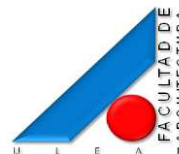


UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ



FACULTAD DE ARQUITECTURA
CARRERA ARQUITECTURA



Tema:

“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”

TRABAJO DE TITULACIÓN
PRESENTADO DE CONFORMIDAD CON LOS REQUISITOS
ESTABLECIDOS, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ARQUITECTO

Director:

Arq. Alexis Macías Loor Mg.

Autor:

Adil Rafael Cedeño Vera

Manta - Manabí - Ecuador

Agosto 2017

2. CERTIFICADO DEL TUTOR

Quien suscribe, Arq. Alexis Macías Loor Mg, en mi calidad de director del Trabajo de Titulación de la carrera de Arquitectura, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la “Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí”.

Certifico: Que el Sr. Adil Rafael Cedeño Vera portador de la cédula de ciudadanía No.131257295-9, ha elaborado bajo mi dirección el informe final correspondiente a su trabajo de titulación denominado **“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”**

Previo a obtener el título de Arquitecto, cumpliendo con la reglamentación correspondiente, estructura de presentación determinada por la carrera y los plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe, validez científica y metodológica, por el cual autorizo su presentación para los fines pertinentes.

Cordialmente.

Manta, agosto del 2017.

Arq. Alexis Macías Loor Mg.
**DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACION
DOCENTE FACULTAD DE ARQUITECTURA**

Manta, agosto del 2017.

Arquitecto.

Héctor Gonzalo Cedeño Zambrano.

DECANO DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA.

En su despacho.

De mi consideración:

Quien suscribe, Adil Rafael Cedeño Vera portador de la cédula de ciudadanía No. 131257295-9 por medio de la presente y para los fines pertinentes hago la entrega del informe final de trabajo de titulación denominado **“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”** dirigido por el Arq. Alexis Macías , para su revisión y valoración correspondiente; para lo cual adjunto: certificación de culminación de trabajo de titulación emitido por tutor, una copia del informe impreso y empastado, tres copias del informe en archivo digital.

Por la atención prestada, anticipo mi agradecimiento no sin antes ratificar mis sentimientos de consideración y estima.

Cordialmente.

Adil R. Cedeño Vera.

C.C. 131257295-9

ACTA DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.

La presente es para informar en calidad de miembros del tribunal de sustentación del Trabajo Final de Titulación denominado **“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”**, del egresado **SR. ADIL RAFAEL CEDEÑO VERA**, que una vez revisado el documento presentado, se ha comprobado el cumplimiento las observaciones realizadas las cuales han sido de forma.

Una vez que estas observaciones han sido cumplidas por el autor, el mismo se da por aprobado para los fines pertinentes.

Cordialmente,

Miembro del Tribunal

Miembro del Tribunal

Miembro del Tribunal

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo Adil Rafael Cedeño Vera de cédula de identidad # 131257295-9 declaro que este trabajo es original de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se han respetado las disposiciones legales que protegen el derecho del autor.

En virtud de aquello presento el informe final de trabajo de titulación denominado **“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”** que se presenta en este documento y eximo a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí de toda coacción legal.

Además, autorizo a la Facultad de Arquitectura para que incluya y forme parte de los recursos bibliográficos de la misma, tal como lo estipula las disposiciones legales correspondiente y sea un instrumento de investigación y aporte al desarrollo y crecimiento del conocimiento.

Adil Rafael Cedeño Anchundia.

131257295-9

AUTOR

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado primeramente al creador al ser supremo por darme la oportunidad de vivir, y gracias a Jesús por darme a conocer su doctrina o su mensaje de amor y de esperanza, que me ha permitido evolucionar espiritualmente y ha logrado ver la vida con una óptica diferente.

A mi padre y a mi madre por ser los cimientos que sirvieron de base para salir adelante, y alcanzar esta meta especial como profesional.... **Arquitecto.**

Con mucho amor a mi esposa y mis hijos por ser fuente de inspiración, y el motor que me impulsó cada día a seguir adelante y ser constante en el desarrollo personal y espiritual, elementos que me han servido de base para entender que la vida tiene un propósito y sin ella este trabajo no hubiera sido posible.

A mis queridos amigos por haberme apoyado y brindando las facilidades para que pueda avanzar en mis estudios y a transitar hacia la excelencia, camino que se recorre con pasos de conocimiento y experiencia, brindando ejemplo de trabajo y sacrificio.

AUTOR: Adil Rafael Cedeño Vera.

AGRADECIMIENTO

A mis padres por haberme apoyado incondicionalmente en la educación, gracias a ellos pude dar mis primeros pasos en la vida...Sin su fuerza y su amor no hubiera sido posible llegar a nivel académico que me encuentro.

A mi esposa y mis hijos por ser la fuente de inspiración y el motor que me impulsó diariamente a seguir adelante y a ser constante en el desarrollo personal y espiritual.

A mis queridos amigos por haberme dado la oportunidad de adquirir experiencia laboral en la administración pública y especialmente por su consideración y estima.

A mis profesores por transmitir sus conocimientos y experiencias en todas y cada una de las etapas de mi formación profesional y por inculcarme conocimientos que me permitieron desarrollar destrezas y habilidades.

A mi tutor el Arq. Alexis Macías Loor Mg. a quien lo considero mi gran amigo y lo valoro como un excelente ser humano, ya que él me guió y direccionó en este proyecto, le agradezco por brindarme las facilidades para desarrollar mi trabajo de titulación, y por su apoyo incondicional en el ámbito académico.

A cada uno de los miembros de mi tribunal de sustentación por sus recomendaciones y sugerencias para mejorar el presente trabajo, así como también al personal administrativo y de servicio de la Facultad.

Al creador por todas sus bendiciones.

7. INDICE GENERAL

CERTIFICACION DEL TUTOR.....	II
OFICIO AL DECANO.....	III
ACTA DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.....	IV
DECLARACION DE AUTORIA.....	V
DEDICATORIA.....	VI
AGRADECIMIENTO.....	VII
7.- INDICE GENERAL.....	VIII
8.- RESUMEN.....	XII
9.- INTRODUCCION.....	XIII
10.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	XV
10.1.- Marco contextual del problema.....	XV
10.1.1.- Situación actual de la problemática.....	XV
10.2.- Justificación del problema.....	XVI
10.2.1.- Justificación social.....	XVI
10.2.2.- Justificación urbano-arquitectónica.....	XVI
10.2.3.- Justificación académica.....	XVI
10.3.- Formulación del problema.....	XVII
10.3.1.- Definición del problema.....	XVII
10.3.2.- Problema central.....	XVII
10.3.3.- Sub. Problemas.....	XVII
10.3.4.- Formulación de pregunta clave.....	XVIII
10.4.- Definición del objeto de estudio.....	XVIII
10.4.1.- Delimitación sustantiva del tema.....	XVIII
10.4.2.- Delimitación espacial.....	XVIII
10.4.3.- Delimitación temporal.....	XIX
10.5.- Campo de acción de la investigación.....	XIX
10.6.- Objetivos.....	XIX

10.6.1.- Objetivo general.....	XIX
10.6.2.- Objetivos específicos.....	XIX
10.6.2.1.- Objetivo específico 1.....	XIX
10.6.2.2.- Objetivo específico 2.....	XIX
10.6.2.3.- Objetivo específico 3.....	XIX
10.7.- Identificación de variables.....	XX
10.7.1.- Variable independiente.....	XX
10.7.2.- Variable dependiente.....	XX
10.8.- Operacionalización de las variables.....	XX
10.9.- Formulación de idea a defender.....	XXI
10.10.- Tareas científicas desarrolladas.....	XXI
10.11.- Diseño de la investigación.....	XXI
10.11.1.- Fases de estudio.....	XXII
10.11.2.- Población y Muestra.....	XXIII
10.11.3.- Selección de la Muestra.....	XXIV
10.11.4.- Resultados esperados.....	XXIV
10.11.5.- Novedad e innovación de la investigación.....	XXV
CAPITULO 1.....	1
11.1.- MARCO ANTROPOLOGICO.....	1
11.2.- MARCO CONCEPTUAL.....	2
11.2.1.- Estructura e identidad.....	2
11.2.2.- Enfoque territorial.....	2
11.2.3.- Planificación territorial.....	2
11.2.4.- Espacio público.....	3
11.2.5.- Imagen urbana.....	3
11.2.6.- Habitabilidad.....	3
11.2.7.- Barrios.....	3
11.2.8.- Nodos.....	4
11.3.- MARCO TEORICO.....	4
11.3.1.- El concepto de espacio público.....	4

11.3.2.- El espacio público y la complejidad del hecho urbano.....	5
11.3.3.- Espacio público y espacio político la presentación social en el Espacio físico urbano.....	7
11.3.4.- Espacio público y política pública.....	9
11.3.5.- La visión de políticas de Pierre Muller.....	9
11.3.6.- La intervención del espacio público como política pública...	10
11.3.7.- Análisis específico del espacio público.....	12
11.3.8.- El espacio público en el contexto urbano.....	12
11.4.- MARCO JURIDICO Y/O NORMATIVO.....	13
11.4.1.- Constitución de la República del Ecuador.....	13
11.4.2.- Código Orgánico de Organizaciones Territorial.....	13
11.4.3.- Ordenanzas Municipales del cantón Manta.....	13
11.4.4.- Fundamentos legales y organiz. de las reformas urbanas.....	14
11.4.5.- Ley de gestión Ambiental.....	14
11.5.- MODELO DE REPERTORIO.....	28
11.5.1.- Regeneración urbana el casco céntrico de la ciudad de Loja.	28
11.5.2.- Regeneración de la <avenida 113, calle 4 de noviembre y Ve nezuela – Manta.....	46
CAPITULO 2.....	60
12.1.- INFORMACION BASICA.....	60
12.1.1. Aspecto físico.....	60
12.2.-ANALISIS DE LOS ESPACIOS PUBLICOS Y AREAS DE CIRCULACION PEATONAL DEL CENTRO DE MANTA AVENIDA 2,CALLE 9 Y AVENIDA 4.....	69
12.3.- TABULACION DE INFORMACION.....	82
12.4.- INTERPRETACION DE RESULTADOS.....	94
12.5.- PRONOSTICO.....	96
12.6.- COMPROBACION CUALITATIVA DE IDEA PLANTEADA.....	96
CAPITULO 3.....	41
13.- ANALISIS DEL MOBILIARIO URBANO.....	41

14.- CONCLUSIONES.....	41
15.- RECOMENDACIONES.....	41
16.- BIBLIOGRAFIA.....	41
17.- ANEXOS.....	41

8. RESUMEN.

El desarrollo de la investigación se dió en el sector céntrico de la ciudad de Manta Avenida 2, calle 9 y Avenida 4, el presente estudio se basa en el Análisis de la Movilidad Peatonal en este sector, determinando las causas en el desorden y el no cumplimiento de las Normas y los parámetros de diseño.

Después de analizar la principal problemática que se da en el sector mediante diversos métodos de investigación y con ayuda de autoridades y ciudadanía, nace la necesidad de plantear una propuesta para mejorar la movilidad peatonal y recuperar el espacio público, esto permitirá generar una movilidad humana segura y de confort en el área urbana de la ciudad.

Disminuyendo sustancialmente los accidentes de los peatones en cuanto se refiere a la contaminación extrasensorial, ambiental y física que se percibe en el sector dado por la gran confluencia de vehículos, estreches de calles y aceras, impedimento de la circulación peatonal por la ocupación de las áreas de circulación peatonal por el comercio informal, virinas, vendedores y la colocación de mobiliario y desnivel en el piso de portales y aceras, lo cual origina una gran cantidad de contaminación auditiva, visual, peatonal, smoke entre otros.

La propuesta de mejoramiento de la Movilidad peatonal del sector servirá como referencia para su aplicación por parte de las autoridades de la Planificación Urbana de la ciudad y dar cumplimiento de todas y cada una de las normas de diseño, permitiendo así la normal circulación peatonal por todos los sectores de la ciudad generando confort y seguridad en el peatón con deficiencia física y normal.

Mejorando de este modo el sector dándole una nueva imagen y confort al peatón, el mismo que aportara a la ciudad y beneficiara a la ciudadanía en general, implementando así un plan especial de aplicación de todos los parámetros de diseño para este fin.

La aplicación de todas estas normas referidas tiende a mejorar la calidad de vida de los peatones en el centro urbano de la ciudad de Manta, y servirá de referencia para las otras ciudades de la provincia y el país.

9. INTRODUCCION.

La movilidad peatonal es el concepto referido de modo de transporte y desplazamiento en el que el medio principal, que no único, es no motorizado y fundamentado en el movimiento a pie por una vía pública.

El desarrollo urbano vivido en las grandes ciudades a finales del siglo XIX y que actualmente se vive en los países propiciados por la modernización y la industrialización han conseguido concentrar la mayoría de los desplazamientos humanos dentro o alrededor de las ciudades, Con el avance de la técnica y en paralelo al desarrollo urbano, los medios de transporte motorizados personales y colectivos han logrado ser la referencia y durante años han sido la solución prioritaria en la ciudad incluyendo así, de forma radical, en su diseño y en el diseño del territorio circundante.

Mientras las ciudades siguen y seguirán creciendo, la saturación alcanzada por el tráfico motorizado, junto con las graves consecuencias medioambientales, los problemas de salud relacionados y la convivencia pacífica entre los diferentes medios de transporte están llegando al límite.

Ante esta situación, parece lógico pensar en nuevas alternativas e incluso reinventar la movilidad peatonal, el transporte en bicicleta y otros medios de transporte multimodal sostenible que, bajo la premisa de la actualización de estos modos, aprovechar la capacidad tecnológica de los sistemas y de los materiales existentes.

En este sentido esta tesis se centra en aportar nuevos y mejores criterios desde el punto de vista de la adecuación a las necesidades del peatón, y concentra la investigación en las normas, medidas, materiales de uso colectivo y su efecto en la marcha humana normal y patológica.

Los peatones pueden sentir el sentimiento de amenaza por los vehículos y obstáculos que se encuentran en las áreas destinadas a ellos y que se encuentran obstaculizadas, estos vehículos tampoco respetan la señalética correspondiente, y los conductores vehiculares pueden sentirse nerviosos o molestos por tener que conducir y esquivar a los peatones que invaden la calzada por donde no deben de transitar.

Algunos urbanistas optan por plantear como solución el diseño de las ciudades de tal manera que nunca coincidan las trayectorias de los peatones y los vehículos. Llegando a ser una solución utópica, cuyo costo llega a ser elevado, aplicado solo a espacios privilegiados.

De momento las ciudades ecuatorianas no han sido diseñadas por los urbanistas, sino más bien por la historia, se debe de poner en práctica las normas y leyes que determinen parámetros de diseño tanto para vehículos y los peatones y a aquellas personas que poseen algún impedimento físico.

Analizando el progresivo desarrollo de la ciudad de Manta en la planificación y construcción de algunas arterias viales, estas no han puesto en práctica las normas de inclusión de peatones, el presente tema **“MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”** nace como respuesta a la necesidad de brindar protección, seguridad y confort a los peatones.

Satisfacer la movilidad e las personas minimizando los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida.

Entender la ciudad como la sencillez, la tecnología inteligente, la reformulación de nuestras necesidades que haga nuestras ciudades más habitables, más humanas.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

10.1. Marco contextual del problema

10.1.1. Situación actual de la problemática

El objetivo principal es la generación de criterios de mejora de la seguridad y confort del peatón para su movilidad basados en la aplicación de las normas biomecánicas y del estudio de la percepción. Este trabajo de fin de carrera se centra fundamentalmente en sugerir y resolver uno de los problemas de seguridad con peores consecuencias durante la circulación peatonal, la inseguridad, caídas, los ruidos, contemplando entre otras cuestiones la relación del peatón y su entorno, esto nos plantea el requerimiento imperioso de diseñar espacios seguros.

El centro urbano de la ciudad de Manta requiere un estudio de aplicación de normas de diseño para peatones con deficiencias físicas, así como para el peatón normal que requiere que se le brinde espacios confortables y seguros, estos espacios en la actualidad se encuentran ocupados por vendedores informales, vitrinas de locales "Soportal ", todas estas barreras producen caídas de aquellas personas que tienen limitaciones en la deambulación, bien sean personas mayores o con discapacidad de varios tipos, parálisis cerebral, amputados, artrosis, ciegos etc.

La centralidad 2 es considerada como el centro financiero y comercial de la ciudad de Manta, con una gran concentración de entidades públicas y privadas. Este sector correspondiente a Avenida 2, calle 9 y Avenida 4 y sus áreas adyacentes presentan varios problemas de deterioro en el ámbito urbano por la escasa planificación y falta de puesta en práctica de los cánones, normas y las Ordenanzas.

Todos estos problemas originan problemas de movilidad, auditivo, además de contaminación visual y ambiental, redes aéreas eléctricas y telefónicas.

El uso incorrecto de los espacios públicos, como la ocupación de las aceras y los soportales por comerciantes informales, estacionamiento de vehículos en zonas no destinadas a este fin, deficiente mantenimiento del mobiliario urbano y zonas de estancia y confort.

10.2. Justificación del problema.

10.2.1. Justificación Social.

El poner en práctica en los diseños de regeneración en las ciudades, y más aun en los espacios públicos, conllevan a mejorar el modo de vida de los ciudadanos, esto permitirá la recuperación de estos espacios y la movilidad peatonal, disminuyendo así la segregación o el confinamiento del peatón, ya que beneficiará a la sociedad y los espacios públicos aledaños mejorando las condiciones de vida del sector.

10.2.2. Justificación urbano arquitectónico

Se basa en la proyección de una propuesta urbana de generar cambios, en el orden territorial, haciendo el sector más atractivo y útil para los habitantes. Con la implementación de este proyecto se pretende mejorar la parte urbana del sector, aportando a mejorar la calidad de vida de los habitantes y de aquellos que poseen algún impedimento físico, y que sirva como referente para otras regeneraciones de la ciudad y la provincia.

10.2.3. Justificación ambiental

Ante la degradación de los espacios públicos y áreas de movilidad peatonal de la zona en estudio, por la falta de una implementación de las normas y ordenanzas en cuanto a la disminución de ruidos y la contaminación visual, se plantea el presente estudio.

10.2.4. Justificación académica.

Este proyecto de resolver un problema urbano se justifica en el ámbito académico al contrastar conocimientos teóricos desarrollados en las aulas universitarias con la puesta en práctica de los mismos en contextos reales,

además de cumplir con una de las funciones sustantivas de la educación superior como es la investigación, cuyo resultado sirva como documento de consulta, referencia y uso frecuente para formar y fortalecer los conocimientos de los estudiantes, docentes y profesionales en torno a la concepción y respeto por la identidad de una ciudad y los patrones arquitectónicos que en esta se presentan, es importante resolver los problemas de acondicionamiento de espacios públicos y movilidad peatonal..

10.3. Formulación del problema

10.3.1. Definición del problema.

Degradación de las áreas peatonales y deterioro de los espacios públicos en el sector de la Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4.

10.3.2. Problema central.

El problema central de la presente investigación es el deterioro del espacio público y su movilidad peatonal en el centro urbano de la ciudad de Manta, Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4.

10.3.3.- Sub-problemas:

- Invasión de aceras y portales por el comercio informal y formal
- Aceras que no poseen el ancho mínimo para poder brindar una buena circulación peatonal.
- No existen las zonas destinadas para la movilidad de personas con discapacidad visual.
- No existen elementos visuales que permitan la interpretación y continuidad del espacio público.
- Perfil urbano desordenado.
- Insuficiente espacio público
- Falta de elementos verdes
- No implementación de Normas y lineamientos de diseño de los espacios públicos.
- Deterioro del Mobiliario Urbano.

10.3.4. Formulación de pregunta clave.

De acuerdo a lo enumerado la pregunta clave que orientó y delimitó el presente estudio fue:

¿Por qué se presenta el congestionamiento para la movilidad peatonal para personas con discapacidad física, en el sector de la Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4?

10.4. Definición del objeto de estudio.

10.4.1. Delimitación sustantiva del tema.

El objeto de estudio de la presente investigación fue el contexto urbano del Cantón Manta; en el cuál se caracterizaron los espacios públicos, para establecer el nivel de deterioro de su mobiliario urbano y plantear una propuesta de solución viable al problema de investigación.

10.4.2. Delimitación espacial.

El análisis se realizará en la zona urbana del Cantón Manta, Avenida 2, Calle 7 y Avenida 4.



Ilustración # 1: Delimitación del área de estudio – centro de Manta.

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbano GAD Manta.

10.4.3. Delimitación temporal.

: El presente problema se presentó hace diez años atrás, hasta la actualidad, evidenciado en el poco espacio público y la no articulación con las normas y lineamientos de diseño, del existente de acuerdo a la población del sector, por lo cual el análisis abarcará el período comprendido desde el año 2005 hasta la actualidad.

10.5. Campo de acción de la investigación

El proyecto corresponde a la línea de investigación N°2 “Proyectos Urbanísticos” establecidas por la Facultad de Arquitectura, la misma que propone soluciones a problemas del casco urbano con relación a la inadecuada distribución de espacios públicos.

10.6. Objetivos.

10.6.1. Objetivo general

Diagnosticar el problema de la no consideración de normas y lineamientos de diseño para los espacios públicos referentes a la movilización peatonal del área urbana del Cantón Manta, Avenida 2, Calle 7 y Avenida 4.

10.6.2. Objetivos específicos

- Fundamentar de forma teórica y pertinente sobre la distribución adecuada de los espacios públicos que sustente el estudio y diagnóstico del presente proyecto.

- Determinar el nivel de deterioro y necesidades insatisfechas, sobre los espacios públicos y su mobiliario urbano que presenta el centro de la ciudad de Manta, para aportar con lineamientos urbanos y arquitectónicos.

- Caracterizar la situación actual del Cantón Manta con relación a las necesidades de los espacios públicos y normativas de las ciudades medianas.
- Diseñar una alternativa de solución, que cumpla con los requerimientos colectivos y funcionales, para satisfacer las necesidades de movilidad peatonal integral en el centro del Cantón Manta.

