

UNIVERSIDAD LAICA
“ELOY ALFARO DE MANABI”



FACULTAD DE ARQUITECTURA

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

TEMA:

LA ESTRATIFICACION URBANA COMO FACTOR INCIDENTE EN LA
INEQUIDAD DEL HABITAT TERRITORIAL: LINEAMIENTOS PARA SU
REDUCCION EN EL TRAMO II DE LA VIA CIRCUNVALACION - MANTA

AUTORA:

ALMEIDA CHAVEZ SHAILA FERNANDA

DIRECTOR:

ARQ. JOSÉ LUIS CASTRO MERO; Mg.

MANTA - MANABI

AGOSTO DEL 2019

**“LA ESTRATIFICACIÓN URBANA COMO FACTOR INCIDENTE EN LA
INEQUIDAD DEL HÁBITAT TERRITORIAL: LINEAMIENTOS PARA SU
REDUCCIÓN EN EL TRAMO II DE LA VÍA CIRCUNVALACIÓN - MANTA”**

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 guiar el desarrollo del proyecto elaborado por la Srta. Shaila Fernanda Almeida Chávez, Certifico:

Que la Srta. Shaila Fernanda Almeida Chávez portadora de la cédula de ciudadanía N.º 131453991-5 ha elaborado bajo mi dirección el informe final correspondiente a su trabajo de titulación denominado “La estratificación urbana como factor incidente en la inequidad del hábitat territorial: lineamientos para su reducción en el tramo II de la Vía Circunvalación - Manta” 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, por lo cual autorizo la presentación de dicho informe ante la autoridad competente para los fines pertinentes.

Manta, agosto del 2019.

Arq. José Luis Castro Mero; Mg.

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN.

CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.

Los miembros del Tribunal de Revisión y Evaluación conformados por los Arquitectos: Fernando Ostaiza Lucas Mg. y Alexis Macías Mendoza Mg. Para el trabajo Final de Carrera sobre el tema: **“LA ESTRATIFICACION URBANA COMO FACTOR INCIDENTE EN LA INEQUIDAD DEL HABITAT TERRITORIAL: LINEAMIENTOS PARA SU REDUCCION EN EL TRAMO II DE LA VIA CIRCUNVALACION – MANTA”**, realizado por la Srta. **SHAILA FERNANDA ALMEIDA CHAVEZ**, estudiante de la facultad de arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, **CERTIFICAN QUE**: La presente investigación cumple con los requerimientos señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual lo declaran aprobado.

Manta, agosto 2019.

ARQ, FERNANDO OSTAIZA, Mg.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE SUSTENTACION.

ARQ, ALEXIS MACIAS MENDOZA, Mg.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE SUSTENTACION.

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, **ALMEIDA CHAVEZ SHAILA FERNANDA**, con cédula de identidad **131453991-5** declaro ser la autora y responsable del contenido del informe que se representa en este documento y exoneró 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 Final de Carrera pasa a formar parte de los recursos bibliográficos de la misma para aportar al desarrollo y crecimiento del conocimiento.

ALMEIDA CHAVEZ SHAILA FERNANDA.

Autora.

DEDICATORIA

Dedicado a Papá y Mamá, ellos son pilar y ejemplo de vida quienes han dado todo por mí, para ser buena persona y por ende una profesional emprendedora.

AGRADECIMIENTO

A Dios por permitirme llegar a esta etapa de mi vida, siendo mi guía y protección en cada paso dado.

A mi familia por ser la parte más importante de mi crecimiento personal, criándome con valores y amor incondicional, por su apoyo y dedicación en cada etapa, en especial a mis papas por estar día a día, ayudando a enfocarme en mis objetivos.

A los amigos que obtuve en este proceso que son parte importante de mi familia, por su apoyo incondicional y estimación.

A mi tutor de trabajo de titulación Arq. José Luis Castro Mero Mg. por ser un amigo y guía en este proceso, por el tiempo y conocimientos brindados, guiándome en cada proceso del proyecto.

Al decano de vuestra facultad de arquitectura el Arq. Héctor Cedeño, siendo una persona bondadosa, con su paciencia y buena voluntad, brindándome su ayuda en este proceso.

INDICE

PORTADA	
CERTIFICACIÓN	III
CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.	IV
DECLARACION DE AUTORIA	V
DEDICATORIA	VI
AGRADECIMIENTO	VII
INDICE DE IMÁGENES	XI
RESUMEN	XIV
ABSTRACT	XV
INTRODUCCION	XVI
1. PLANEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.1 Marco Contextual	17
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	18
1.2.1 Caracterización del problema identificado	18
1.2.2 Problema central y sub problema asociados al objeto de estudio.	18
1.2.3 Pregunta clave	19
1.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION	20
1.3.1. Justificación social	20
1.3.2. Justificación Urbana – Arquitectónica	20
1.3.3. Justificación Académica	20
1.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	20
1.4.1 Delimitación sustantiva del tema	21
1.4.2 Delimitación Espacial	21
1.4.3 Delimitación Temporal	21
1.5 CAMPO DE ACCION DE LA INVESTIGACION	22
1.6 OBJETIVOS	23
1.6.1 Objetivo General	23
1.6.2 Objetivos Específicos	23
1.7 VARIABLES DE ANALISIS	23
1.7.1 Variable Dependiente (efecto)	23
1.7.2 Variable Independiente (causa posible)	23
1.8 Operacionalización de las Variables	23
1.8.1 Variable dependiente: Inequidad del hábitat territorial (efecto)	23
1.8.2 Variable Independiente: Estratificación urbana (causa)	24

1.9 IDEA A DEFENDER	25
1.10 TAREAS CIENTIFICAS DESARROLLADAS	25
1.11 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	25
1.11.1 Fases del estudio	25
1.11.2 Métodos de investigación.	26
1.11.3 Instrumentos utilizados.	27
1.11.4 Población y muestra.	27
7.1.1. Desarrollo de la fórmula.	28
1.12. RESULTADOS LOGRADOS.	29
1.13. NOVEDAD DE LA INVESTIGACIÓN.	29
CAPITULO I	30
2. MARCO TEORICO REFERENCIAL	30
2.1 Marco Antropológico	30
2.2 MARCO TEÓRICO	31
2.2.1 Introducción	31
2.2.2. La estratificación Urbana	31
2.2.3. Ordenamiento territorial	32
2.2.4. Principios Básicos estratégicos para la planificación y desarrollo urbano.	32
2.2.5. Crecimiento de la Ciudad	36
2.2.5.1. Periferia urbana como espacio de transformación	37
2.2.5.2. Planificación residencial	39
2.2.5.2.1. Proceso de urbanización	40
2.2.5.2.2. Definición de Urbanizaciones – Conjuntos habitacionales.	40
2.2.5.2.4. Diferencias de Conjuntos habitacionales – Urbanizaciones de los asentamientos aledaños.	41
2.3 Marco Conceptual	42
2.4 Marco Jurídico	44
2.5 ANÁLISIS DE MODELOS DE REPERTORIOS	51
CAPÍTULO II	62
3.1 INFORMACIÓN BÁSICA.	62
3.1.1. Antecedentes.	62
Eventos importantes de Manta.	67
3.1.5. Demografía de la ciudad de Manta.	70
Población en el área urbana y rural.	73
Densidad poblacional.	74
	IX

Cobertura de servicios básicos	77
Volumen, distribución y movilidad	78
Crecimiento urbano de Manta	81
Primeros Barrios de la Vía Circunvalación - Ciudad de Manta 2003	86
Historia Vía Circunvalación – Zona De Estudio	90
3.2. Información básica de área de estudio	92
MUESTRA 1	93
MUESTRA 2	97
MUESTRA 3	100
Información básica de Muestra # 3	100
Información de Muestra # 3	101
3.3 Tabulación y Análisis de datos de encuesta.	105
Análisis de datos:	105
3.4. DIAGNOSTICO SITUACIONAL	115
3.5. Pronóstico	116
12.5 Comprobación de la idea planteada.	117
4. PROPUESTA	120
4.1 Presentación de la propuesta	120
4.2 Imagen conceptual de la propuesta	120
4.3 Objetivos de la propuesta	120
4.5. Lineamientos generales	122
4.5.1. En cuanto a los aspectos de Análisis del Espacio Urbano.	122
4.5.1.1. Espacio Urbano	122
4.5.1.2. En cuanto a infraestructura básica	123
4.5.1.3. En cuanto al uso de suelo	123
4.5.1.4. En cuanto a la vulnerabilidad de las Viviendas aledañas a los conjuntos habitacionales cerrados.	124
4.5.1.5. En cuanto a la movilidad y seguridad	125
4.6. Requerimientos	125
4.6.1. Requerimiento de infraestructura urbana – vivienda.	125
4.6.2. Requerimientos de integración social – territorial.	126
Estrategias	126
4.7. Análisis de pre factibilidad.	127
5. CONCLUSIONES	127
6. RECOMENDACIONES	128

7. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	129
Bibliografía	129
REFERENCIAS	131
Referencias	131
Trabajos Citados	132

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. UBICACIÓN DE LA VIA CIRCUNVALACION	21
Imagen 2. Plan estratégico territorial del Partido Escobar	52
Imagen 3. Programa de Organización de la conectividad y accesibilidad	54
Imagen 4. Programa de expansión de centralidades locales.....	54
Imagen 5. Programa de ordenamiento de nuevas urbanizaciones	55
Imagen 6. Programa de revitalización del espacio turístico ribereño.....	55
Imagen 7. Programa de ordenamiento del sistema logístico - productivo.....	56
Imagen 8. Zonificación y Normativa Urbanística	56
Imagen 9. Diagrama de señalización sobre problemáticas urbanas y sociales del sector	
Imagen 10. Identificación de problemáticas urbanas y sociales en el área de intervención.	
Imagen 11. Herramientas de medición a utilizar antes, durante y después del experimento urbano.	
Imagen 12. Imagen real del proyecto “Panamá Camina”.....	
Imagen 13. Imagen de ubicación “Manta”.	62
Imagen 14. Imagen de ubicación “Manta”.	63
Imagen 15. Imagen de “Manta”.....	67
Imagen 16. Imagen de “Manta”.....	68
Imagen 17. Construcción del Puerto Marítimo de Manta.....	68
Imagen 18. Construcción del Puerto Marítimo de Manta.....	69
Imagen 19. Inicios de aeronaves en Manta.....	69
Imagen 20. Perfil Costero de la ciudad de Manta.....	70
Imagen 21. Poblacion dependiente de habitantes por hectarea	72
Imagen 22. Plano de densidad poblacional de las parroquias Tarqui y los esteros de la Ciudad de Manta.....	75
Imagen 23. Plano de densidad poblacional de las parroquias Tarqui y los esteros de la Ciudad de Manta.....	76
Imagen 24. Imagen de volumen, distribución y movilidad de “Manta”.....	79
Imagen 25. Tendencias de crecimiento de la ciudad de Manta 2001-2010.....	80
Imagen 26. AÑO 1980 Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros	81
Imagen 27. Centro de Manta.	82
Imagen 28. AÑO 1980: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro	83

Imagen 29. AÑO 1997: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro	84
Imagen 30. AÑO 2002: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro	85
Imagen 31. Tramo A Vía Circunvalación.....	86
Imagen 32. Tramo A Vía Circunvalación.....	87
Imagen 33. Tramo A Vía Circunvalación.	87
Imagen 34. AÑO 2007 Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro.	88
Imagen 35. Manta - 1969.....	90
Imagen 36. Manta - 1969.....	91
Imagen 37. Muestra 1 - Área de estudio.....	92
Imagen 38. Terrenos en riesgos de quebradas	94
Imagen 39. Asentamientos laterales de la vía.....	95
Imagen 40. Áreas en uso como botaderos de basura.....	95
Imagen 41. Irrespeto en regulación de derecho de vía y construcción.....	96
Imagen 42. Carencia de áreas verdes.....	96
Imagen 43. Muestra 2 - Área de estudio.....	97
Imagen 44. Implantación de urbanización en zona de riesgo.....	98
Imagen 45. Zonificación habitacional no adecuada	98
Imagen 46. Ubicación de servicios complementarios no acorde a la zona habitacional.	99
Imagen 47. Muestra 3 - Área de estudio.....	100
Imagen 48. Mezcla de usos de suelos.....	101
Imagen 49. Conjunto Habitacional Ciudad Jardín.....	101
Imagen 50. Gasolinera en conjunto habitacional.....	102
Imagen 51. Botaderos de basura	102
Imagen 52. Asentamientos en la Zona.....	103
Imagen 53. Zona recreativa implantada en zona de riesgo.....	103
Imagen 54. ubicación de hoteles de paso.....	

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de Variable Independiente.....	23
Tabla 2. Operacionalización de Variable dependiente	24
Tabla 3. Población de estudio.....	27
Tabla 4. DERECHO DE VIA.....	46
Tabla 5. AREAS DE PROTECCION ESPECIAL.....	46
Tabla 6. ¿Dónde se ubica la vivienda?	105
Tabla 7. ¿Esta Ud. satisfecho con los servicios y equipamientos con que cuenta el sector?.....	106
Tabla 8. ¿Cree Ud. que su vivienda sería segura en caso de ocurrir algún desastre natural?	107
Tabla 9. ¿Cómo califica Ud. el entorno en que se encuentra su vivienda?	108
Tabla 10. ¿Considera acertado el uso que se le da al suelo en el sector?	109
Tabla 11. ¿Se considera afectado por la expansión urbana de su sector?	110
Tabla 12. ¿Cómo califica Ud. la contaminación ambiental del sector?.....	111
Tabla 13. ¿Cree Ud. que los espacios existentes en el sector están siendo aprovechados para la integración social?	112

Tabla 14. ¿Cómo califica Ud. las facilidades de movilidad para la población y moradores de la zona de estudio social?.....	113
Tabla 15. ¿Considera Ud. que existe segregación social en el sector donde habita?..	114
Tabla 16. Comprobación de idea planteada: Inequidad del habitad.....	117
Tabla 17. Comprobación de idea planteada: Estratificación territorial	118

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Sistema de Energía Eléctrica	73
Gráfico 2. Sistema de Energía Eléctrica.....	73
Gráfico 3. Sistema de Energía Eléctrica	74
Gráfico 4. Sistema de Aguas servidas	77
Gráfico 5. Sistema de Agua Potable	77
Gráfico 6. Sistema de Energía Eléctrica.....	78
Gráfico 7. ¿Dónde se ubica la vivienda?	105
Gráfico 8. ¿Esta Ud. satisfecho con los servicios y equipamientos con que cuenta el sector?.....	106
Gráfico 9. ¿Cree Ud. que su vivienda sería segura en caso de ocurrir algún desastre natural?	107
Gráfico 10. ¿Cómo califica Ud. el entorno en que se encuentra su vivienda?	108
Gráfico 11. ¿Considera acertado el uso que se le da al suelo en el sector?	109
Gráfico 12. ¿Se considera afectado por la expansión urbana de su sector?	110
Gráfico 13. ¿Cómo califica Ud. la contaminación ambiental del sector?	111
Gráfico 14. ¿Cree Ud. que los espacios existentes en el sector están siendo aprovechados para la integración social?	112
Gráfico 15. ¿Cómo califica Ud. las facilidades de movilidad para la población y moradores de la zona de estudio social?.....	113
Gráfico 16. ¿Considera Ud. que existe segregación social en el sector donde habita?	114

RESUMEN

El presente trabajo de titulación se enmarca en el abordaje de la inequidad del hábitat territorial denotado actualmente en los asentamientos contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados ubicados en el tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta, cuyo objetivo se orientó en determinar el nivel de incidencia de la estratificación urbana en dicha desigualdad; entendiendo por estratificación urbana la conformación de un territorio por estratos sociales reconocibles de acuerdo a diferentes criterios de categorización.

Para tal efecto la investigación fue exploratoria y diagnóstica, cuya información compilada tuvo como base la observación de campo y la revisión documentada de datos referentes al tema tratado, que se complementaron con la aplicación discrecional de un cuestionario a la población involucrada sobre todo a aquellas familias cuyas viviendas denotaban algún tipo de vulnerabilidad, para auscultar de forma directa sus criterios con respecto a las implicaciones de la estratificación urbana en su calidad de vida.

Los resultados obtenidos en esta indagación, mostraron en los asentamientos de vivienda analizados la existencia de una baja calidad de vida de sus habitantes, la escasa dotación de equipamientos comunitarios e infraestructura de servicios básicos, que contrastaban con la realidad de las viviendas de los conjuntos habitacionales adyacentes, además a estas diferencias se sumó el distanciamiento y dificultad para acceder a los núcleos poblados de la ciudad; finalmente tomando como línea base este diagnóstico situacional se plantearon de groso modo lineamientos generales orientados a reducir aquellas condiciones límites, consecuentes principalmente de la estratificación urbana del sector.

De este estudio se concluye la existencia de un problema grave en el desarrollo de las ciudades que es la segregación socio-espacial, donde las diferencias son notorias a simple vista y generan exclusión reduciendo la capacidad de resiliencia de la población.

Palabra claves: Periferia, Exclusión, Inequidad del hábitat, Asentamientos precarios.

ABSTRACT

The present titling work is framed in the approach to the inequality of the territorial habitat currently denoted in the settlements adjacent to the closed housing complexes located in section II of the Circumvallation road of the city of Manta, with the main objective of determining the level of incidence of urban stratification in said lack of equity; Understanding urban stratification the conformation of a territory by recognizable social strata according to different categorization criteria.

For this purpose, the research was descriptive and diagnostic, whose information obtained was based on field observation and documented review of data, which were complemented by the application of a questionnaire to the population involved to ascertain their criteria regarding the implications of urban stratification in their quality of life.

The results obtained from this inquiry denoted in these housing settlements the existence of a low quality of life of the population, the poor provision of equipment and service infrastructure and the distancing of the populated nuclei, based on which general guidelines were proposed aimed at reducing those conditions consistent with the limits of urban stratification.

This study concludes the existence of a serious problem in the development of cities that is socio-spatial segregation, where differences are notorious to the naked eye and generate exclusion and reduce resilience.

Keywords: Periphery, Exclusion, Inequality of habitat, precarious settlements.

INTRODUCCION

La interpretación y procesamiento de las demandas individuales o colectivas en un contexto determinado, implica una tarea ética y estética con consecuencias tanto en el ámbito material como en el inmaterial, su observación y análisis se convierten en línea base para su reinterpretación proyectual sobre el espacio territorial, de tal manera que en este proyecto de titulación interesa la relación de la arquitectura con el lugar, con la ciudad, con el medio ambiente y sobre todo con una forma de vivir que está siempre en constante transformación.

Para el efecto, se realiza un análisis crítico para determinar un diagnóstico situacional sobre una realidad problemática identificada, donde se coloca a la vivienda en el centro de las preocupaciones sociales, arquitectónicas y urbanísticas, identificando aquellos factores relacionados con la estratificación urbana que inciden en la precariedad del hábitat, cuyo conocimiento oriente a delinear acciones o alternativas destinadas a reducir inequidades.

El presente informe da cuentas de una investigación exploratoria y diagnóstica desarrollada en tres fases, donde en primera instancia se muestra la sistematización del problema identificado relacionado con la inequidad del hábitat territorial como producto de la estratificación urbana, a partir del cual se presenta un marco referencial como sustento teórico que induce a la comprensión del tema tratado, a continuación se expone un diagnóstico situacional de la realidad operante en tres sitios del área de estudio.

El resultado diagnóstico se sustenta por un lado en datos obtenidos de la observación directa del lugar de los hechos y de información derivada del Gad Municipal de Manta, al cual se suma la información proveniente del auscultamiento de criterios a la comunidad involucrada por medio de un cuestionario aplicado de manera discrecional, donde se dio preferencia a aquellas familias que habitan en lugares que se podrían catalogar como vulnerables y en estado de riesgo. Finalmente, a partir de los resultados obtenidos en el diagnóstico situacional, se presentan a nivel de recomendaciones, ciertos lineamientos de acción como alternativa para reducir las inequidades identificadas en el proceso.

1. PLANEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Marco Contextual

El crecimiento acelerado de la ciudad de Manta, ha modificado profundamente la organización y las prácticas del espacio. La explosión de las periferias debido a la confluencia de numerosos factores, ha favorecido la expansión horizontal a escalas preocupantes siguiendo diferentes modalidades en función de las diferentes clases sociales e interés particulares.

El establecimiento de los sectores privilegiados en la periferia obedece en muchas ocasiones a la expectativa de alejarse lo máximo del fragor del centro buscando un cuadro de vida agradable basado en la posesión de una casa con todas las comodidades y automóviles individuales que les permiten conectarse de forma inmediata con las actividades y la vida dispersa del centro urbano, por otro lado están los sectores populares que se establecen también en la periferia de la ciudad, pero por razones diferentes y generalmente sin recursos a la ciudad, se localizan dónde pueden y normalmente en terrenos libres residuales muchas veces no edificables, y son dependientes de las vías y medios de transporte público que lo conecten al resto de la ciudad.

La realidad descrita corresponde a los asentamientos del tramo II de la vía circunvalación de Manta, la cual es conocida por ser parte de llamada Ruta de la Spondylus que se caracteriza por ser una vía de acceso y salida rápida de la ciudad. Esta vía fue creada con la finalidad de facilitar el paso del transporte de las cargas del puerto y para el transporte inter cantonal e inter provincial; actualmente en sus inmediaciones se encuentran establecidos conjuntos habitacionales, hoteles de carretera, locales o galpones comerciales. Entre los conjuntos habitacionales tenemos: terrazas del Conde, Sariland, Vía Marina, Condominios del Leonardo Da Vinci, Rania, Terrazas de Santa María, Santa María, Villanueva del bosque, Belo Horizonte y Ciudad Jardín, y adyacentes a ellos se encuentran segregadas edificaciones que contrastan tanto en características constructivas como en la dotación de servicios de infraestructura básica, equipamientos comunitarios y mobiliario urbano, denotando desigualdades que afectan de forma directa las condiciones de vida del colectivo social que las habita.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Caracterización del problema identificado

La expansión de los territorios sin el cumplimiento de una planificación previamente establecida, hace que se implanten dentro de los mismos asentamientos de viviendas que no llevan un orden continuo, sino que responden a ciertos criterios de utilidad que dan origen a espacios desestructurados y desordenados que condicionan la calidad de vida de sus habitantes.

Estas particularidades se vuelven más notorias cuando dentro de un mismo territorio se logran establecer edificaciones de distintas tipologías junto a viviendas que denotan cierto grado de precariedad¹, resultando un contexto de inequidad y desequilibrio para las condiciones de vida; estos bajos niveles de calidad se caracterizan mayormente por necesidades insatisfechas de servicios de infraestructura básicas, de equipamientos comunitarios y mobiliario urbano.

La desigualdad en cuanto a las condiciones de vida en contextos estratificados se vuelve más notoria cuando contiguo a los asentamientos de viviendas con cierto grado de precariedad se implantan conjuntos habitacionales cerrados en los cuales la capacidad adquisitiva de sus habitantes se pone de manifiesto en cuanto al tratamiento dado para la satisfacción de necesidades básicas.

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

Problema Central

De acuerdo a los párrafos anteriores, el problema central identificado en la zona de estudio de la presente investigación está enfocado en la inequidad del hábitat territorial denotado en los asentamientos de viviendas contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados implantados en el tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta, en el cual se evidencian los siguientes sub problemas:

¹ Conjunto de carencias en la vivienda y en las condiciones del entorno que determinan los escenarios en que habita la población en un territorio determinado.

Sub Problemas:

- **Bajos niveles de calidad de vida:** Se pone de manifiesto ante las necesidades insatisfechas del colectivo social de equipamientos comunitarios, mobiliario urbano y líneas de transporte público.
- **Desigualdad en los espacios del hábitat:** los espacios abiertos y al aire libre denotan tratamientos distintos según su ubicación, mientras en unos se fomenta la integración ciudadana, otros se asemejan a simples botaderos de basura.
- **Asentamientos en zonas de riesgo:** Se pueden percibir varias edificaciones construidas sin atender a criterios técnicos ni de seguridad y además están cercanos a quebradas.
- **Contaminación ambiental:** Producido por ciertos conjuntos habitacionales que no están conectados a la red de alcantarillado y evacuan sus desechos en las quebradas contiguas cercanas a los asentamientos de viviendas analizados.
- **Degradación del paisaje urbano:** perceptible a simple vista en cuanto a inequidades, acentuado por la presencia de montículos de basura y aguas residuales en algunos casos.
- **Limitado servicio de infraestructura básica y equipamientos comunitarios:** como producto de un crecimiento urbano acerado de las periferias de la ciudad que ha dejado de lado las regulaciones de una planificación sobre el uso del suelo.

1.2.3 Pregunta clave

Para orientar y delimitar el desarrollo del presente proyecto se formuló la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuál es el grado de incidencia de la estratificación urbana en la inequidad del hábitat territorial denotada en los asentamientos de vivienda contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados ubicados en el tramo II de la Vía Circunvalación de la ciudad de Manta, cuyo conocimiento permita plantear estrategias o alternativas tendiente a reducir inequidades?

1.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION

1.3.1. Justificación social

Con el compromiso y responsabilidad de una futura arquitecta en proyectar espacios más humanos, equitativos, sostenibles y democráticos; el presente trabajo busca identificar aquellas inequidades del hábitat territorial resultantes de la estratificación urbana, con el fin de buscar dentro de la profesión aquellas posibles alternativas de solución que reduzcan tales diferencias y permitan la anticipación al desarrollo de futuros escenarios de similares características que sin duda alguna afectan progresivamente las condiciones de vida de un colectivo social.

1.3.2. Justificación Urbana – Arquitectónica

La relevancia del presente trabajo de investigación radica en el interés por conocer la incidencia de la estratificación urbana en la periferia de la ciudad de Manta, colocando a la vivienda en el centro de las preocupaciones sociales, arquitectónicas y urbanísticas, por el ser el sustento básico de las actividades del colectivo social, identificando para el efecto aquellos factores incidentes en su precariedad, cuyo conocimiento derive en la búsqueda de alternativas que satisfagan necesidades vinculadas en alguna forma a mejorar sus condiciones de vida, a través de un espacio urbano sensible a su contexto.

1.3.3. Justificación Académica

El desarrollo de este ejercicio académico contribuye con la realimentación de conocimientos desarrollados en las aulas de clase, mediante la resolución o búsqueda de alternativa de solución para una realidad concreta en un sitio específico, donde se pondrán en operatividad aquellos conocimientos, habilidades y destrezas adquiridos en servicio del colectivo social.

1.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

El objeto de estudio de la presente investigación se centra en la estratificación urbana como factor incidente en la inequidad del hábitat territorial, puesto de manifiesto en aquellos asentamientos contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados ubicados en el

tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta, donde la precariedad del hábitat territorial se denota a simple vista.

1.4.1 Delimitación sustantiva del tema

Los temas generales que servirán de fundamento y sustento teórico del presente ejercicio estarán relacionados con la estratificación urbana, los asentamientos humanos y usos del suelo.

1.4.2 Delimitación Espacial

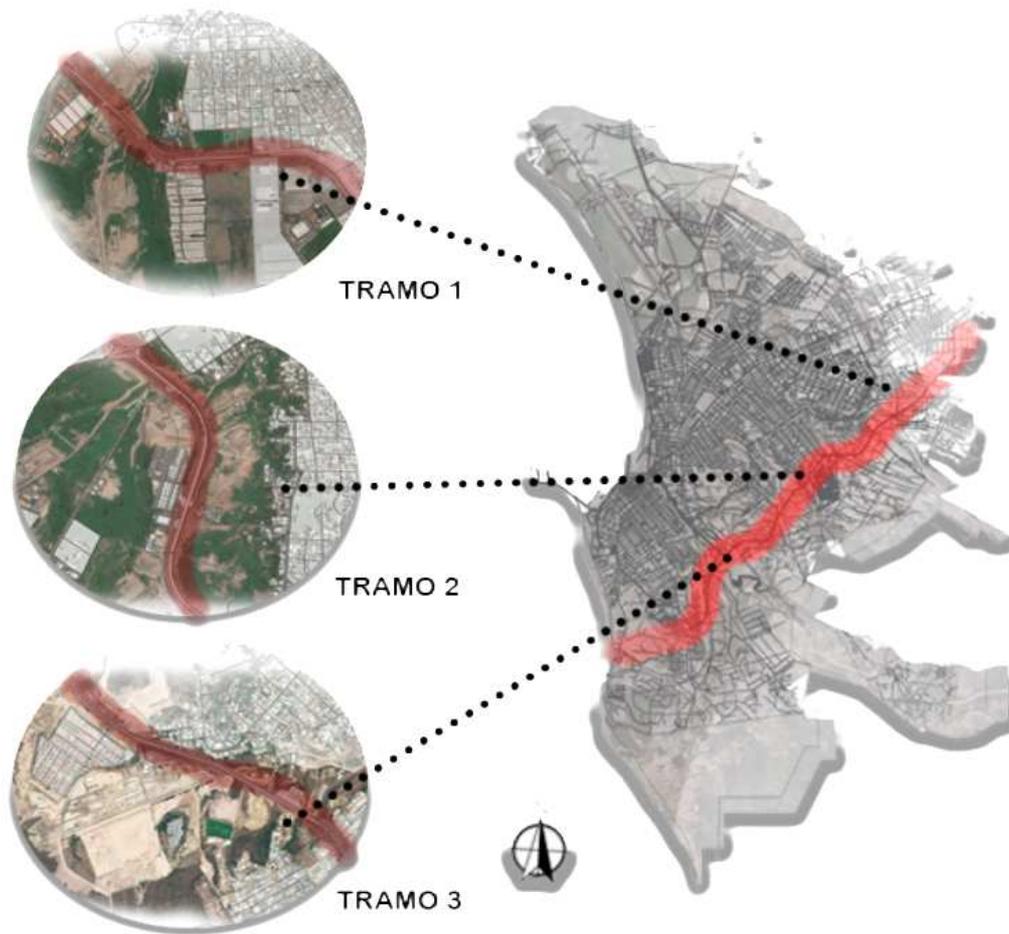
El sitio de estudio corresponde a la periferia de la zona Sur - Oeste de la parroquia Tarqui de la ciudad de Manta, específicamente en el área que ocupan actualmente los asentamientos contiguos a las urbanizaciones cerradas del tramo II de la vía Circunvalación.



Imagen 1. UBICACIÓN DE LA VIA CIRCUNVALACION
Fuente: Plano base de la Ciudad de Manta

1.4.3 Delimitación Temporal

Con el fin de elaborar un análisis – diagnóstico del proceso de asentamientos en la periferia de la ciudad de Manta se tomarán en cuenta para el presente estudio un periodo comprendido entre el año 2011 y la fecha actual, etapa en la cual se consolidan la implementación de urbanizaciones cerradas en el tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta.



