficiara a la ciudad. Su financiamiento sería posible a las gestiones administrativas y entidades bancarias del estado que apuesten al proyecto de Movilidad Peonatal.

Factibilidad Institucional: la presente administración con ánimos de llevar a Manta a un cambio positivo tiene las capacidades de dialogar y conocer a fondo sobre los pro y contra ante un proyecto que sea direccionado a la ciudad, tanto como lo es el proyecto de investigación realizado.

Por el cual en sentido común se realizaría una planificación de que etapas se trabajarán y hasta donde se puede proyectar la continuidad del proyecto en otros lugares de la ciudad, con la ayuda de la participación ciudadana en consejos municipales se forjaría más ideas ante la solución de esta problemática.

4.9. CONCLUSIONES.

C1: La avenida malecón Jaime Chávez Gutiérrez ha mostrado un gran potencial por su topografía y lleva a aprovechar la ocupación del espacio gracias a la ubicación costera que desde su creación que ha aportado en crecimiento a todo tipo de movilidad permitiendo el desarrollo en la ciudad.

C2: el objeto estudiado presenta una variedad de equipamientos que ha generado un asentamiento poblacional en diferentes zonas como bancarias, comerciales, turísticas y administrativas que ha permitido dirigir este proyecto de estrategias para su recuperación en cuanto a movilidad peatonal, la cual son factores que ocasionan una conexión con varios puntos en el trayecto de la avenida malecón.

C3: El malecón de Manta a lo largo de la historia ha llegado a ser un punto aparte de desinterés de planificación territorial por parte de las autoridades tanto portuarias como el GAD municipal, pudiendo reconocer este tramo como fuente de ingresos económicos y lograr consolidar una imagen de la ciudad.

C4: Existen problemas actuales como la ocupación del suelo por parte de vehículos motorizados en aceras, bloqueando el acceso al peatón y la interrupción de la ciclovía que, si bien es cierto, su diseño no es acorde a las normativas que establecen para el desarrollo de esta actividad.

C5: Existe un déficit de calidad de mobiliarios urbanos que ha ocasionado el descuido y disminución del tránsito peatonal, con iluminarias en mal estado, paradas, etc., fomentado también la inseguridad.

C6: el sitio mayormente es utilizado para parada de buses que distribuyen a las personas a puntos cercanos y lejos de la ciudad, además comercialización de pescado en el muelle improvisado genera incomodidad a la sociedad que desee transitar en la av. Malecón.

4.10. RECOMENDACIONES.

R1: Promover planes de desarrollo urbano con la necesidad de ordenar el espacio para el peatón y regulación de uso siendo aptos para las condiciones de su transformación como eje principal para fomentar el turismo en la ciudad a través de su malecón contando con su generosidad de paisaje natural pudiendo ser miradores, ampliación de acera, actividades relacionadas al sector.

R2: Establecer medidas o normativas para el correcto uso de los espacios públicos dirigidos al peatón, así como también la aplicación de multas por incumplir o no cuidar el entorno social fomentado de esta manera el respeto y cuidado del espacio que corresponde a todo ciudadano.

R3: Establecer medidas de rutas en ciclo vía que logren radicarse a lo largo del malecón conectando a diferentes sectores céntricos de la ciudad regido de aplicaciones normativas que depende del lugar a proyectar un nuevo plan de crecimiento territorial y a disposición del ciclista pudiendo trasladarse con un modo sostenible y favorable para la salud.

R4: Orientar a autoridades e inversionistas de estrategias sobre la sustentabilidad y rentabilidad que se fomenta a través del aprovechamiento del espacio eficiente de uso público y poder lograr ser una ciudad modelo con un malecón dispuesto al peatón.

R5: Fomentar la creación de espacios verdes que permitan un panorama acogedor y atracción de la fauna como las aves que generan un atractivo visual de tal manera contribuye al medio ambiente aminorando los factores contaminantes del sector

R6: Promover lineamientos ligados al Buen Vivir como principal derecho al peatón en su modo de desplazamiento de dignificar el espacio donde habitamos que permita reconocerse como parte de ella, y se facilite la interacción de diferentes tipos de recursos como el sector administrativo, turístico económico y social que integre al ciudadano a una misma identidad urbana.

4.10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Registro Web - Peatonalidad, espacios públicos y planificación urbana.

<https://www.eoi.es/blogs/merme/peatonalidad-espacios-publicos-y-planificacion-urbana/>

Registro Web - La planificación estratégica de ciudades: Conceptos básicos / Sesión N° 4 / 27-02-2012 – Primera parte

<https://formulaproyectosurbanospmipe.wordpress.com/2012/03/03/la-planificacion-estrategica-de-ciudades-conceptos-basicos-sesion-n-4-27-02-2012-primera-parte/>

Registro web - Comercio informal

<http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/471984-en-las-veredas-del-centro-de-manta-no-hay-espacio-para-caminar/>

Referencias

Ángela Franco, S. Z. (Recibido: 15 de abril de 2012. Aprobado: 24 de agosto de 2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. *revistas.uniandes*.