10.7. Identificación de Variables

10.7.1. Variable Independiente:(causa).

- Conflicto peatonal.
- Concentración de actividades.
- Ocupación del espacio público.
- Contaminación ambiental.
- Deterioro del paisaje urbano.
- Deterioro del Mobiliario Urbano.

10.7.2. Variable Dependiente(efecto).

- Caos en la movilidad del peatón.
- Desorden en las funciones urbanas.
- Conflicto en el tráfico peatonal e inseguridad.
- Ruidos, smoke, basura.
- Proyección de una imagen del sector con respecto a la ciudad.
- Mala imagen del espacio y no utilización del mobiliario.

10.8. Operacionalización de las variables.

Hipótesis	Variable	Indicadores	Instrumento	Logro esperado
"El espacio público, considerado como parte integral del tejido urbano y espacio de representación cultural y	Espacios Públicos	Formales Informales	Observación Encuesta	Determinar el nivel (alto, medio, bajo) de los espacios públicos existentes.

social, no articula eficientemente el territorio del Cantón Manta en el sector central Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4, de acuerdo a los lineamientos arquitectónicos, y normas”	Lineamientos arquitectónicos	Aceras y bordillos Plazas y parques Regulaciones Eficacia Eficiencia	Encuesta y Observación	Determinar el nivel (alto, medio, bajo) de degradación del paisaje urbano y su influencia en la calidad de vida.
---	------------------------------	--	------------------------	--

Fuente: Trabajo de campo
Elaborado por: Adil R. Cedeño V.

10.9. Formulación de idea a defender

“El espacio público destinado para la movilidad peatonal no está acorde con el cumplimiento de normas, ordenanzas y los lineamientos urbanos y arquitectónicos”

10.10. Tareas científicas

Con el propósito de desarrollar la presente investigación se determinaron cada una de las siguientes tareas:

- Recolección, tabulación y análisis de la información obtenida en las encuestas sobre el grado de necesidad de los espacios públicos del Cantón Manta.
- Indagar información pertinente sobre el índice poblacional del cantón Manta, con relación a las necesidades de los espacios públicos.
- Elaboración de un marco teórico, con los fundamentos normativos y teóricos sobre la distribución adecuada de los espacios públicos que sustente el estudio y diagnóstico de proyecto.

- Desarrollo de una propuesta teórica, sobre los lineamientos, normas, ordenanzas y distribución adecuada de los espacios públicos con sus respectivos requerimientos funcionales.

10.11. Diseño de la investigación

10.11.1.- Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos a utilizar

La metodología que se plantea usar en el desarrollo de esta investigación estará basada en 3 fases que se detallan a continuación:

1. Construcción del marco teórico
2. Determinación del diagnóstico
3. Desarrollo de propuesta

Los métodos investigativos que se utilizaron de acuerdo a cada una de las fases serán:

En la fase 1:

- Método inductivo. - Cuyo análisis parte de lo particular a lo general, el mismo que permitirá determinar el procesamiento del universo en estudio.
- Método Deductivo. - Análisis que va de lo general a lo particular, tomando como base todo el Cantón y luego el sector cercano a los espacios públicos que tiene la ciudad.

En la fase 2:

- Método Estadístico. - se utilizará para el análisis, interpretación y presentación de los resultados conseguidos en el trabajo de campo.
- Método histórico. - que permite conocer los hechos o acontecimiento del pasado, como fue el marco antropológico de la investigación.
- Método descriptivo. - Es aquel que describe la situación problema del fenómeno estudiado, se utilizará principalmente en el planteamiento del problema, en la situación actual y problemática.

- Método bibliográfico. - es el conjunto de técnicas investigativas que se utilizarán para identificar y acceder a los documentos con la teoría que fundamenta el desarrollo de la investigación de sus variables.

En la fase 3:

- Método de la comparación y de la abstracción: Usado para la comparación de los resultados y formulación de la propuesta.

Las técnicas investigativas que se utilizarán para recolectar la información de campo serán:

- La observación.
- Muestreo
- La encuesta.
- Recopilación documental.

10.11.2. Población y muestra

De acuerdo con la información del INEC, Manta, centralidad 2 perteneciente a la zona céntrica de la ciudad, la cual cuenta con 31.910 habitantes. Para facilitar la investigación se ha realizado un muestreo por la magnitud del área de estudio.

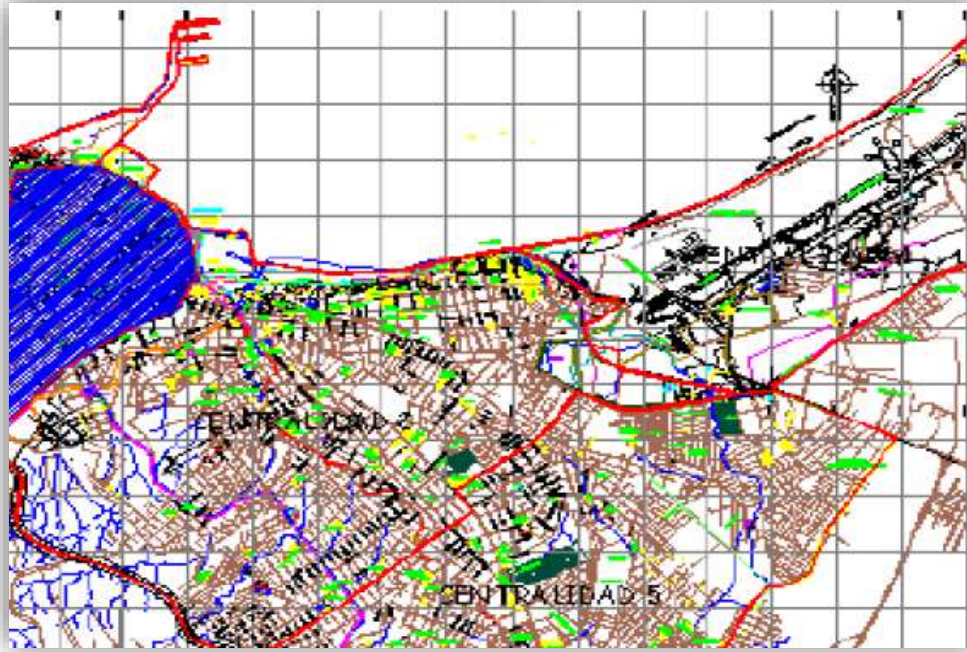


Ilustración # 2: Plano Urbano de Manta – Centralidad 2.
Fuente: Dirección de Planeamiento Urbano GAD Manta.

10.11.3.- Selección de la muestra.

Para obtener la cantidad de la muestra correcta de la población se empleará la siguiente formula:

N : Tamaño de la muestra n=?

N : Numero de población N= 31.910.

e : Error de la muestra e= 0.1

$$n = \frac{N}{e^2 (31,910 - 1) + 1}$$

n=31.910

$$(0.1) (31.910) + 1$$

N= 99.69

N= 100

10.11.3. Resultados esperados.

Los resultados logrados de la investigación permitieron la elaboración de un diagnóstico que determinó la problemática de los espacios públicos en especial al interior del área urbana, ya que no han llegado a desarrollarse sino de una manera marginal y desarticulada.

La perspectiva del proceso de investigación y propuesta que se presenta en este trabajo es la de contribuir en los procesos de planeación del desarrollo y ordenación de un municipio con grandes oportunidades, en un marco de acción fundado en los principios de equidad y sostenibilidad que genere espacios para la inversión y permita sacar partido de sus ventajas comparativas y competitivas, como medio para alcanzar el objetivo de garantizar el acceso, apropiación y disfrute de un espacio urbano adecuado, atractivo y de gran vitalidad para la población.

10.11.4. Novedad o innovación de la investigación

La innovación que se dará es en torno a la calidad de vida de los habitantes de la zona urbana del Cantón, tiene como alcance la estructuración de una propuesta de conformación de sistema de espacio público que permita conectar y articular los equipamientos-existentes y propuestos-vinculando a su vez la estructura ecológica principal como soporte y elemento de integración del hecho urbano.

Esta acción incluye el reconocimiento de los valores económicos, sociales, culturales y ambientales asociados a las dinámicas del territorio y que presentan relación con el concepto de calidad de vida urbana.

El plan especial de Reforma interior permite mejorar la imagen urbana del área de estudio mediante el planteamiento una propuesta que sea factible para los peatones, y todos los comerciantes de la Avenida 2 para así lograr mejorar las condiciones del sector, beneficiar a la ciudadanía y mejorar la imagen urbana del sector.

CAPITULO 1

MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION.

11.1.- Marco Antropológico.

En el área central de la ciudad de Manta comprendida por la Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4, es una zona que, a más de poseer tipologías de carácter comercial, residencial, administrativo y financiero, también cuenta con un flujo vehicular y peatonal agobiante, ya que llega a crearse un congestionamiento exagerado en horas pico impidiendo así el flujo tanto peatonal como vehicular de manera más ordenada y fluida.

El sector se ve influenciado por el flujo de actividades que se llevan a cabo en el lugar, lo que conlleva a que la situación del sector se agrave de manera acelerada, creando distintos tipos de contaminación ambiental, tales como la contaminación visual, auditiva, problema de basura, además del comercio informal que resta espacio para la circulación peatonal, además de no tomarse en cuenta todas las normas para la circulación peatonal para personas con problemas físicos, y la carencia de espacios como aceras y veredas.

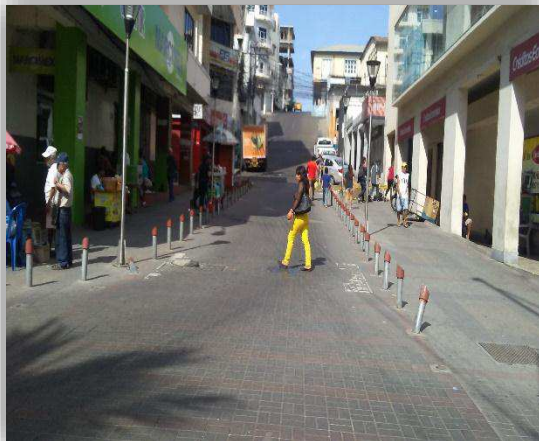


Ilustración # 3 y 4: Avenida 2- Sector Bancario.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

11.2.- Marco Conceptual.

11.2.1.- Estructura e identidad.

Una imagen ambiental puede ser distribuida analíticamente en tres partes, a saber, identidad, estructura y significado. Resulta útil abstraer estas partes a los fines del análisis, pero debe recordarse que en realidad siempre aparecen conjuntamente.

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad o unicidad. En segundo término, la imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos. Por último, este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador.

11.2.2.- Enfoque Territorial

El enfoque territorial es un énfasis emergente en la práctica del desarrollo rural, el mismo que sería un paradigma de los medios de vida sostenibles.

Así mismo el enfoque territorial puede considerarse como un paradigma emergente del desarrollo rural, al abarcar las preocupaciones sobre la sostenibilidad de los medio de vida, sobre la cooperación y la gobernabilidad local, sobre la superación de economía territorial, así como las preocupaciones sobre los riesgos y oportunidades de la economía territorial, y los riesgos y oportunidades de la globalización para la viabilidad de las economías rurales. (Beltrán & Pedro, 2002, pág. 92)

11.2.3.- Planificación territorial

La planificación territorial se entiende como una “herramienta dirigida a la ordenación del territorio sobre la base de un análisis técnico, un consenso ciudadano y un compromiso político. El objetivo es de organizar la ocupación racional del suelo, respetando y garantizando un desarrollo humano sostenible”.

Esa definición es entonces claramente distinta del sentido que tiene el término “ordenamiento territorial” utilizado en estos días en el tratamiento sobre la división y la organización administrativa y política del estado.

11.2.4.- Espacios Públicos

Los espacios públicos se definen como lugares de interrelación, de encuentro social, y de intercambio cultural en donde grupos con intereses diversos convergen. (Lindón , Aguilar , & Hiernaux, 2006)

11.2.5.- Imagen urbana

Imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y contruidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, (la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos, el tamaño de los lotes, la densidad de población, la cobertura y calidad de los servicios urbanos básicos, como son el agua potable, drenaje, energía eléctrica, alumbrado público y, el estado general de la vivienda), en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes (densidad, acervo cultural, fiestas, costumbres, así como la estructura familiar y social), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. (Plazola, 2010)

11.2.6.- Habitabilidad

La Habitabilidad, referida al ámbito de la arquitectura, es la parte de esta disciplina dedicada a asegurar unas condiciones mínimas de salud y confort en los edificios. En especial, la habitabilidad se ocupa del aislamiento térmico y acústico, y de la salubridad.

11.2.7.- Barrios. Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra “en su seno” mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera.

La mayoría de las personas estructura su ciudad hasta cierto punto en esta forma, quedando margen para las diferencias individuales en cuanto a si las sendas o los barrios son los elementos preponderantes. Esto parece depender no solo del individuo sino también de la ciudad de que se trata.

11.2.8.- Nodos. Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de un determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada.

Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epitome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos.

Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las influencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido. Del mismo modo está vinculado con el concepto de barrio, puesto que los núcleos son típicamente los focos intensivos de barrios, su centro polarizador. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

11.3.- Marco teórico.

11.3.1.- El concepto de Espacio Público.

Desde el punto de vista urbanístico, el espacio público podría definirse de la forma siguiente:

Es un conjunto de bienes colectivos destinados a la satisfacción de necesidades colectivas independientemente de su función y su escala. La cantidad disponible de estos bienes es un agregado heterogéneo, medido en metros cuadrados, de la extensión ocupada con parques, zonas

verdes, plazas, vías y zonas de preservación ambiental, sean de escala vecinal, zonal o metropolitana. Su disponibilidad por habitante es igual al cociente resultante de dividir el número de usuarios por el número de metros cuadrados de espacio público, de una determinada escala, existente en el segmento cartográfico de referencia (un sector censal, una localidad o toda la ciudad).(Plan Maestro de Espacio Público- Bogotá: 2006).

Esta definición demuestra entonces tener dos componentes, uno funcional y uno físico-espacial. En cuanto al primero, la definición relaciona el hecho de necesidades colectivas, que se entienden como socialmente relevantes y cuya característica fundamental es que su satisfacción se mide en la medida en que un número plural de personas logren hacerlo de manera simultánea.

A esto se suma el que dichas necesidades no existen en el entorno, sino que son más bien el producto de la existencia de la ciudad y de las dinámicas que en ella tienen lugar; en ese sentido aspectos como la movilidad, la conectividad y la accesibilidad resultan existenciales a la propia naturaleza de la ciudad.

De forma complementaria, y tal como se ha descrito en aportes previos, el hecho de que la Ciudad sea un producto socio histórico implica la existencia de espacios para que los procesos que constituyen su génesis y existencia tomen lugar en la medida en que el ser humano es un ser que vive necesariamente en comunidad, hecho por el cual se justifica la existencia de espacios para el encuentro, la concurrencia, la información y la reunión. Es en esta circunstancia determinante en donde toma asidero el componente físico-espacial del espacio público.

11.3.2.- El Espacio público y la complejidad del hecho urbano.

En el marco de lo expuesto, el espacio público se presenta como el articulador de la existencia de la Ciudad, no solo en el plano físico-funcional sino en el simbólico-interpretativo. Si se parte entonces de reconocer que lo urbano desborda la visión de lo meramente edilicio y se reconoce el hecho de que su propia naturaleza comporta hechos culturales, sociales, económicos y de

identidad, se entiende el por qué intervenir el espacio público denota intervenir el espacio vital de quienes habitan el territorio en el cual este tiene lugar.

Siendo pues la vivencia de lo urbano un proceso que se estructura a partir de la interrelación y mutua condición de diversas capas de atributos y dimensiones, la presencia del espacio público comporta la existencia de un medio de expresión, un escenario de referencia y una posibilidad de articulación creativa; en tal sentido, el espacio público permite “fabricar” la comprensión de la relación persona – entorno, las manifestaciones de dicha relación y construir una visión de la realidad. A este respecto, pudiera citarse lo siguiente:

Como materialización de un espacio de expresión, lo público permite e induce que se desarrollen las manifestaciones culturales, sociales y políticas de las comunidades y que en él se construyan los significados y significantes necesarios para referenciar y cualificar su vida cotidiana.

Como lugar del espacio de manifestación cultural es el producto de la acumulación de hechos históricos que le permiten a la ciudadanía su identidad como grupo social; en él se desarrollan y adquieren sentido los conceptos más esenciales de la arquitectura y la edificación, el arte y la producción y los referentes sobre los cuales se tienden las redes conceptuales de las demás artes y ciencias de la sociedad.

Como continente físico del espacio de manifestación social, permite que en él se produzcan los encuentros y desencuentros de las comunidades, de las personas y de las ideas. Es el espacio en el cual la ciudad se recrea como sociedad, como pasado y como futuro, y como materialización de los alcances y logros de su condición social. Como espacio referente de lo político, es el lugar en el cual se concretan y realizan los conflictos y acuerdos ciudadanos, y en especial los equilibrios y equidades que permiten la vida comunal y la coexistencia de lo público y lo privado como un todo coherente.

Como materialización del espacio de comunicación, el espacio público supone la construcción de las redes de movilidad e intercambio social, fundamento de la ciudad como agrupación de actividades humanas. Es el espacio en el cual se realiza el tránsito ciudadano y, consecuentemente,

la vialidad y el transporte, la articulación de las funciones ciudadanas, de gobierno, de desarrollo social y en especial, del comercio.

En estas dimensiones, el espacio público se encuentra íntimamente ligado a la evolución tecnológica de los sistemas de movilidad social y a los grados de complejidad y dimensión que ellos desarrollan. El espacio en el cual se desarrollaba, físicamente, la política y el comercio en la ciudad histórica ha evolucionado al espacio que articula el intercambio comercial y a las comunidades urbanas.

Como soporte de la función urbana, el espacio público se constituye en la infraestructura que permite la existencia de la ciudad y, por extensión y complejidad, en la estructura ambiental que la relaciona con el contexto natural y con la región y la geografía a la que sirve de referente. Las redes viales, las redes de servicios domiciliarios, las redes de transporte y los sistemas que se relacionan con la estructura ecológica principal, son parte de esta dimensión funcional. (Plan Maestro de Espacio Público – Bogotá: 2005).

Obsérvese que en este planteamiento se precisan elementos significativos desde el punto de vista de la formulación de un proyecto de intervención, indicando los alcances que presenta la decisión de intervenir el hecho construido.

11.3.3.- Espacio público y espacio político. La representación social en el espacio físico urbano.

Hemos venido desarrollando la hipótesis de que intervenir la dimensión física del espacio público significa también intervenir en la dimensión de representación social colectiva y la manera como el individuo se reconoce en el entorno. Es claro entonces que el espacio público se configura en elemento de la práctica política, no solo como escenario sino también como dinamizador, en la medida en que su presencia o ausencia definirá ciertas prácticas asociativas y de representación institucional a partir de ejercicios de debate y construcción discursiva.

Este hecho puede observarse en situaciones donde el individuo es incapaz de solucionar por sus propios medios un cierto problema que, en condiciones normales, se manifiesta simultáneamente en el conjunto de la comunidad a la que pertenece el individuo; por ejemplo, la carencia en la provisión de servicios

públicos en cierta localización geográfica, la ineficacia del estado para dar respuesta y acceso a los mismos y la característica de urgencia manifiesta generan la necesidad de visibilizar el problema y generar mecanismos de presión para buscar opciones de solución cuyo escenario fundamental es el espacio público.

Es así como este se convierte en el lugar para reunirse, escuchar, argumentar, refutar, proponer y actuar de manera que se configura un discurso colectivo legitimado en el consenso social; por ende, se trata de una operación que involucra diversas dimensiones mutuamente relacionadas e interdependientes; y renovándose de manera continua.

El economista Fabio Giraldo menciona sobre el particular lo siguiente:

La ciudad, para fines de política urbana, debe ser vista como una unidad compleja compuesta por los siguientes atributos: suelo urbano, servicios públicos, vivienda, equipamiento, transporte y espacio público. Dichos atributos actúan en las dimensiones básicas propias de la actividad humana: política, económica, social, ambiental y cultural. Los atributos y las dimensiones le dan a la ciudad su integridad por cuanto cada uno de sus elementos constitutivos son interdependientes.

Otros factores ya mencionados que contribuyen a la constitución de la ciudad como unidad son sus dimensiones, entre las cuales se incluyen la cultura, las tradiciones y la estructura social que le es propia, la historia particular de cada ciudad, las vergüenzas y los orgullos locales, la culinaria, el acento, los lugares simbólicos y de identidad; todos estos aspectos constituyen elementos de cohesión y de integración que dan un sentido de ciudad.

Finalmente, la ciudad posee gobernabilidad, es decir, la capacidad para resolver las dificultades que afectan el conjunto de la comunidad y tiene un gobierno y una vida colectiva que se desenvuelve en el espacio público y que cumplen, entre muchas otras, las funciones de unificar los diversos sistemas de cohesión urbana y de generar los imaginarios que sustentan un sentimiento de unidad e identidad. Por otra parte, la igualdad de

derechos ante las decisiones de la ciudad y, por la vía de este ejercicio, la constitución de ciudadanos hace parte de las más contemporáneas visiones del fenómeno urbano y de los sistemas de cohesión con los cuales cuenta. (Giraldo: 1999).

Puede afirmarse entonces que la existencia del Espacio Público legitima, concreta y fortalece la visión de la democracia, en la medida en que ofrezca los elementos necesarios para el encuentro, la exposición de las ideas propias y las de los demás, su discusión y la posibilidad de generar un proyecto de existencia colectiva, un contrato social de prácticas y hechos que discurren en el tiempo y que regresan al espacio público para repensarse, desaparecer, emerger y/o incorporarse a la praxis colectiva y sus imaginarios.

11.3.4.- ESPACIO PÚBLICO Y POLITICA PÚBLICA

Como bien se ha descrito previamente, el espacio público es connatural al espacio político. En ese sentido, desde el punto de vista de la formulación de políticas públicas para la ciudad, es completamente necesario el que se entienda la provisión de espacios públicos de calidad a los habitantes como parte de los mínimos exigibles para que una sociedad fundada en la democracia pueda formar su propio proyecto vital.