1.5 CAMPO DE ACCION DE LA INVESTIGACION

El presente estudio se desarrolla bajo la modalidad proyecto de investigación, orientado por el campo de acción de la carrera denominado “ordenamiento territorial vulnerabilidad y gestión de riesgo”, determinando para el efecto el diagnóstico situacional de la realidad operante en el sitio de estudio como línea base para elaborar posteriormente lineamientos alternativos para reducir las inequidades del hábitat territorial denotados a simple vista.

1.6 OBJETIVOS

1.6.1 Objetivo General

Determinar el nivel de incidencia de la estratificación urbana en la inequidad del hábitat territorial denotada en los asentamientos de vivienda contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados ubicados en las cercanías del tramo II de la Vía Circunvalación de la ciudad de Manta, cuyo conocimiento conlleve a la formulación de lineamientos tendientes a reducir desigualdades.

1.6.2 Objetivos Específicos

1. Analizar aquellas acepciones y fundamentos teóricos que hagan referencia a la consolidación equitativa del territorio que conlleven a un mayor entendimiento de la fragmentación urbana y su incidencia en las inequidades del hábitat territorial.
2. Determinar las características de la realidad operante en el área de estudio originadas por la estratificación urbana.
3. Formular de manera lineamientos generales como alternativas de acción orientadas a la reducción de las inequidades territoriales denotadas en al área de estudio.

1.7 VARIABLES DE ANALISIS

1.7.1 Variable Dependiente (efecto)

- Inequidad del hábitat territorial

1.7.2 Variable Independiente (causa posible)

- Estratificación urbana

1.8 Operacionalización de las Variables

1.8.1 Variable dependiente: Inequidad del hábitat territorial (efecto)

Tabla 1. Operacionalización de Variable Dependiente

CONCEPTO	CATEGORÍA	INDICADORES	ÍTEM	INSTRUMENTO
DESIGUALDADES TERRITORIALES EN CUANTO A LA SATISFACCION DE NECESIDADES BASICAS A LA COMUNIDAD	GESTION TERRITORIAL	DOTACION DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS BASICOS	¿Esta Ud. satisfecho con los servicios y equipamientos comunitarios con que cuenta el sector donde habita?	Cuestionario
		ESTDO DE VULNERABILIDAD DE LA VIVIENDA	¿Cómo califica Ud. el estado de vulnerabilidad de su vivienda ante un desastre natural?	Cuestionario
		CALIDAD DEL ENTORNO URBANO	¿Se encuentra Ud. ¿Satisfecho con el entorno en que se encuentra su vivienda?	Cuestionario
		USOS DE SUELO	¿Considera acertado el uso que se le da al suelo en el sector?	Cuestionario
		AFECTACIONES DE ZONA DE EXPANSIÓN	¿Se considera afectado por la expansión urbana de su sector?	Cuestionario
		SEGURIDAD	¿Considera usted que el sector brinda las garantías para su seguridad?	Cuestionario
		CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	¿Cómo califica Ud. la contaminación ambiental del sector?	Cuestionario

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista)

1.8.2 Variable Independiente: Estratificación urbana (causa)

Tabla 2. Operacionalización de Variable Independiente

<i>CONCEPTO</i>	<i>CATEGORIA</i>	<i>INDICADORES</i>	<i>ITEM</i>	<i>INSTRUMENTO</i>
<i>CONFORMACIÓN DEL TERRITORIO EN ESTRATOS SOCIALES RECONOCIBLES DE ACUERDO A DIFERENTES CRITERIOS DE CATEGORIZACIÓN</i>	USOS DEL SUELO	ZONIFICACION	¿Considera Ud. acertada la distribución y uso de los espacios del sector?	Cuestionario
		VACIOS URBANOS	¿Cree Ud. que los espacios existentes en el sector están siendo aprovechados para la integración social?	Cuestionario
		EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS	¿Considera Ud. que los equipamientos comunitarios logran satisfacer las necesidades de todos los habitantes del sector?	Cuestionario
		FACILIDAD DE MOVILIDAD A CENTROS URBANOS	¿Cómo califica Ud. las facilidades de movilidad para la población y moradores de la zona de estudio?	Cuestionario
		SEGREGACION SOCIAL	¿Considera Ud. que existe segregación social en el sector donde habita?	Cuestionario

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista)

1.9 IDEA A DEFENDER

La estratificación urbana que caracteriza al tramo II de la vía circunvalación de la ciudad de Manta acentúa la ampliación de inequidades del hábitat territorial de aquellos asentamientos de vivienda contiguos a los conjuntos habitacionales cerrados del sector.

1.10 TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS

El desarrollo del presente proyecto requirió de la ejecución de las siguientes tareas científicas:

- Elaboración del marco teórico referencial inherente al tema: Se recopiló información relacionada a la estratificación urbana y su incidencia sobre el territorio como sustento teórico que permita la comprensión de la realidad operante en el sitio de estudio para su respectivo tratamiento.
- Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problema: Se determinó la relación causa-efecto de la problemática analizada como diagnóstico situacional de la investigación.
- Formulación de lineamientos o estrategias de acción: Una vez obtenida la información inherente al tema de estudio, se procedió a la construcción de lineamientos o recomendaciones que orienten la reducción de los problemas caracterizados en el diagnóstico de la investigación.

1.11 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El desarrollo del presente estudio se llevó a cabo en las fases que se exponen a continuación:

1.11.1 Fases del estudio

Este análisis investigativo se desarrolló en tres fases que se detallan a continuación

Fase 1: Construcción del marco del marco referencial de la investigación: correspondió a la obtención de información bibliográfica y datos de referencia concernientes al tema objeto de estudio, cuyo conocimiento sirvió de sustento y fundamentación para una mejor comprensión de la realidad operante en el lugar analizado.

Fase 2. Determinación del Diagnóstico: En esta fase de la investigación se procedió a determinar las características de la realidad operante en el lugar de los hechos correlacionando para el caso causas y efectos que permitieron diagnosticar la problemática observada.

Fase 3: Elaboración de propuesta: Esta etapa se caracterizó por la formulación de directrices o lineamientos, como alternativas enfocadas a la reducción de los problemas singularizados en el diagnóstico situacional de la realidad de estudio.

1.11.2 Métodos de investigación.

En concordancia a las fases anteriores se utilizaron los siguientes métodos:

Mt 1: Analítico - Sintético: Este método permitió realizar una disgregación de la información recabada para su análisis respectivo, cuyos resultados derivaron en el marco referencial de la investigación.

Mt 2: Comparativo – Histórico: Con la utilización de estos métodos se logró confrontar la realidad observada con fundamentaciones teóricas y conocimientos empíricos para determinar la relación causa-efecto de la situación operante en el área de estudio.

Mt 3: Abstracción y concreción: A partir de estos métodos se crearon y recrearon las diversas alternativas o lineamientos de acción como medidas tendientes a la reducción de las inequidades denotadas en área de estudio

Técnicas utilizadas.

En base a la investigación planteada se aplicaron las siguientes técnicas:

- Recolección documentada de datos
- Encuestas: En sus modalidades de entrevista y cuestionario.
- Observación directa e indirecta
- Muestreo simple aleatorio

1.11.3 Instrumentos utilizados.

Los Instrumentos utilizados para la puesta en marcha de la investigación fueron los siguientes:

- Guía de observación
- Cuestionario
- Fichas bibliográficas
- Mapas/cartografías.

1.11.4 Población y muestra.

Para el presente análisis se consideró como población meta a los habitantes del sector de estudio, tanto a los moradores de los conjuntos habitacionales cerrados como aquellos que habitan en las viviendas contiguas a estos, donde se dio prioridad para el auscultamiento de criterios a quienes denotan estados de precariedad o que se encontraban ubicados de manera informal²; cuya cantidad total de habitantes asciende aproximadamente a 32.000, de los cuales aproximadamente el 31% corresponde a menores de edad según datos del INEC-2010, por lo cual la población de estudio será de 22000 habitantes, a cuya cantidad se aplicará la fórmula estadística recomendada para la obtención de una muestra simple representativa, a la cual de manera discrecional y aleatoria se le aplicará un instrumento de recolección de datos:

Tabla 3. Población de estudio

DESCRIPCIÓN	VALOR
<i>Población de Periferia</i>	32,500
<i>Población de estudio</i>	22,000

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista)

Fórmula utilizada para la obtención de la muestra.

Para definir el número de encuestas necesarias en el presente ejercicio se aplicó la siguiente fórmula:

² Se denomina asentamiento informal a aquellas edificaciones en terrenos públicos o privados, construidos sin permiso del dueño, sin ninguna formalidad legal y sin cumplir con las leyes de planificación urbana

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

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 = 22000
Error de estimación	E = 5 % = 0,05
Tamaño de la muestra	n = ¿?

Elaborado por: Autora.

Fuente: Investigación.

7.1.1. Desarrollo de la fórmula.

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

$$n = \frac{(-1,96)^2 (0,5)(0,5)(22,000)}{(0,05)^2 (22,000-1) + (-1,96)^2 (0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{21128,8}{55.9579 + 0,9604}$$

$$n = 377,50 = \mathbf{380}$$

De acuerdo al resultado obtenido serán necesarias realizar **380 encuestas.**

1.12. RESULTADOS LOGRADOS.

De acuerdo a los objetivos desarrollados, en el presente proyecto se obtuvieron los siguientes logros:

RE1: Marco teórico referencial como sustento teórico de la investigación.

RE2: Diagnóstico situacional de realidad de la zona de estudio.

RE3: Lineamientos y estrategias alternativas tendientes a reducir las desigualdades territoriales del área analizada.

1.13. NOVEDAD DE LA INVESTIGACIÓN.

La novedad de la investigación estriba en la formulación de estrategias o lineamientos de acción tendientes a reducir las desigualdades territoriales en el área analizada, los cuales surgen de la interpretación de las demandas ciudadanas, sobre todo de aquellos en estado de vulnerabilidad y riesgo.

CAPITULO I

2. MARCO TEORICO REFERENCIAL

2.1 Marco Antropológico

El anhelo de cada habitante de una ciudad es disfrutar de las infraestructuras básicas que como ciudadano le corresponden, viviendo de una manera digna y más justa, teniendo accesibilidad a los centros urbanos, escuelas, transporte público, servicios básicos, entre otras necesidades básicas. Resaltando lo positivo y reduciendo lo negativo de cada lugar ya consolidado, generando integración entre los habitantes, brindando seguridad a cada sector que garantice las condiciones para un buen vivir.

La ciudad ideal como tal no existe, pero sí se puede hablar de territorios reales con mayores índices de prosperidad urbana, estos lugares tienen unas características que los vuelven distintos de los demás. "Son ciudades compactas, que crecen hacia dentro y no en las periferias, que puedan agrupar en un sector a toda su población sin discriminar estado socioeconómico y que puedan moverse por la ciudad sin traumatismo".

Para Bernhard Müller, director del instituto Leibniz de investigación urbana y desarrollo regional de Desden Alemania, explica que entre los elementos para lograr una ciudad moderna están la involucración de los ciudadanos en las iniciativas locales; a estos referentes se une David Gómez Álvarez, un mexicano que trabaja como codirector de la iniciativa MetroLab del Instituto Tecnológico de Massachusetts, MIT, por sus siglas en inglés, para quién, la clave de una ciudad modelo está en la capacidad que tengan los gobiernos locales y nacionales para integrar políticas en un mismo territorio con los mismos aspectos del desarrollo.

Gómez Álvarez expresa que "Las ciudades tienen que ver con aspectos sociales, económicos y medioambientales, donde cada gobierno local debe crear políticas sociales de inclusión y combatir a la pobreza, políticas económicas de generación de empleo y ambientales para contrarrestar el cambio climático. Las características de ciudades exitosas deben tener buenos desarrollo en temas como movilidad, urbanismo, participación ciudadana, educación y medio ambiente

2.2 MARCO TEÓRICO

2.2.1 Introducción

Gran parte de las periferias de las ciudades tienden a recibir a un importante porcentaje de población, que atraídos por las ventajas que proporciona la urbe o desplazados forzosamente de sus entornos rurales, no tienen otra alternativa más que procurar o construir una vivienda sin las condiciones urbanas básicas de habitabilidad. Al existir una marcada diferencia entre las condiciones y ventajas ofrecidas por las distintas áreas que conforman la ciudad, se produce una narrativa discontinua del territorio que se manifiesta en las grandes e injustas desigualdades urbanas. (D, 2010).

La elaboración de este marco teórico comprenderá información relevante sobre la estratificación urbana, la importancia del ordenamiento y la planificación urbana, con las repercusiones en el territorio y en las condiciones de vida de la comunidad.

2.2.2. La estratificación Urbana

La estratificación urbana se refleja en el espacio urbano desestructurado y desordenado, generando bajos niveles de calidad de vida, su aislamiento con relación a la estructura urbana en conjunto, con diferentes usos de suelo. El concepto de “estratificación” se puede entender en un doble sentido, bien como un proceso en virtud del cual una sociedad determinada queda dividida en diversos agregados, cada uno de los cuales entraña un grado diferente de prestigio, propiedad y poder, o bien como el resultado de ese proceso. Por tanto, de esta doble aceptación se puede sacar como conclusión que estratificación es el proceso y resultado de la división de la sociedad en estratos o capas.

La estratificación es un concepto universal que tiene como común denominador la desigualdad y donde la ordenación social establece los parámetros que regirán las relaciones entre categorías de individuos considerados superiores con otras categorías definidas como inferiores. el concepto dinámico de estratificación es que cada sociedad desarrolla un modelo de estratificación compatible con sus necesidades y lo van modificando para acomodar sus nuevas realidades. (Urbana, 2009).

Para M^a José López Sarrión, tutora de la UNED, en el mundo real de las sociedades que han alcanzado una cierta complejidad suceden dos cosas con importantes implicaciones:

1. Los parámetros estructurales que se cruzan entre sí, de modo que la gente pertenece simultáneamente a más de una categoría social.
2. Las cantidades desiguales de recursos aparejados a un parámetro estructural, suelen estar relacionadas, aunque rara vez coinciden exactamente, con las de otro. El resultado de esta doble asociación entre unos y otros parámetros y entre parámetros y recursos, contribuyen a consolidar las estructuras sociales.
 - Una estructura social se hallará tanto o más consolidada cuanto más fuertes son esas asociaciones.
 - Y una estructura social que se ha consolidado produce desigualdades de diferentes tipos de recursos (renta, riqueza, educación), también relacionadas entre sí.
 - Cabe esperar que encontremos, al observar sociedades concretas, diferentes tipos de desigualdades que se asocian con oportunidades vitales desiguales y deciden en buena medida el destino social de las personas.
 - La gente no suele experimentar la desigualdad respecto a los demás en un único tipo de recurso o recompensa social, sino en varios a la vez.
 - La desigualdad social tiene consecuencias múltiples.

2.2.3. Ordenamiento territorial

El Ordenamiento Territorial se basa en las acciones definidas de uso o planificación del territorio, dividiendo en zonas residenciales, agrícolas, industriales, comerciales, etc. Sacando el mayor potencial de cada territorio.

El principal desafío que tiene el Ordenamiento Territorial es mantener y mejorar la calidad de vida de la población, fomentar la integración social en el territorio y procurar el buen uso y aprovechamiento de los recursos naturales y culturales.

2.2.4. Principios Básicos estratégicos para la planificación y desarrollo urbano.

En el siguiente contenido se dará a conocer términos básicos y esenciales de la planificación y desarrollo del territorio, con el enfoque en la estratificación social –

territorial y como interfiere en el crecimiento y el uso inadecuado del suelo, con el fin de crear posibles alternativas que promuevan integración social – territorial.

2.2.4.1. Planificación urbana

“La planificación urbana es una disciplina que busca mejorar el bienestar de las personas y sus comunidades mediante el desarrollo de ciudades más equitativas, saludables, eficientes y atractivas para las generaciones presentes y futuras.” (CHILE, s.f.)

Abordaremos aquí el análisis del concepto de planificación en general para luego abordar el contenido específico de la Planificación urbana.

Según la Real Academia planificar es establecer un plan. Organizar conforme a un plan.

Desde un punto de vista técnico, "la Planificación puede ser considerada como un proceso que se lleva a cabo dentro de los límites previstos por la política y la administración, a través del cual se hacen más racionales las decisiones referentes a los fines y métodos de las grandes organizaciones. En otras palabras, desde el punto de vista ideológico, la Planificación puede considerarse como un medio para el logro de cierta medida de auto dirección en la evolución del sistema social; esto es, que se trata de un instrumento para obtener un importante grado de dominio sobre el destino del Hombre". (Peralta, 2009).

El planeamiento urbanístico o planificación urbana es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio.

La planificación urbana está relacionada con la arquitectura, la geografía y la ingeniería civil en la medida en que ordenan espacios. Debe asegurar su correcta integración con las infraestructuras y sistemas urbanos. Precisa de un buen conocimiento del medio físico,

social y económico que se obtiene a través de análisis según los métodos de la sociología, la demografía, la geografía, la economía y otras disciplinas.

El planeamiento urbanístico es, por tanto, una de las especializaciones de la profesión de urbanista, tradicionalmente practicada en los países en los que no existe como disciplina académica independiente por arquitectos, geógrafos e ingenieros civiles, entre otros profesionales. Sin embargo, el urbanismo no es sólo el planeamiento, sino que precisa gestión lo que conlleva organización político-administrativa.

La planificación urbana se concreta en los planes, instrumentos técnicos que comprenden, generalmente, una memoria informativa sobre los antecedentes y justificativa de la actuación propuesta, unas normas de obligado cumplimiento, planos que reflejan las determinaciones, estudios económicos sobre la viabilidad de la actuación y ambientales sobre las afecciones que producirá.

La planificación urbana establece decisiones que afectan al derecho de propiedad, por lo que es necesario conocer la estructura de la propiedad y establecer cuál puede ser el impacto de las afecciones a la propiedad privada sobre la viabilidad de los planes. (Campillo, 1995).

2.2.4.2. Infraestructura urbana

La infraestructura urbana se conoce, en ocasiones, como Obra Pública, ya que era el estado quien preservaba y edificaba dichas obras puesto que la calidad de las mismas es costosa y al final son de utilidad pública, aunque en ocasiones son de tal impacto ambiental que pueden poner en riesgo la salud de los habitantes.

Infraestructura proviene de la palabra debajo, por lo que uno de sus significados tiende a ser: Parte de una construcción que esta bajo el nivel del suelo. En otras ocasiones son

elementos o servicios que se perfilan necesarios para la creación y funcionamiento de una organización.

Una infraestructura Urbana es un diseño regido por Ingenieros Civiles, Arquitectos u otros profesionales del área, dichas infraestructuras inspiran otras actividades. (Arqhys, 2013).

2.2.4.3. Aspectos de la Infraestructura Urbana:

La infraestructura urbana es un trabajo realizado por profesionales en su área específica, va de la mano con la planificación territorial, estas mismas sirven para el desarrollo, funcionamiento y actividades de un territorio urbano; necesario para el crecimiento poblacional territorial.

Las grandes obras de infraestructura, se realizan con el fin de generar impactos sociales y ambientales, evitando poner en riesgo la salud y bienestar de las comunidades involucradas, por lo que precisan de exhaustivos estudios de impacto ambiental previos a su realización, la infraestructura urbana se divide y se subdivide en las siguientes:

- Infraestructura Energética.
- Infraestructura Sanitaria.
- Infraestructura de Telecomunicaciones.
- Infraestructura de Transporte.
- Infraestructura de Usos.

Las cuales se subdividen en las siguientes:

Infraestructuras energéticas:

- Redes de combustibles.
- Redes de electricidad.
- Otras fuentes de energía, ejemplo, presas.

Infraestructuras sanitarias:

- Redes de agua potable.
- Redes de desagüe.
- Redes de reciclaje.

Infraestructuras de Telecomunicaciones:

- Celdas de Telefonía Celular.
- Centralitas.
- Fibra óptica.
- Redes de telefonía fija.
- Redes de televisión de señal cerrada.
- Repetidoras.

Infraestructuras de Transporte:

- Aéreo.
- Marítimo.
- Terrestre.

Las infraestructuras de Usos:

- Comercio
- Educación
- Industria
- Recreación
- Salud
- Vivienda.
- Crecimiento de la ciudad.

2.2.5. Crecimiento de la Ciudad

Jan Gehl nos indica que, si observamos la historia de cada ciudad, podemos notar claramente como las estructuras urbanas y el planeamiento ha leído sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan. (Gehl, 2010).

Las ciudades son sitios donde cada ciudadano puede satisfacer sus necesidades básicas y a su vez encontrar bienes públicos esenciales para su desarrollo e integración.

ONU-Hábitat nos dice: “Hay un problema grave en el desarrollo de las ciudades que es la segregación socio espacial. Ciudades que tienen por un lado a los ricos y en otro los pobres, en un lado la parte industrial, en otra la comercial, y suena normal. Sin embargo, zonificar las áreas urbanas no ayuda a la productividad, genera exclusión y no las vuelve resilientes al cambio climático. (Velasquez, 2018).

El enfoque debe ser los usos múltiples del suelo, quienes viven en la ciudad tendrán sus trabajos cerca, así como los servicios básicos, el esparcimiento y la posibilidad de hacer sus trámites administrativos. Eso evitaría el efecto péndulo que se ve en la capital, en el que muchos se desplazan por la mañana largos tramos y en la tarde regresan, generando trancones y pérdida de productividad alta.

2.2.5.1. Periferia urbana como espacio de transformación

Cuando se reconoce como un problema, los intentos por resolver la condición marginal de la periferia se establecen en dos fases:

- Durante el primer salto de la ciudad al campo, las propuestas se encaminaron a la construcción de nuevos espacios urbanos fuera de la ciudad, que tuvieran las cualidades perdidas durante el proceso de industrialización.
- Después de la fuerte expansión residencial durante las décadas centrales del siglo XX, las soluciones se encaminan a dotar el espacio de aquello que le faltaba para ser o parecerse a la ciudad consolidada.

En este contexto, los criterios con los cuales se empieza a intervenir la periferia se componen de dos aspectos, a partir del valor dado a la idea de diferencia:

- Se identifica la periferia como una serie de piezas con una morfología singular, un espacio con su propia lógica, estructura y forma, dejando de lado la idea de un espacio desestructurado y desordenado. A partir del estudio de la forma urbana - instaurada “legalmente” por los italianos en los sesenta, que entiende la ciudad como una entidad formada por morfologías distintas con características intrínsecas (origen histórico y forma de construcción); se puede introducir la mirada detallada de la periferia, fijándose en los elementos que la componen y sus relaciones.
- El valor del lugar. A la visión de la periferia como el espacio definido por diversas piezas, se agrega una valoración positiva que reconoce en el lugar, en sus características, en el proceso espontáneo de construcción, su propia identidad. Ahora se define como un espacio con lógica e identidad propias, sin compararse con la ciudad central sino intentando reflexionar sobre su propia forma de construirse, sobre su “*genius loci*” (singular pero propio), sobre sus diferencias con la ciudad consolidada. De ser un espacio sin sentido en el cual la ausencia de la historia ha conducido a formar un espacio sin identidad, ha pasado a ser un espacio con un sentido singular donde la espontaneidad se convierte en identidad.

Los primeros aspectos que se intentan superar en la periferia son, al interior, los bajos niveles de calidad de vida que aquí se censuran, y al exterior, su aislamiento con relación a la estructura urbana en conjunto. Así, elevar la calidad de vida urbana e integrar la periferia a la ciudad son las dos premisas básicas con las cuales se inicia su transformación. Estas premisas se enmarcan en los principios de justicia social que se desarrollan en los años setenta bajo una interpretación marxista de la ciudad, donde es básica la idea de igualdad en la estructura urbana. Esta idea busca un reequilibrio social y urbano entre unas partes y otras, con el fin de construir una ciudad justa que ofrezca un nivel de servicio y ocio de forma homogénea entre todos sus elementos. En consecuencia, la búsqueda de igualdad y equilibrio se empieza a aplicar a la periferia urbana conduciéndola a la necesidad de elevar y equiparar los niveles de calidad de vida con aquellos de la ciudad “estándar” es decir, aquellos que se retoman de tramas urbanas ya consolidadas; además de integrarla y conectarla con la ciudad consolidada. (Arredondo, 2005)

En este marco se inicia un periodo de transformación que se caracteriza por el predominio de las intervenciones urbanísticas sobre aquellas de carácter social o económico. Dicha estrategia se puede identificar con tres criterios que, casi en orden temporal, recurren a la urbanística tradicional:

- El primero y más urgente es subsanar las condiciones “límites” heredadas en la periferia urbana: la baja calidad de la vivienda construida y la escasa dotación de equipamientos e infraestructuras de servicios. Las estrategias utilizadas se enfocan en la remodelación o renovación de conjuntos marginales para resolver problemas de degradación y mejorar la calidad de vida de los residentes.
- El segundo, conferirle calidad al espacio urbano como parte del desarrollo cualitativo de la ciudad. La atención dada a este tema está representada en varias estrategias de intervención urbanística: i) las acciones de introducción y/o modificación de espacios de socialización o espacios públicos a través de la reconversión de intersticios, espacios destinados a vialidad o espacios en desuso y ii) el mejoramiento ambiental, el cual introduce la importancia de la naturaleza en el proceso de conformación del lugar. En este aspecto se propone la redefinición de los espacios urbanos abiertos. Y iii) integrar la periferia a la estructura urbana, cuya premisa principal es la rearticulación de los agregados urbanos desde la escala local a la escala metropolitana. Su importancia está en modificar y mejorar lo existente antes que inventar nuevos modelos para la expansión. Las principales estrategias están en: i) la densificación del tejido construido para conformar un paisaje consolidado, completando los espacios degradados o intersticiales con nueva residencia; y ii) la articulación urbana a través de la recomposición de tejidos sobre espacios intersticiales; con la introducción de nuevas áreas de centralidad, la continuidad de los trazados viales y la conexión con el sistema de estructura viaria general. (Arredondo, 2005).

2.2.5.2. Planificación residencial

La planificación residencial consiste en crear confort brindando las necesidades de las viviendas de la población, creados en zonas destinadas a su uso, estas se crean en base al crecimiento poblacional y el número de migrantes, siempre con la finalidad de mejorar

vidas, habitabilidades de las viviendas conjuntamente con la calidad de vida de la población.

2.2.5.2.1. Proceso de urbanización

Es la concentración de la población y sus actividades sean sociales, culturales y económicas en la ciudad, esta tiene como factores determinantes la migración, crecimiento poblacional, entre otros.

Otros factores que determinan el proceso de urbanización o crecimiento urbano son el acceso a servicios de mejor calidad y el estilo de vida con mayor acceso a lugares de entretenimiento, trabajo, centro comercial, etc.

2.2.5.2.2. Definición de Urbanizaciones – Conjuntos habitacionales.

Urbanización proviene de urbe, que a su vez significa ciudad, desde este punto de vista urbanización es el proceso de crecimiento y desarrollo de una ciudad.

En concepto es un conjunto de viviendas que se generan de urbanizar un área determinada de suelo, correspondiente a un plano unitario, brindando todas las infraestructuras básicas necesarias, dotándolo de luz, calles, etc.

2.2.5.2.3. Ventajas y desventajas.

Ventajas

Las ventajas y beneficios de las urbanizaciones van dirigidos a los individuos y familias que residen en el mismo, siendo un factor principal en el crecimiento de proyectos inmobiliarios, entre las ventajas que brindan tenemos:

- Accesibilidad y movilidad mejorada
- Acceso a servicios de comunicación completos: internet, Televisión satelital, teléfono, etc.

- Servicios básicos completos: agua, luz, alcantarillado, pavimentos, etc.
- Seguridad interna en la urbanización.

Desventajas

Como todo posee su desventaja, que son evidentes ya que no todo es beneficiario cuando se implantan masivamente las personas.

- División social
- Demandas de cuentas e impuestos que cancelar.
- Tráfico y ruidos
- Impacto económico repentinos
- Delincuencia externa

2.2.5.2.4. Diferencias de Conjuntos habitacionales – Urbanizaciones de los asentamientos aledaños.

El crecimiento urbano de la Ciudad es de gran porcentaje hacia el área construcción e inmobiliaria, los mismos implantan sus proyectos en la zona oeste de la ciudad en la cual se están edificando algunos conjuntos habitacionales, otros ya existentes que han sido tenido buena acogida por parte de los habitantes.

El crecimiento de una ciudad con la inseguridad que genera la misma hace que las personas busquen seguridad para su familia, por ende, con la creación de urbanizaciones cerradas las cuales le brindan infraestructura completa, áreas verdes, juegos, canchas, servicios básicos completos, manejando de esta manera todo lo que una familia necesitaría para vivir.

Los cuales están diseñados bajo las normativas dadas en todo el proceso de construcción y supervisión de profesionales; por otra parte, los constructores e inmobiliarias buscan espacios donde el suelo sea más económico, es decir poder implementar casas de un costo estándar, teniendo ganancia y de igual manera brindando lo acordado.

2.3 Marco Conceptual

- **Consolidación:** Operaciones necesarias para restablecer las condiciones originales de trabajo mecánico de una estructura, elemento arquitectónico, escultórico o pictórico de un acabado perteneciente a un bien mueble o inmueble. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Espacio público:** Espacios libres constituidos por plazas, plazuelas y otros, que se producen como resultado del ensanche de las vías de circulación, parques, isletas con vegetación y/o mobiliario, paseos y también las calles y demás vías de circulación, así como las correspondientes áreas tributarias de las instalaciones públicas y de servicios públicos. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Equipamiento social y de servicios:** Espacio o edificación, principalmente de uso público, donde se realizan actividades sociales complementarias a las relacionadas con la vivienda y el trabajo; incluye al menos los servicios de salud, educación, bienestar social, recreación y deporte, transporte, seguridad y administración pública. **Fuente:** Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. Capítulo 1 Art. 4. Glosario.
- **Mobiliario urbano:** Conjunto de elementos utilitarios, ornamentales o conmemorativos situados en los espacios públicos y en la vía pública, tales como: luminarias, farolas, bancos, apeaderos, fuentes, esculturas, bustos, estatuas, jardineras, cestos, señalizaciones, entre otros. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Norma urbanística:** Se refiere a aquellas que regulan el uso, la edificabilidad, las formas de ocupación del suelo y los derechos y obligaciones derivados del mismo y son de cumplimiento obligatorio para la actuación urbanística. **Fuente:** Ley

Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. Capítulo 1 Art. 4. Glosario.

- **Restricciones urbanísticas:** Son las limitaciones que se establecen desde el punto de vista urbano al uso de suelo, a las inversiones estatales y particulares. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Rehabilitación urbana:** Intervención dirigida a recuperar y/o mejorar la capacidad de uso de un conjunto urbano, de un inmueble o de la infraestructura urbana, a través de diversas acciones constructivas y ajustes en el régimen de uso. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Plan de ordenamiento territorial:** Sistema territorial se entiende por la interrelación dinámica del medio físico, la población que habita en el, sus actividades económicas y productivas y los medios de relación. **Fuente:** <http://sni.gob.ec/planes-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial>
- **Tipología urbana:** Estudios de tipos o modelos urbanos en virtud de su trama, características físicas, ambientales, históricas y socioeconómicas. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>
- **Uso de suelo:** Calificación funcional urbanística y empleo inmobiliario del terreno urbanizado y urbanizable. Aprobación oficial para utilizarlo a tal fin. **Fuente:** <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>.