Arquitectura, R. (2014). *LOS USOS Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO*. BOGOTA, COLOMBIA .

C/ Josefa Varcárcell, 4. -2. (s.f.). *Los peatones*. Madrid: www.dgt.es .

Cali, A. d. (2018). *PIMU: Movilidad Peatonal*.

Cedrés Pérez, L. -A. (2012). *La participación ciudadana en la construcción de hábitat incluyente y sostenible: hacia*. Quito : FLACSO Ecuador.

ciudades, l. p. (3 March, 2012). Primera parte. *formulaproyectosurbanospmipe*. es.weatherspark.com. (s.f.). temperatura.

Franco, A. (2012). los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. *www.researchgate.net*.

GÓMEZ, A. G. (31 MAY 2015). Peatonalidad, espacios públicos y planificación urbana.

González, M. (noviembre 2007). ideas y buenas practicas para la movilidad sostenible. En M. González. *Ecologistas en Acción* Marqués de Leganés.

- Grupo de expertos participantes, L. F. (2010 - 2012). *Agenda: HÁBITAT, CIUDAD Y TERRITORIO*. Bogota : UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, VICERRECTORIA DE INVESTIGACIÓN.
- Grupo de expertos, A. H.-G. (2013). *HÁBITAT, CIUDAD Y TERRITORIO*. Bogota: universidad nacional de Colombia.
- Jose Elias Sanchez . (2018). *Ciudad de Esperanzas*. Manta.
- Manta, G. (2014 - 2019). *plan de desarrollo y ordenamiento territorial del canton Manta*. Manta.
- Manuel, J. (2011). imagen de la ciudad. *Kevin Lynch* .
- Mateos, J. C. (s.f.). *planficacion territorial y urbanismo* .
- Merino, A. J. (Publicado: 2008. Actualizado: 2012.). sociedad. *Definicion.de: Definición de sociedad (<https://definicion.de/sociedad/>)*.
- Merino, J. P. (2011). espacio publico. *Definicion.de*.
- Nacional, A. (2008). *constitucion del Ecuador* . Montecristi.
- Navarro, J. (junio. 2014). consolidacion. *Definición ABC*.
- Nit:, A. d. (2018). *PIMU: Movilidad Peatonal*.
- NORMALIZACIÓN, I. E. (2009-10-13). *ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO*. Quito - Ecuador: NTE INEN.
- PADIOLEAU, J.-G. (1982). *Las políticas públicas*. Paris .
- Páramo, P., & Burbano Arroyo, A. M. (2014). LOS USOS Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL. *Revista de Arquitectura*, vol. 16.
- promap. (2006). *Cuarta etapa del malecon de la ciudad de Campeche* . Mexico, Campeche.
- Publicacions Universitat de Barcelona, M. P. (1996). *La apropiación del espacio*. Barcelona.
- Publicado, J. P. (2014). Definición de renovación urbana. <https://definicion.de/renovacion-urbana/>.
- Rodríguez, J. M. (7, septiembre 2014 - febrero 2015).importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades . *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad* .
- S.A., E. L. (12 de 08 de 2017). Seguridad vial en los peatones: la importancia de cumplir las normas para no lamentar las consecuencias. *EL LIBERAL*.
- S.L., G. T. (1999-2019). movilidad. *esmartcity.e*.

STEVEN, Z. V. (2015). *“EL ESPACIO PÚBLICO COMO INTEGRADOR SOCIAL EN LOS BARRIOS ALEDAÑOS AL PARQUE TOHALLÍ DE LA PARROQUIA LOS ESTEROS, CIUDAD DE MANTA*. Manta.

Vallejo, M. H. (Abril del 2012). *el espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires.

Vivanco, M. F. (s.f.). ESCENARIOS PEATONALES. En M. F. Vivanco, *ESCENARIOS PEATONALES*.

vivienda, m. d. (2018). *posicion nacional del Ecuador frente a la nueva agenda urbana*.

vivienda, m. d. (Enero de 2018). *posicion nacional del Ecuador frente a la nueva agenda urbana*. Imprenta Editorial Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

Biblioteca Museo Centro Cultural de Manta

Historia del Puerto de Manta, “de caleta de pescadores a puerto de transferencia”

Tatiana Hidrovo, “Historia de Manta en la región de Manabí”

Gad Manta-Uleam, “Identidad manteña, segunda edición”

Fotografías pertenecientes al Museo Centro Cultural

ANEXO



IMAGEN EXTRAIDA DEL PERIÓDICO "LA MAREA" del mes de septiembre de 2019