Sin embargo, para entender cuál es la razón fundamental para reconocer la provisión e intervención en el espacio público como parte de una agenda política, es necesario reconocer una línea conceptual general sobre las políticas públicas, su génesis y la manera como estas se vinculan con el hecho urbano.

11.3.5.- La visión de política pública de Pierre Muller.

Los decidores (policy makers) no se confrontan con un problema dado”. Eso significa que un problema político es necesariamente un construido social, cuya configuración dependerá de múltiples factores propios de la sociedad y del sistema político implicado. La cuestión no es saber si tal problema es “en si” político, sino demostrar los mecanismos concretos que determinan la inscripción de este problema en la agenda del decidor.

La transformación de un problema en objeto de intervención política es el producto de un trabajo específico, realizado por actores políticos que a veces provendrán del sindicalismo, del mundo de la política, de las asociaciones de ciudadanos o de grupos creados circunstancialmente. Para entender el surgimiento de una política pública, habrá que comenzar entonces, por identificar estos diferentes actores y entender las relaciones que los unen.

A menudo, se constatará la alianza entre grupos de intereses (por ejemplo, las organizaciones de defensa de las mujeres) y una personalidad muy simbólica (la ministra Simone Weil en el caso del aborto).

El papel fundamental de estos actores (que Padioleau nombra como “empresarios políticos” y que más adelante llamaremos mediadores) consiste en traducir el lenguaje de la sociedad en lenguaje de la acción política, y a su vez, en formular el problema en un lenguaje aceptable por las elites políticas.

La ciudadanía se construye en la participación política sobre el destino de la ciudad. Sin su participación en la vida pública, no es posible construirla. La política urbana se constituye en un proyecto de ciudad que tiene como eje articulador la construcción de una nueva ciudadanía, de una ciudadanía plena: consciente de sus derechos individuales y colectivos, respetuosa de los derechos de sus semejantes, concededora de sus obligaciones y con acceso a los medios culturales y materiales que le permitan ejercer unos y otros. (Giraldo: 1999).

11.3.6.- La intervención del Espacio público como política pública.

Consecuentemente con lo planteado, el Estado colombiano ha determinado dentro de su ordenamiento constitucional la importancia de garantizar la existencia del espacio público como medio para asegurar la existencia de una sociedad más equilibrada e incluyente.

Esto se entiende a la luz del concepto de bien general y su prevalencia sobre el bien particular, en tanto se reconoce que la existencia de una democracia participativa compromete a todos sus integrantes en el marco de un acuerdo de voluntades, fundado en la convivencia y posibilidad de encuentro y debate de las

diferentes esferas sociales; así mismo, se entiende como parte inherente al compromiso adquirido al reconocerse como Estado Social de Derecho, en la medida en que es deber del Estado garantizar el acceso a los bienes colectivos y velar por su mantenimiento y su adecuada utilización con miras a permitir su goce por parte de todos los ciudadanos.

La calidad de vida de las personas que habitan un determinado lugar, está íntimamente ligada a la posibilidad de contar con espacios de encuentro y circulación que hagan posible la construcción de un tejido social, en el que cada individuo se reconoce como miembro de una comunidad y se relaciona con otros para la satisfacción de sus intereses y necesidades. De esta manera, la defensa del espacio público contribuye a garantizar la existencia de un escenario de convivencia que acerca a todos los habitantes de una ciudad en condiciones de igualdad.

Para estos espacios de encuentro, las autoridades o los particulares deben propender no solo por la protección de la integridad del mismo y su destinación al uso común, sino también, - atendiendo el derecho a la igualdad de todos los ciudadanos- , por facilitar el diseño y construcción de mecanismos de acceso y tránsito, que no solo garanticen la movilidad general, sino también el acceso a estos espacios, de las personas con movilidad reducida, temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentra disminuida por edad, analfabetismo, incapacidad o enfermedad.

La noción legal de espacio público que alude al conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza y por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

Adquiere un robustecido significado en el contexto, por cuanto no se limita a reconocer la necesidad de planificar y organizar coherentemente el crecimiento de las ciudades, sino que refuerza y hace tangible una de las condiciones para la convivencia en una comunidad a través de la garantía de una infraestructura, un espacio destinado al uso común, que puede ser disfrutado por todos, sin excluir a nadie ni privilegiar a ninguna persona o grupo de personas,

configurándose como el punto de encuentro de los habitantes de una ciudad o sector urbano determinado.

11.3.7.- Análisis específico del espacio público

Las dimensiones específicas asociadas al espacio público que determinarán las decisiones de intervención en el territorio urbano y a su vez la sustentabilidad de estas intervenciones en el tiempo, se relacionan con aspectos urbanos en cuanto a cómo los proyectos interactúan con el entorno donde se localizan, de demanda en cuanto a las características y preferencias sociales, y de oferta en cuanto a las características del producto espacio público.

Es esencial en este sentido, que exista una adecuación con el entorno urbano, y a su vez en el espacio público.

11.3.8.- El espacio público en el contexto urbano

Como ya se comentó, la concepción de un sistema jerarquizado de espacios públicos sobre la base de una red integrada de proyectos es fundamental para lograr una adecuada cobertura territorial de tipo cuantitativa y cualitativa.

En la actualidad, las instituciones operan a través de dos mecanismos fundamentales: estableciendo políticas focalizadas, como por ejemplo programas de parques urbanos, programas de desarrollo de barrios, recuperación de bordes costeros, grandes proyectos urbanos, o bien priorizando proyectos ante necesidades específicas, por ejemplo cuando existe déficit de plazas de barrio, cuando se necesitan espacios públicos de protección frente a intervenciones viales, o cuando se detectan espacios disponibles como baldíos o eriazos factibles de aprovechar para transformarlos en espacios públicos y áreas verdes. Sin embargo no ha existido, al menos de manera sistemática y planificada, una forma de abordar los espacios públicos como una red integrada.

La integración con el entorno

Un aspecto de gran relevancia es visualizar los espacios públicos de manera integrada con el entorno urbano donde se localizan, debido a que éstos se insertan en un espacio urbano mayor lleno de contenidos, y a su vez el propio espacio público otorga contenido a la ciudad a través de las plazas, parques, veredas, ciclo vías y cualquier retazo con la potencialidad de convertirse en un espacio de uso público.

El contexto urbano, las fachadas, antejardines, veredas, cruces, calles, arbolado e iluminación, señalética y mobiliario, son elementos que, en la medida que estén bien mantenidos, contribuyen con la calidad y seguridad de los barrios y los hace vitales, por lo que la gestión debe orientarse a incorporar progresivamente proyectos de espacio público que aporten a su entorno inmediato.

Los factores de inserción y localización de un espacio en el barrio o la ciudad también están fuertemente vinculados a las características del sistema vial y de transporte, a las redes seguras de desplazamiento y espera peatonal, a la disponibilidad de buenos equipamientos urbanos que puedan asociarse a los proyectos, a la relativa cercanía entre los barrios y los espacios públicos, y en general a todo lo que se vincule con una buena accesibilidad y seguridad urbanas que promuevan el uso de los espacios.

11.4.- Marco jurídico y/o normativo

11.4.1 Constitución de la República del Ecuador

Art. 14 de la sección segunda correspondiente a “Ambiente sano”.

Art. 30 y Art. 31, de la sección sexta correspondiente a “Hábitat y vivienda”

11.4.2 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)

Art. 54 en sus literales a) c) y e) establece las funciones del GAD cantonal refiriéndose a los Planes de Ordenamiento Territorial.

Art. 55 sobre las competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, literales a) y b).

11.4.3 Ordenanzas Municipales del cantón Manta

Art. 22 al art. 54, en su sección tercera, con respecto al Sistema Vial Urbano, jerarquización de vía.

Sección quinta, Art. 58, refiriéndose a “Zonas verdes y equipamiento comunal”

Sección séptima, refiriéndose al espacio público y mobiliario urbano.

Art. 64 correspondiente a “Clasificación del mobiliario urbano”.

Art. 65 con respecto a “Criterios indicativos de implantación”

Art. 66 que hace referencia a los “Elementos de comunicación”.

Art. 69 correspondiente a “Elementos de ambientación”

11.4.4 Fundamentos legales y organización de las reformas urbanas

Las leyes del urbanismo deben regular los planeamientos de las reformas interiores de las poblaciones, que deben estar incluidos en los correspondientes planos generales, parciales y especiales de ordenación urbana. A continuación se detallan ciertos puntos que se deberán considerar para la formulación del Plan Especial de Reforma Interior:

- Zonas de reforma interior son aquellas que precisan especiales medidas encaminadas a eliminar inconvenientes urbanos.
- El municipio puede emplear el derecho preferente de adquisición de solares en zonas de reforma interior.
- En caso de necesarias reparcelaciones, la entidad competente puede establecer condiciones especiales para las parcelas situadas en la zona de reforma interior.
- La documentación de un Plan de Reforma Interior debe contener determinaciones sobre clase y grado de aprovechamiento, superficies edificables y condiciones locales del tráfico.

11.4.5 Ley de gestión ambiental

Título II - Capítulo IV, correspondiente a “La participación de las Instituciones” en los literales a) – f).

Título III – Capítulo II, con respecto a “La evaluación de impacto ambiental y control ambiental”, en los art. 19; art. 20.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LOS PRINCIPIOS RECTORES Y DE APLICACIÓN

Artículo 4.- Principios fundamentales .- La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios:

8. Accesibilidad: se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas;

SECCIÓN SÉPTIMA DE LA ACCESIBILIDAD

Artículo 58.- Accesibilidad.- Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social.

En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal.

Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad físico-motora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en los porcentajes que establezcan las ordenanzas y el reglamento.

En el caso de los sistemas de estacionamiento tarifados creados por los gobiernos autónomos descentralizados se destinará un porcentaje de parqueaderos claramente identificados mediante señalización y color, de conformidad con el reglamento de la presente Ley.

El porcentaje señalado en los incisos anteriores no será inferior al dos por ciento (2%) del total de parqueos regulares de la edificación o de la zona tarifada.

Artículo 59.- Asistencia de animales adiestrados.- Las personas con discapacidad tienen derecho a ser acompañadas por auxiliares animales debidamente entrenados y calificados para cubrir sus necesidades. La permanencia y acompañamiento podrá efectuarse en los espacios y ambientes que permite el acceso a personas.

Ninguna disposición pública o privada podrá impedir la libre circulación y el ejercicio de este derecho, a excepción de los centros de salud.

Los animales adiestrados deberán ser debidamente certificados por la autoridad sanitaria competente.

PARÁGRAFO 1°

DE LA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO Y AL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

Artículo 60.- Accesibilidad en el transporte.- Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público.

Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia.

Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.

Artículo 61.- Unidades accesibles.- Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades cuenten con las adecuaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, de conformidad con el reglamento de esta Ley.

Artículo 62.- Identificación y permiso de circulación de automotores.- La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial emitirá gratuitamente la identificación a los vehículos que se utilicen para la transportación de las personas con discapacidad y llevará un registro numerado de las mismas.

La identificación contendrá de manera visible el símbolo internacional de accesibilidad, la respectiva numeración de registro, el número de cédula o el registro único de contribuyentes de la persona acreditada y el período de validez.

Estos vehículos estarán exentos de prohibiciones municipales de circulación.

1. OBJETO

Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características de diseño que deben cumplir las vías de circulación peatonal, tanto públicas como privadas en exteriores.

2. REFERENCIAS NORMATIVAS

Los siguientes documentos, en su totalidad o en parte, son referidos en este documento y son indispensables para su aplicación. Para referencias fechadas, solamente aplica la edición citada. Para referencias sin fecha, aplica la última edición del documento de referencia (incluyendo cualquier enmienda).

NTE INEN 2244, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Agarraderas, bordillos y pasamanos

NTE INEN 2245, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Rampas fijas

NTE INEN 2246, Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel

NTE INEN 2496, Tapas para uso en pozos y redes subterráneas. Rejillas de alcantarillado. Requisitos e inspección

NTE INEN 2854, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para personas con discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso al público. Señalización en pisos y planos apticos

NTE INEN 2855, Accesibilidad de las personas al medio físico. Vados y rebajes de cordón

NTE INEN 2239, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización.

4. DEFINICIONES

Para efectos de esta norma, se adopta las siguientes definiciones:

3.1 Vías de circulación peatonal. Recorridos tales como: aceras, senderos, andenes, cominerías, cruces, y cualquier otro tipo de superficie de dominio público que cumplen con ciertas características y que están destinados al tránsito de peatones, no aplicables a circulaciones interiores.

3.2 Aristas. Línea que resulta de la intersección de dos superficies, considerada por la parte exterior del ángulo que forman.

5. REQUISITOS

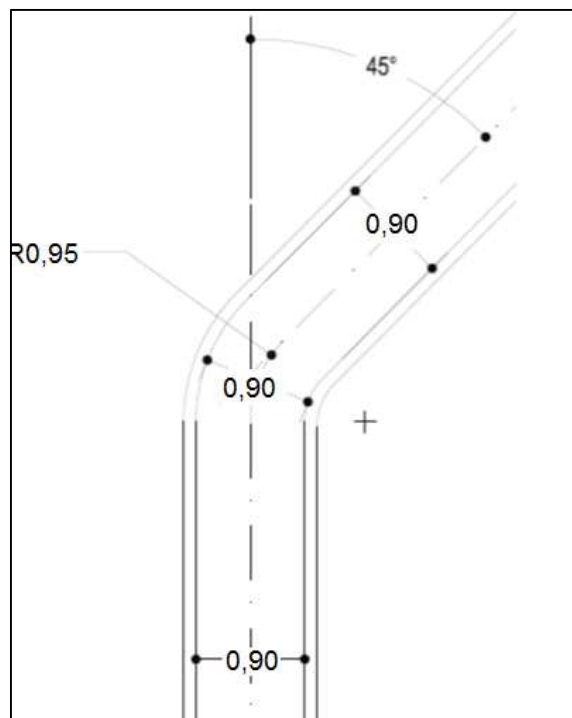
4.1 Dimensiones

Para el caso de circulación simultánea de una silla de ruedas, una persona con andador, un coche de bebé, un coche liviano de transporte de objetos, de una persona a pie, el ancho debe ser de 1 500 mm.

Cuando se prevé la circulación simultánea, en distinto sentido, de dos sillas de ruedas, dos personas con andador, dos coches de bebé, dos coches livianos de transporte de objetos o sus combinaciones, el ancho mínimo, sin obstáculos, debe ser de 1 800 mm.

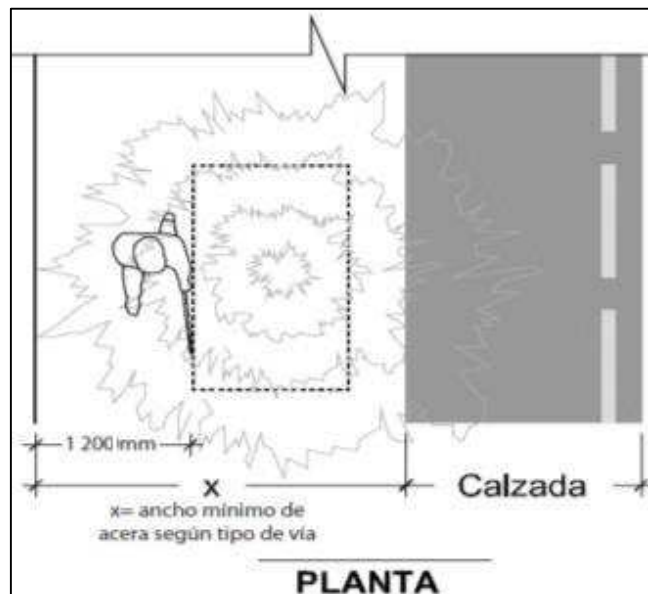
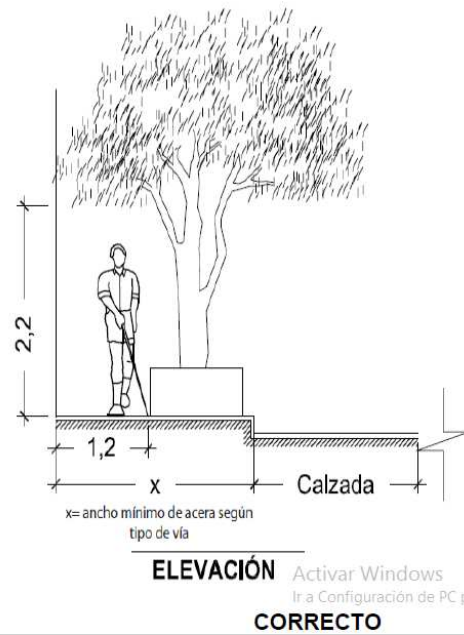
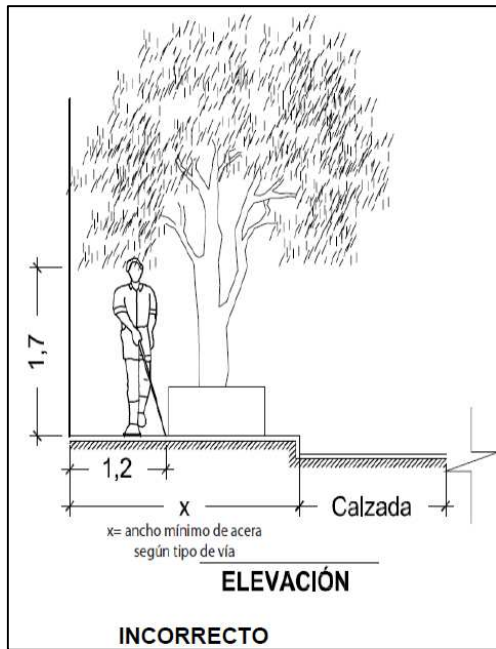
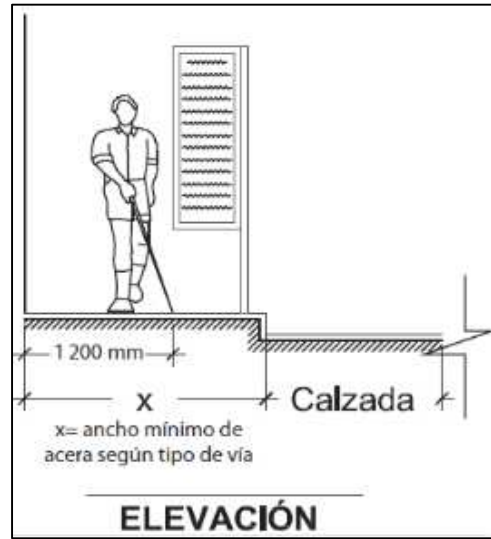
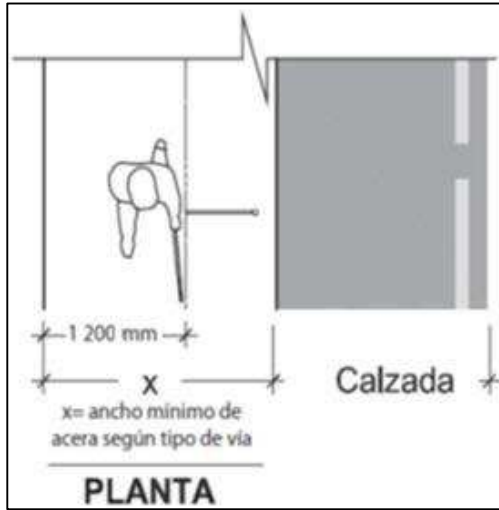
En el caso de que las vías tengan giros, se recomienda que los anchos mínimos sean constantes en toda la trayectoria del recorrido.

Cuando el diseño de la vía incorpore giros con quiebre angular, estos deben diseñarse de tal manera que pueda inscribirse en ellos un círculo de 1 200 mm de diámetro.



Se recomienda que las aristas de estos cambios de dirección sean redondeadas para ofrecer mayor comodidad y seguridad a los usuarios.

Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2 200 mm. Dentro de ese espacio no se pueden colocar elementos que lo invadan (por ejemplo: luminarias, rótulos, mobiliario, entre otros).