2.4 Marco Jurídico

Esta investigación trata de la estratificación como factor incidente en la inequidad territorial, y su tratamiento se enmarca en los siguientes preceptos legales:

- **EN RELACIÓN A LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR**

Art. 17: Constitución Política de la República del Ecuador: El Estado garantizará a todos sus habitantes, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio y el goce de los derechos humanos establecidos en esta Constitución y en las declaraciones, pactos, convenios y más instrumentos internacionales vigentes. Adoptará, mediante planes y programas permanentes y periódicos, medidas para el efectivo goce de estos derechos.

Art 239; Constitución de la República del Ecuador: contempla que es régimen de los gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

Art 264; Constitución de la República del Ecuador: establece que los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley

1. Planificar 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
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el Cantón.

- **EN RELACIÓN AL CÓDIGO ORGANICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACION**

El COOTAD, en el Art. 298, Directrices de planificación, señala que las directrices e instrumentos de planificación complementarios que orienten la formulación de estos planes, así como el seguimiento y la evaluación de su cumplimiento por cada uno de los GADs, serán dictados a través de normas de sus respectivos órganos legislativos, y se

ajustarán a las normas contempladas en la ley que regule el sistema nacional descentralizado de planificación participativa y el COOTAD.

- **EN RELACION A ORDENANZAS DE NORMATIVAS DE URBANISMO Y ARQUITECTURA – MANTA 2013.**

Art. 38.- DERECHO DE VIA. - Es una faja de terreno colindante a la vía destinada para la construcción, conservación y ensanchamientos que deberán sujetarse a la Ley de Caminos, a las disposiciones emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, a los estudios y recomendaciones viales de las zonas urbanas y a los parámetros que constan en el cuadro N°15 Derecho de Vías; en el mismo se especifican los derechos de vía y retiros de construcción del sistema principal de las vías del cantón Manta.

**Cuadro No. 15:
DERECHO DE VÍAS**

NOMBRE DE LA VIA	TIPO DE VIA	ANCHO VIAL (m)	DERECHO DE VIA DESDE EJE (m)	RETIRO DE CONSTRUCCION (m) A partir del derecho de vía
Vía a Rocafuerte	Regional	-	25 m.	
Vía a Crucita	Regional	-	25 m.	
Vía a Portoviejo	Regional	-	25 m.	
Vía de Circunvalación	Expresa	39,50 a 46,80	** 40 m.	10 *
Prolongación vía de Circunvalación	Arterial	26,60 a 33,90	25 m.	10 *
Calle 15	Colectora	18 a 22	15 m.	De acuerdo a Reglamentación
Av. De la Cultura	Arterial	26,60 a 33,90	***40 m.	De acuerdo a Reglamentación
Av. Jaime Chávez	Colectora	18 a 22	15 m.	De acuerdo a Reglamentación
Av. 315	Colectora	18 a 22	15 m.	De acuerdo a Reglamentación
Av. 4 de Noviembre	Colectora	18 a 22	15 m.	De acuerdo a Reglamentación
Vía del Nuevo Malecón de Tarqui	Arterial	26,60 a 33,90	25 m.	De acuerdo a Reglamentación
Vía Interbarrial	Colectora	18 a 22	15 m.	De acuerdo a Reglamentación

Prolongación vía Interbarrial	Arterial	26,60 a 33,90	15 m.	De acuerdo a Reglamentación
Vía Puerto-Aeropuerto	Arterial	26,60 a 33,90	25 m.	De acuerdo a Reglamentación

Tabla 4. DERECHO DE VIA

Fuente: PDOT MANTA.

Art. 39.- ÁREAS DE PROTECCIÓN ESPECIAL. - Corresponden a las franjas de protección que deben respetarse por el cruce de oleoductos, poliductos, líneas de alta tensión, acueductos, canales, colectores, cauces de río, taludes y quebradas naturales, OCP, Conos de aproximación del Aeropuerto, que se encuentran especificados en el Cuadro No.16 y en el Mapa de Afectaciones.

**Cuadro No.16:
AREAS DE PROTECCION ESPECIAL**

NOMBRE	ÁREA DE PROTECCIÓN ESPECIAL
Poliducto	Desde el eje 15,00 m.
Línea de Alta Tensión (138 kv)	Desde el eje 15,00 m.
Línea de Alta Tensión (de 32 a 46 kv)	Desde el eje 7,50 m.
Líneas de conducción, transmisión y redes de agua potable en servidumbre de paso*	Desde el eje 3,00 m.
Colectores de servidumbre de paso*	Desde el eje 3,00 m.
Canal de riego	Desde el borde 1.5 m.
Cauces de Río con muro de gavión	Medidos desde el borde exterior del muro 6m a 10m de retiro.
Cauces y taludes naturales	En pendientes de más de 30° 15m de retiro En pendientes menores a 30° 10m de retiro
Quebradas	Medidos desde el borde exterior de la quebrada 20m de retiro.

Tabla 5. AREAS DE PROTECCION ESPECIAL

Fuente: PDOT MANTA.

- **EN RELACIÓN AL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

REDES DE INFRAESTRUCTURA - Parágrafo 1ro. - GENERALIDADES

Art. 59.- Generalidades. - Los proyectos de urbanización deberán sujetarse a las normas sobre redes de agua potable, alcantarillado, incluyendo las acometidas domiciliarias, así como los de instalación de las redes de distribución de energía eléctrica para servicio domiciliario y alumbrado de calles; y, de teléfonos establecidos por los organismos competentes y someterse a la aprobación previa de las respectivas Empresas de la ciudad. Todo urbanizador construirá y entregará sin costo a la Municipalidad las redes de infraestructura. }

- **PDOT - ESPACIO PÚBLICO Y MOBILIARIO URBANO**

Art. 64.- CLASIFICACIÓN DEL MOBILIARIO. - Para efectos de esta normativa el mobiliario urbano se clasifica en los siguientes grupos:

- **Elementos de comunicación:** mapas de localización, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura y mensajes, teléfonos, carteleras locales, buzones y publicidad.
- **Elementos de organización:** mojones, paraderos, tope llantas y semáforos.
- **Elementos de ambientación:** luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, cerramientos de parterres y áreas verdes, rejillas de árboles, jardineras, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas y murales.
- **Elementos de recreación:** juegos infantiles y similares.
- **Elementos de servicio:** ciclisteros, surtidores de agua, casetas de turismo.
- **Elementos de seguridad:** barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, sirenas, hidrantes, equipos contra incendios.

- **PDOT - DE LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN, ESPACIOS**

Y ELEMENTOS NATURALES

Art. 189.- CLASIFICACION DE LAS AREAS. - El derecho de todos a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, obliga a todos los ciudadanos, entidades e instituciones a proteger los espacios y elementos naturales, así como las áreas arqueológicas que constituyen patrimonio del país.

Para el efecto se establece la siguiente clasificación:

- a. Áreas de protección ecológica, son aquellas no modificables destinadas a la protección del medio ambiente urbano.
- b. Áreas de protección de ríos y quebradas destinadas a preservar y proteger los ríos, quebradas y cuencas hidrográficas.

Los usos y la conservación de estas áreas, serán protegidos mediante planes de manejo específico.

- **PDOT - CAPITULO IV - USO DE SUELO**

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

Art. 195.- CLASIFICACIÓN. - Los Usos de Suelo Urbano se clasifican en generales y pormenorizados.

- a. **Los Uso Generales**, son genéricos dentro de las zonas y pueden ser: Residencial, Comercial y de Servicios, Industrial, Equipamiento, Protección Ambiental y Ecológica, Recurso Natural; y, Agropecuaria.
- b. **Los usos de suelo Pormenorizados**, se refieren a la particularidad de los Usos Globales que se especifican en el Cuadro No.34 de este capítulo y en el Plano de Usos de Suelo que forma parte de la presente Ordenanza.

- **PDOT - Sección 1ra. - USO RESIDENCIAL**

Art. 196.- DEFINICIÓN. - Uso de Suelo Residencial es el de los inmuebles destinados a vivienda, sea en lotes independientes, edificios aislados o combinado con otros usos de suelo compatibles.

Art. 197.- CLASIFICACION. - Para efecto de establecer las características de utilización del suelo y condiciones de compatibilidad con otros usos, se determinan tres tipos de uso residencial, que están definidos territorialmente en el Plano de Usos de Suelo.

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

La combinación de uso residencial con otros usos y actividades será determinada de acuerdo a los niveles de compatibilidad por esta Ordenanza.

- **PDOT - CAPITULO IV - USO PROTECCIÓN ECOLÓGICA**

Art. 207.- DEFINICIÓN. - Es un suelo **No Urbanizable** con usos destinados a la conservación del patrimonio natural bajo un enfoque de gestión eco sistémica, que asegure la calidad ambiental, el equilibrio ecológico y el desarrollo sustentable.

El uso protección ecológica corresponde especialmente a la Zona incorporada al Patrimonio Nacional de Áreas Protegidas de la Zona Rural del Cantón Manta denominada como **“Refugio de Vida Silvestre y Marino Costera Pacoche”**; y, otras que determine pormenorizadamente el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Su uso será reglamentado a través de planes de manejo específico.

Art. 208.- CATEGORÍAS DE MANEJO DEL USO PROTECCIÓN ECOLÓGICA.

- Corresponde a las categorías de manejo siguientes:

d). Protección de ríos, quebradas y cuencas hidrográficas, Vegetación protectora y manejo de laderas (PE4): Áreas de superficie variable, con una limitada significación biológica, pero con una alta importancia en términos de la función que prestan como barreras de protección y reducción de riesgos para la ciudad, que podrían contener áreas núcleo relevantes para la conservación de la biodiversidad del Cantón Manta; con un retiro mínimo de 15 metros en ambos costados a partir del borde exterior de las cuencas hidrográficas.

2.5 ANÁLISIS DE MODELOS DE REPERTORIOS

En base a la información requerida se tomará en cuenta el siguiente modelo de repertorio se basa en el modelo del Plan estratégico del partido de Escobar, Buenos Aires – Argentina y en el Proyecto “Panamá Camina” Panamá; ambos proyectos ejecutados son de gran aporte de solución al tema tratado.

ANÁLISIS DE MODELO DE REPERTORIO # 1

Plan estratégico del partido de Escobar

El partido de Escobar conformado en el año 1959 como un desprendimiento territorial de los partidos de Pilar y de Tigre en la zona norte del área metropolitana de Buenos Aires, posee actualmente 277 km² de superficie y una población de 213.619 habitantes.

Una cuarta parte de su superficie pertenece a humedales de la Primera sección de islas del Delta del Paraná, otra cuarta parte se encuentra urbanizada por su ciudad cabecera de Belén de Escobar, los pueblos de Matheu e ing. Maschwitz fundados hace más de un siglo sobre loteos junto a estaciones ferroviarias, el barrio residencial El cazador sobre la barranca más pronunciada del borde costero metropolitano, los pueblos de Garín y Maquinista Savio producto de las migraciones internas en proceso de industrialización y expansión metropolitana, la zona de quintas de Loma verde y la mayor comunidad boliviana radicada en la zona durante las últimas décadas. La mitad de territorio restante es de carácter rural siendo Escobar «capital de la flor» con su feria anual por su actividad tradicional.



Imagen 2. Plan estratégico territorial del Partido Escobar

El fenómeno de las nuevas urbanizaciones iniciado en los años 70 con la ley provincial 8912 de uso de suelo, más el ensanche de la Panamericana a mediados de los 90, redujo el tiempo de traslado del suburbio norte a Buenos Aires, transformando a las residencias de fin de semana en viviendas permanentes y disparando el desarrollo por fragmentos no planificado del boom Pilar.

Con el inicio de este milenio y a mitad de distancia se planifica la primer ciudad-pueblo Nordelta sobre tierras bajas inundables con un nuevo patrón de asentamiento que le suma al contacto con la naturaleza y la seguridad privada, la antropización que recrea el paisaje deltaico, extendiéndose hacia el norte con el conjunto Villanueva y constituye la identidad emergente de Nuevo Tigre.

La influencia desde el oeste desde Pilar y desde el sur de Tigre posicionó al bajo Escobar como un área de oportunidad para el desarrollo de nuevas urbanizaciones y desembarcaron los emprendimientos de San Matías, el Cantón y Puertos del Lago

(Nordelta 2). El gobierno bonaerense con sede en La plata * le encomienda al intendente la elaboración de un Plan estratégico de todo el partido para aprobar estos proyectos en conjunto.

El territorio de Escobar posee una localización estratégica para su desarrollo por estar situado sobre la Autopista Panamericana que lo conecta directamente con las rutas del Mercosur por vía terrestre y a orillas de la Hidrovia Paraná-Río de la Plata con salida por Puerto Escobar para exportar su producción local al resto del mundo por vía fluvial-marítima.

El fin del Plan estratégico aprobado por Ordenanza municipal 4812/2010 con decreto de convalidación provincial 2741/2010 luego de definir su modelo territorial actual, es trazar un rumbo para alcanzar un modelo territorial hacia un futuro integrado, estructurado, articulado, revalorizado y potenciado para el Partido de Escobar.

Para alcanzar los objetivos estratégicos se plantearon 5 Programas de actuación que coordinan acciones directas en tiempo y espacio:

- 1. Programa de Organización de la conectividad y accesibilidad para «Integrar las poblaciones en el territorio»**



Imagen 3. Programa de Organización de la conectividad y accesibilidad

2. Programa de expansión de las centralidades locales para «Consolidar el crecimiento de áreas urbanas»



Imagen 4. Programa de expansión de centralidades locales

3. Programa de ordenamiento de nuevas urbanizaciones para «Articular el desarrollo de áreas residenciales»



Imagen 5. Programa de ordenamiento de nuevas urbanizaciones

4. Programa de revitalización del espacio turístico ribereño para «Revalorizar el patrimonio natural y cultural»



Imagen 6. Programa de revitalización del espacio turístico ribereño

5. Programa de ordenamiento del sistema logístico-productivo para «Potenciar la actividad rural e industrial»



Imagen 7. Programa de ordenamiento del sistema logístico - productivo

Para regular el tejido urbano a través de acciones indirectas se implementó:

6. Nueva zonificación y normativa urbanística para «Impartir reglas claras en la ejecución de obras particulares»



Imagen 8. Zonificación y Normativa Urbanística

Los planes de sector a través de instrumentos de participación, promoción, regulación y gerenciamiento se coordinan desde el municipio concertando intereses públicos-privados

para luego ser aprobados por el gobierno provincial. Estos son: el ordenamiento del Área Central de Belén de Escobar, la creación del Polo científico tecnológico, los Desarrollos extra urbanos del Bajo Escobar, el Parque lineal del río Lujan, el fortalecimiento de la identidad de Nueva Bolivia y el Desarrollo sustentable de las Islas del delta escobarense.

La ejecución de los diversos proyectos urbanísticos que ahora se ejecutan son coordinados en los programas de actuación que ya orientados estratégicamente por el plan, lograrán a largo plazo el modelo territorial deseado hacia el futuro por el Partido de Escobar. (Varela, 2014)

* Cabe señalar que la Ciudad de La Plata cuya fundación tuvo como rol estratégico ser la capital de la Provincia de Buenos Aires y su trazado finisecular de vanguardia la posicionó como «ciudad del futuro» no replantea su rumbo desde hace más de un siglo. Ante su crecimiento periférico espontáneo, la inseguridad de la población, la vulnerabilidad ante la última catástrofe de inundaciones, la renovación del tejido urbano que permite su nuevos código de Planeamiento urbano sin inversión de infraestructura que amenaza con demoler su patrimonio arquitectónico, continúa sin elaborar un plan estratégico territorial que marque rumbo hacia el futuro, perdiendo la oportunidad de predicar con el ejemplo ante los municipios bonaerenses.

Aportes del modelo de repertorio n°1 a la investigación

Los lineamientos estratégicos que plantea y que define el futuro del perfil de un partido con una mejor calidad de vida y un territorio organizado es lo que posee este marco de repertorio, siendo un enfoque en nuestro tema de investigación donde tienen 5 puntos importantes, de los cuales cuatro de los mismos son de gran utilidad para la zona de estudio en sus lineamientos:

2. Programa de expansión de las centralidades locales para «Consolidar el crecimiento de áreas urbanas»
3. Programa de ordenamiento de nuevas urbanizaciones para «Articular el desarrollo de áreas residenciales»
5. Programa de ordenamiento del sistema logístico-productivo para «Potenciar la actividad rural e industrial»

6. Nueva zonificación y normativa urbanística para «Impartir reglas claras en la ejecución de obras particulares»

Los cuales aportan:

- Consolidar el crecimiento de las áreas urbanas, creando nuevos núcleos en la ciudad.
- Articular el desarrollo de nuevas áreas residenciales, respetando las ordenanzas de planificación estipuladas, certificando el uso del suelo correcto por las zonas de crecimiento.
- Recuperar el patrimonio natural y los espacios naturales, incrementando las áreas verdes.
- Asegurar el desarrollo y crecimiento poblacional correcto, con vidas dignas manteniendo el potencial en las actividades económicas.

ANÁLISIS DE MODELO DE REPERTORIO N°2

El siguiente modelo de repertorio es de un ingeniero, urbanista y escritor estadounidense Kevin Lynch, es célebre por sus contribuciones a la disciplina de planeamiento urbanístico y diseño urbano mediante sus estudios sobre cómo la gente percibe y se desplaza por la ciudad., en este libro, Lynch examinó tres ciudades distintas (Boston, Jersey City y Los Ángeles) y, utilizando encuestas, entrevistas, mapas mentales y observación, estudió la manera en que el ciudadano común imaginaba su ciudad.

LA IMAGEN DE LA CIUDAD Kevin Lynch. Editorial Infinito. Buenos Aires. 1959 (resumen)

LA IMAGEN DEL MEDIO AMBIENTE

Nada se experimenta en sí mismo sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello y con el recuerdo de experiencias anteriores. Así establecemos vínculos con partes de la ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados

No somos solo espectadores sino actores que compartimos el escenario con todos los demás participantes. Nuestra percepción del medio ambiente no es continua, sino parcial

y fragmentaria. Casi todos los sentidos entran en acción y la imagen es realmente una combinación de todos ellos.

LA LEGIBILIDAD DE LA CIUDAD

Es una cualidad visual específica. Es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables y se agrupan también fácilmente en una pauta global.

LA ESTRUCTURACIÓN Y LA IDENTIFICACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Es una capacidad vital en los animales móviles, para lo cual utilizan varias claves visuales, olfativas, etc. El hombre, igualmente usa y organiza coherentemente algunas claves sensoriales [precisas (principalmente la vista.)

Perdersé causa ansiedad, temor. Está vinculado al sentido de equilibrio y bienestar. “Estar perdido” tiene connotaciones geográficas y psicológicas y es asumido como un “desastre”. La ORIENTACIÓN constituye un vínculo estratégico con la imagen ambiental. Es la representación mental generalizada del mundo físico exterior que posee un individuo.

Una imagen está conformada por la sensación inmediata más el recuerdo de experiencias anteriores que sirve para interpretar la información y orientar la acción. Una imagen nítida: permite desplazarse con facilidad y prontitud actúa como un amplio marco de referencia, como organizador de la actividad, las creencias y/o el conocimiento es la base para el desarrollo individual (equilibrio) proporciona la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación del grupo una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva.

ELABORACIÓN DE LA IMAGEN

La imagen ambiental es el resultado de un proceso bilateral entre observador y medio ambiente. El medio ambiente sugiere distinciones y relaciones. El observador escoge, organiza y dota de significado lo que ve.

La imagen desarrollada en esta forma limita y acentúa ahora lo que se ve, en tanto que la imagen misma es contrastada con la percepción y filtrada mediante un constante proceso de interacción.

Así, la imagen de una realidad determinada puede variar considerablemente en diferentes observadores. Cada individuo crea y lleva su propia imagen. Pero hay coincidencias fundamentales entre los miembros de un grupo, lo que da lugar a las imágenes colectivas.

IMÁGENES PÚBLICAS

Son representaciones mentales comunes que hay en el conjunto de una ciudad, zona o localidad.

Toda imagen ambiental exige identidad, estructura y significado.

IDENTIDAD: identificación de un objeto, su distinción con respecto de otras cosas, reconocimiento como entidad separable, individual y unitaria.

ESTRUCTURA: La imagen debe incluir la relación espacial con el observador y con otros objetos.

SIGNIFICADO: el objeto debe poseer un significado práctico o emotivo para el observador. EJ: imagen útil para encaminar una salida = reconocimiento de una puerta como entidad diferenciada, de su relación espacial con el observador y de su significado como agujero que permite salir. El medio urbano es mucho más complejo.

LA IMAGINABILIDAD: Cualidad de un objeto físico que puede suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador. Forma, pauta o distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de gran utilidad. El objetivo es establecer identidad y estructura en el mundo perceptivo.

Como el desarrollo de la imagen incluye observador y objeto, es posible fortalecer la imagen mediante artificios simbólicos, mediante la reeducación del que percibe o bien remodelando el entorno.

Estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente mediante la acción sobre la forma física exterior, así como mediante un proceso interno de aprendizaje.

LA IMAGEN DEL MEDIO AMBIENTE Y SUS ELEMENTOS

La imagen pública de una ciudad es la superposición de muchas imágenes individuales o serie de imágenes públicas mantenidas por los grupos. Estas imágenes son necesarias para que el individuo actúe acertadamente en su medio ambiente. Otras influencias de la imagen = significado social, función, historia, nombre, etc.

ELEMENTOS DE LA IMAGEN PÚBLICA SEGÚN KEVIN LYNCH

SENDAS

Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente = CALLES, SENDEROS, LÍNEAS DE TRANSITO, CANALES O VÍAS FÉRREAS.

La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Para la mayoría son elementos urbanos predominantes. Las personas que conocen bien una ciudad dominan bien una parte de su estructura de las sendas.

Aportes del modelo de repertorio n°2 a la investigación

El modelo de repertorio nos indica la relación de la imagen de la ciudad, en diferentes puntos específicos los mismos que nos ayudara para realizar los lineamientos en base a una mejor ciudad.

- Todo tiene relación en una ciudad y su crecimiento, con las secuencias de sus acontecimientos, historia, actividad, más que todo en recuerdos y significados.
- Ser una ciudad reconocida visualmente siendo organizada con diferentes sitios sobresalientes, siendo agrupados fácilmente en una pauta global.
- La imagen pública de una ciudad es la superposición de muchas imágenes individuales o serie de imágenes públicas mantenidas por los grupos. Estas imágenes son necesarias para que el individuo actúe acertadamente en su medio ambiente.
- Define los elementos de la imagen pública, ayudándonos en los lineamientos de la inequidad del hábitat territorial que carece la zona de estudio

CAPÍTULO II

3.1 INFORMACIÓN BÁSICA.

3.1.1. Antecedentes.

Límites y Ubicación de la ciudad de Manta.

Manta, también conocida como San Pablo de Manta, es una ciudad ecuatoriana; cabecera cantonal del Cantón Manta, así como la urbe más grande y poblada de la Provincia de Manabí. Se localiza en una bahía, que le ha dado la característica de puerto internacional en la costa del océano Pacífico, al centro de la región litoral del Ecuador, en los flancos externos de la cordillera occidental de los Andes, a 6 msnm y con un clima seco tropical de 23°C en promedio de temperatura.

Es llamada "La Puerta del Pacífico" por ser uno de los principales puertos para la economía ecuatoriana. En el censo de 2010 tenía una población de 217.553 habitantes, lo que la convierte en la séptima ciudad más poblada del país. La ciudad es el núcleo del área metropolitana de Manabí Centro, junto con la capital provincial, Portoviejo; la conurbación está constituida además por ciudades y parroquias rurales cercanas. El conglomerado alberga a 651.053 habitantes, y ocupa la cuarta posición entre las conurbaciones del Ecuador.



Imagen 9. Imagen de ubicación "Manta".

Fuente: Google.

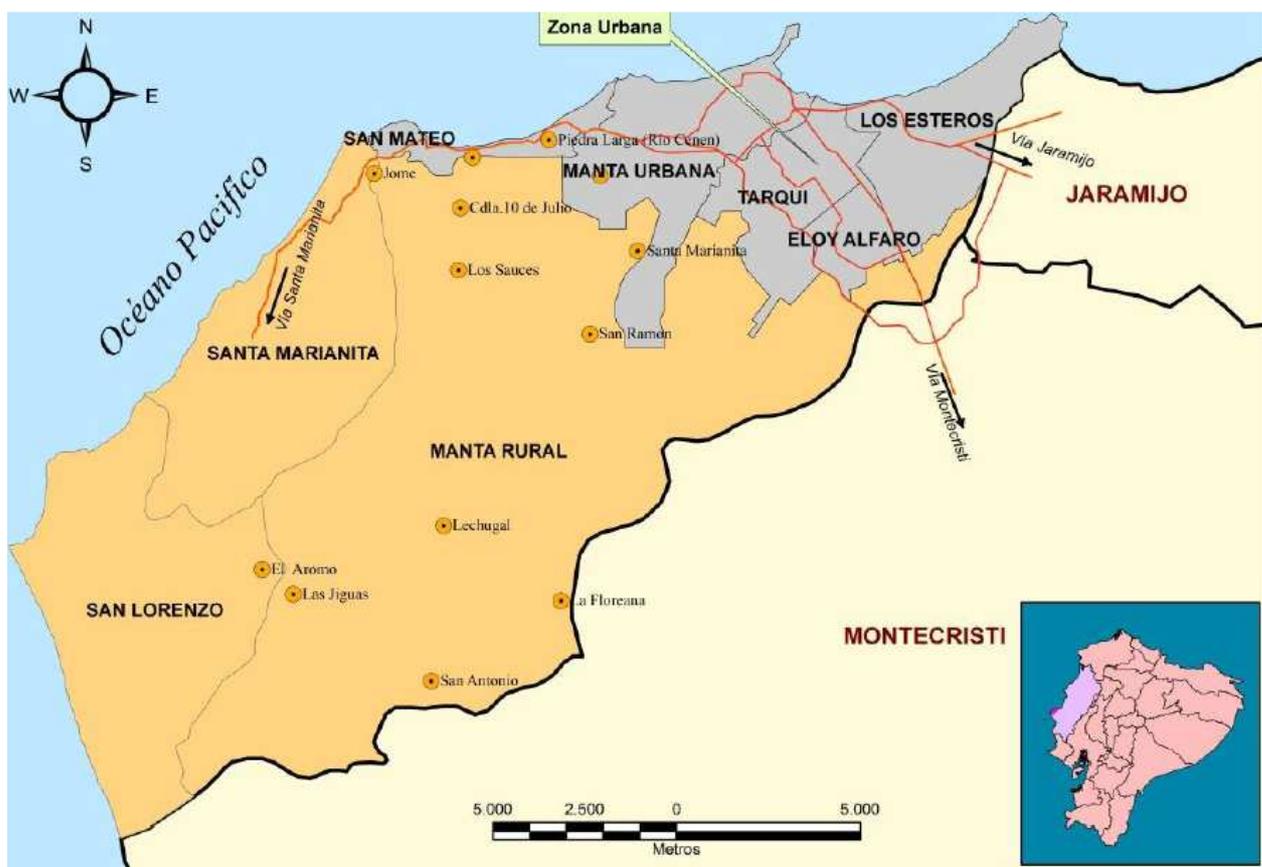


Imagen 10. Imagen de ubicación “Manta”.
FUENTE: Cartografía base: SNGR e INEC.

Desarrollo social - Culturas y tradiciones

Fiestas importantes

- Mes de las artes y la cultura. - todo el mes de octubre, uno de los eventos con mayor celebración es la fiesta del comercio.
- Las fiestas del Comercio. - 23 de octubre, fecha en que se realiza una singular feria donde participan invitados locales, regionales y nacionales; además de elección de la reina del comercio.
- Cantonización de Manta. - 4 de noviembre, los eventos más destacados son la elección de la reina, desfile cívico-militar con la presencia de instituciones públicas y privadas, bailes populares y la sesión solemne en el cabildo con la presencia de las principales autoridades del cantón, donde se otorga condecoraciones a los personajes más sobresalientes de las diferentes actividades.
- Festival Internacional de Teatro. - que se realiza en septiembre de cada año.

Educación

- Posee la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí.

Gastronomía

- Arroz marinero: Este plato contiene: conchas, camarones, calamares y cangrejo, con variaciones de pulpo, almeja y camarón de río sazonado con comino, pimienta, ajo, achiote y cebollas. Se sirve con plátanos fritos, patacones, limón y ají criollo.
- Ceviche: Es uno de los principales platos de la comida ecuatoriana. Hay de camarón, concha, calamar, pulpo, pescado o mixto, también hay de langosta. Es un plato que se sirve frío, con una porción de limón, chifles (plátano frito, cortado en finas rodajas) y un vaso de cerveza.
- Cazuela de pescado: Se compone de camarones, pulpo, pescado, calamares, mejillones, plátanos, maní, cilantro, cebolla, pimienta, tomate, ajo, comino, achiote, sal, jugo de limón y la siempre presente pimienta.

Turismo: Manta es visitada anualmente por turistas tanto extranjeros como nacionales. Sus playas más frecuentadas son "Los Esteros", "Tarqui", "El Murciélago", "Barbasquillo", "San Lorenzo" y "Santa Marianita", "Liguiqui", "La Tiñosa", "San Mateo" y "Piedra Larga". Es conocida en el Ecuador por la vida nocturna de sus malecones del Murciélago y de Tarqui y más que nada la "zona rosa" como se le conoce a la calle "Flavio Reyes" y también en el lugar de reciente y creciente movimiento: "Plaza del Sol" y "Piedra Larga"; en todos estos lugares encontramos variados restaurantes y diversos sitios de diversión como karaokes, y discotecas. El turismo urbano presenta museos, centros comerciales, centros artesanales y la infraestructura de centros de diversión en la zona rosa.

Cronología Histórica del Ciudad de Manta.

30 de agosto de 1922: El diputado Sergio Domingo Dueñas presenta al Congreso Nacional el proyecto de cantonización de Manta.

Aprobación

6 de septiembre de 1922: La Cámara de Diputados aprueba el proyecto de cantonización después escuchar el informe emitido por el Gobernador de Manabí, Sr. Arnaldo Gálvez. Inmediatamente se traslada a estudio y resolución de la Cámara del Senado.

14 de septiembre de 1922: La Cámara del Senado, en tercera y definitiva sesión, por mayoría absoluta, aprueba el proyecto de cantonización de Manta. Se eleva a conocimiento y resolución del Pleno del Congreso Nacional.