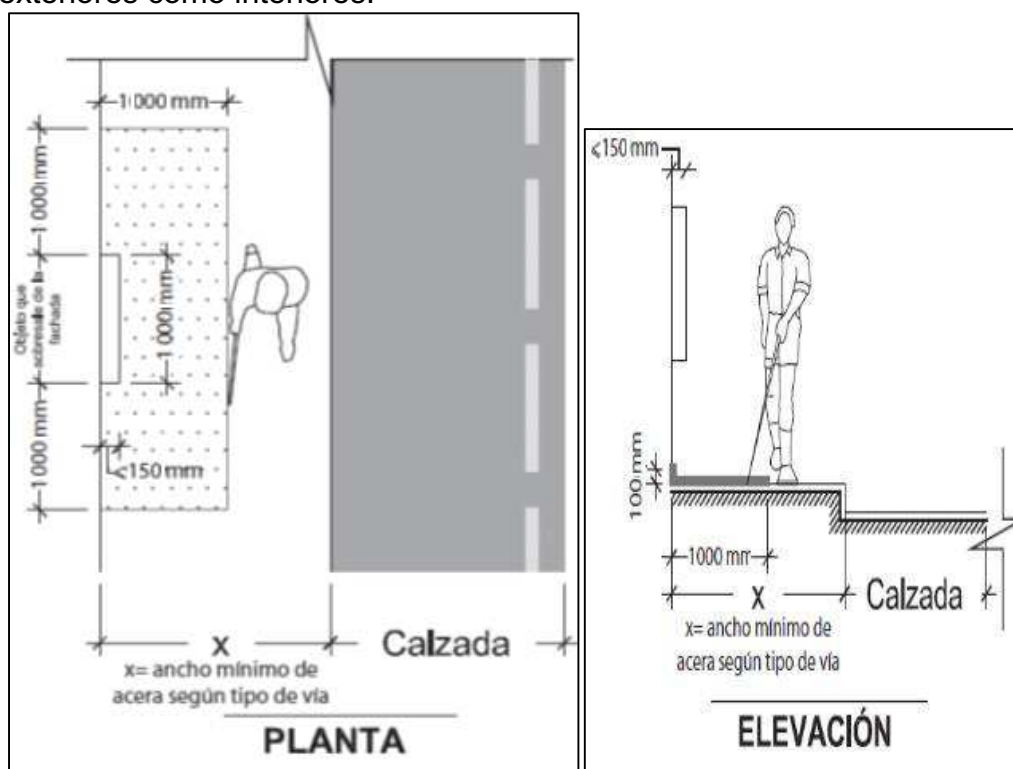
Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados fuera del ancho mínimo en las siguientes condiciones:

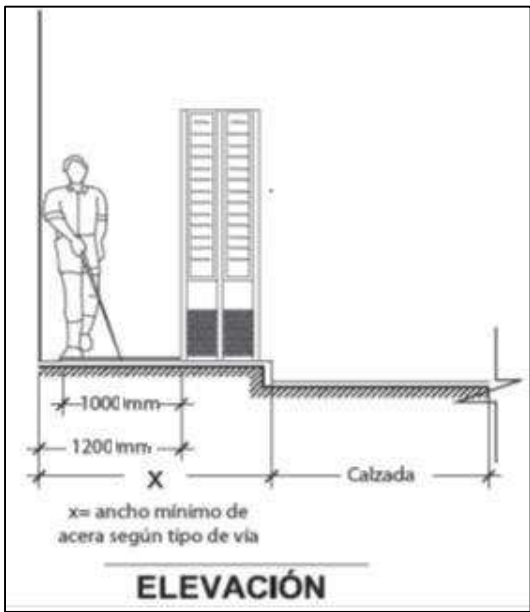
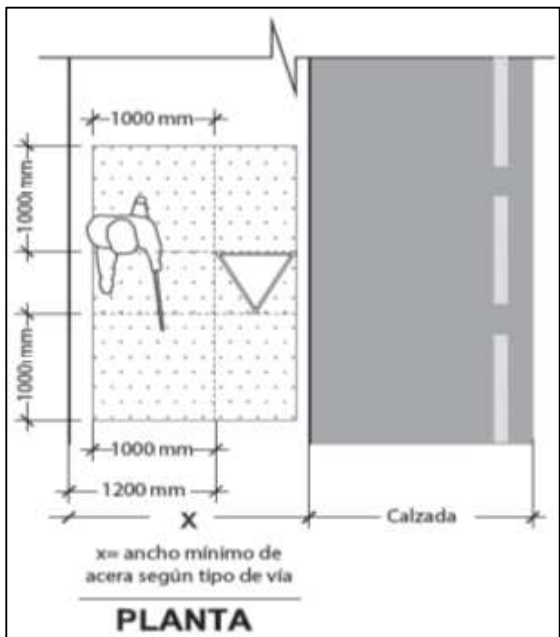
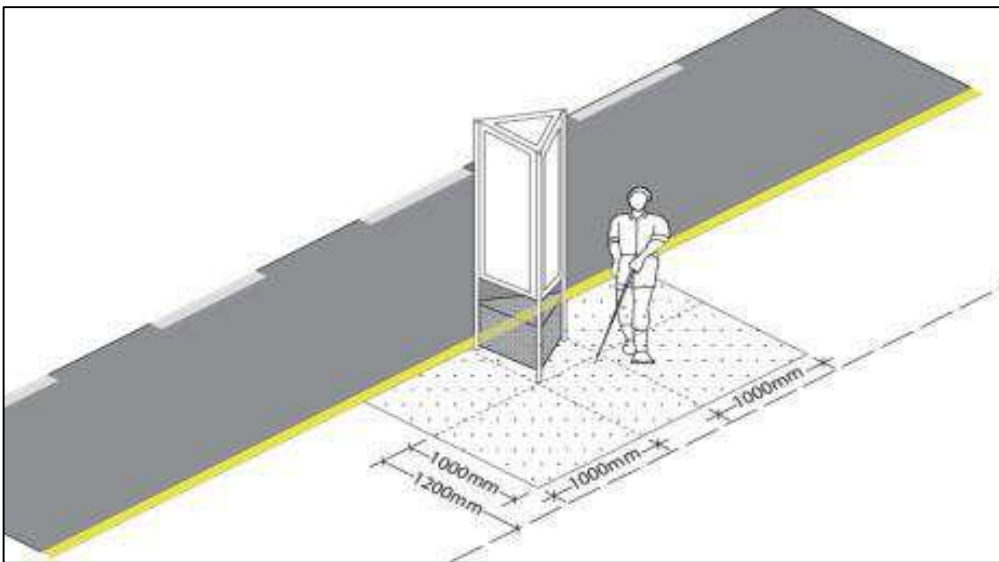
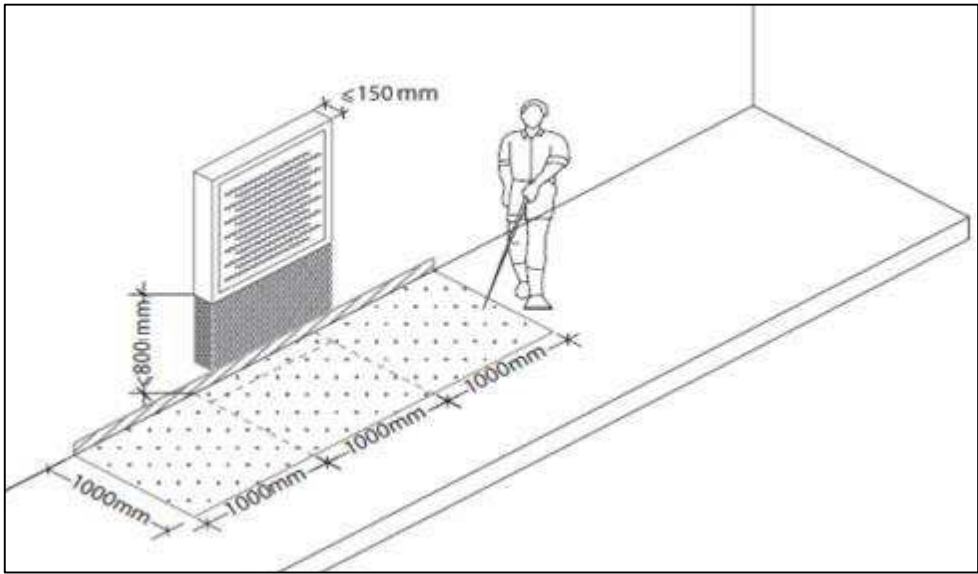
- a) entre 800 mm y 2 200 mm de altura,
- b) separado más de 150 mm de un plano lateral.

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

El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos:

- El vertical ubicado entre 100 mm y 800 mm de altura del piso tanto en exteriores como interiores.
- El horizontal ubicado 1 000 mm antes y después del objeto, tanto en exteriores como interiores.





La pendiente longitudinal de las circulaciones será máxima del 2 %. Para los casos en que supere dicha pendiente, se debe tener en cuenta lo indicado en NTE INEN 2245.

El diseño de las vías de circulación peatonal debe cumplir con una pendiente transversal máxima del 2 %.

La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 100 mm de altura.

4.2 Requisitos complementarios

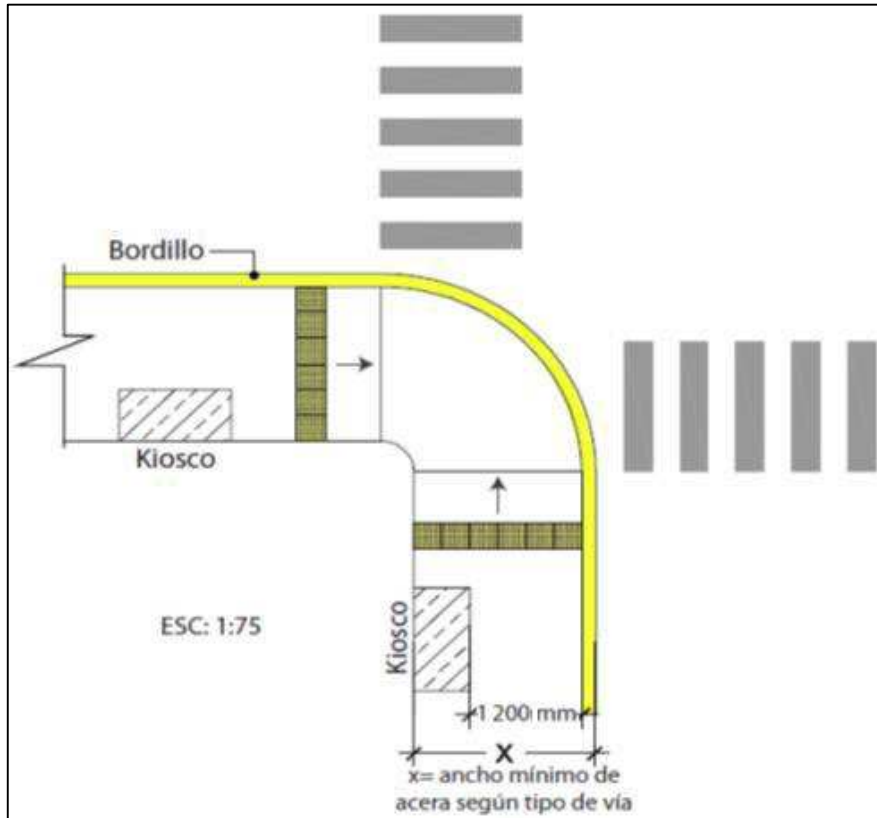
Las vías de circulación peatonal deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular, inclusive en aquellos casos de superposición vehicular y peatonal, por medio de señalización adecuada. Ver NTE INEN 2239.

Cuando existan tramos continuos de senderos y cominerías con un ancho menor a 1 800 mm, se incorporarán zonas de descanso separadas entre 45 m y 60 m.

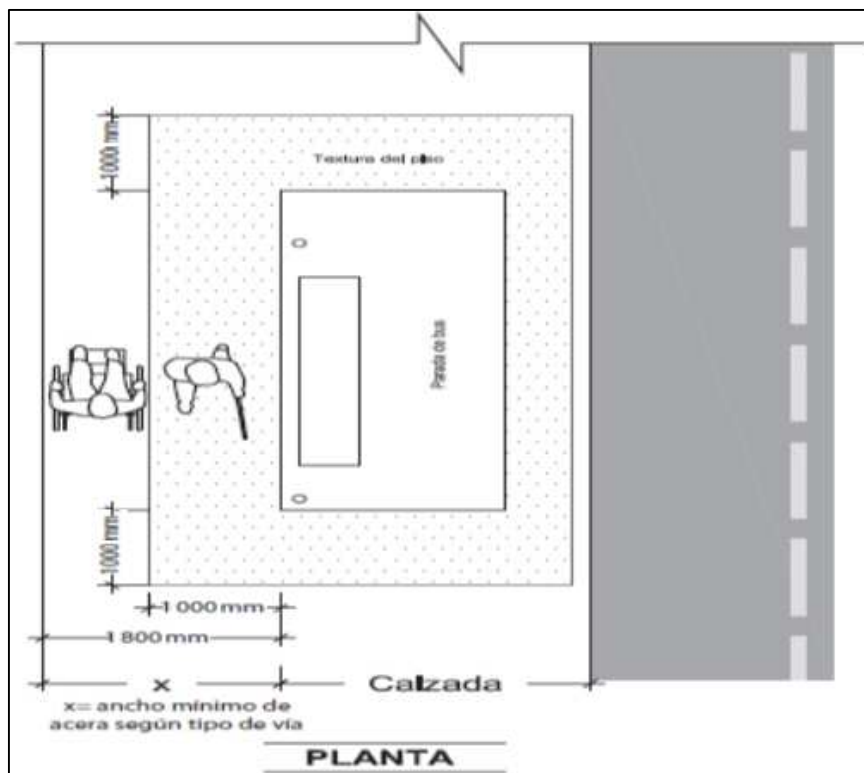
Los pavimentos de las vías de circulación peatonal deben ser firmes, antideslizantes y uniformes en toda su superficie. Se debe evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento como por falla estructural del mismo, así como por falta de mantenimiento.

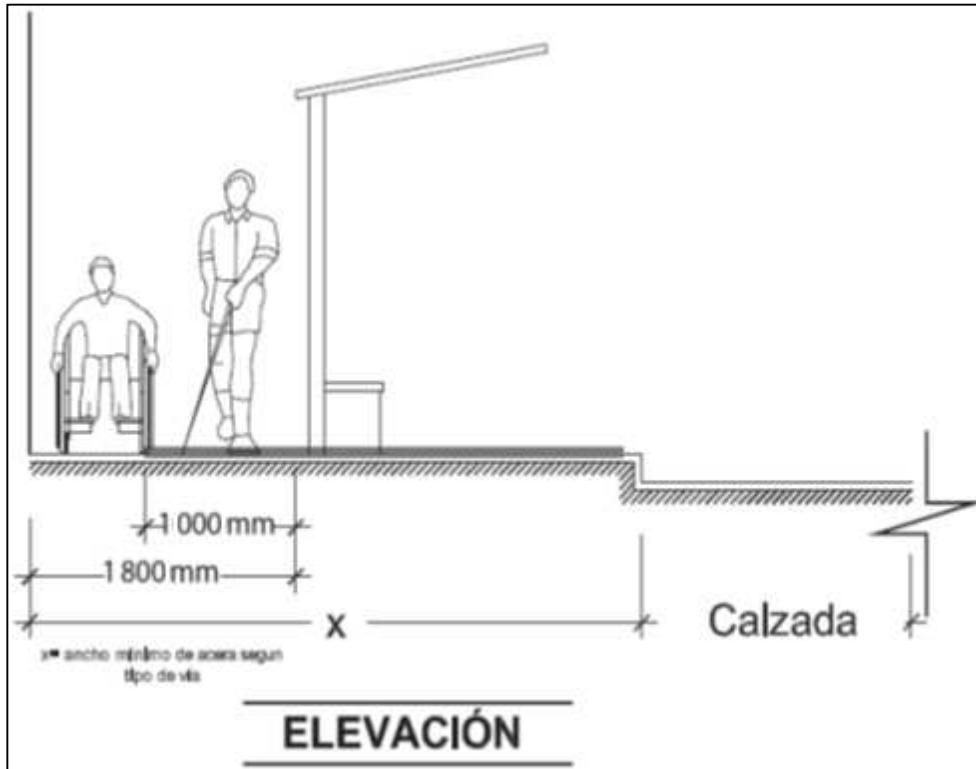
En el caso de que en el piso se tenga previsto colocar rejillas, tapas de registro, entre otros, deben estar rasantes con el nivel del pavimento, y cumplir con los requisitos establecidos en NTE INEN 2496, y en el caso de las rejillas, las dimensiones de los intervalos de los barrotes deben ser de, máximo, 13 mm uniformemente repartidos.

En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, estos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en NTE INEN 2245. Los espacios próximos-adyacentes a las rampas no deberán ser utilizados para colocación de equipamiento como kioscos y casetas, excepto señales de tránsito y postes de semáforos.

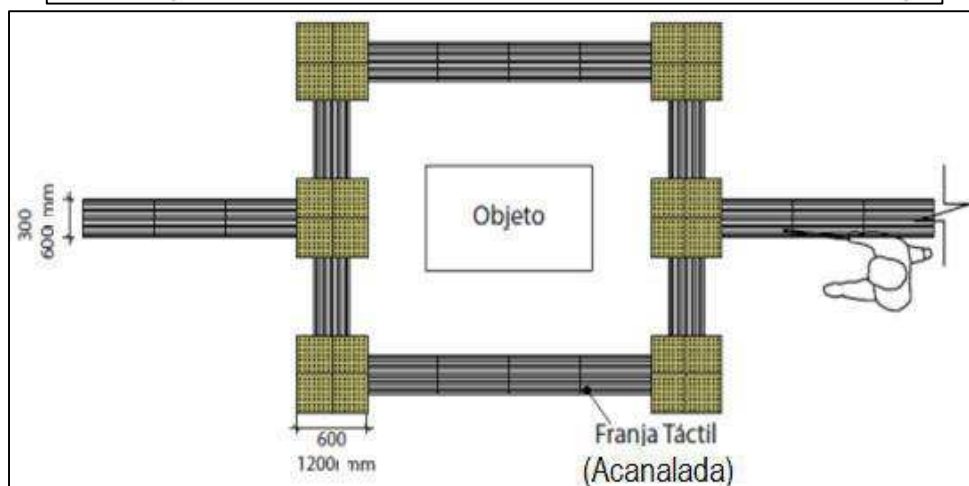
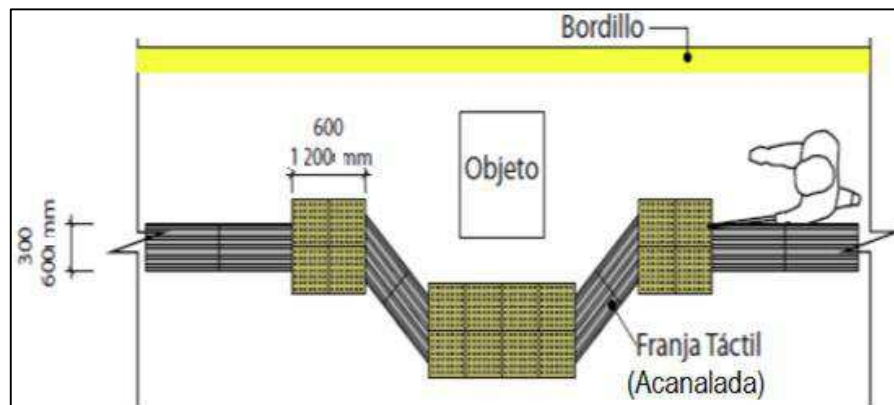


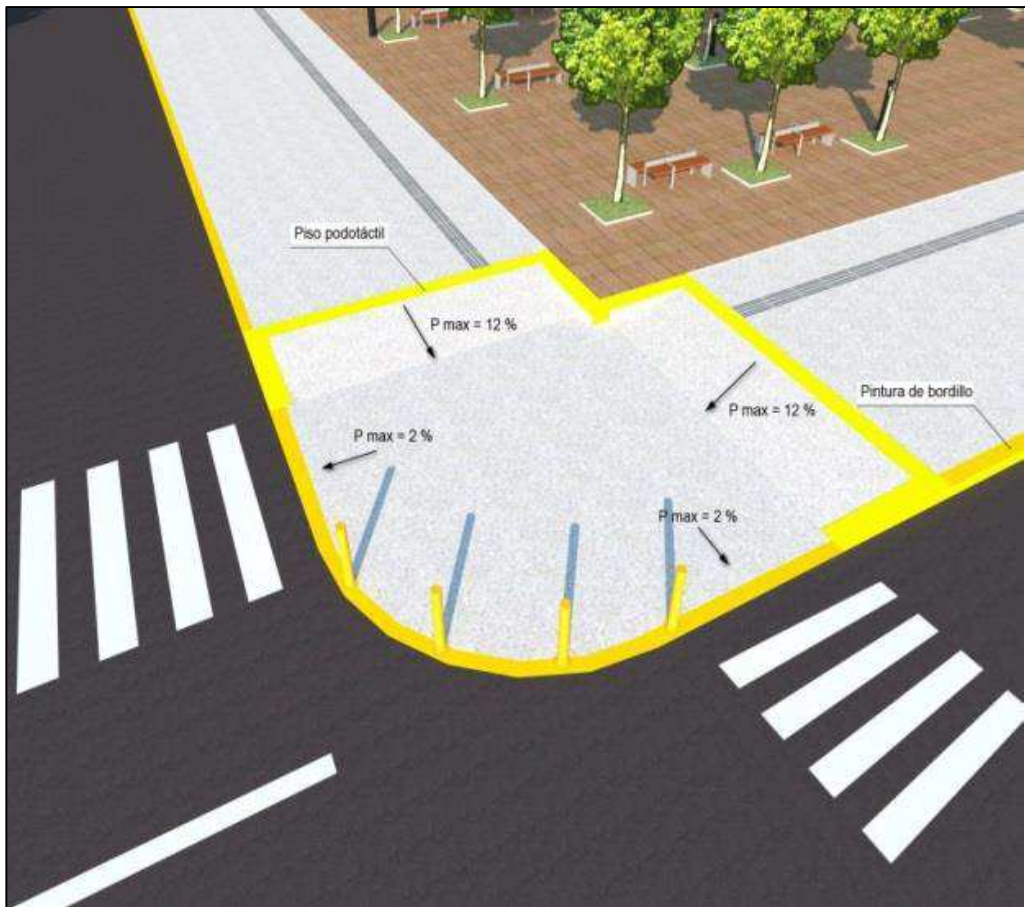
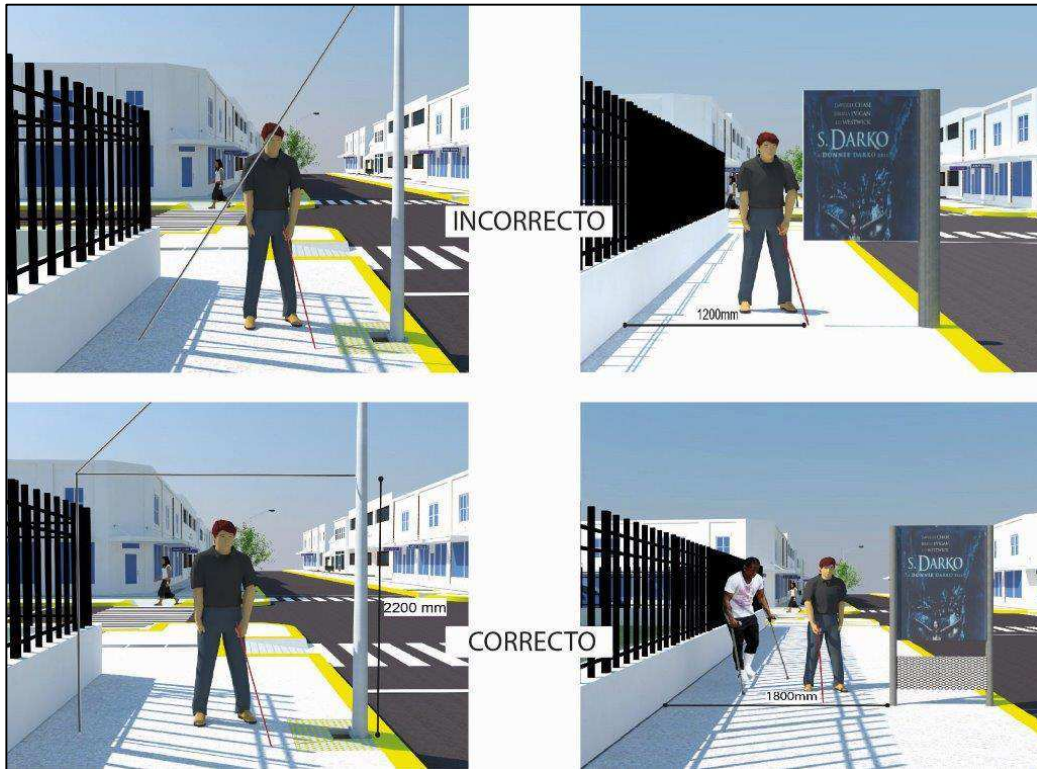
Para advertir a las personas con discapacidad visual de la presencia de cualquier obstáculo, desnivel o peligro en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar en el piso esa presencia por medio de un cambio de textura en una franja de 1000 mm de ancho; construida con materiales cuya textura no provoque acumulación de agua.

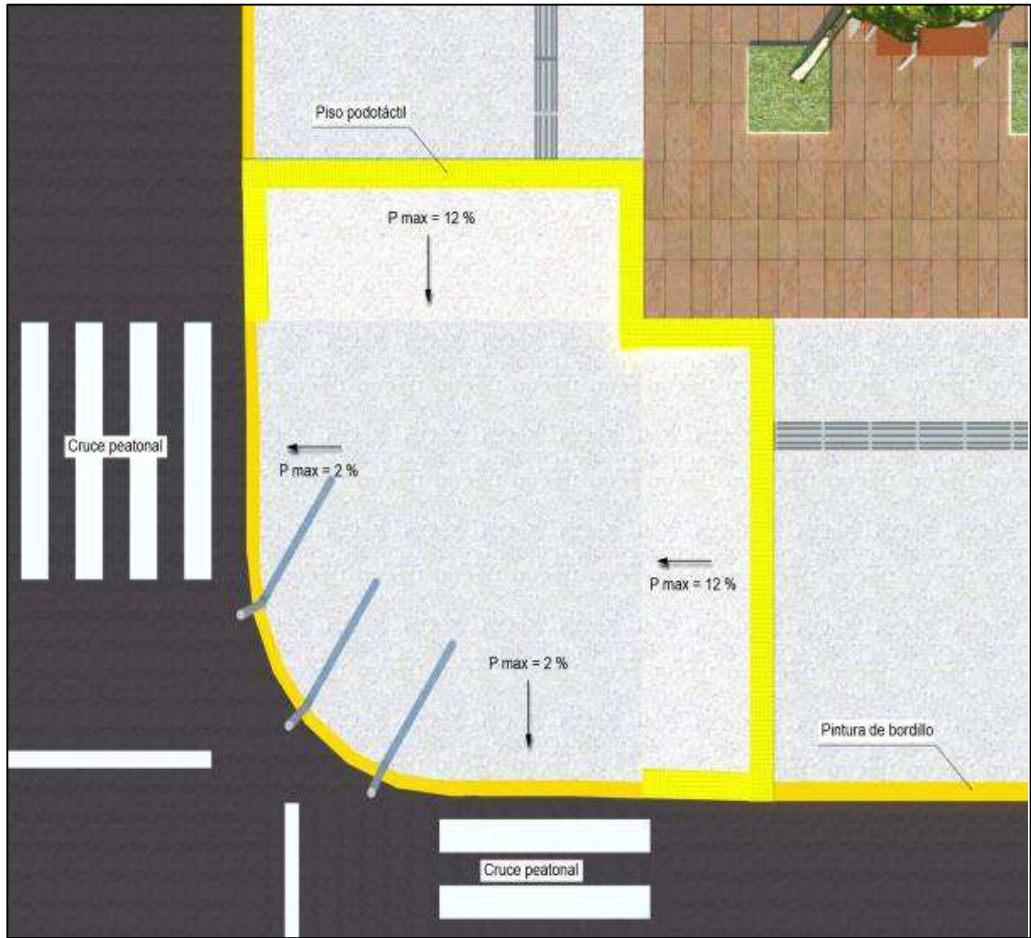


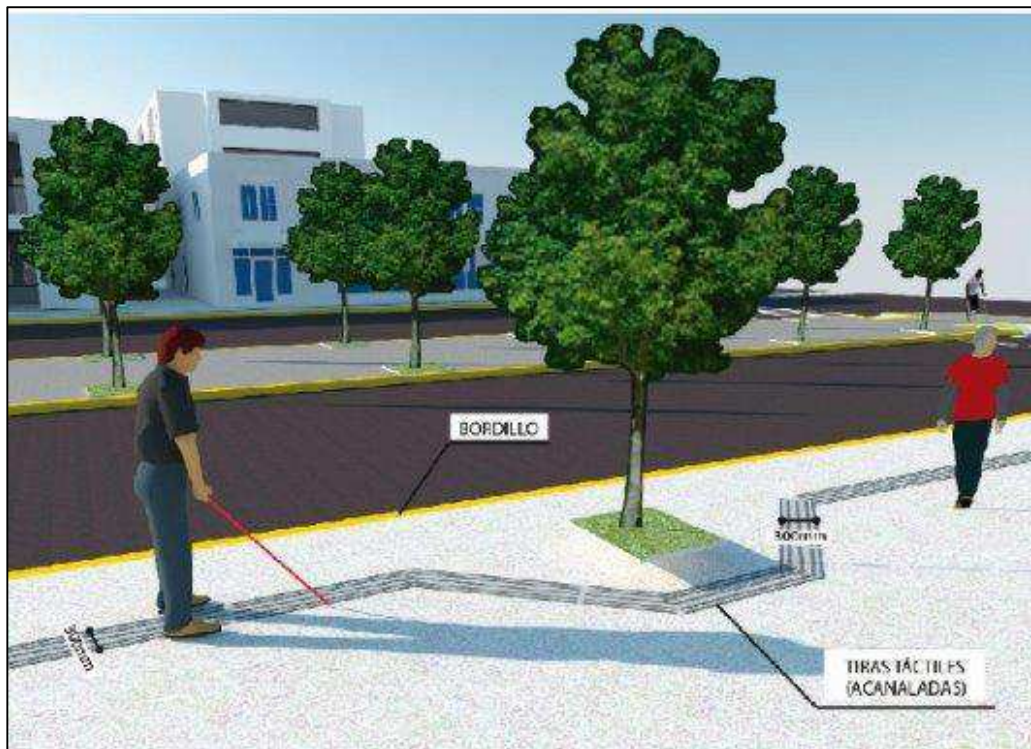


Se recomienda colocar franjas táctiles (acanaladas) en el pavimento, paralelas a las construcciones, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual.









11.5.- MODELO DE REPERTORIO.

11.5.1.- “REGENERACION URBANA EL CASCO CENTRICO DE LA CIUDAD DE LOJA”

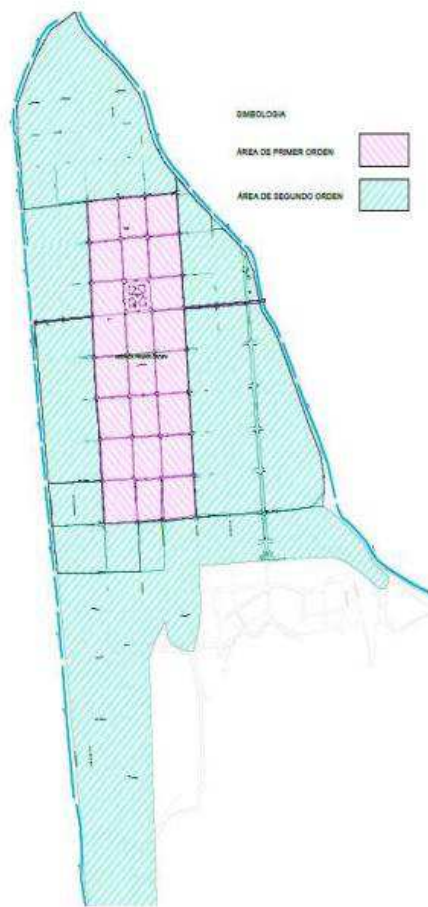
1.- INTRODUCCION:

El trabajo de intervención arquitectónico dentro del proyecto integral de Regeneración Urbana en el Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, se desarrolla en base a los resultados obtenidos de las consultoría previas, así como de la actualización y nueva propuesta en algunos componentes, como son los estudios de tráfico que se circunscriben al tratamiento del espacio público, fundamentalmente lo referido a vialidad y peatonal, sus secciones transversales, elementos de encausamiento, y mobiliario urbano.

El ámbito de intervención del proyecto de Regeneración Urbana del Casco céntrico de la ciudad de Loja, ha buscado lograr una relación, entre el peatón y el espacio público, favorecido la seguridad, movilidad e inclusión social de todos los ciudadanos, además de incorporar mecanismos para mejorar nuestra calidad de vida, en relación con el medio ambiente, en vista del alto incremento del parque automotor, sumado a la concentración del equipamiento público y privado en el centro de la urbe. Mediante la Reanimación Urbana, la propuesta busca disminuir a nivel urbano y social a mediano y largo plazo los problemas antes mencionados.

2.- ANTECEDENTES:

El trazado urbano de la ciudad de Loja de acuerdo a la clasificación formal, - que atañe a la constitución física de la ciudad y que, por tanto, engloba aspectos referentes al diseño urbano-puede incluirse dentro de las **ciudades regulares**, que se caracterizan por un trazado de damero. La plaza se sitúa centrada. Las manzanas son cuadradas o rectangulares y, en general, se siguen los criterios típicos de ciudades coloniales, las que la corona española había hecho suyas y había caracterizado mediante las leyes de la Indias documento fundacional de las ciudades latinoamericanas.



Las características del trazado urbano, expresadas en un documento suscrito por Juan de Salinas nos permite conocer la incipiente traza de la ciudad de Loja, dice “La traza de dicha ciudad es muy buena, porque va encuadrada formando la plaza, la cual salen las calles muy derechas y anchurosas de más de treinta pies, las más largas corren de Norte a Sur, como está dicho corre el propio valle. Hizose traza primero, como es costumbre para cualquier pueblo”. Las cuadras se poblaban en forma de cruz dejando cuatro solares y conformando una manzana de cien metros de lado. Los solares eran distribuidos entre los colonizadores, inicialmente existieron unas cincuenta manzanas las calles de la ciudad están orientadas hacia los cuatro puntos cardinales lo que determinaba la situación de la iglesia orientada litúrgicamente a la fachada del poniente de la plaza mayo.

Para entender el origen y evolución del trazado urbano de la ciudad, como un hecho cultural es necesario analizar los elementos ideológicos condicionantes

del trazado y los elementos estructurales del espacio urbano. El ideal colonizador fue la creación de la ciudad de los españoles y los pueblos de indios. Inicialmente los conquistadores crearon las llamadas reducciones de indios, donde eran aislados o confinados los naturales del lugar, la parroquia de españoles dominaba El Sagrario y alrededor se ubicaron las doctrinas de Indios San Sebastián, San Pedro y el Valle, iniciando entonces una configuración espacial de carácter segregado.

La plaza principal se produce con la supresión de uno de los módulos de la cuadrícula que se construye. Alrededor de esta plaza se estructuran los edificios más importantes de carácter civil y religioso: la casa del cabildo, la gobernación, la iglesia matriz, que se transforma en iglesia catedral.

La cercanía de los solares a la plaza determinaba en cierta medida el nivel social de los habitantes, por esta razón es que dentro de la plaza se ubica viviendas particulares. Articulando el resto de la ciudad en un sector intermedio aparecieron los conventos y monasterios, que son los elementos que realmente estructuran el espacio colonial incluso la presencia de atrios estructuran una serie de actividades de la comunidad.

El trazado urbano de Loja, no había sufrido mayores cambios y prácticamente la ciudad había crecido muy poco. Dice Arturo Armijos Ayala: "...al principio no habían sino cinco calles: la Bolívar, La Sucre, la Bernardo Valdivieso, La Olmedo, y la Juan José Peña. Las calles transversales no eran sino siete. No existía la calle 18 de noviembre, acaso la más importante actualmente; o sea, la pequeñísima ciudad no había sobrepasado los ríos que la circundan.

En este mismo periodo que la ciudad apenas se expande con muy pocas manzanas a las riberas de los ríos sin alterar mayormente su configuración, como consecuencia de este pequeño desarrollo urbanístico, es en el año de 1959 que se incorpora de hecho a la urbe la doctrina de Sn Juan del Valle elevándola a Parroquia urbana.

El centro histórico de Loja permanece casi inalterado hasta la década del 60 a partir de la cual el uso del hormigón armado y el hierro entendidos en ese entonces como sinónimo de modernidad y con la anuencia y el visto bueno municipal (según las ordenanzas de entonces) se empieza un sostenido proceso de destrucción de los valores patrimoniales, el incremento de uso y la intensidad del suelo, situación que se ha mantenido hasta el presente.

3.- DIAGNOSTICO DEL ESTADO ACTUAL.

Una vez analizadas las anteriores consultorías y luego de haber realizado varios recorridos técnicos en el sitio, de manera general, pudimos determinar que toda el área que será revitalizada por el Proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la ciudad de Loja, presenta en su diseño actual, la presencia de barreras arquitectónicas-obstáculos para el transeúnte, además de una imagen urbana deficiente a consecuencia de los cables de alumbrado eléctrico y falta de jardinería, pisos de baldosas que por su cromática actual no destacan el paisaje urbano. En resumen, lo que se ha encontrado en el sitio es:

- Irregularidades en las aceras y vías.
- Las rampas en los cruces impiden la continuidad y autonomía del tránsito de los peatones a consecuencia de la irregularidad de las aceras, las rampas existentes no cumplen con las normas de dimensionamiento y pendientes, siendo imposible la utilización de estas por las personas con movilidad reducida.
- Falta de franjas de vegetación en todo el centro de la ciudad, las existentes están ubicadas en parques, ríos y calles como la 24 de Mayo, que resultan mínima en relación con la cantidad de población y la reducción de la huella ecológica que es muy importante en la actualidad, no solo se trata de reducir la contaminación si no de ganar espacios sobre todo en nuestras ciudades.

4.- DEFINICION DE ALGUNOS TERMINOS.

4.1.- Accesibilidad al medio físico.

“Es un bien público consagrado en términos de derecho ciudadano, a través del cual, toda persona, sin importar su edad, genero, etnia, condición física, psíquica y/o sensorial, tiene derecho a interactuar socialmente y a desarrollar sus aptitudes y potencialidades en las diversas esferas de la actividad cotidiana, y hacer uso y disfrutar autónomamente de todos los servicios que proporciona la comunidad”.



FOTO 9: Calle José Félix de Valdivieso



FOTO 10: Av. Emiliano Ortega 2015

Cabe señalar que el proyecto de Regeneración Urbana busca minimizar al máximo las barreras arquitectónicas mediante el diseño, pero en realidad son muy diversas las soluciones que aún faltan por implementar, que ya no son partes de nuestra competencia, pero deberán ser consideradas por otras áreas. Nos referimos a la implementación de maquetas de ubicación 3d, letreros braille, por enumerar algunos.

Eliminación de Barreras Arquitectónicas.

Dentro de las barreras arquitectónicas o barreras de accesibilidad, destacan de manera especial, las “barreras físicas”, son aquellas que impiden o dificultan el desarrollo de una o varias actividades en los entornos sociales y físicos.

Las barreras físicas se dividen en:

- **Barreras Arquitectónicas** en la vía pública, edificios públicos o privados, lugares de trabajo y vivienda. Se refiere a accesos sin contemplar la construcción de rampas, escaleras, espacios reducidos, aseos y sanitarios no adaptados. Las barreras arquitectónicas impiden el libre acceso a algunos espacios, entorpecen la circulación normal por el interior de un edificio o en aceras con obstáculos, desniveles o pavimentos deslizables, o la ausencia de señalización para personas con discapacidades motrices, auditivas o visuales. La solución a estos problemas es crear un entorno sin barreras. Esto significa un diseño específico que contempla la infraestructura y el equipamiento para el desarrollo de las diferentes actividades, tanto en espacios públicos como en los privados.
- **Barreras Urbanísticas** referidas a la estructura y mobiliario urbano, lugares históricos, museos, reservas naturales y todo espacio público o privado donde por diferentes motivos se entorpezca la accesibilidad, el movimiento e interacción de las personas. Por ejemplo, calles sin pavimentos especiales ni rampas de acceso, o ausencia de barandillas en escaleras.

4.2.- El espacio público.

El uso del suelo urbano se divide en dos sectores caracterizados: espacio privado y espacio público, cada uno de ellos está definido. El privado sujeto a las reglas del mercado y normas del estado, se destina a la parcelación con fines comerciales, en el que están involucrados la vivienda, el comercio, la industria y los equipamientos privados con finalidad de lucro. Es un valor de cambio en el mercado.

El espacio público, está destinado a la utilización comunitaria, es regulado por el estado, quien tiene en última instancia su propiedad y su valor es de uso social en el sistema económico predominante.

En la estructura urbana el espacio público permite la construcción de vías que garanticen la libre circulación de vehículos, de áreas peatonales y de equipamiento comunitario de salud, educación y servicios básicos que demanda una comunidad. Tradicionalmente, dentro del urbanismo el espacio público se ha definido como un remanente porcentual del espacio privado, el mismo que garantiza que el espacio privado cuente con las áreas necesarias para su accesibilidad, movilización y servicios que no pueden estar dentro del área privada.

4.2.- Los espacios peatonales.

“En razón de su propia historia tiene unas limitaciones varias que provocan el conflicto entre los diversos modos de emplazamiento, y este conflicto atenta directamente contra el principio básico del modelo de ciudad confortable y atractiva. Se hace precisa la ordenación de los diversos intereses concurrentes para propiciar el fin propuesto. Todo ello conduce, necesariamente, a la definición de un modelo de **movilidad sostenible** que, respetado los derechos ya consolidados, optimice el uso de las vías públicas priorizando y promocionando el modo de transporte que permita la mayor calidad y eficacia para favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas”

Estas estructuras urbanas concentradas, como es el caso de los centros antiguos, la movilización peatonal es un hecho permanente, más aún cuando la

ciudad concentra usos y actividades comerciales y de gestión que se considera permanente y de alta demanda.

Cuando se pretende el Plan de Peatonización de un área determinada ha de pasar por tres requisitos indispensables, aunque con peso relativo diferente dentro del esquema general y de una realidad local:

1.- Área a peatonizar de suficiente extensión como para albergar en su interior diversidad de actividades que sean complementarias entre sí, de tal manera que no se generen zonas muertas a determinadas horas.

2.- Posibilidad real de poder atenuar el tráfico en su interior sin que ello provoque el colapso de las vías periféricas.

3.- Poder garantizar el acceso de determinados vehículos en razón de sus propios derechos, del servicio público que prestan o de las necesidades de suministros de las industrias o comercio existente en el área.

Se ha constatado, que, en estas zonas de circulación peatonal, es también donde se concentra el vehículo especialmente privado, generando congestión. Ciertas medidas posteriores como definir calles para uso exclusivo de los peatones, cerrando el tráfico vehicular, son alternativas garantizadas en varios centros antiguos, lo cual no garantizan necesariamente un funcionamiento óptimo en estos espacios sobre toda solución en el caso de nuestra ciudad la solución óptima respondería a los siguientes parámetros:

- La peatonización significa que las distancias que deba caminarsse no deben exceder los 500 metros y lo ideal son los 300 metros.
- Se debe garantizar el abastecimiento de comercios por medio de vehículos.
- Se debe de garantizar la evacuación de basura y otros servicios.
- Requiere un mayor mantenimiento y limpieza.
- Requiere mayores servicios (seguridad, información, comunicación, etc.)

El proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, busca cambiar el enfoque tradicional que ha tenido la ciudad contemporánea, latinoamericana en nuestro caso en la ciudad de Loja, hacia encauzar todas sus arterias de circulación en beneficio del vehículo, yéndose en contra de lo que resulta beneficioso para el transeúnte y por ende para el verdadero protagonista de la ciudad que es el peatón. Además, se debe considerar la implementación de ciclo vías, el proyecto contempla los espacios necesarios en relación con las normativas vigentes, pero no realiza el diseño puntual de la ciclo vía.

4.3.- Descripción de las áreas a intervención.

El proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, en relación con el componente urbano arquitectónico, se corresponde dentro del contexto urbanístico como **Revitalización Urbana**, el proyecto ha tomado la iniciativa de repotenciar el área céntrica de nuestra ciudad, mediante el diseño arquitectónico, para de ahí, seguir mejorando toda la imagen urbana de la ciudad con diferentes proyectos.

Con la implementación de este proyecto se prevé alcanzar tres objetivos bien claros como son:

- Cambio del pensamiento y actitudes ante la ciudad.
- Mejorar la calidad de vida.
- Mejorar el respeto y apropiación del espacio público.

El proyecto en general se divide en dos áreas, cada una de ellas tendrá un tratamiento especial, que al sumarse formará un conjunto homogéneo.

El área de primer orden o centro histórico, dada su connotación simbólica tiene un tratamiento especial, al constituirse en el elemento integrador y coherente de la identidad social e histórica de nuestra ciudad se enmarca en el concepto de espacio público de representación vinculado con la memoria colectiva.

Nivel de intervención:

- Se eliminarán barreras arquitectónicas que impiden la autonomía personal y el libre desplazamiento.