22 de septiembre de 1922: El Congreso Nacional en Pleno recibe al Sr. Ascario Paz para escuchar sus argumentos que justifican la aprobación del proyecto de cantonización de Manta.

25 de septiembre de 1922, El Congreso Nacional en Pleno, debate el proyecto de cantonización de Manta y pese a la fuerte oposición de los senadores montecristenses, Balda y Espinel, aprueba el Decreto de Cantonización y dispone elevar a conocimiento del Presidente de la República para que lo sancione con su ejecútese.

Sanción y ejecútese

29 de septiembre de 1922: El Presidente de la República, Dr. José Luis Tamayo, acoge el Decreto de Cantonización de Manta, con su firma lo sanciona y pone el "ejecútese".

Registro Oficial

30 de septiembre de 1922. En el Registro Oficial No. 602 se publica el Decreto de Cantonización de Manta

Júbilo cívico

8 de octubre de 1922. Previo a una marcha cívica que recorre las calles de la pequeña ciudad, el pueblo se reúne en el parque central de la parroquia para escuchar al Procurador de Manta, Sr. Carlos Cevallos Barreiro quien da lectura al Decreto de Cantonización y comunica al pueblo de Manta su nueva condición política. Esta información genera júbilo.

Vigencia

4 de noviembre de 1922. Al cumplirse lo dispuesto en el Art. 6 del Código Civil Ecuatoriano vigente en aquellos tiempos, el pueblo de Manta, enarbolando la gloriosa bandera de franjas azul oscura, blanca, azul oscura, concurre masivamente a la Plaza Quito (hoy Plazoleta Azua) para escuchar en bando la lectura del Decreto de cantonización de boca del notario del cantón y ser testigos de su protocolización, escuchar a sus líderes, gestores de la cantonización y asumir su nueva condición de ciudadanos del cantón Manta. Este es el día en que la parroquia Manta se convierte en Cantón de la República del Ecuador.

Primer Ayuntamiento

4 de febrero de 1923. Se posesiona el primer ayuntamiento y asume como primer presidente municipal el señor don Luis T. Cantos.

Fecha cívica

4 de noviembre de 1938. El Municipio presidido por Don Efrain Alava declara al "4 de noviembre" como fecha cívica local cumpliendo Acuerdo Legislativo

resuelto por la Asamblea Constituyente el 4 de octubre del mismo, año atendiendo petición del mismo Municipio.

92 años

4 de noviembre de 2014. Manta celebra su nonagésimo segundo aniversario de cantonización. Ocho años después, en la misma fecha del 2022, los mantenses y ecuatorianos celebraremos el centenario de la cantonización de Manta, ciudad puerto, ciudad de turismo y encuentros de Ecuador y América Latina.

Eventos importantes de Manta.

La ciudad de Manta se fue desarrollada en base a las actividades y a las relaciones económicas-productivas en el transcurso de los años.

1534, 2 de marzo. Bautizada por España, como San Pablo de Manta, su desarrollo está marcado por las actividades del puerto marítimo y se convierte en punto obligado de la ruta Panamá- Lima durante la Colonia. (Ramos, 2010)



Imagen 11. Imagen de “Manta”.

Fuente: GAD Manta.

- **1830**, septiembre. El primer puerto de cabotaje se lo rehabilita y 7 años después se lo reconoce como el Primer Puerto Marítimo del Ecuador.
- **1829**. La primera parroquia urbana lleva el nombre de Tarqui, en homenaje al evento que se llevó a cabo el 27 de febrero de 1829. El Consejo Cantonal de ese año tomó esta decisión en honor a la celebración del primer centenario de la Batalla de Tarqui, ocurrida en Cuenca. (Manta, 2012-2020)



Imagen 12. Imagen de “Manta”.

Fuente: GAD Manta.

- **1922.** Manta fue una parroquia de Montecristi hasta este año, en el cual se iniciaron las gestiones para su cantonización, la que fue oficializada el 4 de noviembre de 1922, fecha en que se celebra localmente su cantonización.
- **1930.** La Cámara de Comercio creada en 1927, preocupada por el progreso de la ciudad, gestiona y construye su primer muelle, el mismo que tuvo 50 metros de longitud. (Rivera, 2008)
- **1959.** Se inician los trabajos de las obras portuarias, las cuales terminan 8 años después. Durante este período se crea la entidad de Autoridad Portuaria de Manta, la cual inicia sus actividades en noviembre de 1966.



Imagen 13. Construcción del Puerto Marítimo de Manta

Fuente: GAD Manta.



Imagen 14. Construcción del Puerto Marítimo de Manta
Fuente: GAD Manta.

- **1939.** Se construye el aeropuerto Eloy Alfaro con la Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos (SEDTA), el mismo que ha sido remodelado y puesto en operaciones en el 2001. (Ramos, 2010)

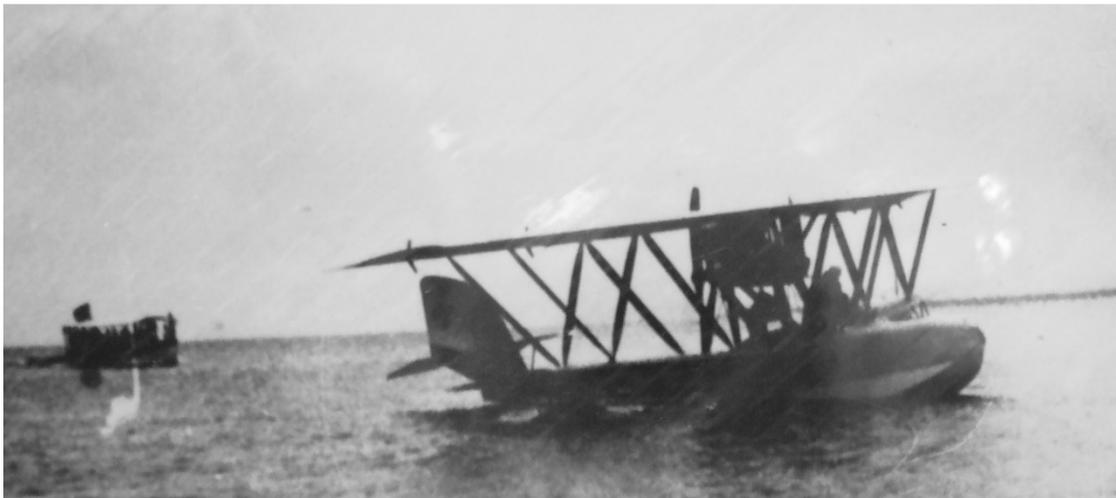


Imagen 15. Inicios de aeronaves en Manta
Fuente: GAD Manta.

- **1962.** El abastecimiento de agua se ha desarrollado desde el año 1935, que en un principio era únicamente entubada y para 1962 se pasa a un sistema de potabilización.
- **1970.** Se crea la Empresa Municipal de Agua Potable de Manta (EMPAM) encargada de brindar el servicio de agua potable, la que finalmente asume el control y administración de la Planta de Tratamiento El Ceibal en Rocafuerte, en el año 2001.

- **1968-1985.** Se inicia la Universidad Laica Vicente Rocafuerte, para luego ser remplazada por la Universidad Laica Eloy Alfaro creada el 13 de noviembre de 1985. (Mercurio, s.f.)
- **1958-1998.** El desarrollo de Manta ha estado influenciado por las protestas para exigir sus obras; entre las más sobresalientes se citan las del año 1958, en el que se dio un paro cívico para exigir la construcción de las obras portuarias; en el año de 1975 se da un movimiento reclamando los fondos que generaba el puerto para el financiamiento de las obras de alcantarillado de la ciudad; en 1984 se da el paro exigiendo la dotación de agua potable, y en el año de 1998 se da un movimiento popular en respaldo a la instalación de la Base de Manta, Puesto de Operación Avanzada estadounidense (FOL por sus siglas en inglés). (Sustentable, 2013)



Imagen 16. Perfil Costero de la ciudad de Manta
Fuente: GAD Manta.

- **1999-2009.** La ciudad de Manta ha tenido influencia a nivel nacional por la instalación de la base FOL en Manta, para el control del tráfico de estupefacientes, el mismo que empieza en operaciones en el año de 1999 y termina en el año 2009.

3.1.5. Demografía de la ciudad de Manta.

La ciudad posee 226.5 mil habitantes en todo el cantón, centrándose en el área urbana de la ciudad del mismo nombre una población de 224.317 habitantes.

Aunque bien en datos reales de población, se determina una aglomeración urbana y conurbación formada con las ciudades de Montecristi y Jaramijó, así con las áreas suburbanas de las mismas, con lo que Manta llega a tener una población real de 307.450 habitantes en la ciudad como tal. Además, Manta es considerada parte de la Conurbación Manabí Centro que incluyen los cantones de Portoviejo, Manta, Montecristi, Santa Ana, Rocafuerte y Jaramijó que le dan una población total de 680.140 habitantes.

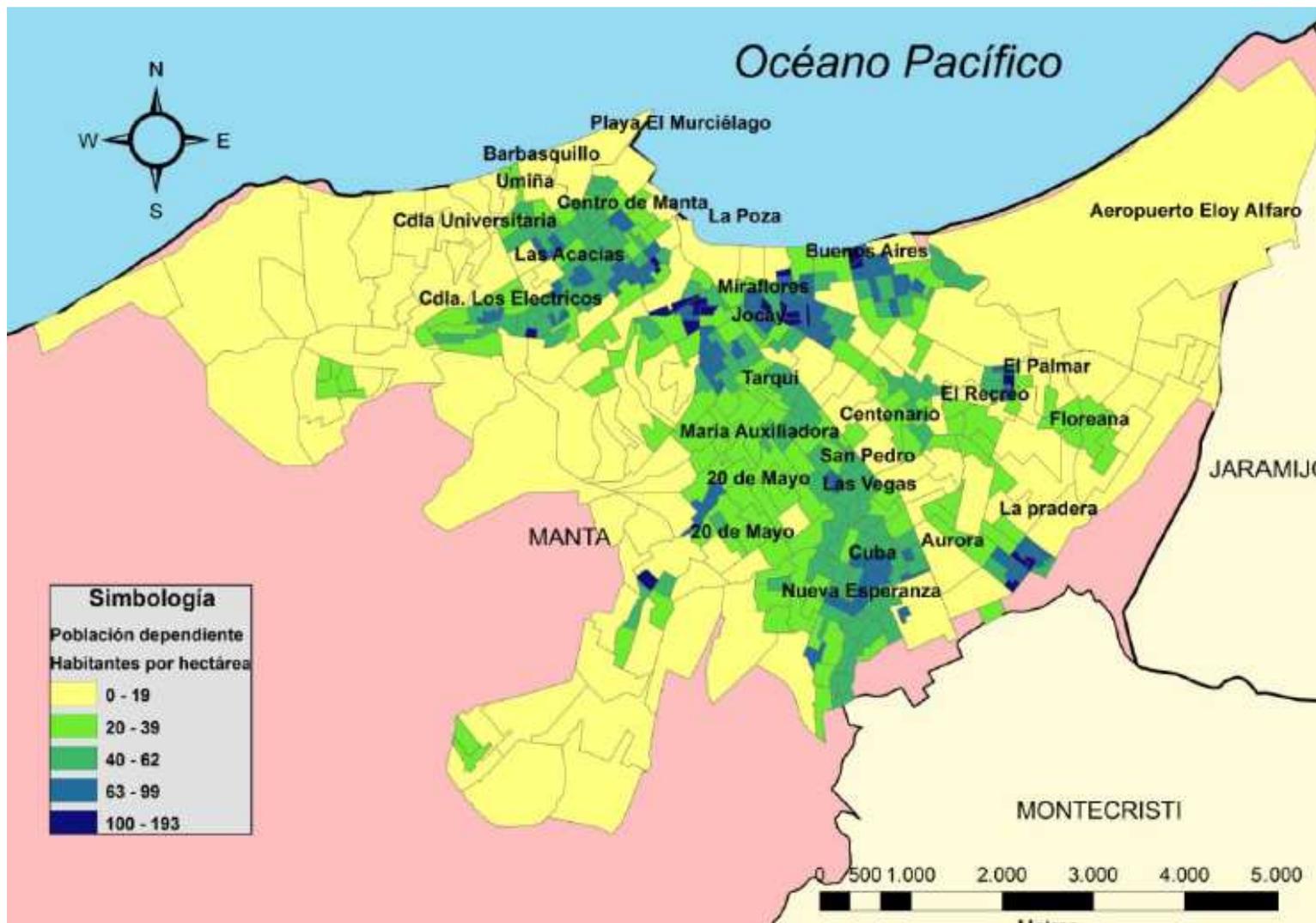


Imagen 17. Población dependiente de habitantes por hectárea
Fuente: GAD Manta.

Población en el área urbana y rural.

De acuerdo a los datos del censo INEC 2010, en la ciudad de Manta presenta una población de 226.5 mil habitantes en las áreas rural y urbana. En el área urbana la población es de 96.1% y en el área rural 3.9% habitantes, de los mismos el 49.2% son hombres y el 50.8% son mujeres.



Gráfico 1. Sistema de Energía Eléctrica
Fuente: INEC, 2010.

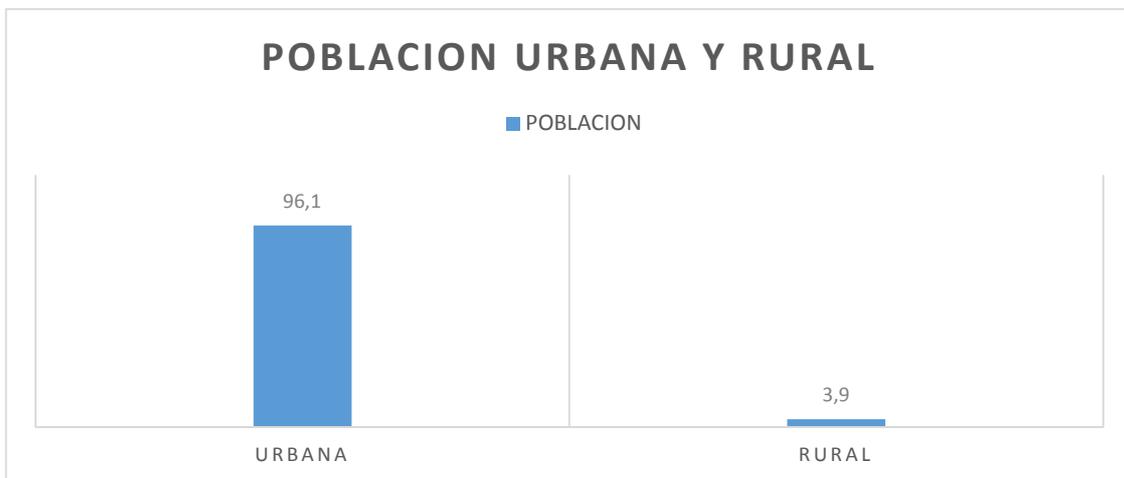


Gráfico 2. Sistema de Energía Eléctrica
Fuente: INEC, 2010.

Indicadores económicos de la población ocupada por rama de actividad.

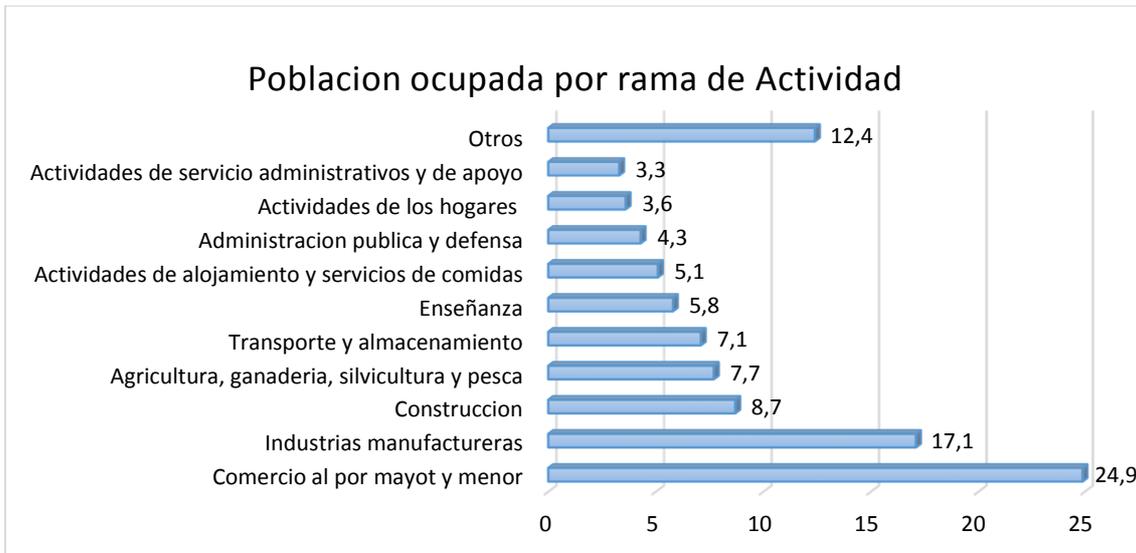


Gráfico 3. Sistema de Energía Eléctrica
Fuente: INEC, 2010.

Densidad poblacional.

Las siguientes imágenes muestran un gráfico de densidad poblacional de las parroquias Manta, Tarqui y Los Esteros respectivamente, lo cual es un indicativo importante para entender la distribución predial. (Análisis de situación actual del cantón Manta AAPP, 2010)

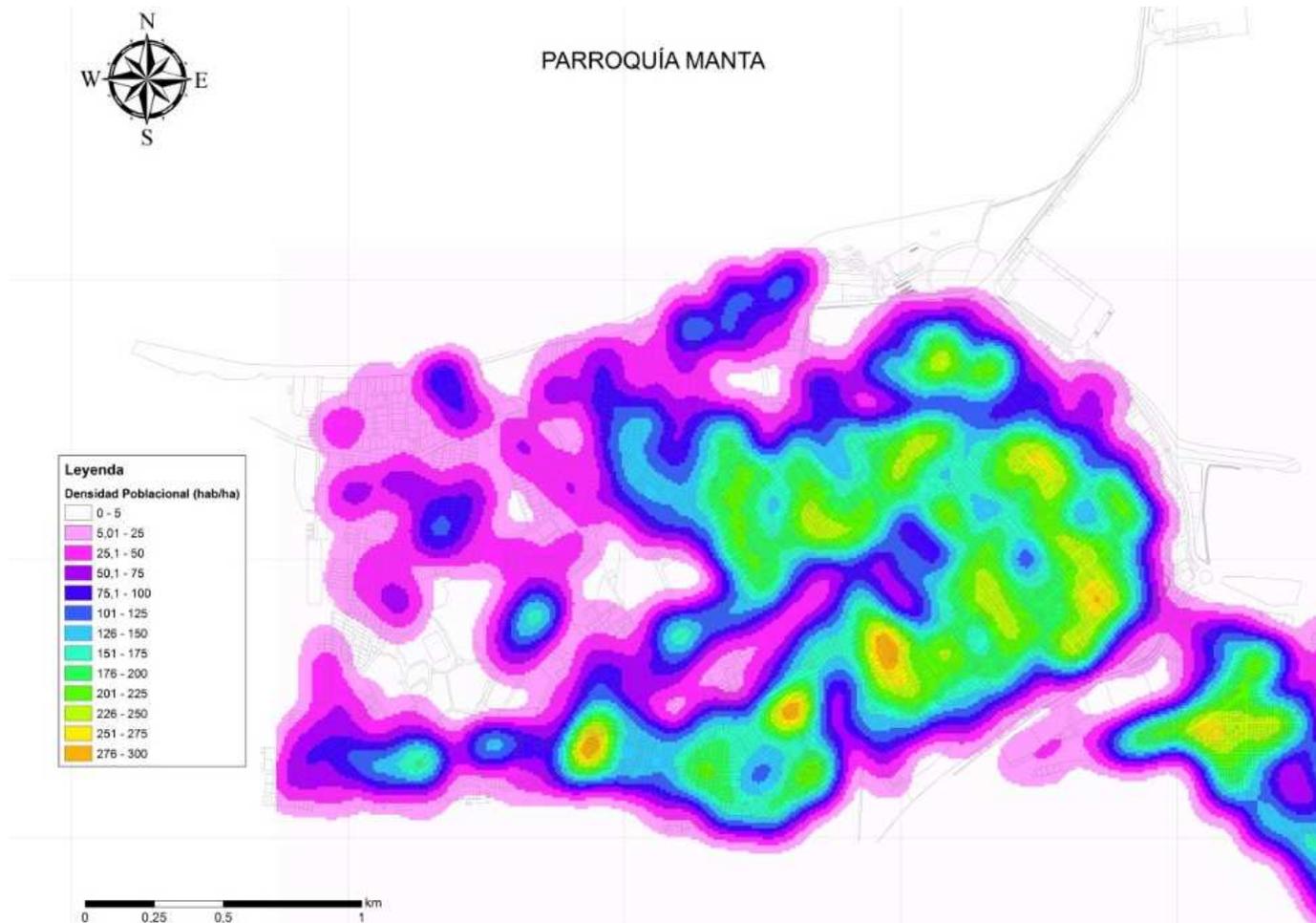


Imagen 18. Plano de densidad poblacional de las parroquias Tarqui y los esteros de la Ciudad de Manta.

FUENTE: Análisis de la situación actual AAPP de Manta.

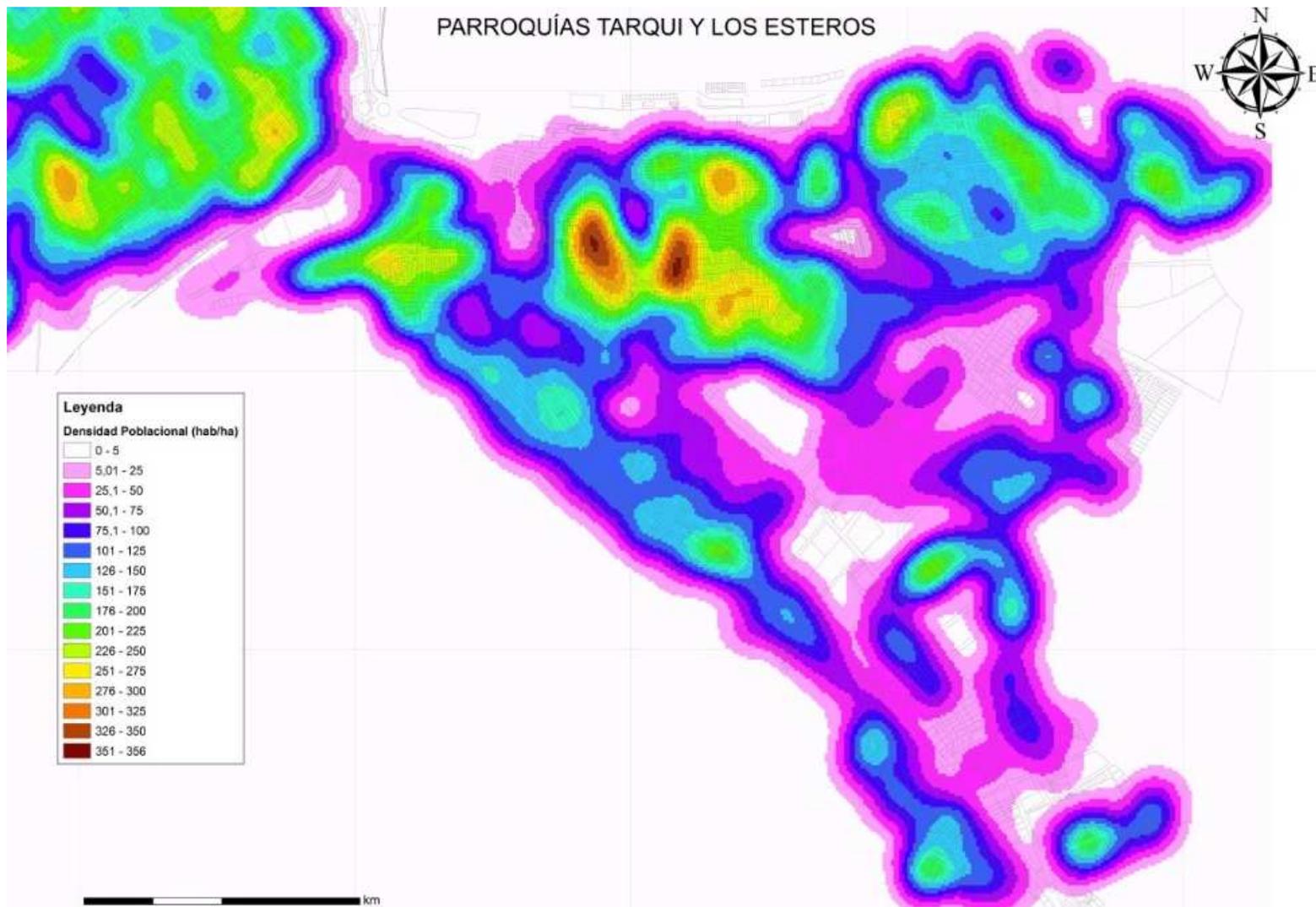


Imagen 19.Plano de densidad poblacional de las parroquias Tarqui y los esteros de la Ciudad de Manta.
FUENTE: Análisis de la situación actual AAPP de Manta.

Cobertura de servicios básicos

Dentro de este grupo se encuentran los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y alcantarillado, además de servicios de electricidad. El acceso a los servicios básicos es una condición para que la población desarrolle sus capacidades. Por ello, mejorar su provisión, permitirá reducir los niveles de pobreza, así como promover la igualdad de oportunidades.

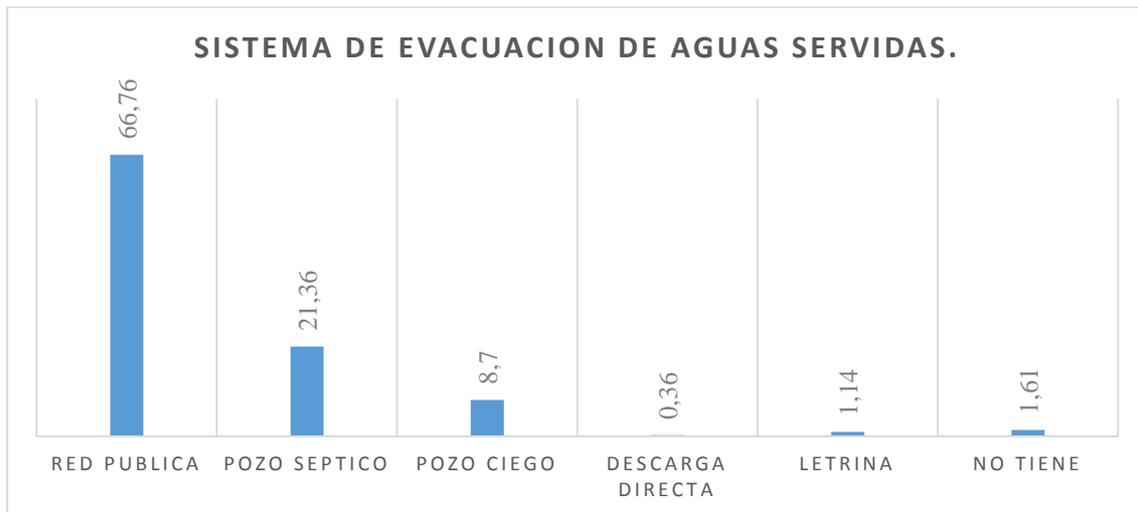


Gráfico 4. Sistema de Aguas servidas
Fuente: INEC, 2010.

Para el abastecimiento de agua potable, existe la red pública que provee de agua a las viviendas de la ciudad cubriendo, los datos del censo del 2010 indican que un 81.58%.

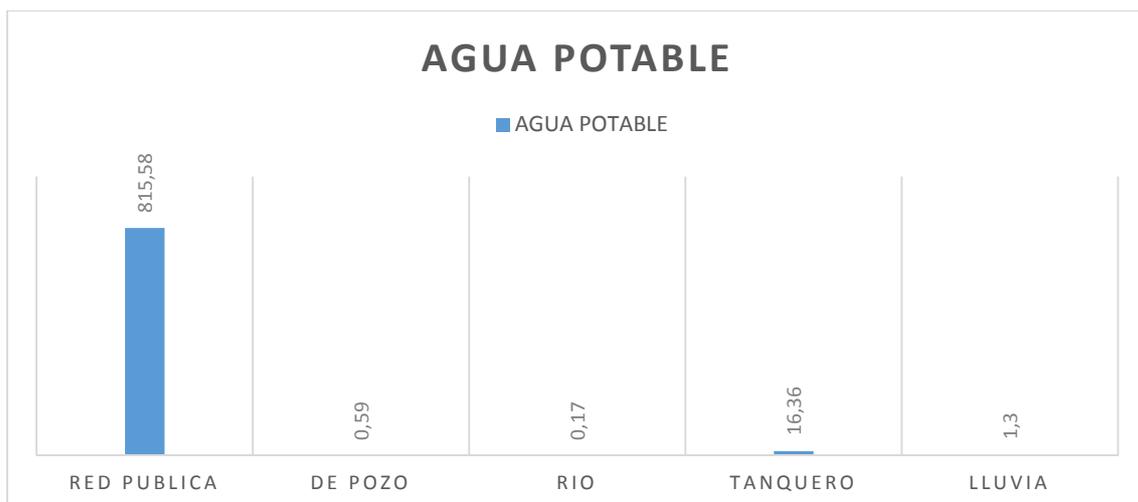


Gráfico 5. Sistema de Agua Potable
Fuente: INEC, 2010.

La cobertura del servicio eléctrico para el año 2010 en las viviendas particulares ocupadas de la Ciudad de Manta fue del 97,2%, sin embargo, en algunas zonas del área de estudio poseen conexiones clandestinas, las cuales no se obtiene un porcentaje.

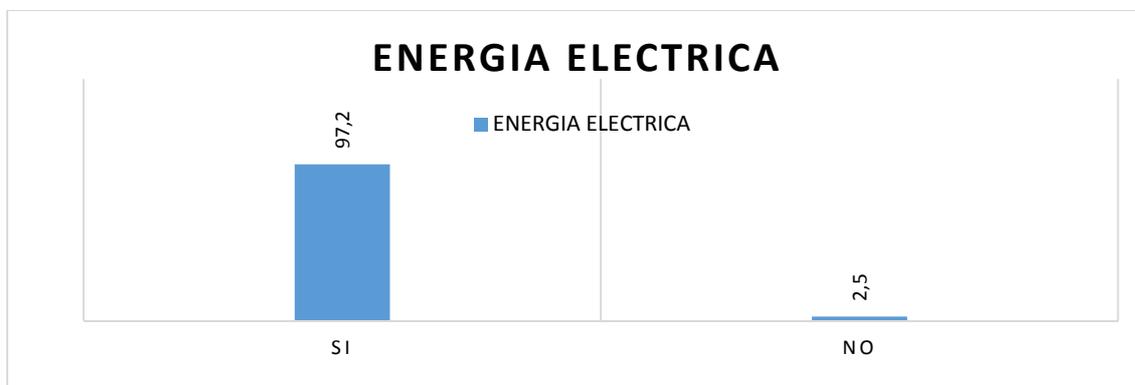


Gráfico 6. Sistema de Energía Eléctrica
Fuente: INEC, 2010.