- Se priorizan las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad físicas y de los peatones sobre el tránsito vehicular.

Se ha previsto:

- Ensanchamiento de veredas.
- Peatonización de calle 10 de agosto.
- Señales de tránsito y semaforización.
- Eliminación de Estacionamientos.

El área de segundo orden cuyo desarrollo se inicia a partir del siglo XX, es un área que presenta alguna concepción moderna del urbanismo, pero ha perdido identidad, el vehículo asumió mayor protagonismo frente al desplazamiento ciudadano. En esa área igualmente se eliminarán barreras arquitectónicas que impiden la autonomía personal y libre desplazamiento.

Se ha previsto:

- Orejas de estacionamiento.
- Señales de tránsito y semaforización.
- Identificación y control de estacionamientos.

6.- MEMORIA DEL PROYECTO ARQUITECTONICO.

Ante todo, los conceptos y teorías antes expuestos en esta memoria, nos permite definir claramente que el concepto general de diseño arquitectónico, se basa en la **accesibilidad al medio físico**, con esta concepción se presentan algunos inconvenientes existentes en la actualidad en el área de intervención y requieren una solución no solo de diseño, se requiere la intervención de otras instancias participativas, por ejemplo, espacios para estacionar los vehículos.

Considerando que el área de Primer Orden, se eliminan los espacios de aparcamiento y se ubicaran áreas de exclusivas para este fin alrededor del centro del área de intervención. Mientras que en el área de Segundo Orden se mantiene, ordenan y sistematizan los espacios de estacionamiento. Todo esto converge indiscutiblemente en el transporte de aquellas personas que no poseen vehículo privado y tiene que utilizar el transporte público.

Con la intervención se va a lograr que el peatón no ha de desplazarse más de 300 metros a las paradas de buses, con esto se contribuye a mejorar el medio ambiente y salud de la población, mediante un ejercicio de bajo impacto como es la caminata, 300 metros equivalen a 3 cuadras aproximadamente.

El transporte privado también circulara con mayor facilidad, con una velocidad moderada de entre 30.40 KM/h, en el área de primer orden, se evitará que ingresen masivamente los vehículos a esta área como pasa en la actualidad, logrando su distribución fuera del perímetro del área de intervención, cambiando un comportamiento dañino, que en la actualidad está repercutiendo con una baja calidad de vida por la emisión de CO2 que va en aumento.

6.1.- Intervención en el área de primer orden.

En esta área se hará la reducción significativa de las plazas de estacionamientos de 2184 correspondientes a la primera y segunda área de intervención en la actualidad, estas plazas en la primera área de intervención serán totalmente suprimidas, exceptuando algunos vados de estacionamientos frente a las instituciones educativas, que deben ser mantenidas para el estacionamiento de los buses escolares, según lo estipula el Ministerio de Educación, El área de primer orden comprende un total d 24 manzanas abarcando un área de 31.2 hectáreas y está delimitada por las calles.

- Al norte calle Imbabura.
- Sur calle Lourdes,
- Este calle Olmedo.
- Oeste calle Sucre.

Todo esto conlleva a realizar algunas intervenciones de manera general en el área de primer orden como son:

Ampliación de aceras a un promedio de 2.5 m, calzada de pavimento de 3.5 m promedio, reciclaje de carpeta asfáltica, materiales de veredas y mobiliario. Incorporación de rampas y esquinas deprimidas para mejorar la accesibilidad, implementación de ciclo vía. Arborización.

Se ha inventariado el mobiliario existente para proceder a su reciclaje y reutilización. Al incorporar **Mobiliario Urbano** dentro de lo que se contempla:

- **Bancos** con y sin respaldo de estructura metálica y asientos en madera de teka, considerando su alta duración a la intemperie.



- **Esquinas Deprimidas** en el área de primer orden se implementará esta tipología de rampa en vista de la reducción de las vías de circulación y ampliación de aceras, mejorando la accesibilidad en un 100%, todo este diseño se ha basado en las especificaciones del INEN y CONADIS del Ecuador.

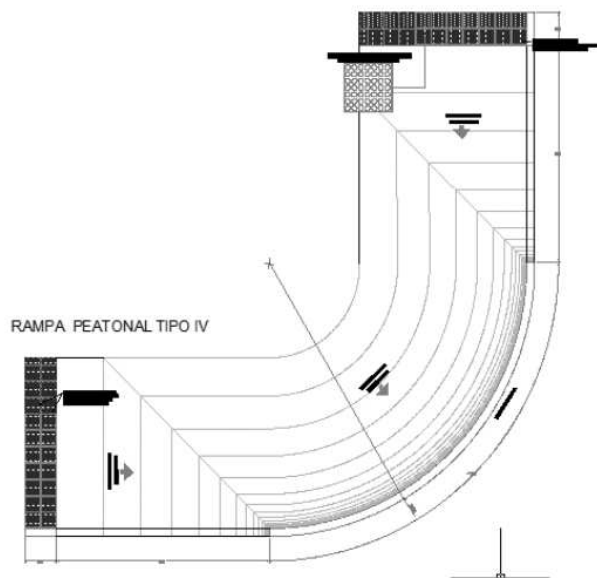


Imagen 12 Fuente: Proyecta de Regeneración Urbana del Casco

-**Bolardos de tipo Cilíndrico** Elemento de equipamiento del espacio público que protege al peatón al definir, configurar y ordenas las áreas de circulación en la ciudad. Cuando se instalen bolardos en el espacio público, deberán cumplir entre

otras con las siguientes condiciones: Deberá realizarse a 20 a 40 cm. Aproximadamente del bordillo en los tramos viales y esquinas, a fin de evitar la apropiación de las franjas de circulación peatonales por parte del vehículo.

En los casos de cruces peatonales, los bolardos se ubicarán próximos a los pasos de cebras peatonales. Los bolardos demarcan espacios, indican sentidos y precisan los accesos vehiculares a edificaciones en áreas de actividad múltiple e institucional, su fabricación en materiales que garanticen la máxima durabilidad y resistencia a los impactos, para la protección y contención de los vehículos en espacios peatonales.



FOTO 13: Bolardo a implementar de dos tipos el fijo y el mecánico.

- **Papeleras** urbanas serán de acero inoxidable por su resistencia al uso e intemperie en los espacios públicos, se colocará dos papeleras continuas, con los adhesivos identificatorios. Se ha contemplado que para evitar que los basureros sean obstáculos para los transeúntes estos sean adicionados o integrados en los báculos de iluminación. Para su identificación se ha tomado en cuenta las normas INEN.

- **VERDE.** Orgánicos / reciclables. Origen Biológicos, restos de comida, cascaras de frutas, hojas, pasto, entre otros.
- **NEGRO.** Desechos, materiales no aprovechables, añales, toallas sanitarias, servilletas usadas, papel adhesivo, papel higiénico, envases plásticos de aceites comestibles, envases con resto de comidas.

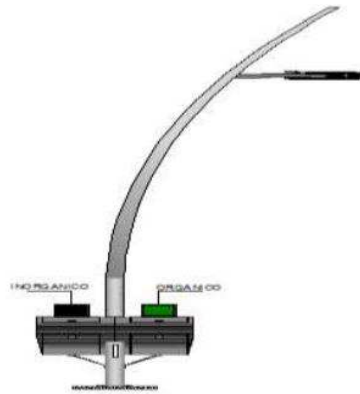


FOTO 14: Basurero 4 compartimentos

- **Presas de Árbol** Es un elemento de equipamiento del espacio público que vela por el correcto y normal crecimiento de un árbol joven y evita su maltrato. El protector del árbol debe ser fabricado en varios materiales, varilla, platina, tubo, madera, o algún otro material que garantice la debida protección y mantenimiento del árbol, evitando que se transformen en basureros.

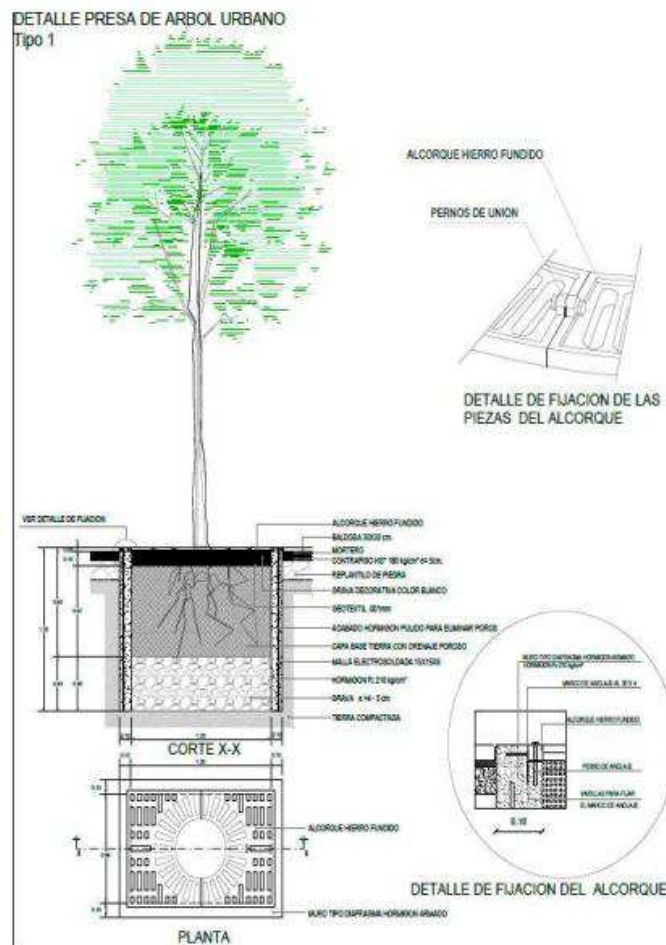


FOTO 15: Presa de Árbol y Alcorque para la 10 de Agosto y José Antonio Eguiguren.

- **La Iluminación** partiendo del concepto de luz, las luminarias son todos aquellos elementos cuya función es proporcionar el espacio público la visibilidad nocturna adecuada para posibilitar el normal desarrollo de las actividades tanto peatonales como vehiculares, mejorando las condiciones de seguridad ciudadana. Sin embargo, la razón de ser de las luminarias en el espacio público trasciende los requerimientos técnicos tomándose en elementos potenciales de diseño definidores, organizadores y enriquecedores de ña estructura y estética del paisaje urbano. La iluminación se caracteriza por mantener una unidad, sin importar la marca de luminarias, que sea flexible, sostenible y energéticamente eficiente lo último en tecnología LED.



- **Abrazaderas para colocar pendones** En las luminarias ornamentales se debe adicionar al poste unas abrazaderas fijas que pueden soportar o sostener elementos alusivos a fechas conmemorativas de la ciudad, cantón o provincia, de tela, papel, mdf, por citar algunas. Esta condición se deberá aplicar en el área de primer orden, específicamente en las calles.



FOTO 17: Pendones.

-Pisos el piso que se utilizara en la primera área de intervención por su duración y mantenimiento cera de baldosa en tres tonalidades gris claro y gris oscuro y rojo. Además, se emplearán adoquines que simulen piedra natural en una zona de tratamiento especial en el centro histórico como es la calle Lourdes que más adelante se describirá.

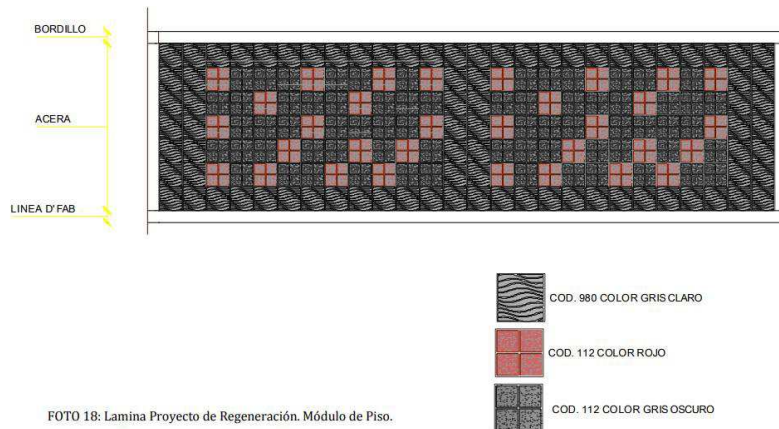


FOTO 18: Lamina Proyecto de Regeneración. Módulo de Piso.

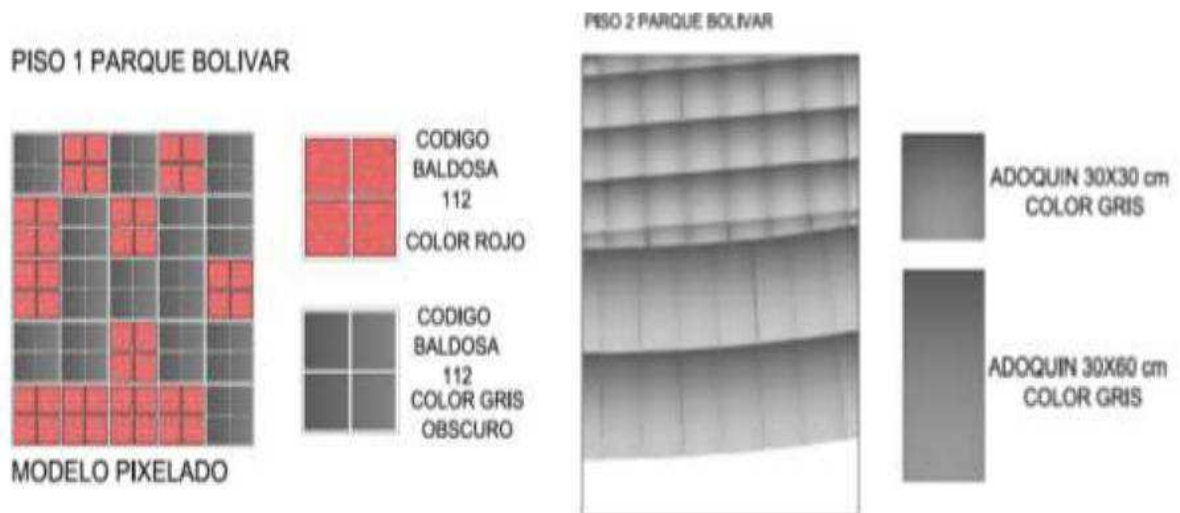


FOTO 19: Piso parque central 2015.

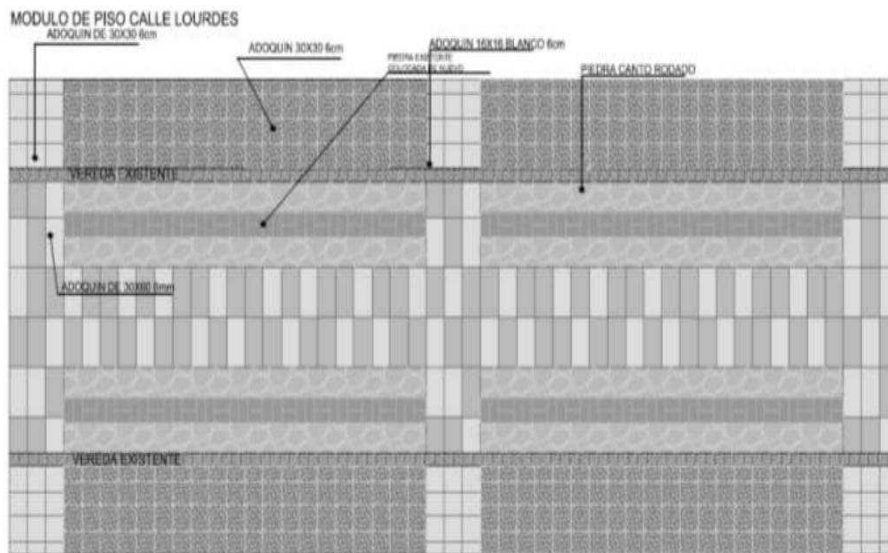


FOTO 20. : Lamina Proyecto de Regeneración Urbana, Detalle de piso calle Lourdes.

7.- NORMAS Y BASE LEGAL UTILIZADAS EN EL PROYECTO DE DISEÑO:

Para lograr que el proyecto verdaderamente responda a las necesidades planteadas en base a una visión de ciudad sustentable y de accesibilidad al medio físico por parte de los ciudadanos, en primera instancia nos referimos a la constitución del Ecuador en la sección sexta – Personas con Discapacidad Art. 47 indica que “El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas”.

De ahí se desprende la normativa INEN, en relación con los derechos de las personas con discapacidad y el acceso al medio físico por parte de todos los ciudadanos. Retomamos los siguientes folletos informativos.

- Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, rampas fijas.
- Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico, espacios de acceso, puertas.
- Accesibilidad de las personas al Medio Físico, estacionamientos.

En el caso del **área de segunda y primera** intervención algunas veredas forzosamente sobrepasan hasta 25 cm de alto por la pendiente o porque están debajo del nivel de piso por lo tanto ahí se aplicarán los vados vehiculares como a continuación detalla las imágenes, este caso la rampa no tendrá la banda táctil para que las personas con movilidad reducida no las confundan con las peatonales.

Se ha tomado en cuenta los lineamientos que da el Consejo de Igualdad de Discapacitados (CONADIS), además de las Ordenanzas Municipales y del Plan de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Loja que está vigente, que ya determina qué tipo de intervención podemos o no realizar en el área de estudio, en relación con el correcto desarrollo y crecimiento en este caso del casco céntrico de la ciudad de Loja.

Todo el diseño del proyecto REGENERACION URBANA DEL CASCO CENTRO DE LA CIUDAD DE LOJA, está haciendo referencia a las normas antes mencionadas y las láminas arquitectónicas son el fiel reflejo de las mismas.

Otras normas y estudios empleados nos han servido de apoyo y sustento en el diseño de las cuales se hará referencia al final del documento.

11.5.2.- REGENERACION DE LA AVENIDA 113, CALLE 4 DE NOVIEMBRE Y VENEZUELA – MANTA,

1. Antecedentes

2. Generalidades

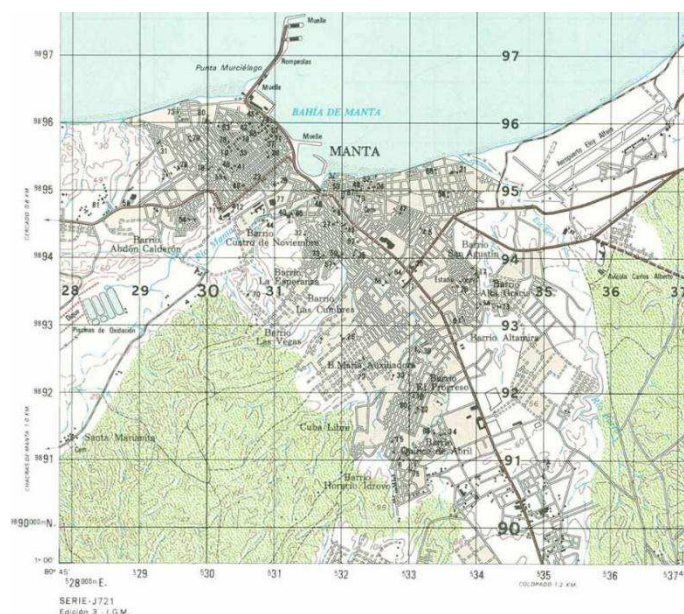
El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta en su afán de modernizar y embellecer la urbe, se ha propuesto mejorar el entorno vial, brindar las facilidades necesarias para que las personas con discapacidad puedan transitar sin obstáculos y de manera más segura, incluir elementos para la debida seguridad de los peatones, implementar las ciclo vías para impulsar el uso de la bicicleta y así disminuir el número de vehículos en las vías, por tal motivo se realizó el estudio para la Regeneración Vial de la Av. 113, Calle 4 de Noviembre y Calle Venezuela .

3. Ubicación

Las calles Av. 113, la Calle 4 de noviembre y la Calle Venezuela de la Ciudad de Manta, motivo del estudio se encuentran en la Provincia de Manabí, enmarcadas dentro de la siguiente ubicación geográfica:

Coordenadas UTM de ubicación las calles **Av. 113, Calle 4 de Noviembre y Calle Venezuela** de la Ciudad de Manta

NORTE	ESTE
9'894.500	531.500
9'892.000	533.500



La Ciudad de Manta está inscrita en la Carta Topográfica IGM: Manta, de escala 1:50.000, código CT-MIII-E4, 3491-II.

Manta está asentada en una espléndida bahía, que le ha dado la característica de puerto internacional en la costa del Océano Pacífico y es una de las ciudades más importante de la provincia de Manabí, no solo por el puerto de aguas profundas en desarrollo y proceso de expansión, sino por el gran movimiento comercial y el incremento de sus instalaciones pesqueras.

4. Descripción del proyecto

La zona del proyecto se encuentra localizada en un sector de la ciudad, el mismo que se ha ido formando de manera desorganizada en base a asentamientos progresivos no planificados.

Las áreas de suelos que serán intervenidas se afectarán muy poco a las construcciones privadas, debido a que son calles y avenidas existentes.

Las áreas de suelos previstas para su intervención con diseños de pavimentos de Hormigón Asfáltico e Hidráulico, está en función de la alternativa de diseño aprobada por el GAD de Manta.

Las características topográficas del área en estudio, corresponden a zonas planas, onduladas y otras con pocas irregularidades, que nos permiten tener una buena visibilidad del contorno y facilita las operaciones de circulación vehicular y peatonal.

En base al listado de calles que el GAD de Manta consideró para el estudio, las obras de regeneración vial, a considerar en el presente estudio son las siguientes:

No.	Nombre Calle	Ubicación		Longitud de la Vía
		Desde	Hasta	

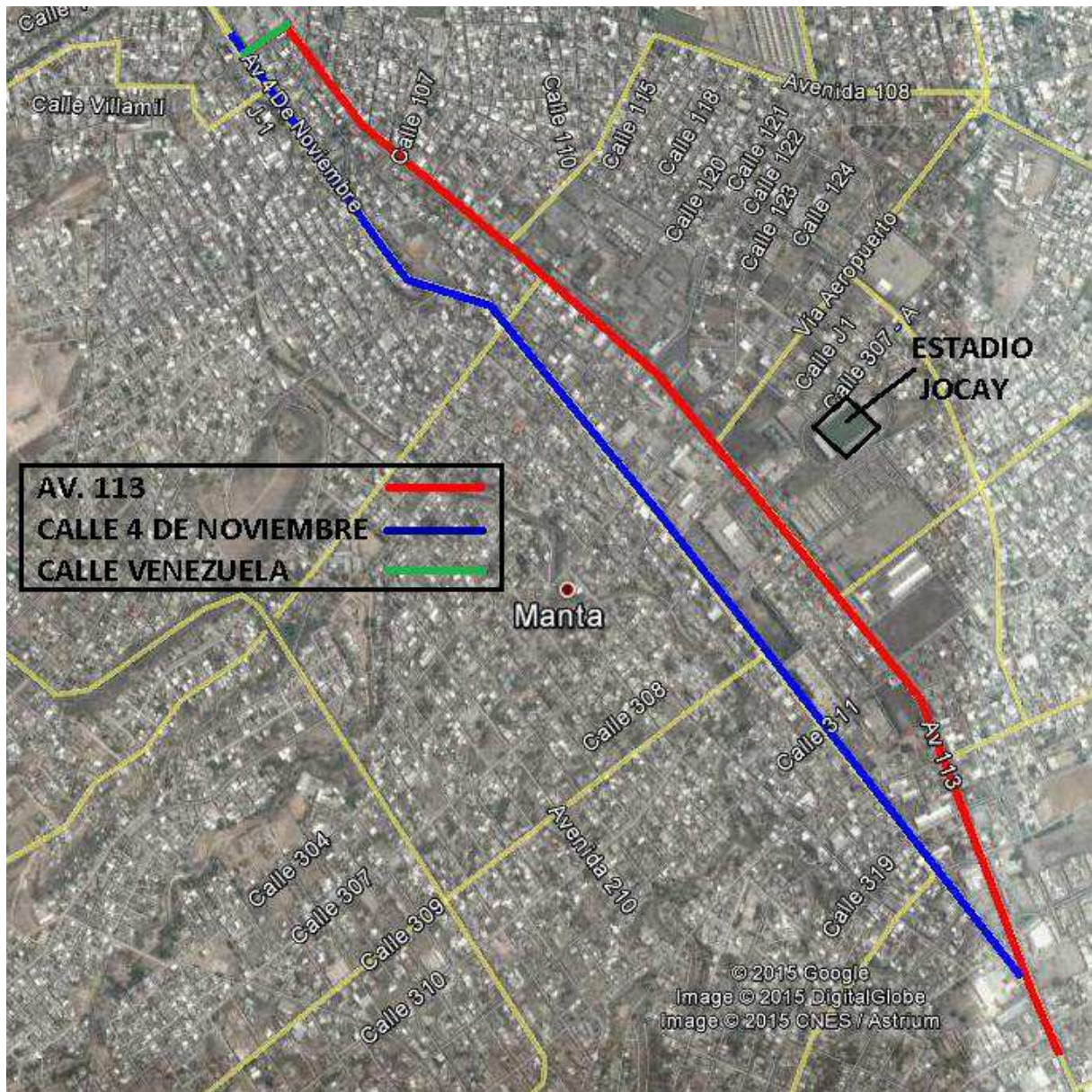
REGENERACION VIAL, INCLUYE MOBILIARIOS URBANISTICOS, ACERAS ADOQUINADAS Y BORDILLO-CUNETETA

1	Av. 113	Av. 109	Intersección Av. 4 de Noviembre	3.172,27 ml
2	Calle 4 de Noviembre	Calle 102	Intersección Av. 113	3.134,95 ml
3	Venezuela	Av. 113	Calle 4 de Noviembre a	124,50 ml

TOTAL

6.431,72ml

Plano General de ubicación de las calles del estudio.



5. Condiciones actuales de las calles.

Las calles en cuanto a sus características físicas, tienen diversos anchos de calzada, los mismos que varían desde 12,00 metros hasta 18,00 metros (Calle 4 de Noviembre), un alto porcentaje cuenta con bordillos y aceras los que no están a nivel de diseño definitivo. Las calzadas de las diferentes calles se encuentran a nivel de asfalto y hormigón hidráulico.

Para el análisis de la estructura de las calles y vías se han dividido en grupos:

Grupo # 1: Av. 113, Calle 4 de Noviembre a - a1

Grupo # 2: Calle Venezuela.

En este sector, debido al paso del tiempo y al tráfico vehicular la capa de rodadura asfáltica se ha fatigado, tiene presencia de fisuramientos longitudinales y transversales, también se detectan fisuramientos tipo piel de cocodrilo, se encontró baches y en algunas calles ya reparadas, las aceras y bordillos en mal estado y en algunos tramos no existen.



Av. 113



Calle 4 de Noviembre

6. Objetivos del proyecto

El objetivo esencial es realizar los estudios de Ingeniería para la regeneración vial de estas calles de la ciudad de Manta, incluye el estudio de los siguientes componentes técnicos:

4.1. Estudio de tráfico

Este estudio inicia con una introducción de la problemática del proyecto. Posteriormente, ofrece un diagnóstico sobre la condición actual del uso de suelos, del sistema de transportes y del estado actual de la red vial del sector de estudio. El informe presenta los datos de tráfico recopilados y los análisis desarrollados para estimar las proyecciones de tráfico del proyecto en la plataforma del programa AIMSUN donde se incorporan los detalles más relevantes (ie., número de carriles operativos, longitudes de tramos, sistemas de control, pasos elevados, intercambiadores, etc.) de la red vial urbana de la ciudad de Manta.

Del análisis, se determinaron y corroboraron las características funcionales necesarias para lograr los mejores indicadores de desempeño del proyecto, y así desarrollar el diseño vial. También, se generaron estimaciones de tráfico para uso en el diseño de las estructuras de pavimentos.

A continuación se describen cada etapa desarrollada en el Estudio de Tráfico de la Ciudad de Manta.

6.1.1 Revisión de la literatura

Esta tarea es muy importante para el Consultor, pues de esta manera, se logra conocer lo que otros Consultores y Autoridades han ideado o visionado acerca de esta obra y de su entorno. Adicionalmente, permite conocer acerca de los proyectos existentes y su posible afectación con la funcionabilidad de esta obra, también para recabar información obtenida de otros estudios relacionados con el fin de evaluar tendencias históricas y estimar proyecciones hacia el futuro.

6.1.2 Recolección de datos de campo e inventario vial

Esta tarea es fundamental, por un lado, el Consultor hace un levantamiento de información acerca del uso de suelos de la zona de influencia del proyecto, lo que permitirá tener una base actualizada de las condiciones existentes de la población y de la economía del sector. De igual manera, con el inventario vial, se levantará la información de las vías y controles existentes de tránsito que permitirán analizar los datos con el fin de estimar las posibles tendencias de la demanda y de los requerimientos futuros.

6.1.3 Conteos de tráfico

Los conteos de tráfico se realizaron en ubicaciones estratégicas por un período de tiempo suficiente para asegurar datos estadísticamente representativos. Los conteos son volumétricos y clasificados por tipo de vehículo y por sentido. Un

grupo de conteos se realiza durante un período de 7 días, incluyendo los fines de semana las 24 horas del día, y cuyo período de acumulación de totales es de 1 hora. En cambio, otro gran grupo de conteos se realizó en un día durante un período de 24 horas.

La clasificación de los vehículos será como sigue:

- Motos - Tipo A1
- Livianos, agrupados en automóvil, camioneta y vehículos utilitarios 4x4 - Tipo A2
- Buses, agrupados en busetas o buses medianos y buses grandes - Tipo B
- Camiones, agrupados en camiones de 2 ejes (Tipo C1), medianos de 3 ejes (Tipo C2), y camiones grandes de 4, 5 y 6 ejes (Tipo C3).

Para los conteos de 7 días, se utilizaron contadores automáticos calibrados a través de conteos manuales clasificatorios durante el 10% del período programado para el conteo. En cambio, los conteos de 24 horas se realizan todos manualmente.

Con los conteos de 7 días, se determinan para cada estación, los factores correspondientes a las horas pico, el factor de dirección y el Tráfico Promedio Diario Semanal (TPDS), así como el Tráfico Promedio Diario Anual TPDA - mediciones que sirven de patrón para el resto de los conteos.

6.1.4 Estudio de Origen/Destino

Las encuestas de Origen/Destino de vehículos se realizaron en varias estaciones estratégicamente seleccionadas. Las encuestas se realizan en un día con una duración de 10 horas. En la encuesta se identifica la siguiente información:

- Origen inicial y el destino final del vehículo en el viaje objeto de la encuesta.
- Tipo de vehículo (conforme el sistema de clasificación para los conteos volumétricos)
- Número de ocupantes
- Propósito de viaje (para cada tipo de vehículo)

Para efecto de determinar factores de expansión de la muestra, se coligen los conteos clasificatorios por dirección con intervalos de acumulación de una hora con las encuestas de origen-destino. Cada estación tiene el control de tráfico bajo la responsabilidad de la Autoridad de Tránsito y se ejecuta con todas las medidas de seguridad.

Para su codificación, se preparó un manual de códigos basado en la microzonificación característica del sector. Se prepararon los archivos de los resultados de las encuestas, en formato tipo Matriz.

6.1.5 Estudio de velocidades

Para efectos de determinar la relación flujo/velocidad, se llevó a cabo la medición de velocidades para distintas clases de vehículos. Para cada tipo de vehículo y para cada tramo, se tomó un tamaño de muestra adecuada para cada condición.

6.1.6 Tráfico no motorizado

Se identificaron las zonas o tramos de la vía con circulación no motorizada (ie., peatones, ciclistas) donde su volumen es significativo. Este es un elemento de consideración en el diseño y en la elaboración de las recomendaciones funcionales y operativas del proyecto.

6.1.7 Puntos de conflicto

Por efectos de las consideraciones de seguridad vial, se identificaron las intersecciones conflictivas. Los usos del suelo con acceso directo a la vía que genera flujos mayores de ingreso/egreso de vehículos que afectan la operación del tránsito.

6.1.8 Proyecciones de Tráfico

Se efectuó un análisis de proyecciones de tráfico a la luz de contar con estadísticas verosímiles de 20 años, se analizaron las estadísticas proporcionadas del peaje de El Guayabal, ubicado entre la Ciudad de Manta y Portoviejo, así como de datos del INEC en torno al crecimiento del PIB, de la población y del parque automotor, datos de desarrollo demográfico e industrial de la ciudad de Manta y del Puerto de Manta y los factores de crecimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP. Luego se presentan los TPDA actual y proyectado al periodo de diseño de las principales vías de Manta, que sirvieron de base para el diseño del pavimento.

4.2. Seguridad vial

El estudio recoge los procedimientos y recomendaciones necesarias en seguridad y señalización vial utilizados y bajo normas para la ejecución de la vía. En el presente estudio se ha realizando un diagnóstico integrado considerando los resultados del estudio de tráfico y demarcación en planta de los sitios peligrosos; y definición de medidas para reducir y prevenir accidentes de tránsito.

Con el análisis indicado anteriormente, se identificaroin sectores de riesgo e inseguridad, en los que se diseñaron los elementos de seguridad como rótulos de información, prevención, restricción, refugios para peatones, pintura y guardavías. Se puso énfasis a las medidas de protección a peatones y transporte no motorizado en las áreas pertinentes.

Se realizó el diseño de la señalización vertical y horizontal del proyecto, conforme al Manual de Señalización vigente; se diseñaron los tipos de soporte estructural necesarios.

4.3. Levantamiento topográfico y diseño vial

El levantamiento topográfico sobre el sector de estudio fue realizado tomando como referencia las coordenadas N= 9'888.559,979 E= 534.889,507 Z= 101,99 (hito ubicado en el redondel de Colorado) y ejecutando polígonos de cierre con estación total para minimizar errores. Luego de montar los datos topográficos recabados de la zona de estudio sobre la plataforma del CivilCAD, se realizaron las curvas de nivel y se ejecutaron los demás diseños viales, obteniendo sus detalles característicos tales como los radios de curvatura, los puntos de inflexión, las sobre-elevaciones, el perfil longitudinal, las secciones transversales, entre otros.

4.4. Estudio geotécnico, fuentes de materiales y diseño de los pavimentos

El estudio geotécnico y de fuentes de materiales se realizó en concordancia con los términos de referencia. Se obtuvieron muestras del suelo a lo largo del proyecto, y todas fueron ensayadas en laboratorio para obtener sus características básicas (CBR, clasificación, plasticidad, humedad, etc.), también se realizó ensayos de campo DCPs, en cada pozo a cielo abierto con el propósito de comparar el CBR de campo con el de laboratorio, se determinaron las minas como fuentes de materiales a utilizarse en el proyecto, y con esta información, se llevó a cabo los análisis para el diseño de las estructuras de pavimentos, de acuerdo a los manuales de diseño.

Con respecto a la exploración de suelos, se realizaron varias perforaciones a fin de determinar las características físico-mecánicas de los suelos donde se cimentará la estructura de pavimentos.

En el diseño está contemplado la escarificación o retiro de la carpeta asfáltica actual, la cual deberá ser llevada a una planta de procesamiento asfáltica para que sea tratada con su respectivo diseño y mejoramiento granular, la cual se convertirá en una base asfáltica. Es necesario retirar la capa siguiente alrededor de unos 15 cm, se verificará en que condiciones se encuentra la capa y de ser necesario el diseño plantea la colocación de un geotextil NT 2000 y una malla triaxial para que funcionen como separador de la subrasante y la estructura de la vía, encima del separador se colocará el material de base clase 1, seguida de la base asfáltica en caliente (preparada en planta), en la rasante se considera en el diseño 7,5 cm. de carpeta asfáltica.

Para el diseño con pavimento rígido en algunas calles importantes, es similar su construcción, se estima levantar la losa deteriorada, verificar como se encuentra la estructura existente, de ser el caso se retirará 10 cm. de material inadecuado, con la incorporación del geotextil NT 2000 como separador, una geomalla triaxial como refuerzo, seguido de una capa de 10 cm. de base clase 1, y la colocación de 20 cm. de losa de hormigón. Se implementarán paños cuadrados en la vía con pasadores y/o conectores de acero transversal y longitudinal.

4.5. Regeneración de áreas peatonales y detalles urbanísticos

El estudio recoge los procedimientos y recomendaciones necesarias en términos regeneración y paisajístico de una ciudad moderna, así como su iluminación nocturna de la vía bajo las normas internacionales de diseño. Con el análisis indicado, se determinó la necesidad de materiales de optima calidad para aceras, así como para las paradas de transporte público y mejorando la circulación del peatón de personas con capacidades especiales, todo esto buscando entornos modernos y restaurados.

Se puso énfasis a las medidas de protección especificando el uso paradas peatonales modertas y seguras, aceras (veredas) anchas, revegetadas con árboles que dan entorno a la naturaleza, así como luminarias de instalaciones eléctricas subterráneas y el uso de postes diseñados para el efecto.

Respecto a detalles urbanísticos, se notifica que se determinó la necesidad de considerar la incorporación de varios rubros generados para la arborización y de una vegetación ornamental que requiere de poco mantenimiento.



Propuesta de regeneración

Entre los elementos principales para la regeneración de las áreas peatonales tenemos lo siguiente:

- Adoquinamiento de color en áreas de aceras.
- Jardineras en aceras.
- Rampas para discapacitados.
- Áreas de espacio público a ser regenerado.
- Cruces peatonales delimitados.
- Áreas verdes.
- Rampas vehiculares con acabado de hormigón barrido con bordes pulidos.
- Tapas y rejillas de grafito esférico.

- Basureros metálicos de acero inoxidable.
- Bancas de hormigón y madera tratada para exteriores.
- Paraderos de bicicletas.
- Paraderos de buses.
- Postes metálicos.
- Luminarias en tubo negro laminado en caliente.
- Zonas de estacionamiento vehicular.
- Cajas de revisión para las instalaciones subterráneas eléctricas y de comunicación.
- Canalización de la tubería subterránea, para el soterramiento de los cables por parte de las empresas propietarias.

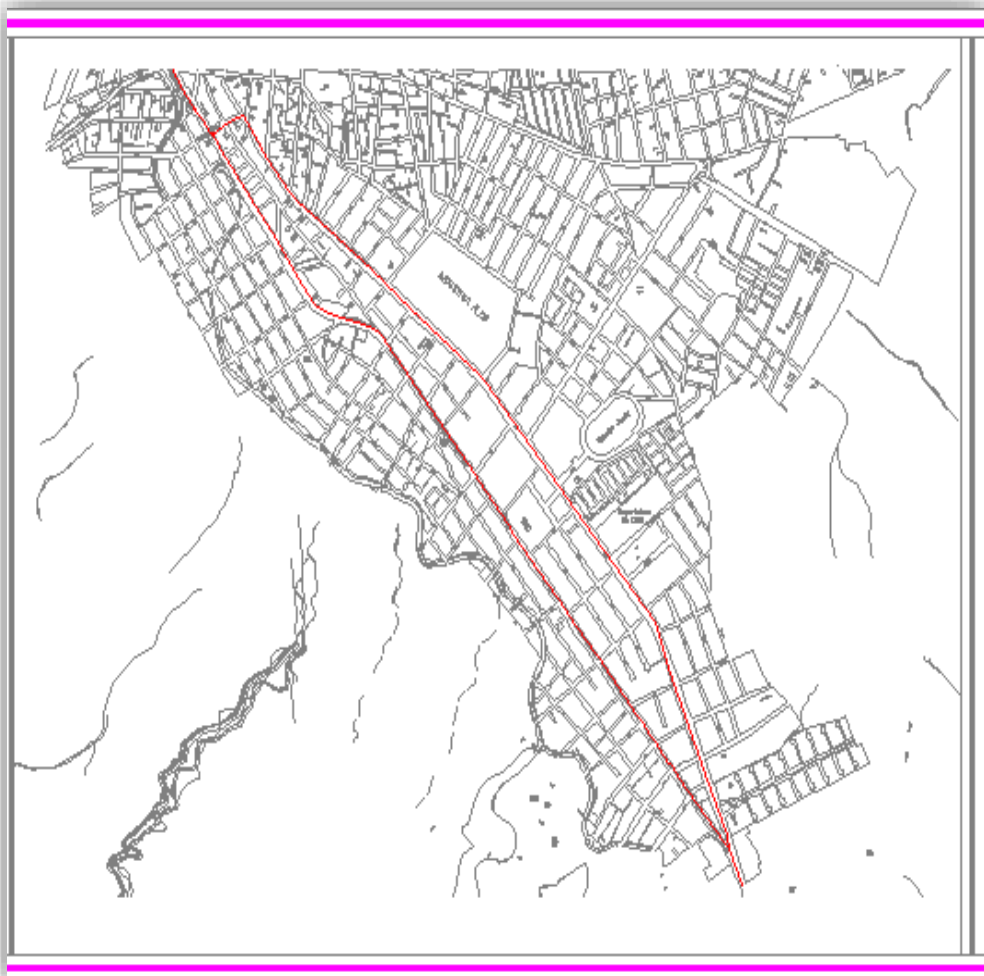


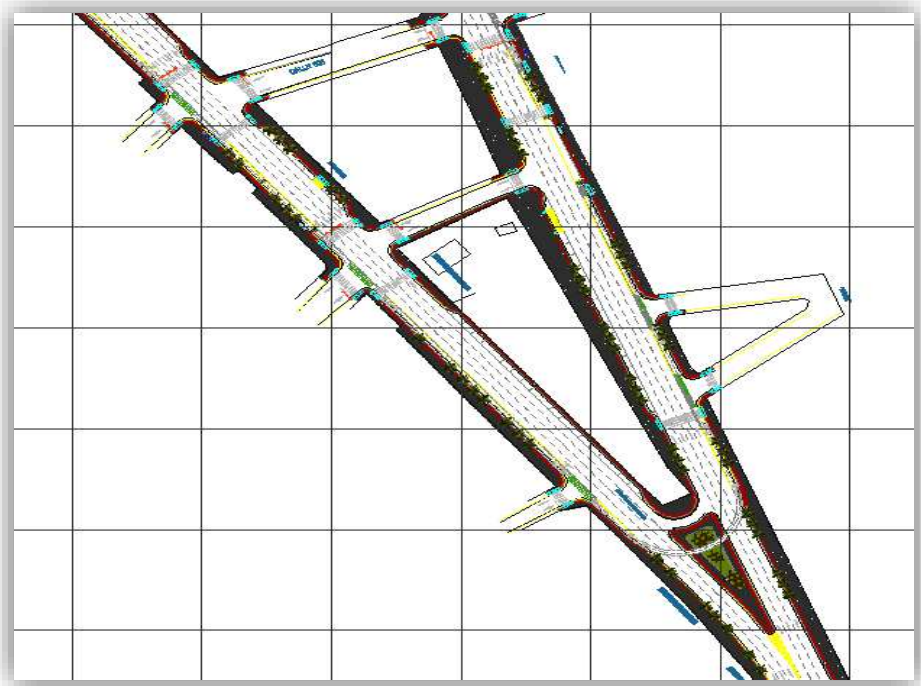
Propuesta de bancas para la regeneración de las calles y avenidas

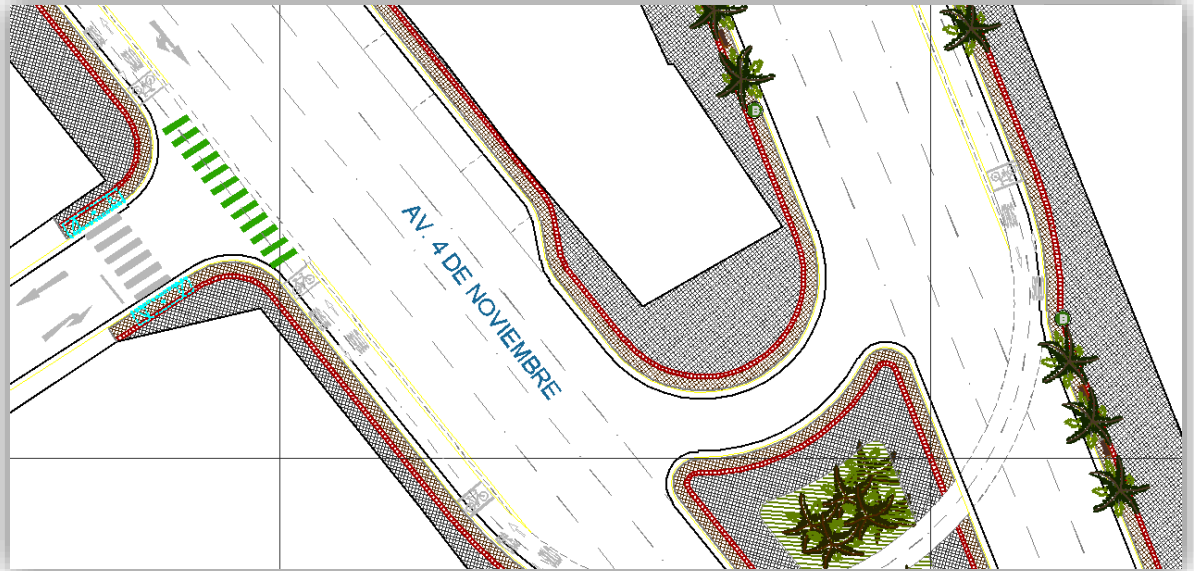


Propuesta de paraderos de buses para la regeneración de las calles y avenidas









CAPÍTULO 2

DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN

12.1 Información básica

12.1.1 Aspectos Físicos

Clima y temperatura

En la zona costanera donde se encuentra ubicado el Cantón Manta el clima está influenciado por dos corrientes atmosféricas: la corriente de Humboldt, que viene del Sur, es fría y propicia la disminución de temperatura en el verano y las lloviznas en la zona seca y semiárida, que permite que se den microclimas como los de las zonas de Ayampe, Pacoche, Montecristi y las Piñas.