Volumen, distribución y movilidad

El cantón Manta para el año 2010, según el VII Censo de Población, contiene el 9,28% de la población provincial y ocupa una extensión de 306 kilómetros cuadrados que representa el 1.66% del territorio provincial (18,400 Km²)

La población del cantón Manta ha tenido y conserva una tendencia hacia la zona urbana, que se explica por las amplias oportunidades de trabajo para migrantes regionales, nacionales e internacionales que ingresan a la zona en busca de oportunidades de desarrollo

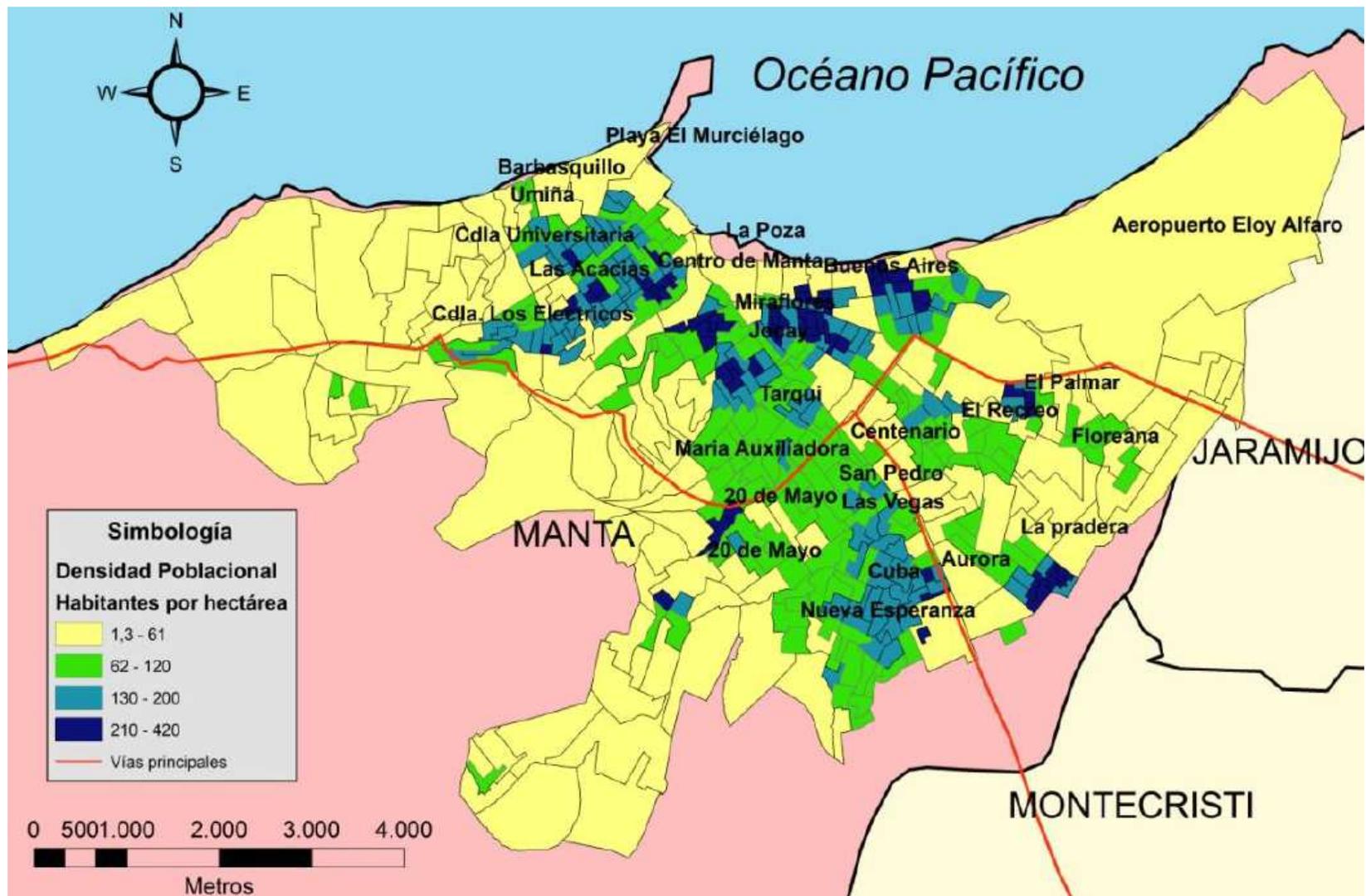


Imagen 20. Imagen de volumen, distribución y movilidad de “Manta”.
Fuente: Cartografía base: SNGR e INEC.

Tendencias de crecimiento de la ciudad de Manta 2001-2010



Imagen 21. Tendencias de crecimiento de la ciudad de Manta 2001-2010
Fuente: GAD Manta.

Crecimiento urbano de Manta

El centro de Manta fue el inicio del desarrollo de la ciudad, con las principales funciones como el cacao, café y la pesca, permitieron que el puerto sea de gran importancia para el crecimiento urbano y económico de la misma.

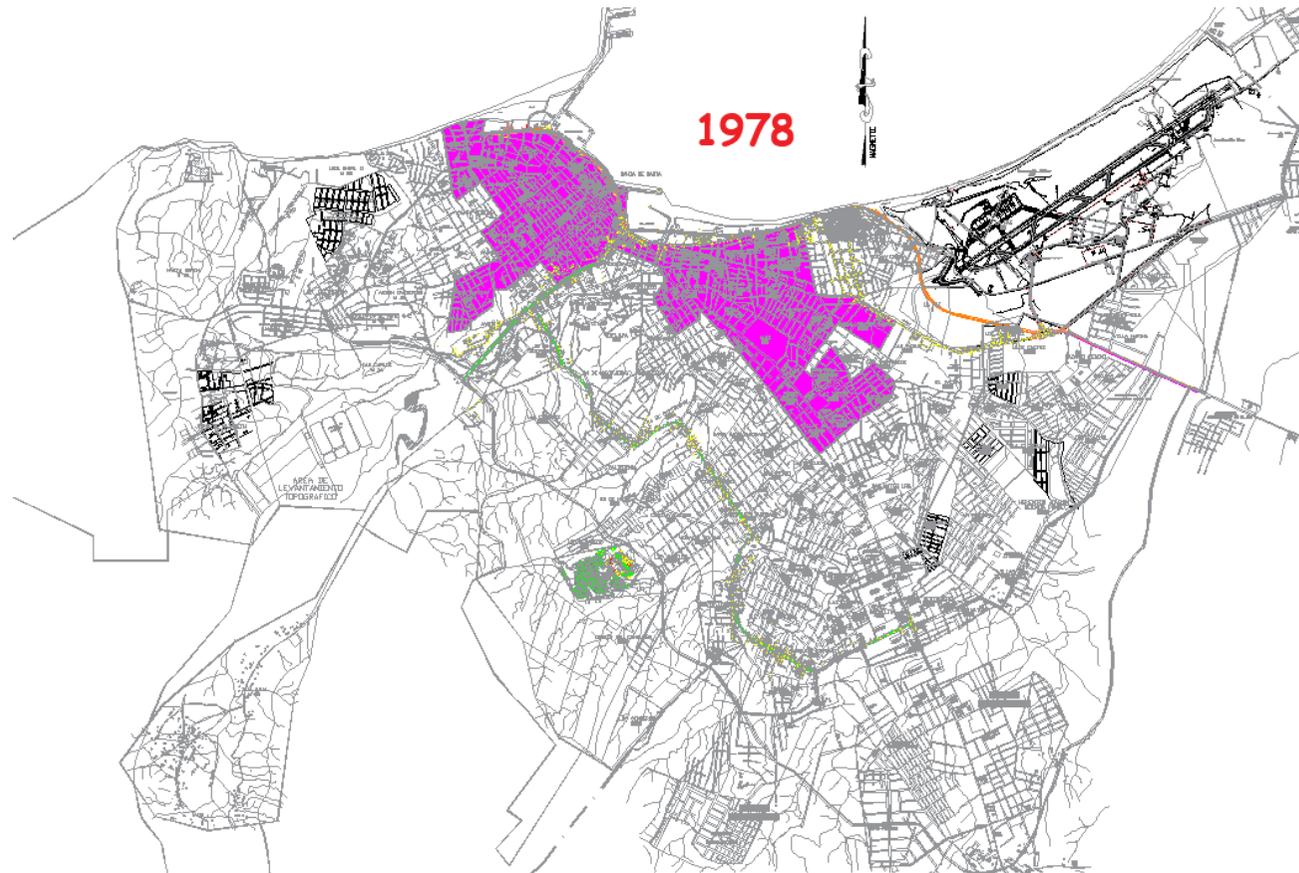


Imagen 22. AÑO 1980 Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros
Fuente: GAD Manta



Imagen 23. Centro de Manta.

Fuente: GAD Manta.

Se fue expandiendo la población en la parte del Centro y parte de Tarqui, los cuales se conectaban por un puente.

En este mismo año fue la creación de la vía circunvalación, la cual debido al crecimiento de la ciudad siendo el puerto uno de sus principales fuentes de economía, crean esta vía para el acceso rápido de los transportes de carga pesada que se dirigían y salían desde el puerto.

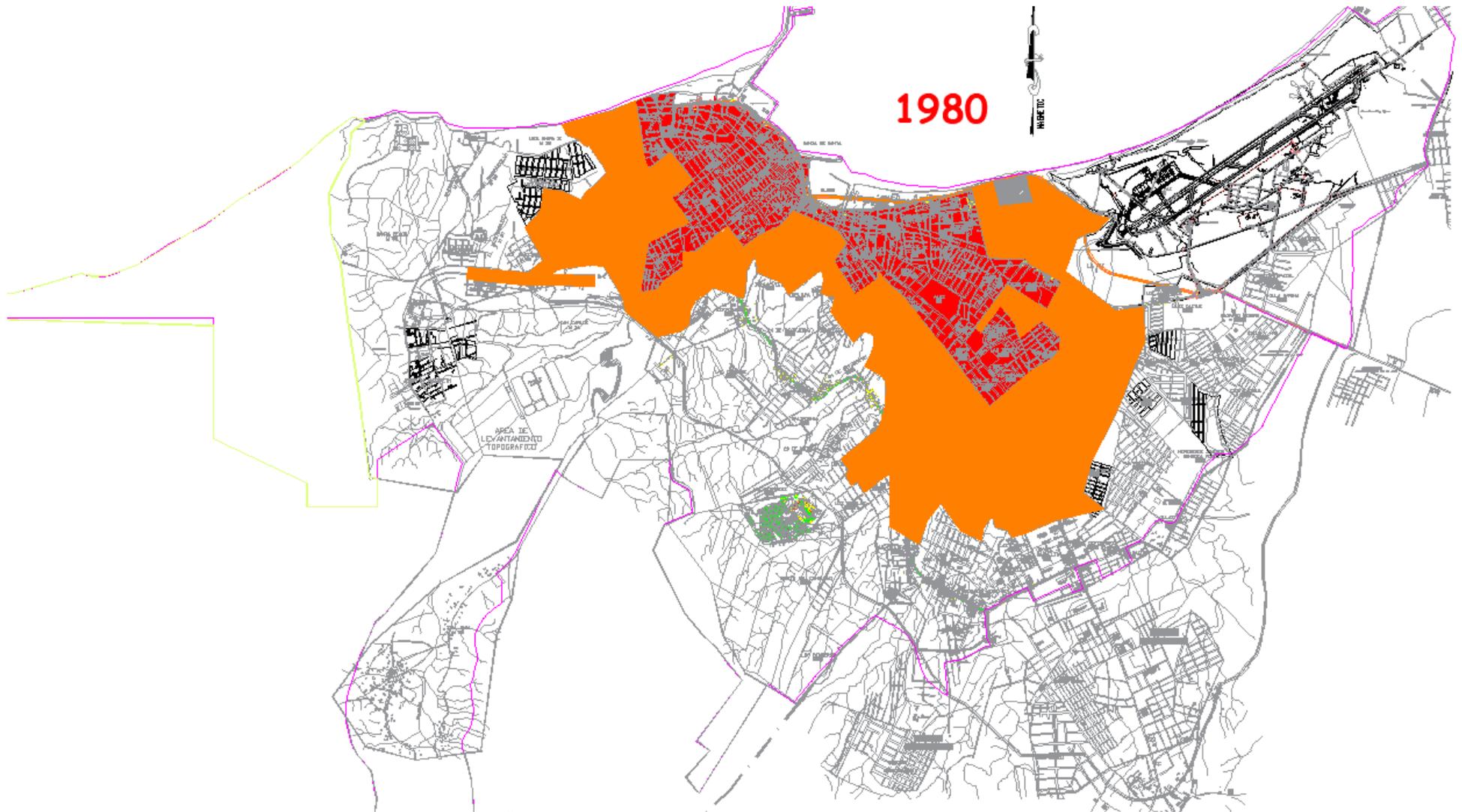


Imagen 24. AÑO 1980: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro
Fuente: GAD Manta.

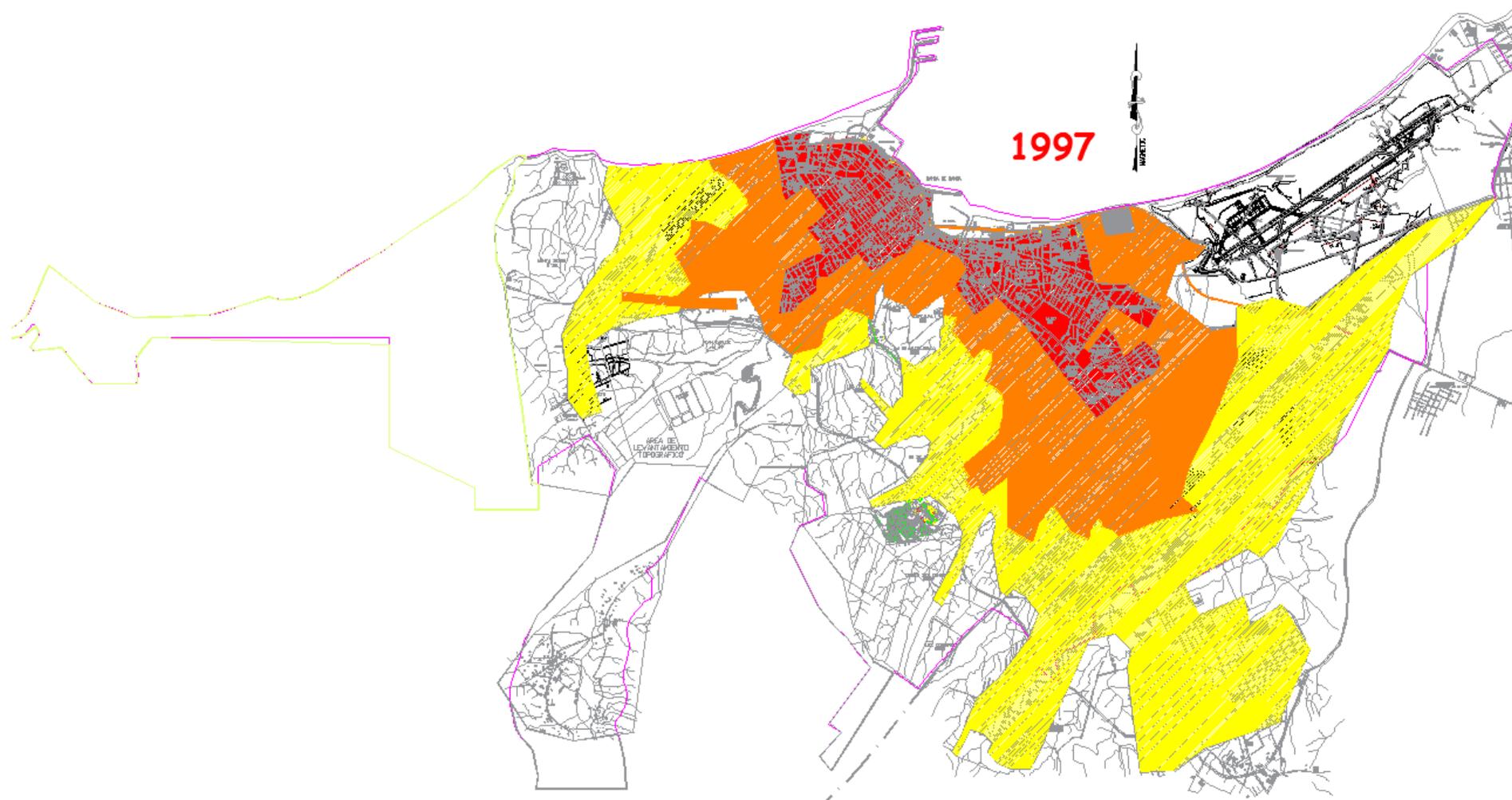


Imagen 25. AÑO 1997: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro
Fuente: GAD Manta.

Crecimiento de las parroquias las cuales fueron generando nuevos barrios como Umiña, los eléctricos, los esteros, entre otro.

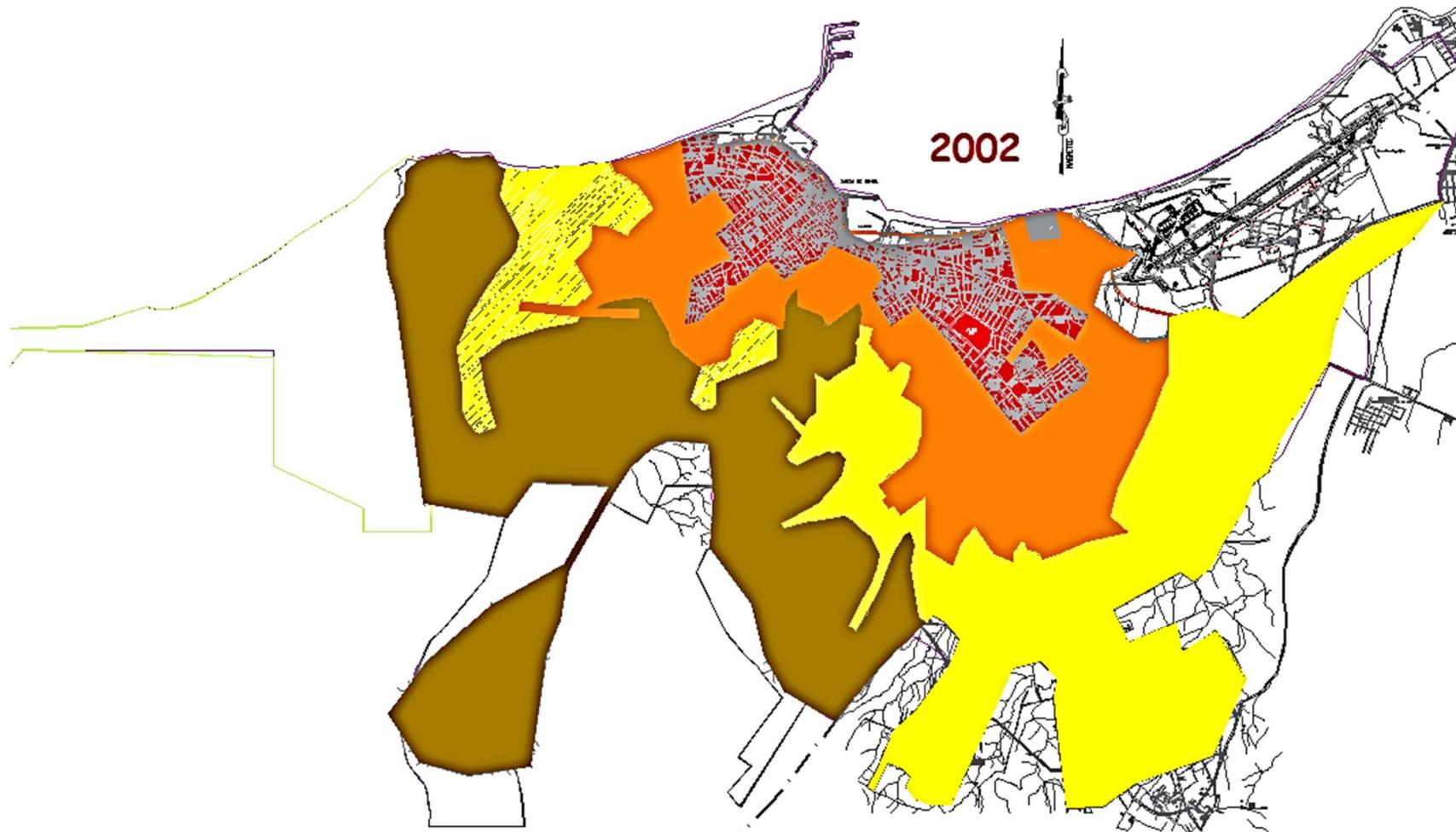


Imagen 26. AÑO 2002: Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro
Fuente: GAD Manta.

Primeros Barrios de la Vía Circunvalación - Ciudad de Manta 2003

Ciudadela Manta 2000

Ciudadela los eléctricos

24 de Mayo

San Carlos

Jacob Vera

Riveras del Rio Manta

15 de septiembre

Las Cumbres California

20de Mayo

Los Geranios

Los Ángeles

Ciudadela Circunvalación

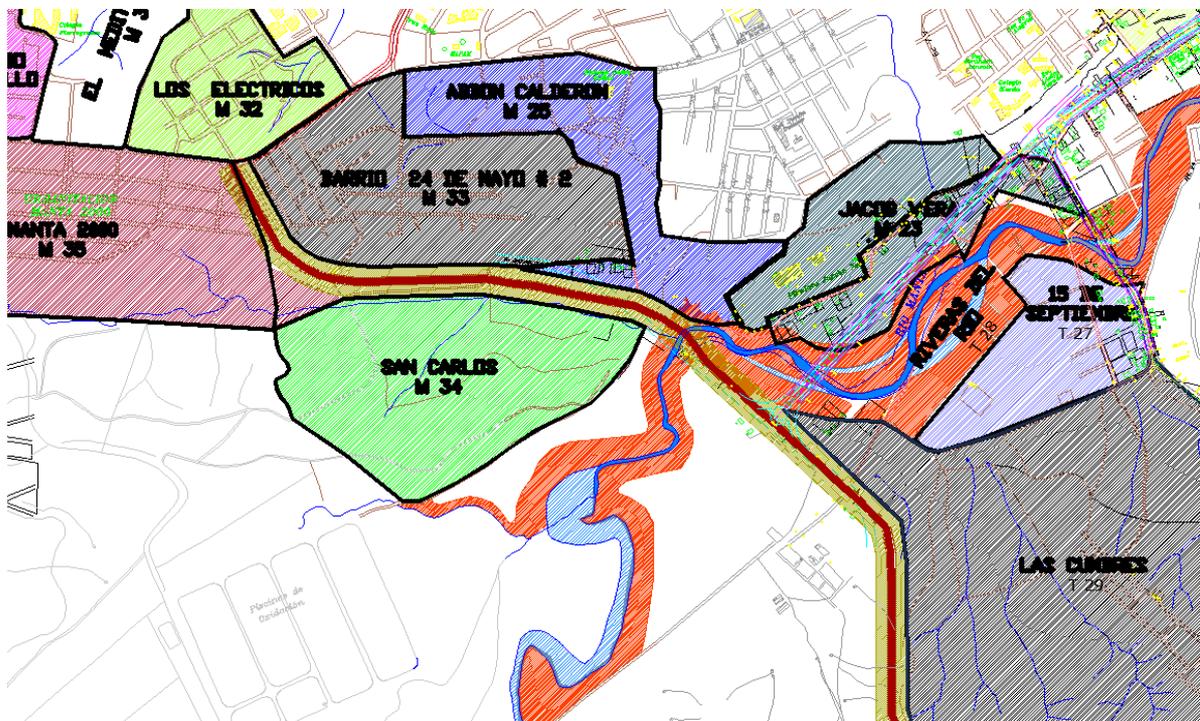


Imagen 27. Tramo A Vía Circunvalación.
Fuente: GAD Manta

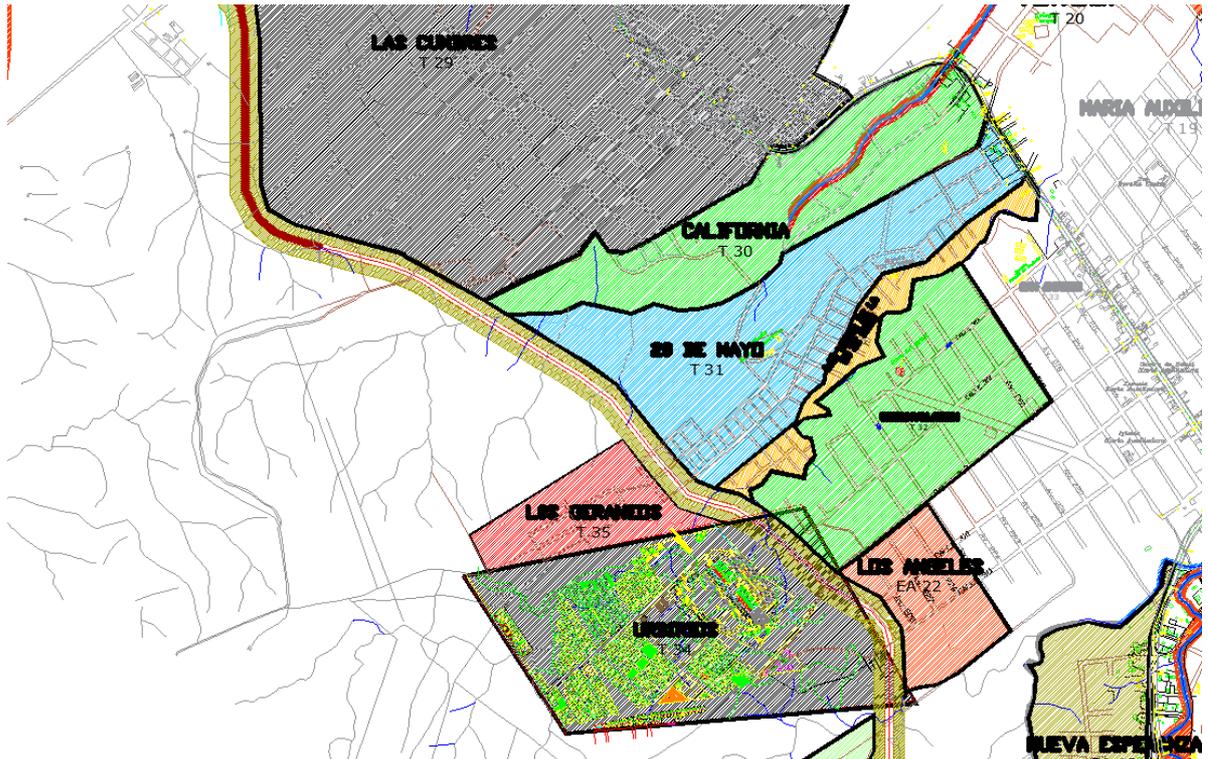


Imagen 28. Tramo A Vía Circunvalación.
Fuente: GAD Manta.

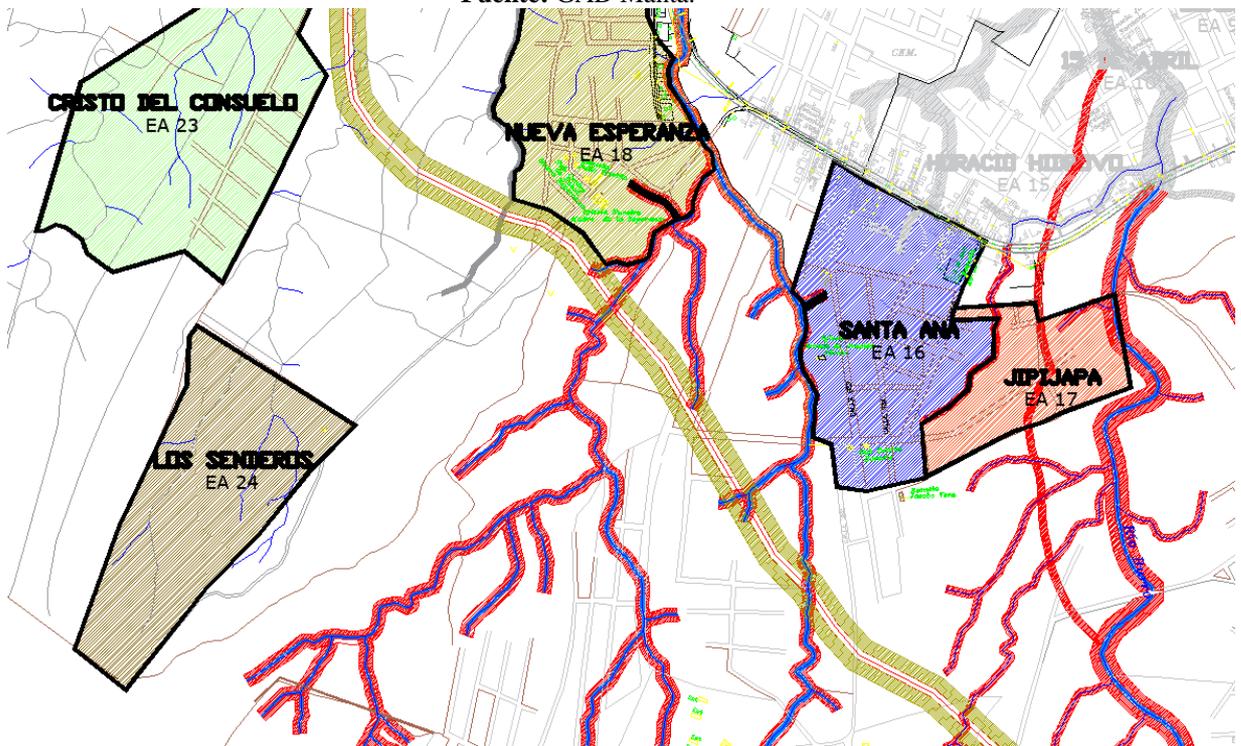


Imagen 29. Tramo A Vía Circunvalación.
Fuente: GAD Manta

AÑO 2007: Surgimiento inmobiliario de Manta.

Se expande la ciudad a la zona Sur, creando nuevos barrios y rutas.

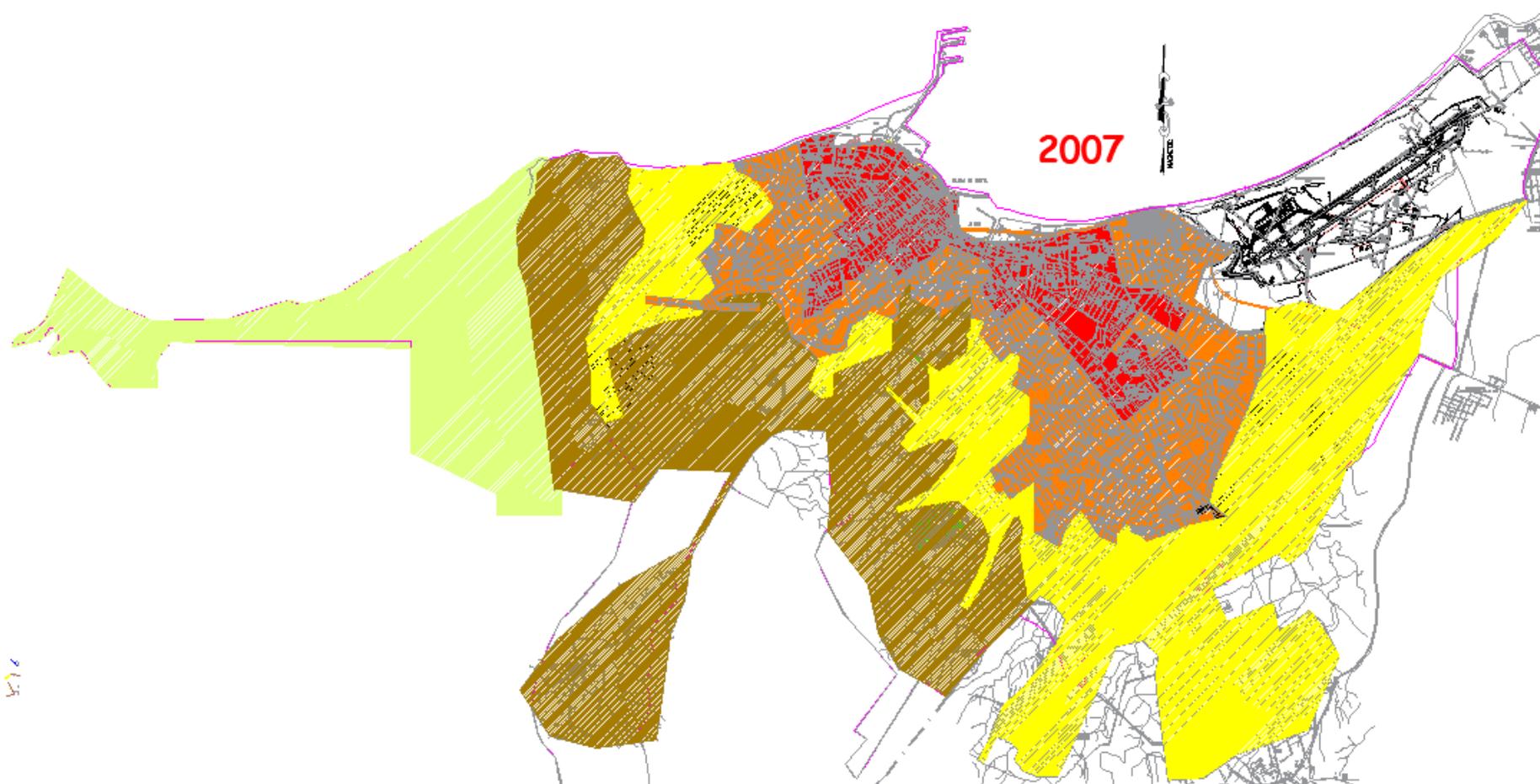


Imagen 30. AÑO 2007 Centro de Manta – Tarqui – Los Esteros – Eloy Alfaro.
Fuente: GAD Manta.

El comienzo de las inmobiliarias con proyectos de conjuntos habitacionales y urbanizaciones comenzó en el 2007, desde este año hasta el 2010 el área urbana que era de 3.350 hectáreas paso a 4.052 hectáreas.

En este periodo se destacan construcciones en la vía Circunvalación, que lleva de Manta-Montecristi, y el crecimiento urbano en la Ruta del Spondylus hacia la parroquia San Mateo. Todos estos datos constan en el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Manta. (Ec, 2016).

Los primeros residentes de las urbanizaciones y conjuntos eran migrantes, posterior a esto se levantaron viviendas para satisfacer los requerimientos de los habitantes, la mayoría empleándose en las industrias, construcción, pesca, incluso universitarios.

Es así que, en el 2010, 3.261 personas estaban pagando casas en Manta, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC).

AÑO 2011: Necesidad de viviendas.

El 15 de septiembre del 2011, en una reunión inmobiliaria los empresarios llegaron a la conclusión que la ciudad tenía un déficit de viviendas en un aproximado de 17mil casas.

En este mismo año las autoridades de la ciudad según análisis atendieron el requerimiento de 22mil casas, siendo estas de menor costo (vivienda de interés social), anunciando la construcción del nuevo conjunto “Si Vivienda”, con un total de 10 mil unidades, siendo respaldado por el Banco de la vivienda, Ministerio de Desarrollo urbano y Vivienda (Miduvi), Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y los bancos privados.

Historia Vía Circunvalación – Zona De Estudio

La Autoridad Portuaria de Manta se traza dos objetivos: convertir a Manta en una ciudad puerto con una infraestructura para la transferencia internacional de carga; y para facilitar el ingreso de los cruceros turísticos.

La Autoridad Portuaria percibe al turismo como una importante actividad turística de la ciudad puerto y construye el malecón escénico para alentar su actividad e inversiones. Al mismo tiempo vislumbra su interconexión con el desarrollo del país. Diseña, financia y construye la vía de circunvalación o paso lateral que opera hacia fines del siglo. Pero también percibe la relación del país con la cuenca del Pacífico y diseña para participar en la construcción de la vía puerto – aeropuerto para alentar la interconexión aérea transcontinental.

La red pública de eliminación de *aguas servidas* cubre más de la mitad de la ciudad de Manta mientras que los otros sectores no están conectados a este servicio, evacuándolas mediante otros sistemas poco aconsejables, siendo pozo séptico, pozo ciego, letrinas o descargas directas.

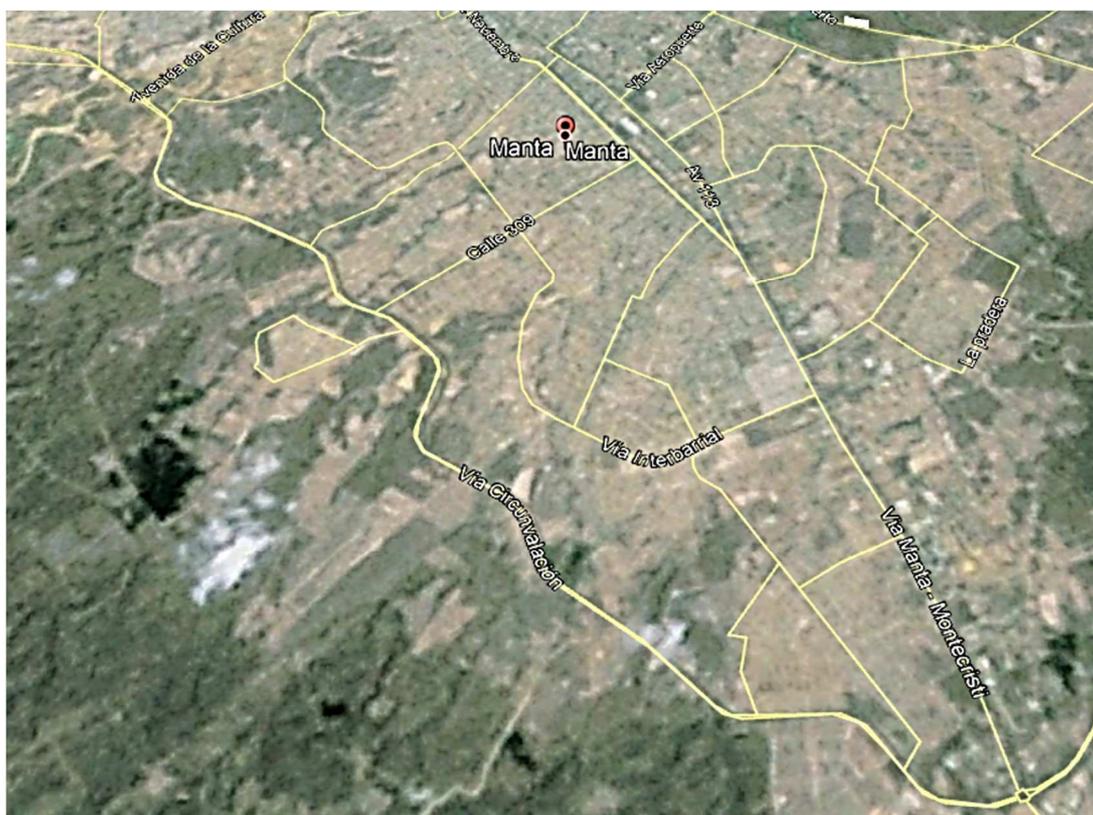


Imagen 31. Manta - 1969
Fuente: Google Earth

La Autoridad Portuaria participa en el desarrollo urbano de la ciudad con las denominadas obras complementarias del puerto, contratando la pavimentación integral de Manta y Tarqui, las obras de infraestructura sanitaria y pluvial, la construcción del malecón de la ciudad, de la vía 4 de Noviembre (1969), el malecón escénico (1997), la vía Circunvalación o paso lateral (1980), con 18,2 kilómetros de longitud para el enlace Manta-Jipijapa-Guayaquil, por el sureste; Manta-Quito, por el noreste; y en la vía Puerto-Aeropuerto, cofinanciada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Banco del Estado y Municipio para la movilidad interna, conexión con la terminal aérea y acceso hacia otras ciudades.

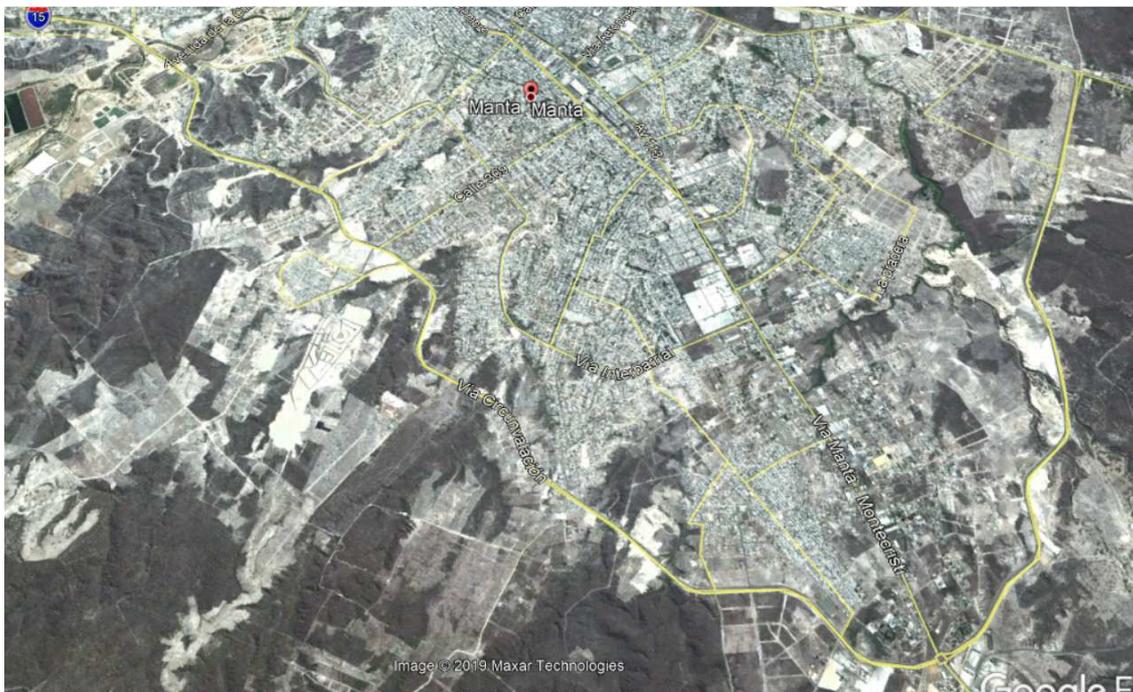


Imagen 32. Manta - 1969
Fuente: Google Earth

3.2. Información básica de área de estudio

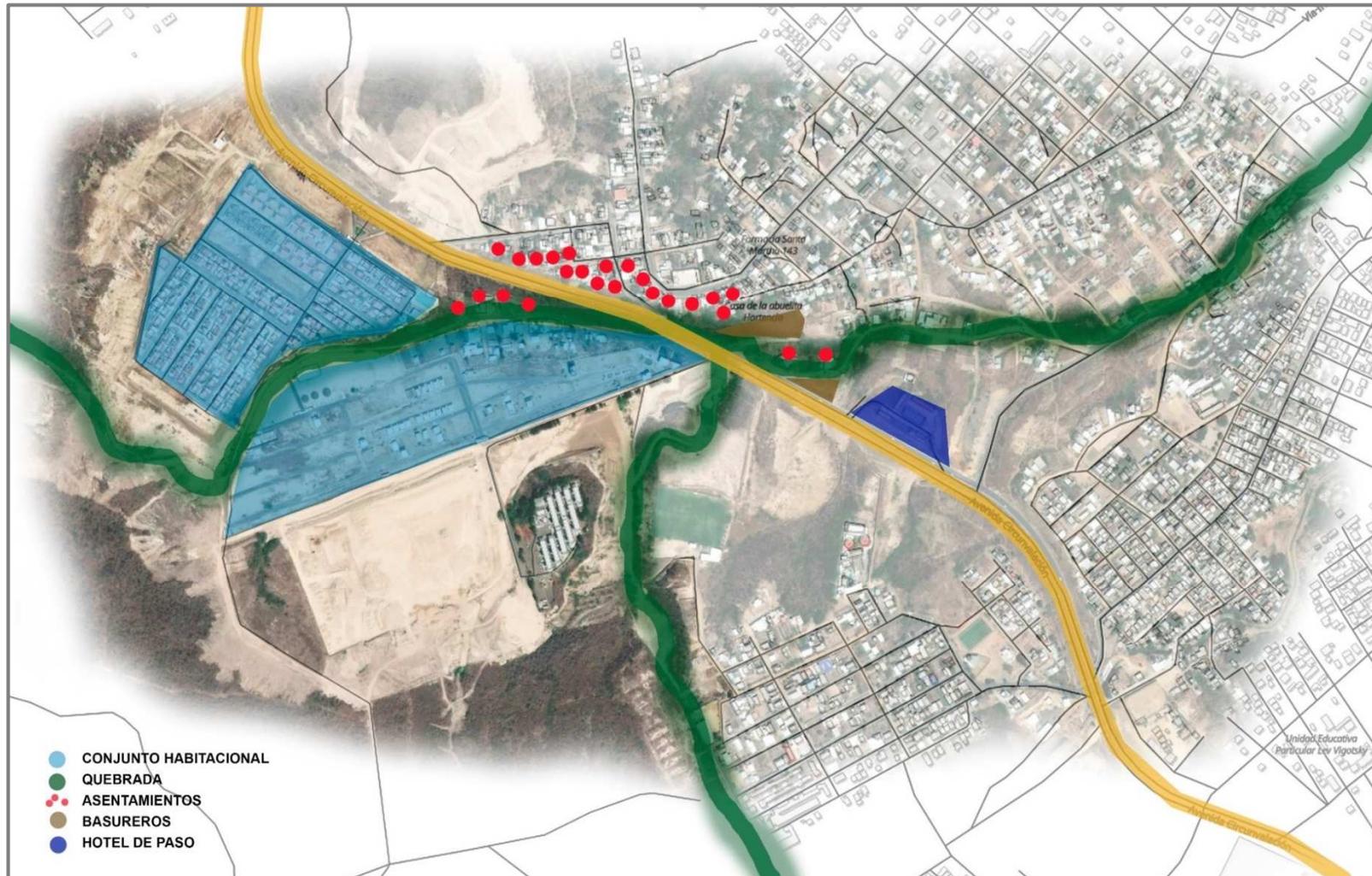


Imagen 33. Muestra 1 - Área de estudio
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

MUESTRA 1

Información de Muestra # 1

Analizando en sitio son palpables las problemáticas

- Conjuntos habitacionales siendo uno de estos implantados en un terreno que posee como antecedentes, ser parte de zona de riesgo - quebrada, la cual pasa en las mediaciones de la Urbanización Vía Marina; y en la parte posterior de la Urbanización Sariland.



Imagen 34. Terrenos en riesgos de quebradas
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- Asentamientos en el lateral de la vía, dentro del metraje establecido como derecho de vía y retiro del mismo, ubicados al borde de las pequeñas colinas creadas por la topografía del territorio.



Imagen 35. Asentamientos laterales de la vía.
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- Botaderos de basura, provocando una contaminación visual y ambiental a los habitantes que se encuentran en el radio del sector.



Imagen 36. Áreas en uso como botaderos de basura.
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- Hotel de paso ubicado en una colina, omitiendo la reglamentación de derecho de vía y retiro de construcción.



Imagen 37. Irrespeto en regulación de derecho de vía y construcción
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- Inexistencia de áreas verdes.



Imagen 38. Carencia de áreas verdes
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

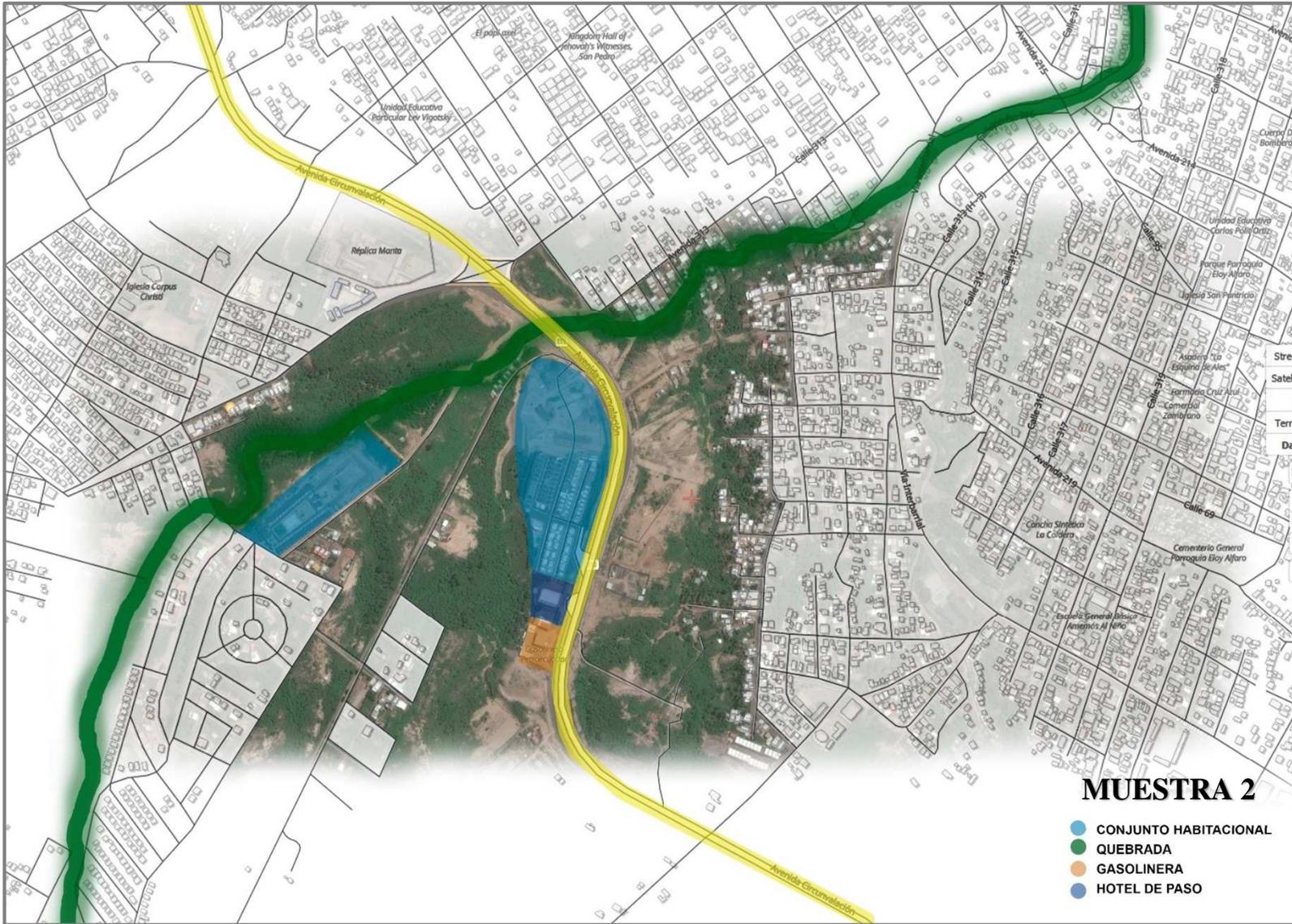


Imagen 39. Muestra 2 - Área de estudio
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Información de Muestra # 2

Analizando en sitio son palpables las problemáticas

- 1) Reiterando la implantación de conjunto habitacional uno en zona de riesgo – quebrada.

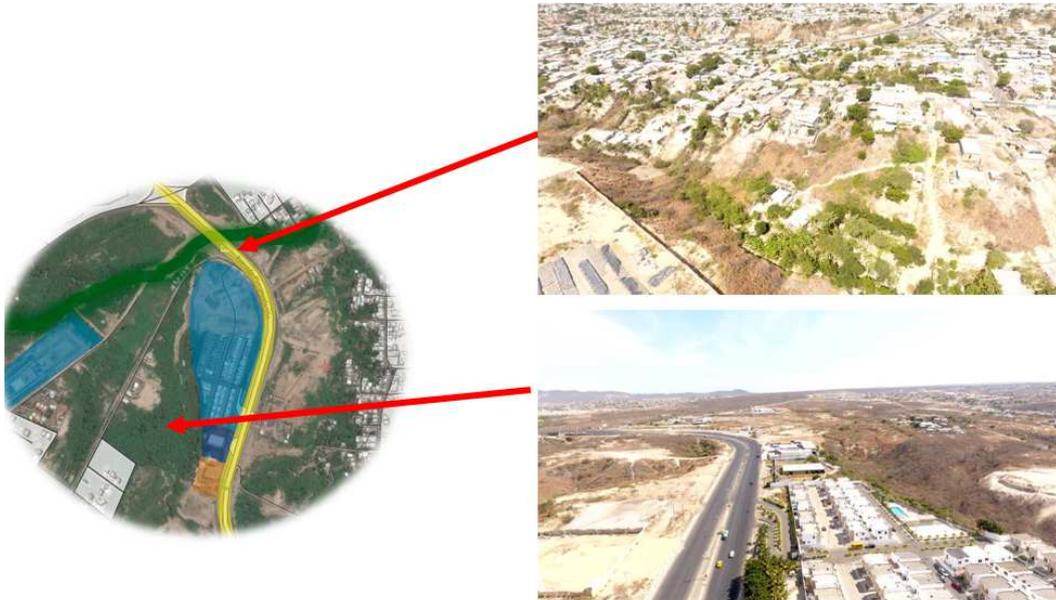


Imagen 40. Implantación de urbanización en zona de riesgo
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- 2) Conjunto habitacional adosado a un hotel de paso, por la implantación de la vivienda del conjunto no se respeta la privacidad de cada área.



Imagen 41. Zonificación habitacional no adecuada
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- 3) Ubicación de gasolinera entre residencias, el contenido de este servicio es perjudicial en contaminación ambiental ya que contamina en un radio de 100m el aire, y el radio de influencia afecta a las viviendas del radio tanto como conjunto habitacional que se encuentra en menos de los 200m.



Imagen 42. Ubicación de servicios complementarios no acorde a la zona habitacional.
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Información de Muestra # 3

Analizando en sitio son palpables las problemáticas

- 1) Hyundai es de uso industrial – comercial, el cual genera el tránsito vehicular de carga pesada, ubicado aledaño a viviendas y 250m de los conjuntos habitacionales y diagonal a centro educativo.

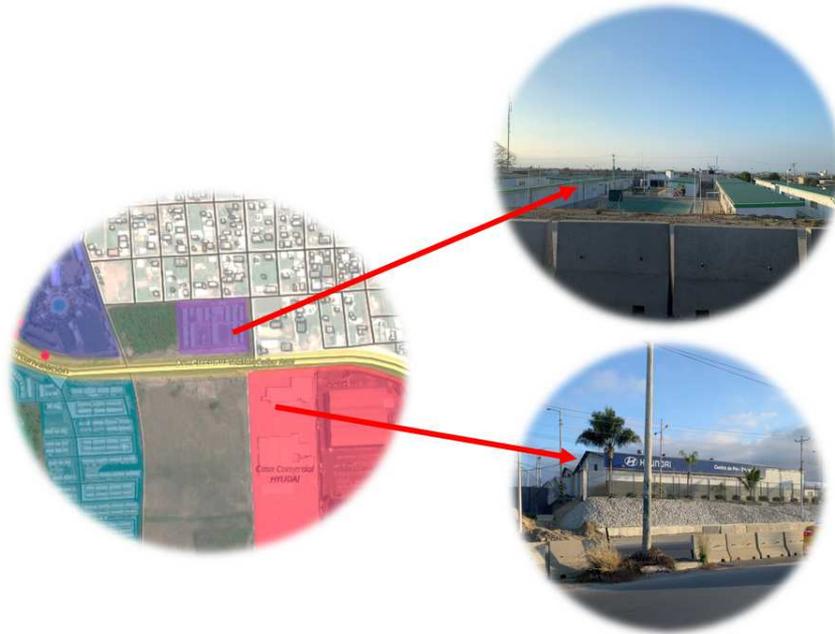


Imagen 44. Mezcla de usos de suelos

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- 2) Conjunto habitacional “Ciudad jardín” ubicado a un costado de zona de riesgo – quebrada.



Imagen 45. Conjunto Habitacional Ciudad Jardín.

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- 3) Implantación de gasolinera, lindero izquierdo conjunto habitacional “Urb. Belo horizonte” con más de 150 casas, lindero derecho zona de riesgo – quebrada, a pocos metros del conjunto habitacional “ciudad Jardín”.



Imagen 46. Gasolinera en conjunto habitacional
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

- 4) Botadero de basura, en los causes de la quebrada.



Imagen 47. Botaderos de basura
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

5) Asentamientos en la zona.

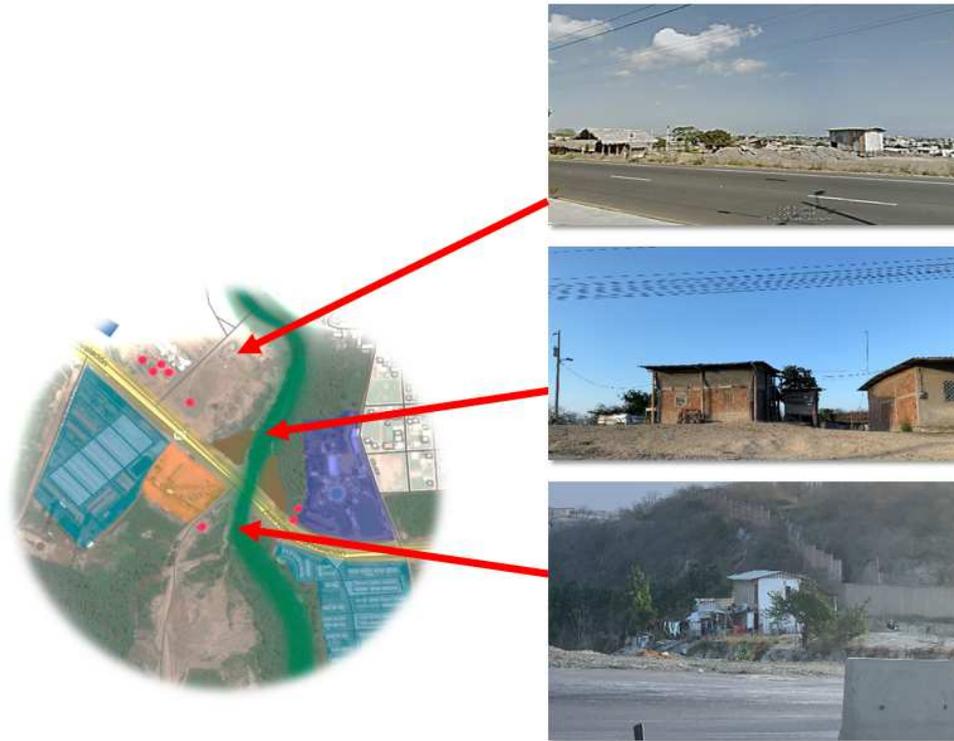


Imagen 48. Asentamientos en la Zona
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

6) Centro de recreación implantado cerca de zona de riesgo – quebrada.



Imagen 49. Zona recreativa implantada en zona de riesgo.
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

7) Hoteles de paso.

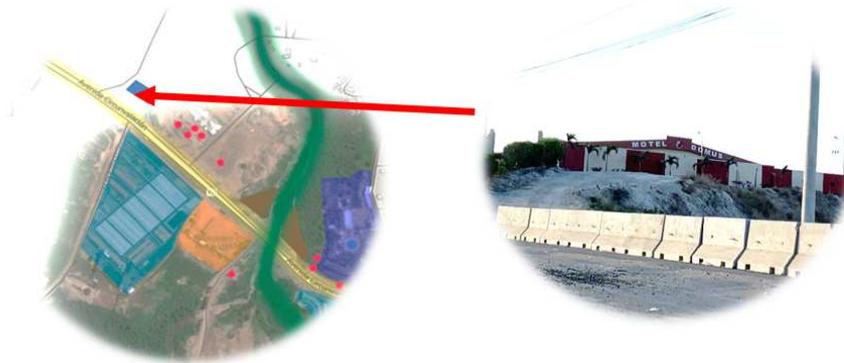


Imagen 50. ubicación de hoteles de paso
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesista).

8) Calles sin asfaltar y sin aceras.



Imagen 51. ubicación de hoteles de paso
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesista).

3.3 Tabulación y Análisis de datos de encuesta.

Siendo el principal objetivo identificar el nivel de percepción de la población con respecto a la calidad del hábitat que presenta el área de estudio, se muestra a continuación los resultados obtenidos de la aplicación de un cuestionario de manera discrecional a los moradores en diferentes puntos de la Vía Circunvalación objeto del presente análisis.

Análisis de datos: Pregunta #1

Tabla 6. ¿Dónde se ubica la vivienda?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
ASENTAMIENTOS EN CONJUNTO HABITACIONAL	165	44
ASENTAMIENTO EN ZONA SEGURA	100	26
ASENTAMIENTO EN ZONA INSEGURA	115	30
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

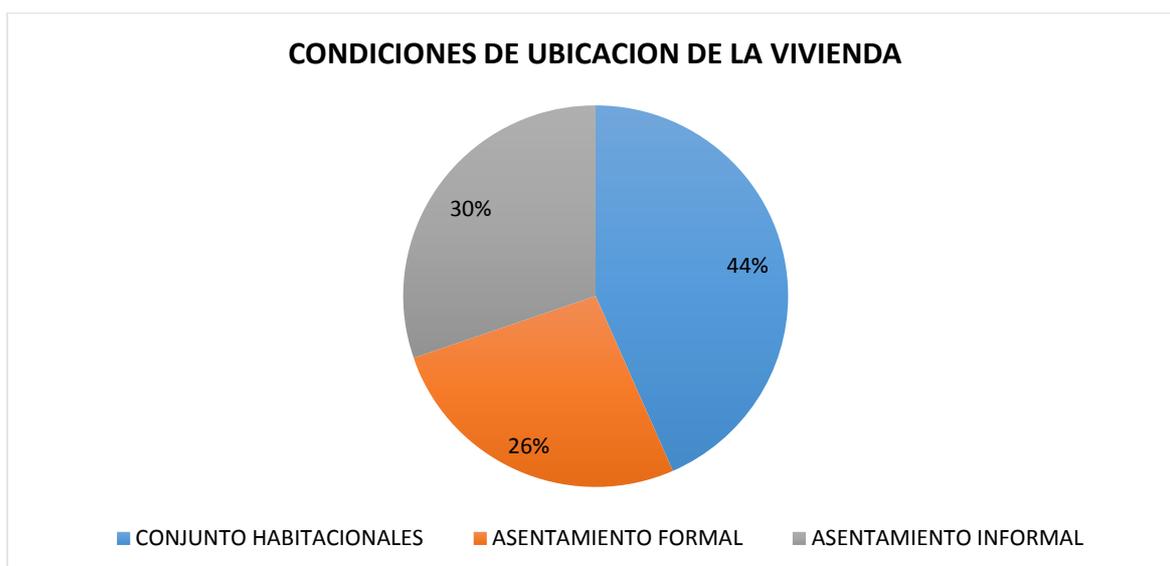


Gráfico 7. ¿Dónde se ubica la vivienda?
Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

Al analizar los lugares de implantación de las viviendas observadas, es notable las diferentes condiciones donde se encuentran asentadas; de tal manera que el 30% de las edificaciones que más llaman la atención, se hallan en estado de riesgo, tanto por los materiales de construcción como por el lugar específico donde se encuentran edificadas, el mismo que en la mayoría de los casos es cercano a quebradas; a estas condiciones se suman la carencia de servicios básicos como agua, alcantarillado y energía eléctrica, a los que en algunos casos se accede de forma clandestina.

Pregunta #2

Tabla 7. ¿Esta Ud. satisfecho con los servicios y equipamientos comunitarios con que cuenta el sector donde habita?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
SATISFECHO	195	21
MEDIANAMENTE SATISFECHO	167	44
INSATISFECHO	18	5
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

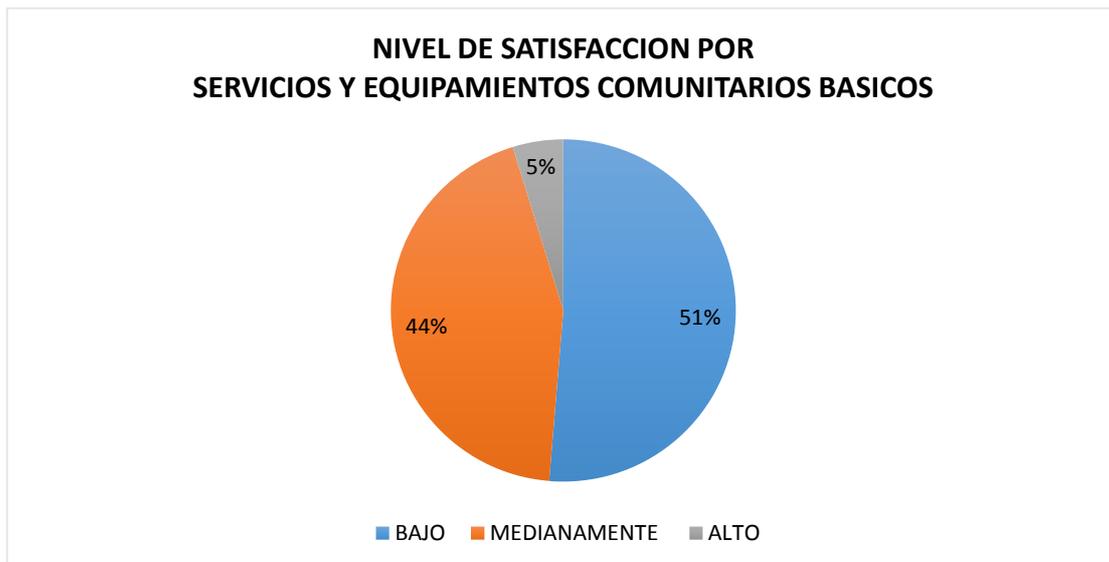


Gráfico 8. ¿Esta Ud. satisfecho con los servicios y equipamientos con que cuenta el sector?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis: El resultado obtenido nos muestra que el 86% de las personas encuestadas se encuentra insatisfecha por los servicios y equipamientos con que cuenta el sector, estas personas por lo general pertenecen a aquellos asentamientos que se encuentran fuera de los conjuntos habitacionales, que en algunos casos no pueden acceder a dichos servicios como consecuencia de no tener legalizada la tenencia de la propiedad y en otros por no poder pagar por tales bienes, contrastando con las características de aquellas edificaciones de los conjuntos habitacionales cerrados que se encuentran cercanos a ellos donde sus habitantes cuentan con otras condiciones de vida.

Pregunta #3

Tabla 8. ¿Cómo califica Ud. el estado de vulnerabilidad de su vivienda ante un desastre natural?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
SEGURA	72	19
MEDIANAMENTE SEGURA	172	45
INSEGURA	136	36
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

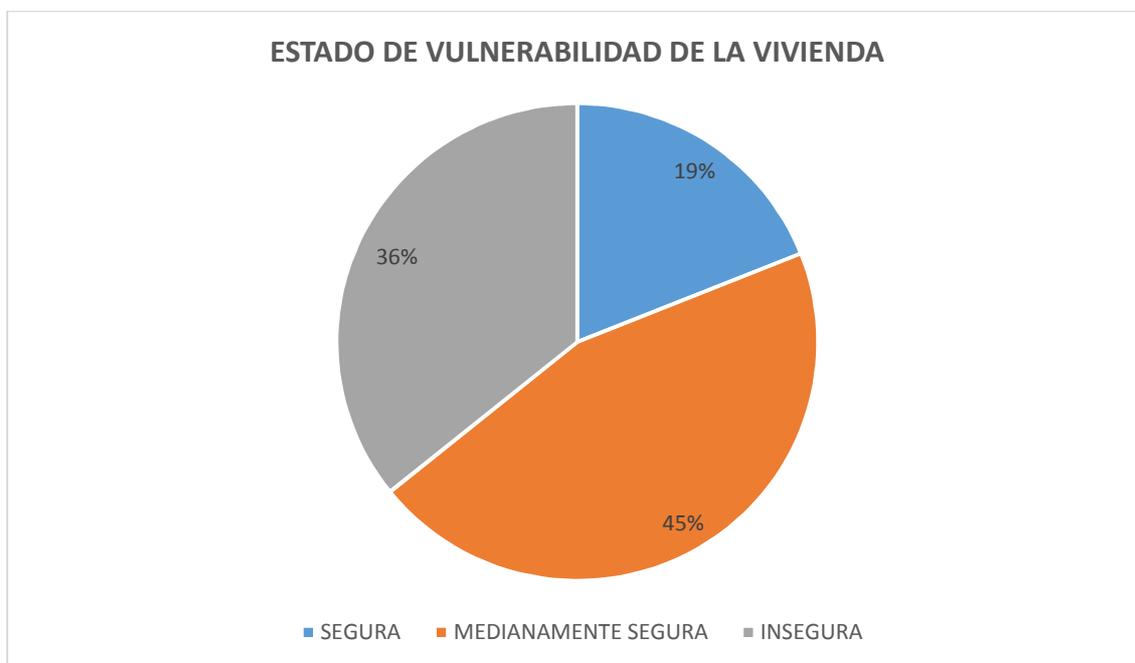


Gráfico 9. ¿Cree Ud. que su vivienda sería segura en caso de ocurrir algún desastre natural?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

La mayoría de las personas encuestadas después del terremoto acaecido en la ciudad en el 2016, consideran que las viviendas no ofrecen en un 100% las garantías para salvaguardar la integridad física de sus habitantes, ya que en muchos casos se desconocen si los procesos constructivos han sido aplicados de manera apropiada, y muchas de las edificaciones que se encuentran ubicadas fuera de los conjuntos habitacionales cerrados fueron construidas sin la supervisión de un profesional en el área de la construcción, por otro lado no deja de ser preocupante la existencia de zonas consideradas de alto riesgo.

Pregunta #4

Tabla 9. ¿Se encuentra Ud. ¿Satisfecho con el entorno en que se encuentra su vivienda?

<i>ESCALA DE VALOR</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>%</i>
<i>SATISFECHO</i>	135	43
<i>MEDIANAMENTE SATISFECHO</i>	168	32
<i>INSATISFECHO</i>	77	25
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

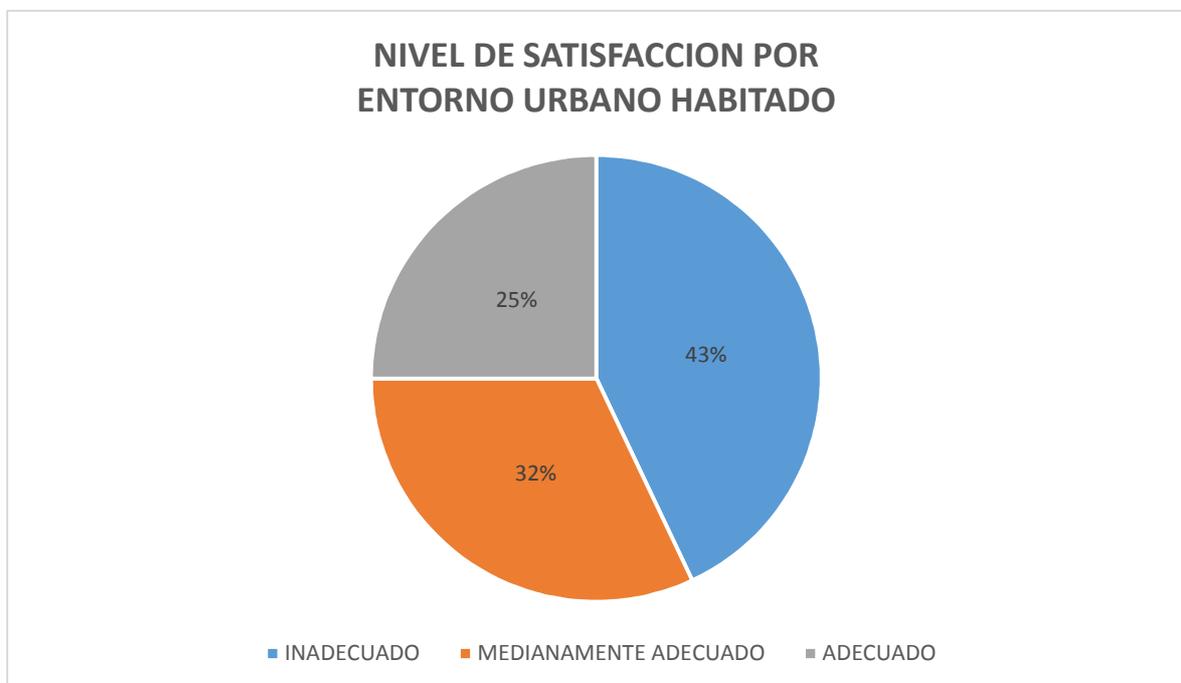


Gráfico 10. ¿Se encuentra Ud. ¿Satisfecho con el entorno en que se encuentra su vivienda?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

El entorno urbano en todo el trayecto de la vía circunvalación está caracterizado por la presencia de quebradas que tienen vegetación no apta para un desarrollo de vida urbana saludable, no cuentan con áreas verdes; en ciertas urbanizaciones cuentan con un entorno urbano más agradable donde los residentes pagan por el mismo, de esta manera notamos el caso omiso de las autoridades en el entorno natural de la ciudad.

Pregunta #5

Tabla 10. ¿Considera acertado el uso que se le da al suelo en el sector?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
<i>ADECUADO</i>	95	25
<i>MEDIANAMENTE ADECUADO</i>	145	38
<i>INADECUADO</i>	140	25
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

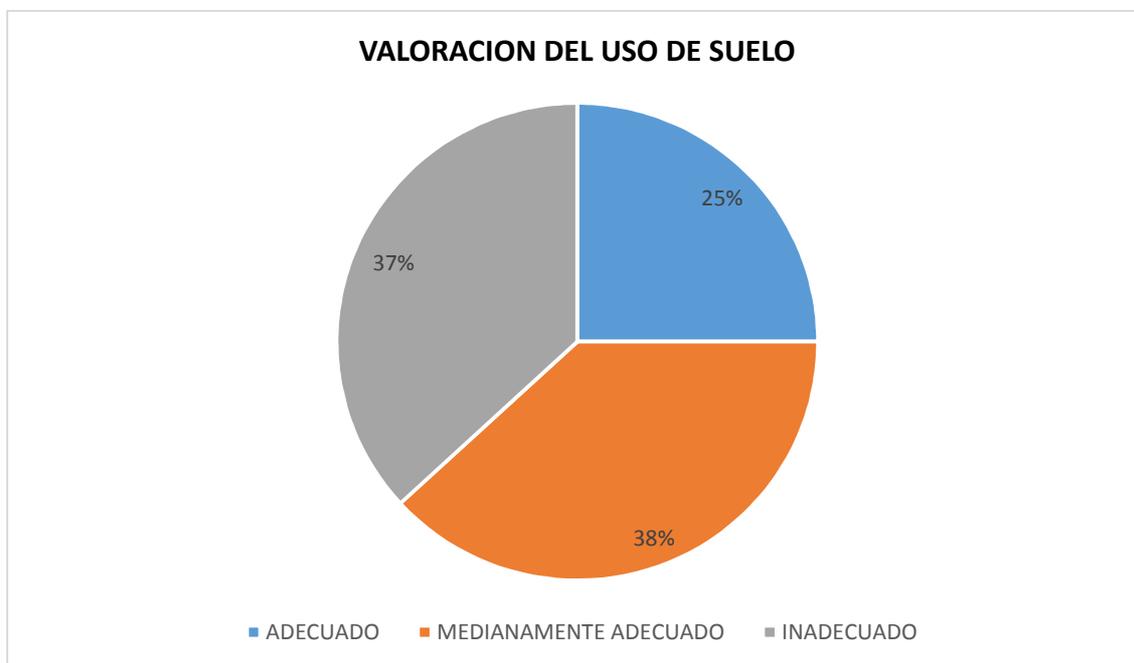


Gráfico 11. ¿Considera acertado el uso que se le da al suelo en el sector?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

La vía circunvalación en un principio su concepto de creación fue para el acceso de camiones y carga pesada a la ciudad, debido al crecimiento urbano de la ciudad se fue ampliando el crecimiento hasta esta vía generando un desorden de planificación urbana, en la misma tenemos una mezcla de uso de suelos, como lo es residencial, industrial, comercial, entre otros; teniendo en cuenta que es una mezcla entre urbanizaciones o conjuntos habitacionales, y otros asentamientos humanos, mismos que se han realizado a través de invasiones a los lotes privados generando la estratificación social territorial.

Pregunta # 6

Tabla 11. ¿Se considera afectado por la expansión urbana de su sector?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
ALTO	198	52
MEDIO	133	35
BAJO	49	13
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

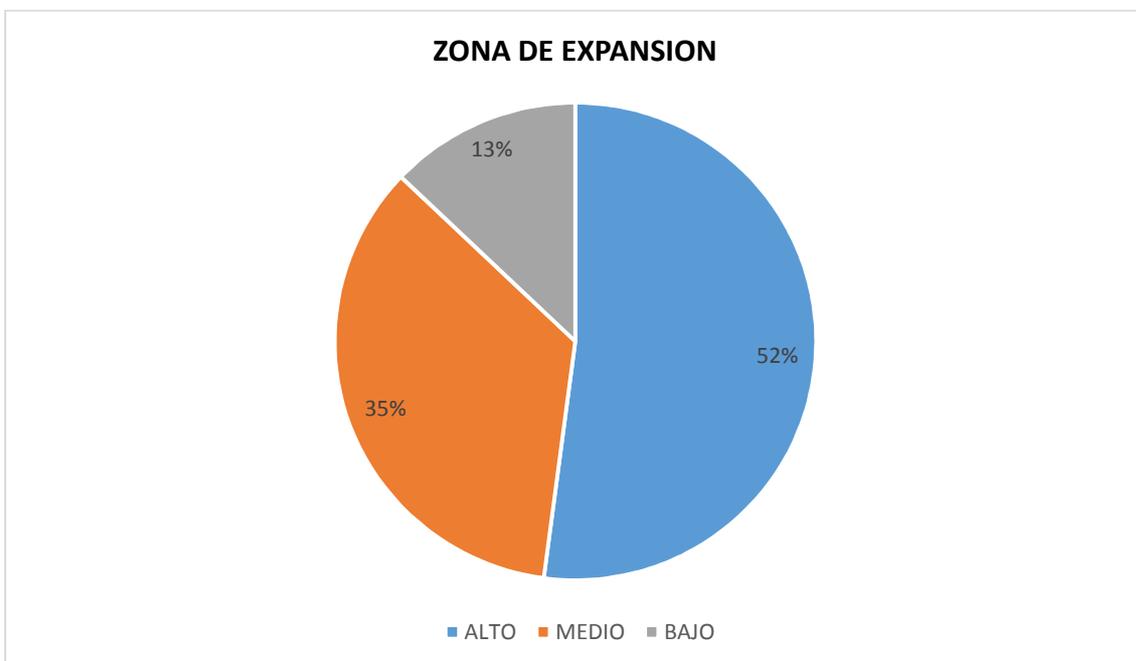


Gráfico 12. ¿Se considera afectado por la expansión urbana de su sector?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

La expansión urbana en el área de estudio se encuentra actualmente en un crecimiento medio, con la regeneración de la vía circunvalación, se aumenta el número de carriles, siendo la accesibilidad de los peatones residentes de la zona entre ellos barrios y urbanizaciones de manera complicada

Pregunta # 7

Tabla 12. ¿Cómo califica Ud. la contaminación ambiental del sector?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
ALTO	117	31
MEDIO	168	44
BAJO	95	25
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

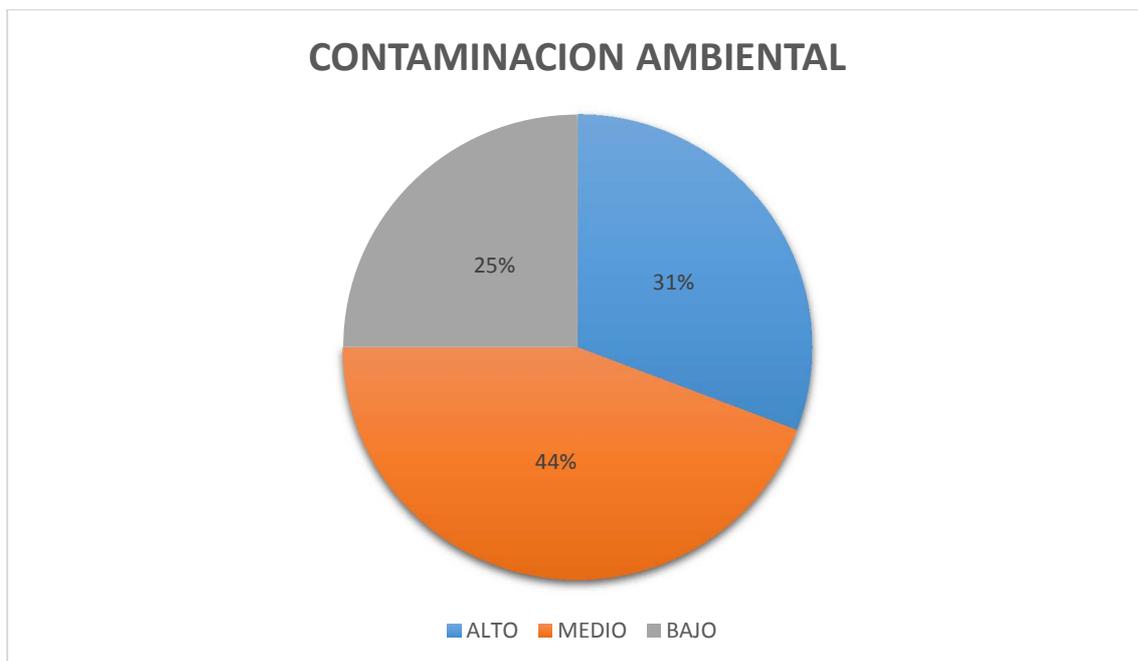


Gráfico 13. ¿Cómo califica Ud. la contaminación ambiental del sector?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

La contaminación ambiental es media, se genera por el alto índice de transporte de carga pesada que circula en esta vía, los procesos de construcción en la misma, y los malos olores que llegar a cierto tramo de la vía generado por la poza de oxidación de la ciudad de Manta.

Pregunta # 8

Tabla 13. ¿Cree Ud. que los espacios existentes en el sector están siendo aprovechados para la integración social?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
<i>NADA</i>	179	47
<i>POCO</i>	156	41
<i>MUCHO</i>	45	12
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

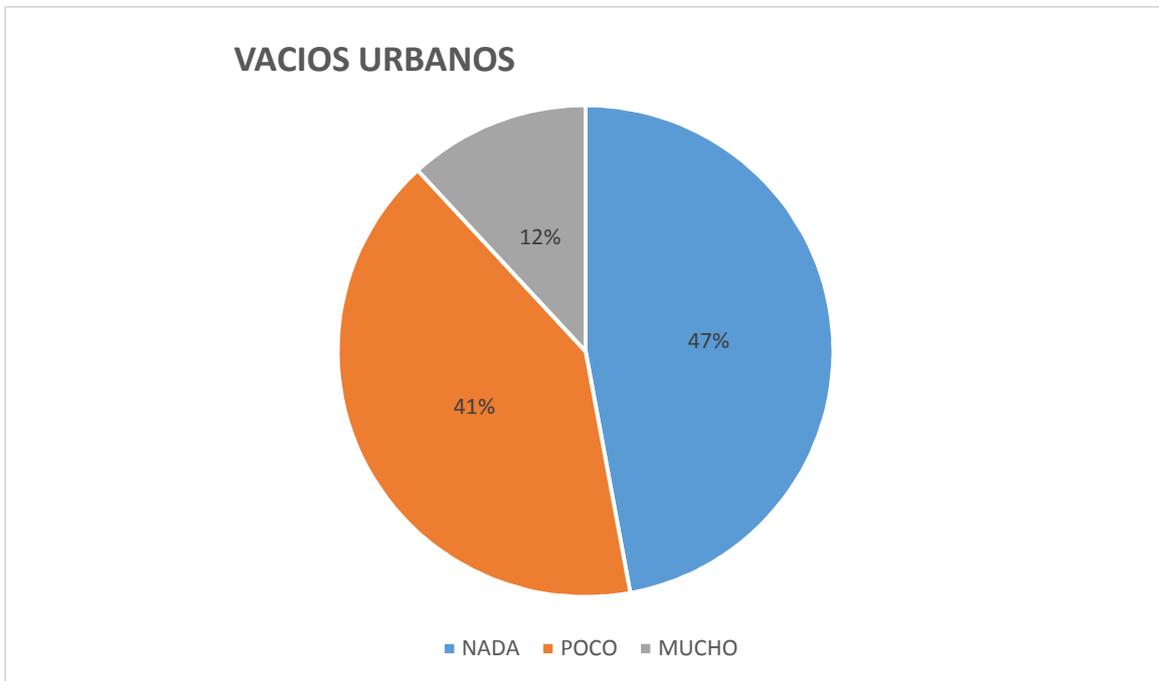


Gráfico 14. ¿Cree Ud. que los espacios existentes en el sector están siendo aprovechados para la integración social?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

En consideración a la encuesta dada y a lo que se puede apreciar en la Vía Circunvalación y sus alrededores, las zonas de recreación e integración se encuentran en deterioro las pocas existentes y en otros sectores se puede notar como la misma población ha creado espacios en pequeños lotes baldíos, palpando claramente el poco interés del municipio en la creación de espacios de integración social territorial.

Pregunta # 9

Tabla 14. ¿Cómo califica Ud. las facilidades de movilidad para la población y moradores de la zona de estudio social?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
<i>ALTO</i>	12	3
<i>MEDIO</i>	165	44
<i>BAJO</i>	203	53
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

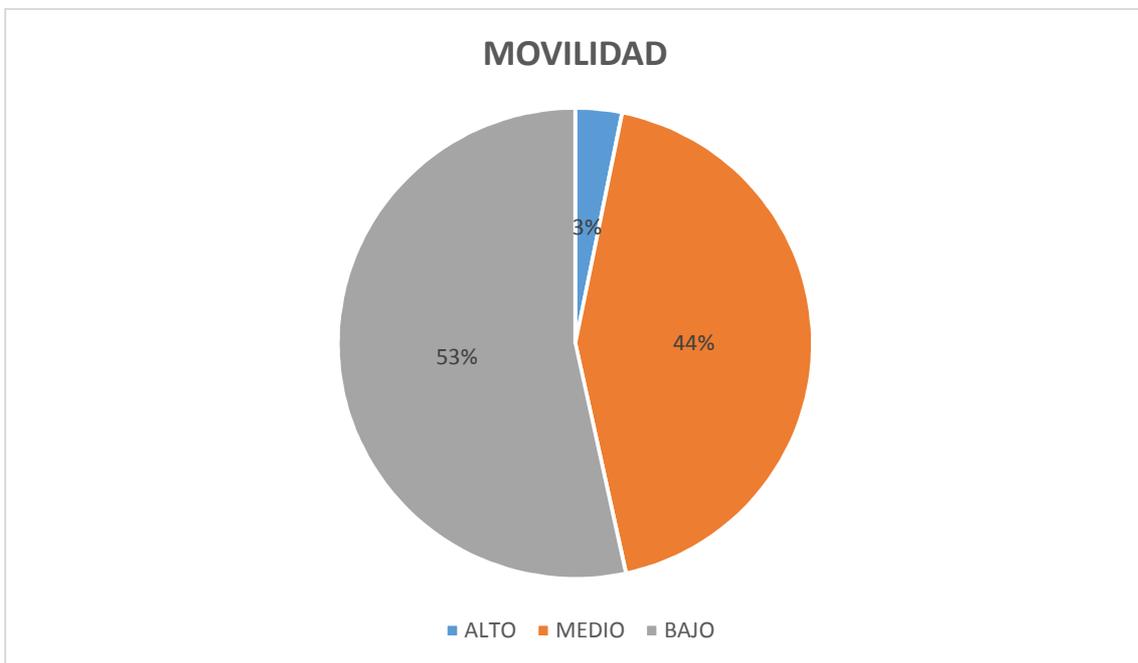


Gráfico 15. ¿Cómo califica Ud. las facilidades de movilidad para la población y moradores de la zona de estudio social?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

En el tema de movilidad es notable que si hablamos del punto de vista como Vía es de gran importancia por la conexión que posee de punto a punto de la ciudad, en cuanto a movilidad de moradores (vehículos, peatonales, ciclistas, etc.) no cuenta con vía para ciclistas, y el peatonal no cuenta con aceras y bordillos para un tránsito peatonal accesible, siendo este un punto de gran importancia que podría mejorar para la circulación de los clientes.

Pregunta # 10

Tabla 15. ¿Considera Ud. que existe segregación social en el sector donde habita?

ESCALA DE VALOR	FRECUENCIA	%
ALTO	184	48
MEDIO	120	32
BAJO	76	20
TOTAL	380	100

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

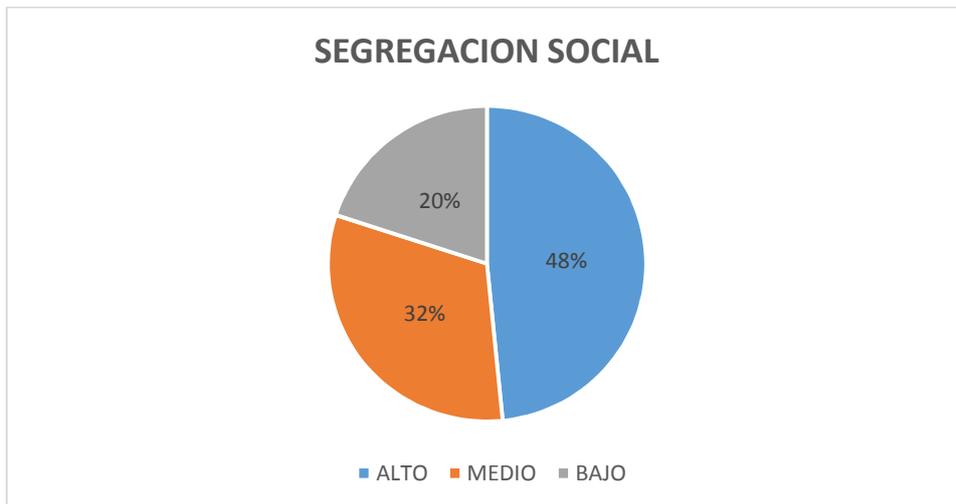


Gráfico 16. ¿Considera Ud. que existe segregación social en el sector donde habita?

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Análisis:

Los diferentes tipos de calidad de vida en el sector de estudio, nos muestran la desintegración que existe en la misma, ya que no cuentan con espacios para la integración social, cada individuo se maneja en su propiedad y las urbanizaciones se convierten en casas solo para descanso, ya que los propietarios continúan con sus jornadas laborales, etc.

3.4. DIAGNOSTICO SITUACIONAL

Los datos obtenidos en el presenta análisis denotan que las autoridades de la ciudad no se han preocupado mayormente por el desarrollo correcto de las periferias, en cuanto a la dotación programada de redes de infraestructura básica, equipamientos comunitarios y mobiliario urbano, cuya dotación en los sectores periféricos han respondido mas bien al clamor ciudadano ante demandas insatisfechas. Además, se puede palpar a simple vista algunas de las falencias que se han generado por el crecimiento y planificación inadecuada, en los aspectos residenciales, comerciales, transporte, seguridad, entre otros, que afectan no solo a los residentes de la zona de estudio sino también a otros sectores de la ciudad.

El nivel de estratificación urbana en el tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta es alto, cuyo uso de suelo está caracterizado por la presencia de quebradas, estaciones de servicio de combustibles, hoteles de paso, almacenes y lotes baldíos utilizados como botaderos de basura con los cuales conviven los conjuntos habitacionales cerrados y los asentamientos de viviendas contiguos a ellos los mismos que crean un espacio desestructurado y desordenado que menoscaban las condiciones de habitabilidad del territorio.

La estratificación urbana como tal ha determinado un proceso desurbanizante en este sector de la ciudad con características de conectividad-des conectividad diferentes. En el caso de los sectores acomodados o conjuntos habitacionales cerrados, está basado en la baja densidad, la desterritorialización de las redes de sociabilidad y en el uso de equipamientos dispersos sobre el territorio, donde el vehículo es su principal aliado. En el caso de los sectores populares se caracteriza por la alta densidad de un modo de agrupamiento también horizontal de viviendas, basado en la proximidad de pequeñas

unidades habitacionales alrededor de servicios precarios, determinando una fuerte desterritorialización de las redes de sociabilidad.

Estas marcadas diferencias en las prácticas del espacio urbano generan códigos de comunicación-incomunicación y percepciones muy diferentes de la misma ciudad, como antagonismos y tensiones entre los diferentes sectores sociales. Estos escenarios se convierten en un síntoma de la desigualdad y la partición estructural de la sociedad y la ciudad actual, caracterizado por una dispersión horizontal con barrios suburbanos producidos en algunos casos por la especulación inmobiliaria como las urbanizaciones cerradas y en otros casos por barrios de vivienda popular generados las pautas de un crecimiento informal.

3.5. Pronóstico

El actual modelo de desarrollo de la ciudad de Manta en la vía circunvalación, no permite lograr un ordenamiento territorial del uso adecuado del suelo. Con la implantación de urbanizaciones o conjuntos habitacionales que en algunos casos están ubicados en las cercanías de zonas de riesgos (quebradas), donde además no se dispone de los servicios básicos de infraestructura adecuada para el buen vivir; se crean inconvenientes de accesibilidad y movilidad, seguridad, entre otros no solo para ellos, sino también para aquellos asentamientos de viviendas adyacentes. Este escenario se va agravando con el pasar de los días y las necesidades se van multiplicando en desmedro de la calidad de vida de aquella población en estado de vulnerabilidad y riesgo, que en caso de no mediar solución alguna podrían terminar en caso lamentables de difícil solución, de tal manera que los objetivos del urbanismo contemporáneo deberían estar orientados a prever, corregir y reequilibrar estas tendencias de desarrollo tan común de las periferias de la ciudad.

12.5 Comprobación de la idea planteada.

Tabla 16. Comprobación de idea planteada: Inequidad del hábitad

VARIABLE	INDICADORES	ESTADO DEL INDICADOR	BRECHA
<i>Inequidad del hábitad</i>	Ubicación de la vivienda	El 30% indica que sus viviendas son asentamientos informales y el 26% indica que son asentamientos formales.	El 44% están ubicados en urbanizaciones y conjuntos habitacionales.
	Servicios y equipamientos	El 51% considera que carecen de conformidad por su necesidad mientras el 44% indica que medianamente alta.	El 5% considera que poseen los servicios y equipamientos.
	Vulnerabilidad de la vivienda	El 36% considera que su vivienda está segura estructuralmente ante un desastre natural y el 45% indica que esta medianamente segura	El 19% considera que su vivienda está segura estructuralmente ante un desastre natural.
	Entorno urbano	El 32% considera que el entorno urbano es contaminado, y el 25% considera que el entorno urbano es inexistente.	el 19% considera que el entorno urbano es bueno.

Uso de suelo	El 38% considera que es inadecuado y el 37% considera que es medianamente el correcto uso de suelo.	El 25% considera que el uso de suelo es adecuado.
--------------	---	---

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Tabla 17. Comprobación de idea planteada: Estratificación territorial

CATEGORIA	INDICADORES	ITEM	INSTRUMENTO
ESTRATIFICACION TERRITORIAL	ZONIFICACION	El 52% considera alto, mientras el 35% lo considera medio.	El 13% considera bajo.
	VACIOS URBANOS	El 47% considera que existen vacíos urbanos que pueden ser aprovechados, mientras el 41% lo considera medio el aprovechamiento	El 12% considera negativo el aprovechamiento
	EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS		
	FACILIDAD DE MOVILIDAD A CENTROS URBANOS	El 53% considera que es bajo, el 44% indica que es medio el nivel de seguridad y movilidad.	El 3% indica que es alto el nivel de seguridad y movilidad.
	SEGREGACION SOCIAL	El 48% considera que es alto y el 32% indica que es medio la segregación social.	El 20% considera que no existe segregación social

Fuente: Shaila Almeida Chávez (Tesisista).

Escala de valor

0-50 Baja

51-74 Media

75-100 Alta

Considerando los resultados obtenidos de la aplicación de la encuesta en relación a la escala de valor planteada para el efecto, la Estratificación urbana en el área de estudio es alta; siendo además la inequidad del hábitat alta, de tal manera que la hipótesis que orientó y delimitó esta investigación fue comprobada, lo cual orienta a una intervención inmediata sobre el territorio analizado.

Considerando según la encuesta los resultados obtenidos y aplicando la escala de valoración para la variable **Inequidad del hábitat territorial**:

- Asentamientos en zonas de riesgo 75%
- Desigualdad en los espacios del hábitat 95%
- Espacio desestructurado y desordenado 57%
- Contaminación ambiental 75%

4. PROPUESTA

4.1 Presentación de la propuesta

Posterior a la información analizada en el diagnóstico situacional de la problemática, se plantean las siguientes alternativas de solución para el caso tratado.

4.2 Imagen conceptual de la propuesta

A medida que se va aumentando la población urbana, se tiene que tener en cuenta la calidad de vida de las mismas en la ciudad. Vinculando con el objetivo #11 de la ONU, es esencial mejorar la planificación y gestión de las ciudades para hacerlas inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. (ONU-HABITAT, 2019).

Realizando cambios en la situación actual de la vía circunvalación ubicada en la periferia de la ciudad, con accesos peatonales y mejor accesibilidad de los mismos, el crecimiento de los barrios en mejor calidad, la construcción de las viviendas de manera correcta cumpliendo con todas las normativas, la seguridad de ser fiscalizadas por un profesional, construcción de casas con mano de obra calificada.

La eliminación de basureros creados en ciertos terrenos baldíos eliminando la contaminación, con el aumento de áreas verdes o lugares de integración de las comunidades, barrios y conjuntos habitacionales, serian alternativas basadas en normativas y regulaciones que mejoran la calidad de vida de los habitantes, mejorando el entorno y los componentes geográficos del territorio.

4.3 Objetivos de la propuesta

- Desarrollar lineamientos urbanos que sean asociados a herramientas de medición para aplicar de manera correcta las ordenanzas para una intervención urbana correcta.
- Fortalecer el potencial de cada área en la zona de estudio para la reducción de estratificación urbana.
- Reducir los espacios desestructurados y desordenados, disminuyendo la inequidad del hábitat territorial.

4.4 Capacidad de la propuesta

Jan Gehl menciona, “Primero moldeamos a las ciudades y luego ellas nos moldean a nosotros”, además nos indica que, si observamos la historia de cada ciudad, podemos notar claramente como las estructuras urbanas y el planeamiento han luido sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan. La planificación urbana se la realice en base al desarrollo – crecimiento y la proyección que genere la ciudad, debidamente planificado y estructurado. (Gehl, 2010)

En consideración del diagnóstico realizado en el área de estudio, se detectaron los inconvenientes por los cuales atraviesa la periferia urbana de la ciudad de Manta, planteando sugerencias para el desarrollo social – territorial de la misma, siendo de esta manera práctico el derecho a la ciudad, conjuntamente con la integración de los habitantes.

Cumpliendo con las ordenanzas en el futuro desarrollo sería planificado, por lo cual la vía circunvalación siendo desarrollada brindaría una mejor calidad de vida a los habitantes del área de estudio.

No solo favoreciendo a los habitantes de la zona de estudio, sino a los circulantes de esta vía en crecimiento, dando mejor aspecto y seguridad en su tránsito.

Disminuir la contaminación actual conjuntamente con la preservación de espacios verdes, siendo una vía extensa y de acceso rápido a la ciudad que favorece a la misma y a los aproximadamente 32000 habitantes del sector.

4.5. Lineamientos generales

En el objetivo de reducir las inequidades denotadas en el tramo II de la vía Circunvalación de la ciudad de Manta, se plantean a continuación lineamientos generales como alternativa de solución a los problemas generados por la estratificación urbana:

4.5.1. En cuanto a los aspectos de Análisis del Espacio Urbano.

4.5.1.1. Espacio Urbano

Problemas:

1. Deterioro de áreas verdes.
2. Déficit de espacios.
3. Deterioro de mobiliario urbano existentes en la zona.
4. Desinterés de mantenimiento de espacios públicos de integración.
5. Contaminación auditiva al ser una vía rápida con camiones y tráiler pesados.
6. Contaminación visual en la imagen urbana de la ciudad.

Recomendaciones:

1. Creación de espacios de área verde por cada habitante, huertos comunitarios, a su vez este sería de aporte para la integración entre moradores mientras se realiza el proceso de creación de espacios verdes.
2. Realizar mingas en las cuales se practique lo de Panamá Camina, ya que este proyecto aporta la integración personal.
3. Creación de mobiliario urbano bajo un enfoque sustentable, siendo de materiales reciclables, higiene independiente de cada persona.
4. Realizar un mantenimiento frecuente y organizado en cada espacio público de integración social – territorial.

4.5.1.2. En cuanto a infraestructura básica

Problemas:

1. Abastecimiento ilegal de servicios básicos debido a su inequidad.
2. Deterioro de las infraestructuras existentes en los barrios de ciertas zonas de la periferia.
3. Carencias en el sistema de transporte movilidad pública.
4. Índice elevado de inseguridad ciudadana.
5. Remotamente inequidad en salud pública.

Recomendaciones:

1. Creación de red de abastecimiento de servicios básicos como agua potable y energía eléctrica.
2. Mantenimiento en las infraestructuras actuales existentes en el área de estudio.
3. Plan de movilidad peatonal para los habitantes del sector, planteamiento de ciclo vía, generar integración de rutas entre la zona de estudio.
4. Aumentar el respaldo ciudadano por parte de la policía nacional.
5. Mejorar la accesibilidad a los centros de salud cercanos.

4.5.1.3. En cuanto al uso de suelo

Problemas

1. Incumpliendo las normativas de uso y ocupación de suelo.
2. Construcción de conjuntos habitacionales en zonas de riesgos.
3. Mezcla de uso de suelos, residencial, industrial, zonas de riesgo.
4. Crecimiento poblacional en urbanización
5. Incremento de población generando contaminación ambiental, aumento de residuos, generando basureros en terrenos baldíos entre asentamientos, aumentando la contaminación

Recomendaciones

1. Verificación de cumplimiento de uso de suelo en cada zona,
2. Negación de permisos de construcción en zonas de riesgo.
3. Regeneración o reubicación de asentamientos en zonas de mezcla del uso y ocupación de suelos, como por ejemplos casas ubicadas en zona de riesgo aledaños a un motel o fábrica.
4. El crecimiento poblacional en urbanización en la vía circunvalación (Periferia urbana de la ciudad), certificar los permisos en diseños y ubicación del proyecto, cuidando la vida de cada residente.
5. Eliminación/limpieza de terrenos baldíos convertidos en basureros que generan contaminación ambiental perjudicando la salud a los residentes del sector.

4.5.1.4. En cuanto a la vulnerabilidad de las Viviendas aledañas a los conjuntos habitacionales cerrados.

Problemas:

1. Riesgo alto en edificaciones muy vulnerables.
2. Incumplimiento de normativas de construcción.
3. Carente regulación en la construcción, mitigar el riesgo en pérdidas de vidas en futuros terremotos.
4. Inequidad de accesos a las viviendas
5. Autoconstrucción sin asistencia técnica.
6. Mano de obra no calificada.

Recomendaciones

1. Demolición de edificaciones vulnerables con alto riesgo.
2. Certificar el cumplimiento de normativas en cada construcción a través de inspecciones periódicas.
3. Aplicar controles en las construcciones, según las normativas, conjuntamente con multas ante el incumplimiento.
4. Mejorar la topografía en accesos a viviendas de zonas vulnerables.

5. Actualmente se exige la asistencia de un profesional sin embargo es omitido algunas veces, se podría realizar fiscalizaciones para cerciorar la presencia de un profesional en la construcción.
6. Mejorar la practica constructiva a todos los niveles (obreros, maestros)

4.5.1.5. En cuanto a la movilidad y seguridad

Problemas

1. Déficit de transporte público.
2. Creación de puentes/nodos que no poseen espacio peatonal.
3. Inexistencia de espacio peatonal o circulación de ciclistas.
4. Inseguridad para peatones (adultos, jóvenes, niños), ciertas escuelas quedan en el lado contrario de las viviendas.

4.6. Requerimientos

En base a lo analizado se palpa como el problema de estratificación territorial social conlleva al crecimiento de sub-problemas que impiden el desarrollo de una vida digna de los habitantes del sector, sin embargo, aplicando los requerimientos se puede mejorar y crear oportunidades de mejor calidad de vida, los cuales deberán estar orientados por las políticas, reglamentaciones e instrumentación que el caso amerite.

4.6.1. Requerimiento de infraestructura urbana – vivienda.

De acuerdo a las encuestas dadas y al análisis realizado, se puede palpar la necesidad de la población en cuanto a sus necesidades básicas.

- Zonificación de usos de suelos.
- Clasificar el uso de suelo y ocupación para así especificar las intervenciones urbanas.
- Plan vial – transporte.

- Determinar la necesidad de infraestructura urbana, garantizando que su distribución sea equitativa.
- Proyecciones nuevas viviendas dignas según la necesidad e integrantes de las familias.
- Plano base general de vivienda, con especificaciones técnicas y un profesional (servidor público) designado a cada obra, certificando así la correcta construcción de las viviendas.
- Identificación de áreas en zona de riesgo y contaminación ambiental.

4.6.2. Requerimientos de integración social – territorial.

Los espacios urbanos promueven la integración social de una zona o sector, fortaleciendo las capacidades de los habitantes de barrios creando lazos de confianza entre los mismos. Con el fin de promover la transformación urbana cultural asociada con la convivencia vial y el uso de las calles priorizando a las personas.

- Establecer lugares que generan la integración social.
- Recuperar espacios de esta manera se interviene en la integración social en la regeneración de los mismos, los cuales sirven para mostrar el arte y disfrutar de la misma.

Estrategias

Las estrategias se identifican para un periodo de transformación por método de soluciones urbanísticas tradicionales en los siguientes criterios:

1. Subsana las condiciones en la periferia urbana: la baja calidad de la vivienda construida y la escasa dotación de equipamientos e infraestructuras de servicios.
2. Remodelación o renovación de conjuntos marginales para resolver problemas de degradación y mejorar la calidad de vida de los residentes.
3. Calidad al espacio urbano como parte del desarrollo cualitativo de la ciudad.

E1: Modificación de espacios de socialización o espacios públicos a través de la reconversión de intersticios, espacios destinados a vialidad o espacios en desuso.

E2: Mejoramiento ambiental, el cual introduce la importancia de la naturaleza en el proceso de conformación del lugar.

E3: La densificación del tejido construido para conformar un paisaje consolidado.

4.7. Análisis de pre factibilidad.

Los lineamientos de acción formulados son factibles de realizar en cuanto a la parte técnica, porque se enmarcan en situaciones que pueden ser direccionadas a través de una planificación de mediano y largo plazo.

El Gad municipal es el máximo rector de la administración del territorio cantonal, cuyas competencias se encuentran circunscritas en el marco jurídico correspondiente a la administración pública, por tanto, las recomendaciones formuladas se pueden orientar por medio de las políticas públicas.

El financiamiento de obras de infraestructura para la satisfacción de necesidades colectivas, encuentran eco en el Gad Municipal local y en las entidades crediticias del Estado para su materialización respectiva, por lo cual la factibilidad de lo propuesto se enmarca dentro de lo posible.

5. CONCLUSIONES

C1: La ciudad de Manta es de gran potencial de desarrollo, siendo su fuente principal económica el puerto de Manta, desde los principios como cantón, Debido a la magnitud del desarrollo se fueron expandiendo zonas así mismo calles y vías de acceso rápido, la planificación inadecuada de un territorio puede generar ciertos caos que obstruyen el progreso de la misma.

C2: La Vía circunvalación es una vía de gran importancia, al estar ubicada en la periferia de la Ciudad, es de gran accesibilidad de varios puntos de la ciudad, siendo diseñada para el uso de transporte de carga pesada y actualmente en proceso Manta -Manaos, continuando con el desarrollo así mismo como la ciudad.

C3: El crecimiento poblacional va de la mano con el crecimiento de la ciudad, de esta manera va aumentando la población entre nativos y extranjeros que emigran del campo u otros países en busca de oportunidades, siendo de esta manera un punto para la búsqueda de hogares, conllevando a la construcción de nuevos conjuntos habitacionales, buscados más por las personas referente a la seguridad, siendo algunas de las ya construidas implantadas en zonas de riesgo poniendo en peligro la vida de los residentes.

C4: La estratificación de territorio se genera de dos maneras en la ciudad 1° por medio de la aprobación de edificaciones no aptas para el territorio, 2° por asentamientos generados a través de invasiones, con el peligro en la construcción de sus viviendas, 3° por el incumplimiento de la planificación de la ciudad.

6. RECOMENDACIONES

R1: Aplicar todo cada una de las ordenanzas del “Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Manta”, para así lograr una ciudad ordenada y planificada en su crecimiento, ya que “Primero Moldeamos a la ciudad, y luego ellas nos moldean a nosotros” (Gehl, 2010).

R2: El objetivo por el cual la vía circunvalación tuvo su creación fue por el crecimiento del puerto, y actualmente sigue su desarrollo por el mismo, sin embargo, ya dado la consolidación actual que está en desarrollo, se pueden generar alternativas de accesibilidad para peatones y ciclistas, brindando seguridad ante los vehículos de carga pesada, recalando que el kilometraje en esta vía es de 80km/h y en la ciudad en zonas consolidadas es de 40km/h.

R3: El crecimiento es el proceso de toda ciudad con gran potencial, por esta razón se ve aumentado el número poblacional, y a su vez los conjuntos residenciales, teniendo en

cuenta que se debería de realizar un proceso de fiscalización detallada al momento de la aprobación de dichos proyectos, omitiendo coimas y demás irregularidades que perjudican a la ciudadanía y a la ciudad, aprobando proyectos en su correcto uso de suelo, sin contaminación ambiental que afecte a residentes y moradores del sector.

R4: Crear proyectos de viviendas dignas en los cuales se ejecuten diseños tipo con aprobación de un profesional, conjuntamente interviniendo con fiscalizaciones para cerciorar la construcción correcta, realizar capacitaciones a los obreros y maestros brindando asesoría en conocimientos y seguridad en construcción.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Bibliografía

(2010). *Analisis de situacion actual del canton Manta AAPP*. manta: Empresa Aguas de Manta.

Arqhys. (2013). *Arqhys Arquitectura*. Obtenido de Arqhys Arquitectura:
<https://www.arqhys.com/contenidos/urbana-infraestructura.html>

Arredondo, I. A. (2005). DE PERIFERIA A CIUDAD CONSOLIDADA. *Bitacora Urbano/Territorial*, 14.

Campillo, M. A. (1995). *sensagent*. Obtenido de sensagent:
<http://diccionario.sensagent.com/Planeamiento%20urban%C3%ADstico/es-es/>

CHILE, P. U. (s.f.). *PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE*. Obtenido de PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE:
<http://estudiosurbanos.uc.cl/programas/planificador-urbana#estructura-curricular-del-t%C3%ADtulo-profesional-de-planificador-urbano>

CoronelC, K. M. (22 de Julio de 2017). Obtenido de Vida Urbana:
<https://blogvidaurbana.wordpress.com/2017/07/22/el-nuevo-urbanismo/>

D, A. I. (2010). *Revista Invi*. Obtenido de Revista Invi:
<http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/493/501>

e. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad:
<https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>

Ec, E. d. (27 de Marzo de 2016). 60 Urbanizaciones en nueva años en Manta. Manta, Manabi, Ecuador.

- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gonzalez, V. (s.f.). *Lifeder.com*. Obtenido de Lifeder.com: <https://www.lifeder.com/estratificacion-social/>
- Gross, J. P. (8 de Noviembre de 2018). *BID Mejorando vidas*. Obtenido de BID Mejorando vidas: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/un-experimento-urbano-para-vivir-la-ciudad-panama-camina-comparte-la-central/>
- Manta, G. A. (2012-2020). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial. En G. A. Manta, *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Manta.
- Mercurio, D. E. (s.f.). *Diario El Mercurio*. Obtenido de <http://www.elmercurio-manta.com/noticias/>
- Nova, S. (1 de Agosto de 2003). *Revista Electronica de Geografía y ciencias sociales*. Obtenido de Revista Electronica de Geografía y ciencias sociales: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(039\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(039).htm)
- ONU-HABITAT. (8 de Enero de 2019). *ONU-HABITAD*. Obtenido de ONU-HABITAD: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/control-urbanistico-para-avanzar-en-una-mejor-calidad-de-vida-para-todos-y-todas>
- Peralta, A. C. (2009). *Urbanismo*. Obtenido de Urbanismo: <http://urbanismounlar.blogspot.com/2010/07/la-planificacion-urbana.html>
- Ramos, J. S. (2010). Manta, 1500 años de vida histórica y la racionalidad (razón de ser) de la identidad cultural manabita . . Manta.
- Rivera, G. G. (2008). *ULEAM*. Obtenido de <http://repositorio.ulead.edu.ec/handle/26000/153>
- Sustentable, C. d. (Febrero de 2013). *Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador – ECHO/DIP/BUD/2011/91002*. Obtenido de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj7wrjq2o3kAhVF2FkKHZkKCZ4QFjAAegQIABAC&url=http%3A%2F%2Frepositorio.cedia.org.ec%2Fbitstream%2F123456789%2F852%2F1%2FPerfil%2520territorial%2520MANTA.pdf&usg=AOvV>
- Urbana, C. (26 de Enero de 2009). *Colmena Urbana*. Obtenido de Colmena Urbana: <https://colmenaurbana.blogspot.com/2009/01/la-estratificacion-social.html>
- Varela, A. B. (26 de 2 de 2014). *ARQA Arquitectura Urbanismo*. Obtenido de ARQA Arquitectura Urbanismo: <https://arqa.com/arquitectura/urbanismo/plan-estrategico-territorial-del-partido-de-escobar.html>
- Velasquez, E. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>

Wikipedia. (12 de Agosto de 2013). Obtenido de Wikipedia:
https://es.wikipedia.org/wiki/New_Urbanism

REFERENCIAS

Referencias

- (2010). *Analisis de situacion actual del canton Manta AAPP*. manta: Empresa Aguas de Manta.
- Arqhys. (2013). *Arqhys Arquitectura*. Obtenido de Arqhys Arquitectura:
<https://www.arqhys.com/contenidos/urbana-infraestructura.html>
- Arredondo, I. A. (2005). DE PERIFERIA A CIUDAD CONSOLIDADA. *Bitacora Urbano/Territorial*, 14.
- Campillo, M. A. (1995). *sensagent*. Obtenido de sensagent:
<http://diccionario.sensagent.com/Planeamiento%20urban%C3%ADstico/es-es/>
- CHILE, P. U. (s.f.). *PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE*. Obtenido de PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE:
<http://estudiosurbanos.uc.cl/programas/planificador-urbana#estructura-curricular-del-t%C3%ADtulo-profesional-de-planificador-urbano>
- CoronelC, K. M. (22 de Julio de 2017). Obtenido de Vida Urbana:
<https://blogvidaurbana.wordpress.com/2017/07/22/el-nuevo-urbanismo/>
- D, A. I. (2010). *Revista Invi*. Obtenido de Revista Invi:
<http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/493/501>
- e. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad:
<https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>
- Ec, E. d. (27 de Marzo de 2016). 60 Urbanizaciones en nueva años en Manta. Manta, Manabi, Ecuador.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autonoma de Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gonzalez, V. (s.f.). *Lifeder.com*. Obtenido de Lifeder.com:
<https://www.lifeder.com/estratificacion-social/>
- Gross, J. P. (8 de Noviembre de 2018). *BID Mejorando vidas*. Obtenido de BID Mejorando vidas: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/un-experimento-urbano-para-vivir-la-ciudad-panama-camina-comparte-la-central/>
- Manta, G. A. (2012-2020). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial. En G. A. Manta, *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Manta.
- Mercurio, D. E. (s.f.). *Diario El Mercurio*. Obtenido de <http://www.elmercurio-manta.com/noticias/>

- Nova, S. (1 de Agosto de 2003). *Revista Electronica de Geografia y ciencias sociales*. Obtenido de Revista Electronica de Geografia y ciencias sociales: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(039\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(039).htm)
- ONU-HABITAT. (8 de Enero de 2019). *ONU-HABITAD*. Obtenido de ONU-HABITAD: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/control-urbanistico-para-avanzar-en-una-mejor-calidad-de-vida-para-todos-y-todas>
- Peralta, A. C. (2009). *Urbanismo*. Obtenido de Urbanismo: <http://urbanismounlar.blogspot.com/2010/07/la-planificacion-urbana.html>
- Ramos, J. S. (2010). Manta, 1500 años de vida historica y la racionalidad (razón de ser) de la identidad cultural manabita . . Manta.
- Rivera, G. G. (2008). *ULEAM*. Obtenido de <http://repositorio.ulead.edu.ec/handle/26000/153>
- Sustentable, C. d. (Febrero de 2013). *Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador – ECHO/DIP/BUD/2011/91002*. Obtenido de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj7wrjq2o3kAhVF2FkKHZkKCZ4QFjAAegQIABAC&url=http%3A%2F%2Frepositorio.cedia.org.ec%2Fbitstream%2F123456789%2F852%2F1%2FPerfil%2520territorial%2520MANTA.pdf&usg=AOvV>
- Urbana, C. (26 de Enero de 2009). *Colmena Urbana*. Obtenido de Colmena Urbana: <https://colmenaurbana.blogspot.com/2009/01/la-estratificacion-social.html>
- Varela, A. B. (26 de 2 de 2014). *ARQA Arquitectura Urbanismo*. Obtenido de ARQA Arquitectura Urbanismo: <https://arqa.com/arquitectura/urbanismo/plan-estrategico-territorial-del-partido-de-escobar.html>
- Velasquez, E. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>
- Wikipedia. (12 de Agosto de 2013). Obtenido de Wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/New_Urbanism

Trabajos Citados

- (2010). *Analisis de situacion actual del canton Manta AAPP*. manta: Empresa Aguas de Manta.
- Arqhys. (2013). *Arqhys Arquitectura*. Obtenido de Arqhys Arquitectura: <https://www.arqhys.com/contenidos/urbana-infraestructura.html>

- Arredondo, I. A. (2005). DE PERIFERIA A CIUDAD CONSOLIDADA. *Bitacora Urbano/Territorial*, 14.
- Campillo, M. A. (1995). *sensagent*. Obtenido de sensagent: <http://diccionario.sensagent.com/Planeamiento%20urban%C3%ADstico/es-es/>
- CHILE, P. U. (s.f.). *PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE*. Obtenido de PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE: <http://estudiosurbanos.uc.cl/programas/planificador-urbana#estructura-curricular-del-t%C3%ADtulo-profesional-de-planificador-urbano>
- CoronelC, K. M. (22 de Julio de 2017). Obtenido de Vida Urbana: <https://blogvidaurbana.wordpress.com/2017/07/22/el-nuevo-urbanismo/>
- D, A. I. (2010). *Revista Invi*. Obtenido de Revista Invi: <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/493/501>
- e. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>
- Ec, E. d. (27 de Marzo de 2016). 60 Urbanizaciones en nueva años en Manta. Manta, Manabi, Ecuador.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autonoma de Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Gonzalez, V. (s.f.). *Lifeder.com*. Obtenido de Lifeder.com: <https://www.lifeder.com/estratificacion-social/>
- Gross, J. P. (8 de Noviembre de 2018). *BID Mejorando vidas*. Obtenido de BID Mejorando vidas: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/un-experimento-urbano-para-vivir-la-ciudad-panama-camina-comparte-la-central/>
- Manta, G. A. (2012-2020). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial. En G. A. Manta, *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Manta.
- Mercurio, D. E. (s.f.). *Diario El Mercurio*. Obtenido de <http://www.elmercurio-manta.com/noticias/>
- Nova, S. (1 de Agosto de 2003). *Revista Electronica de Geografia y ciencias sociales*. Obtenido de Revista Electronica de Geografia y ciencias sociales: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(039\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(039).htm)
- ONU-HABITAT. (8 de Enero de 2019). *ONU-HABITAD*. Obtenido de ONU-HABITAD: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/control-urbanistico-para-avanzar-en-una-mejor-calidad-de-vida-para-todos-y-todas>
- Peralta, A. C. (2009). *Urbanismo*. Obtenido de Urbanismo: <http://urbanismounlar.blogspot.com/2010/07/la-planificacion-urbana.html>
- Ramos, J. S. (2010). Manta, 1500 años de vida historica y la racionalidad (razón de ser) de la identidad cultural manabita . . Manta.

- Rivera, G. G. (2008). *ULEAM*. Obtenido de <http://repositorio.ulead.edu.ec/handle/26000/153>
- Sustentable, C. d. (Febrero de 2013). *Proyecto de Evaluación de Vulnerabilidad y Reducción de Riesgo de Desastres a Nivel Municipal en el Ecuador – ECHO/DIP/BUD/2011/91002*. Obtenido de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj7wrjq2o3kAhVF2FkKHZkKCZ4QFjAAegQIABAC&url=http%3A%2F%2Frepositorio.cedia.org.ec%2Fbitstream%2F123456789%2F852%2F1%2FPerfil%2520territorial%2520MANTA.pdf&usg=AOvV>
- Urbana, C. (26 de Enero de 2009). *Colmena Urbana*. Obtenido de Colmena Urbana: <https://colmenaurbana.blogspot.com/2009/01/la-estratificacion-social.html>
- Varela, A. B. (26 de 2 de 2014). *ARQA Arquitectura Urbanismo*. Obtenido de ARQA Arquitectura Urbanismo: <https://arqa.com/arquitectura/urbanismo/plan-estrategico-territorial-del-partido-de-escobar.html>
- Velasquez, E. (22 de Marzo de 2018). *ONU-Habitad*. Obtenido de ONU-Habitad: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/desarrollo-urbano-en-america-latina-retos-y-oportunidades>
- Wikipedia. (12 de Agosto de 2013). Obtenido de Wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/New_Urbanism