La otra corriente llamada Tropical, viene del Norte y Oeste del Pacífico y produce el fenómeno de “El Niño”, con lluvias y temperaturas altas, que aparece en forma cíclica y se caracteriza por pluviosidades altas.

Topografía

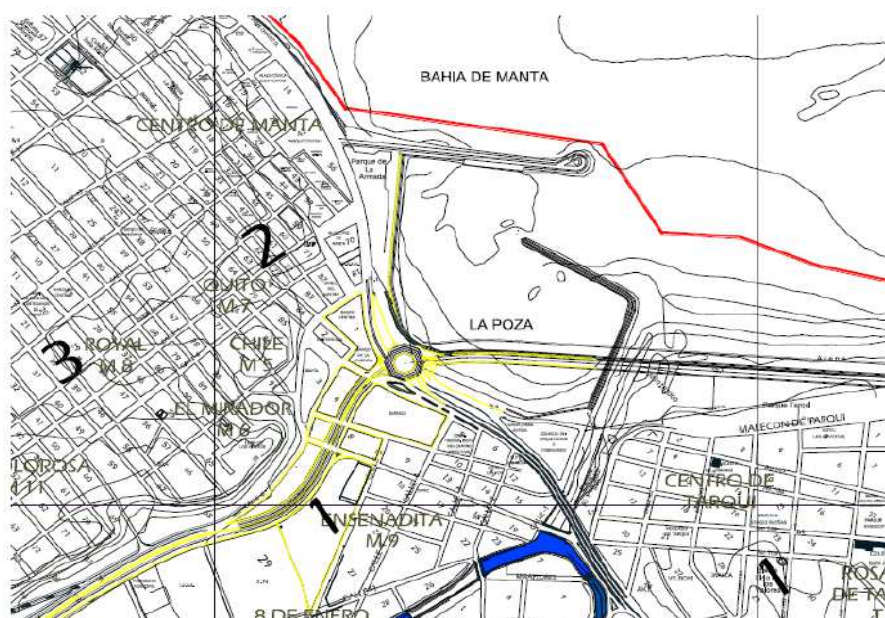


Ilustración # 6: Plano topográfico – centro de Manta.

Fuente: Dirección de Planeamiento Urbano GAD Manta.

El relieve de Manta se caracteriza por ser bastante irregular, con presencia de pequeñas colinas y montañas bajas de cúspides planas y redondeadas, otro

rasgo morfológico presente son los llamados Tablazos, que son mesetas costeras planas ubicadas en dos o tres niveles altitudinales.

Las cotas extremas promedio se ubican entre 5 y 60 msnm. La presencia de dos cauces naturales que atraviesan la ciudad de este a oeste, el Burro y el Manta, marcan su topografía.

Población.

La población del cantón Manta es de 243.514 habitantes según datos estadísticos realizados por el INEC en el año 2014.

Para el siguiente trabajo de investigación se consideró la población de la Centralidad 2 del cantón, siendo esta de 31.910hab. Cuya densidad poblacional es de 80.82hab/ha.

Sistema vial.

El análisis de la movilidad vehicular y la infraestructura vial existente, el eje vial está formado por las vías rápidas Puerto-Aeropuerto, y la avenida de la Cultura, que sirven como conexiones intra-urbanas y micro-urbana.

Otro eje vial lo conforman las vías colectoras, como la calle 9,10,11,12 y las avenidas 1,2,3.

Las vías secundarias conforman el tercer eje vial, siendo estas vías las que comunican a los diferentes barrios urbanos, existiendo un menor flujo de vehículos en comparación de las vías anteriormente mencionadas.

Barreras Arquitectónicas.

La movilidad peatonal se da mediante aceras, cuyo ancho entre 1,50 a 2,00; en algunos tramos de las vías las aceras presentan un estado de deterioro.

La circulación por el sector se torna peligroso dado que existen barreras arquitectónicas, como comerciantes informales en las aceras, publicidad, desniveles, provocando que los peatones se vuelquen a transitar por la calzada.

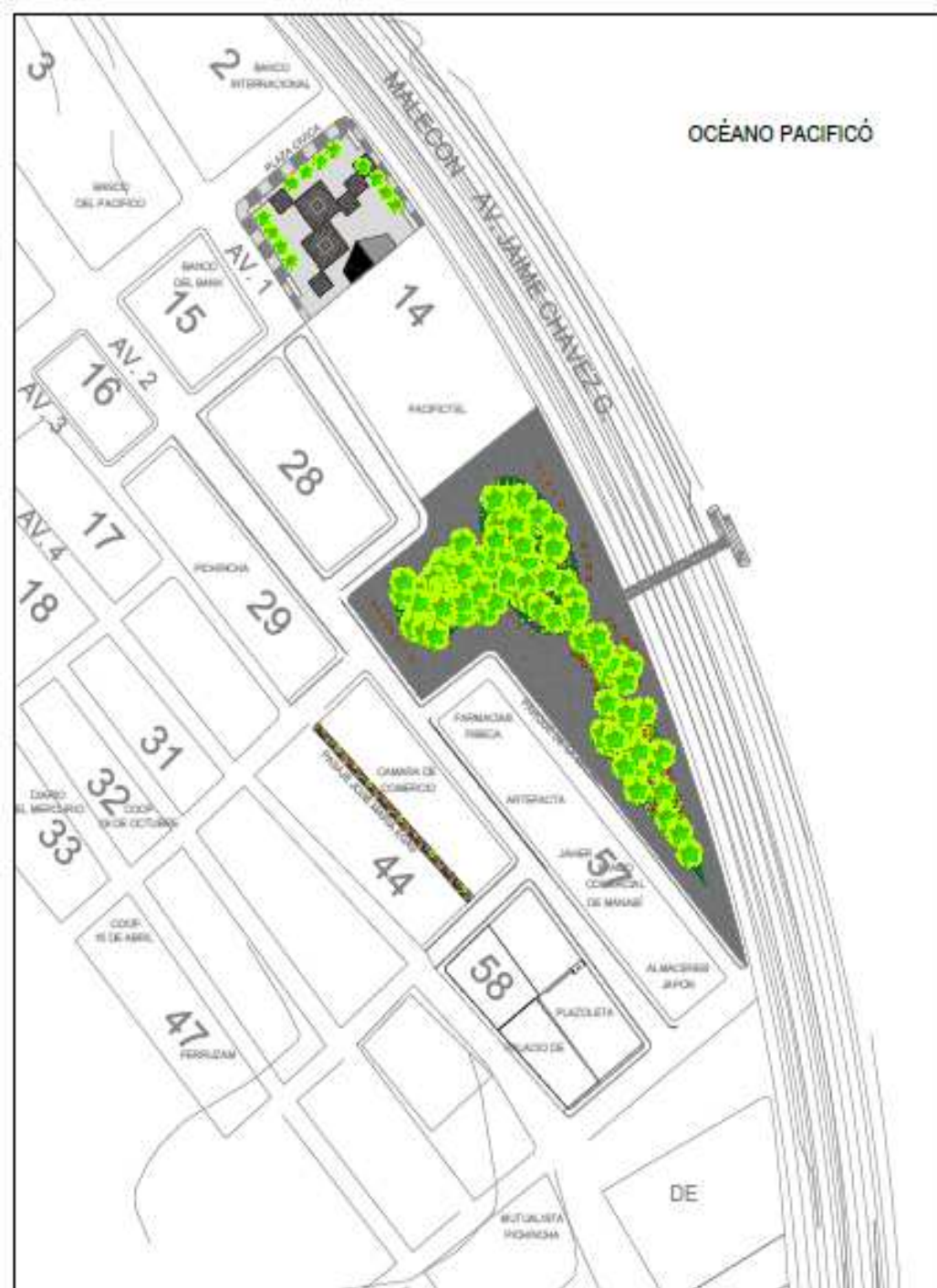


Ilustración # 7: Plano urbano de Manta – Ubicación de Barreras Arquitectónicas
 Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

Conflicto de Movilidad

El tránsito en esta zona urbana tiene mayores volúmenes de tráfico vehicular y peatonal en las horas pico que son las que presentan más intensidad, entre las 7:30 a 8:30 a.m.; 13:00 a 14:00 p.m.; 17:00 a 18:00 p.m.

Además, la concentración de actividades en esta zona genera un mal funcionamiento y una congestión en la movilidad vehicular y peatonal.

Por ser una ciudad vieja las calles son estrechas lo que origina que las circulaciones vehiculares con las peatonales se vean conflictivas, al no existir en algunas calles aceras peatonales.



Ilustración # 8: Puntos vehiculares conflictivos en el centro de la ciudad de Manta
Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 9: Barreras Arquitectónicas Avenida 2
Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 10: Barreras Arquitectónicas Avenida 2.
Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

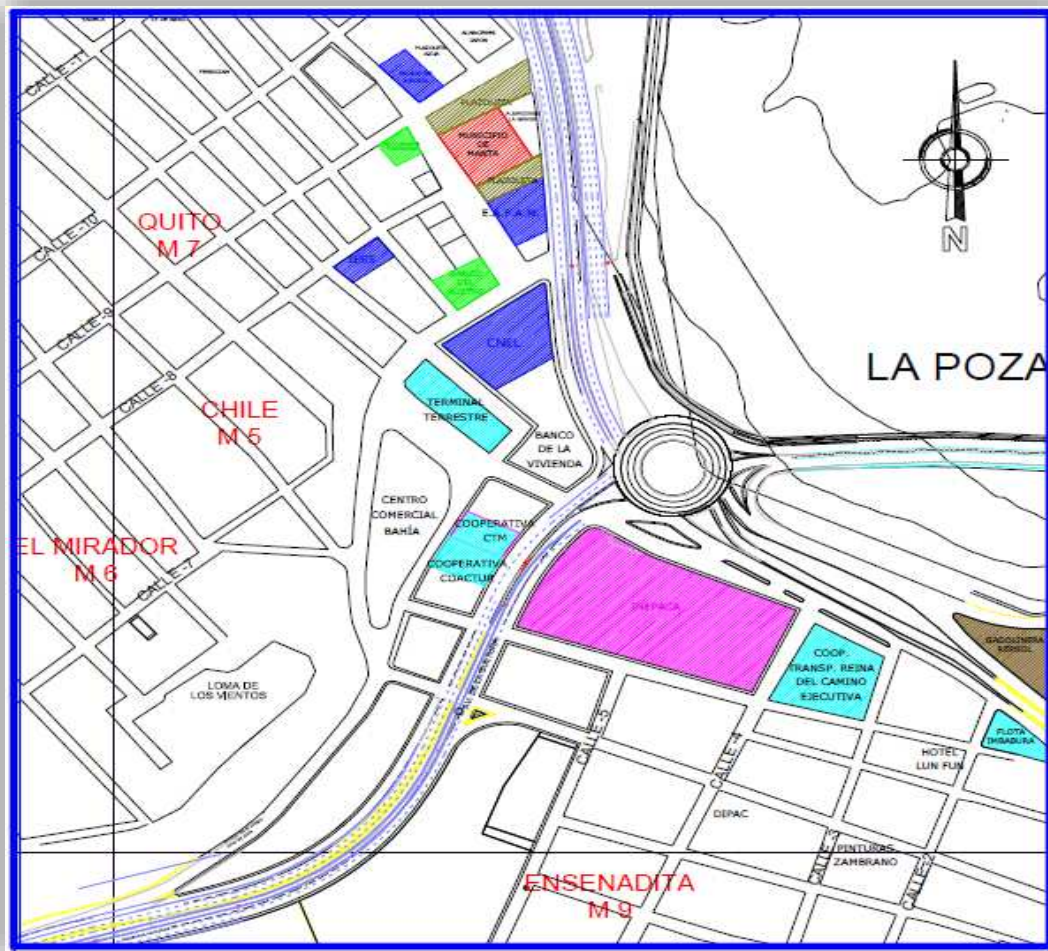


Ilustración # 11: Invasión Aceras Comercio informal Avenida 2.
Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera



Ilustración # 12: Invasión Aceras Comercio informal Avenida 2.
Investigación de campo: Egdo. Adil Cedeño Vera

Equipamiento



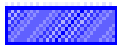
SIMBOLOGÍA	
ADMINISTRACIÓN	
SERVICIOS PÚBLICOS	
EDIFICIOS FINANCIEROS	
COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	
INDUSTRIA	
RECREACION	

Ilustración # 13: Equipamiento Urbano del centro de la ciudad de Manta.
Fuente: Departamento de Planeamiento Urbano GAD Manta.

En la avenida 2 y las áreas adyacentes, se destaca por la situación comercial, administrativas, social y cultural:

Comercial

- Almacén JAPON
- Créditos Económicos
- Fybeca
- Joyerías
- Almacén CREDIMEX
- Almacén JAHER
- ARTEFACTA
- Dulce y Cremoso
- Tiendas de abarrotes, librerías, decoraciones

Administrativo

- Banco Comercial de Manabí
- Banco del Pichincha
- Banco del Pacífico
- Produbanco
- Banco DelBank
- Municipio de Manta
- Palacio de Justicia.
- Cámara de Comercio de Manta

Social y Cultural:

- Plazoleta "Azua"
- Parque de la "Madre"
- Museo "Cancebí"
- Pasaje José María Egas

Infraestructura Básica

El área de estudio cuenta con todos los servicios básicos en la actualidad, tales como infraestructura sanitaria de alcantarillado y agua potable, servicio eléctrico, que se da mediante tendido aéreo, además de servicio de telefonía e internet.

Cabe señalar que la infraestructura se encuentra en mal estado puesto que ya cumplió su vida útil, además del bajo mantenimiento provisto, otro factor que presenta es la mala imagen visual que se da, puesto que el servicio eléctrico, telefónico y de internet al brindarse mediante tendido aéreo.

Los equipamientos tal como el alumbrado público, y el alcantarillado no se encuentran en un óptimo estado.



Ilustración # 14: Sistema de Agua Potable.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 15: Sistema de Agua Potable.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 16: Problema Visual.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

12.2.- ANALISIS DE LOS ESPACIOS PUBLICOS Y AREAS DE CIRCULACION PEATONAL DEL CENTRO DE MANTA, AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4.

En el área central del cantón Manta se han venido dando una serie de implementación de proyectos de áreas de recreación (parques) de la Madre, Parque Central y zonas aledañas al GAD de Manta, las Avenida 2, Calle 9 y Avenida 4, vías que tienen que ver con esta propuesta no han sido regeneradas, manteniendo hasta el momento todas las dificultades urbanas que más adelante se analizan.



Ilustración # 17: Área donde se realizará el estudio de circulación peatonal.
Fuente: Dirección de Planeamiento Urbano GAD Manta.

Sobre esta zona se han realizado una serie de regeneración, que han dado como resultado el mejoramiento de la imagen urbana de cómo estaba anteriormente, pero no se tomaron en cuenta una serie de normas que mejorarían la circulación peatonal de personas con alguna discapacidad física, analizamos visualmente algunos de estos problemas detectados en esta vía.

Análisis visual de la situación actual:

No se han contemplado la construcción de rampas, las que impiden el libre acceso a algunos espacios, estos entorpecen la circulación normal, además existen portales con obstáculos, desniveles o pavimentos deslizables, el poner en practica normas de diseño y crear un entorno sin barreras. Esto significa un diseño específico que contemple la infraestructura y el equipamiento para el desarrollo de las diferentes actividades, tanto en espacios públicos como en los privados.

Mediante la normativa vigente del Municipio, INEN, CONADIS, se resuelven los espacios contemplando diferentes discapacidades, y permitiendo a todos los usuarios el desplazamiento sin inconveniente, respetando a la persona con discapacidad física adaptándole el medio para poder integrarla al medio social.

Barreras Arquitectónicas:

La no continuidad de los niveles en aceras y portales originan barreras arquitectónicas para los peatones, que en los últimos de los casos requerirán rampas, y también entre ambas.

El tratamiento de pisos es indispensable para la circulación de personas con dicacidad visual.



Ilustración # 18: Barreras Arquitectónicas Avenida 2.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

Barreras Urbanísticas:

Referidas a la estructura y mobiliario urbano, lugares históricos, museos, reservas naturales y todo espacio público o privado donde por diferentes motivos se entorpezcan la accesibilidad, el movimiento e interacción de las personas, Por ejemplo, calles sin pavimento especiales ni rampas de acceso o ausencia de barandillas en escaleras.



Ilustración # 19: Barreras Urbanísticas Avenida 4, Calle 9.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

Mobiliario Urbano.

Se ha inventariado mediante fotos el mobiliario urbano existente en todas las áreas Regeneradas y espacios de Recreación como parques y plazas, existe una diversidad de Bancos, Basureros, Lámparas de iluminación, tratamientos de pisos, paraderos de buses, Bebederos, Señaléticas, sumideros de calzada.

No se observaron hidrantes, Estacionamientos de Bicicletas, bolardos, Bebederos, Señalética de Información Turística.

Todos estos elementos que permiten que los espacios públicos sean agradables y que tengan una imagen urbana agradable deben de cumplir con ciertos requerimientos técnicos y de confort, alta duración a la intemperie, materiales resistentes.



Ilustración # 20: Mobiliario Urbano – Señalética Información Turística.
 Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 21: Mobiliario Urbano – Tipos de Basureros.
 Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 22: Mobiliario Urbano – Estacionamiento de Bicicletas.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

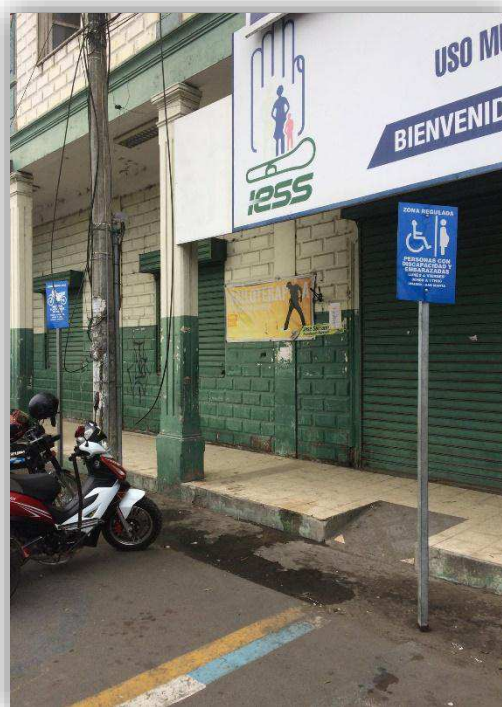


Ilustración # 23: Mobiliario Urbano – Señalética vertical tránsito.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 24: Mobiliario Urbano – Bolardos.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 25: Mobiliario Urbano – Tratamiento de Pisos.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 26: Mobiliario Urbano – Sumideros – Tapa rejillas.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 27: Mobiliario Urbano – Luminarias.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

Tratamiento de Pisos.

La movilidad peatonal es el concepto referido al modo de transporte y desplazamiento en el que el medio principal, que no único, es no motorizado y fundamentado en el desplazamiento a pie por una vía pública.

Una de las barreras más importantes para la deambulaci3n peatonal sea una alternativa de movilidad urbana natural y eficaz frente a los veh3culos, es la falta de seguridad, siendo las ca3das uno de los accidentes con mayor n3mero de incidentes.

El pavimento puede provocar tropiezos y resbalones y es considerado como el factor que m3s participa en la problem3tica de las ca3das, siendo la fricci3n su propiedad m3s relacionada.

En los proyectos de Regeneraci3n Urbana es fundamental el escogimiento del material para revestir las calzadas y pisos, este tiene que ser duradero y de un mantenimiento f3cil, tenemos en esta 3rea, adoquines de color que no cumplen las especificaciones y normas establecidas, no se contempla en tratamiento de la franja para personas no videntes.

Congestionamiento Vehicular.

En las 3reas regeneradas no se debe de priorizar al veh3culo, siempre debe de ser el peat3n, y esto se lo realiza dise1ando calzadas anchas, en donde no dificulten el paso el mobiliario urbano, y no se ponga en peligro al ciudadano.

El ancho de las v3as tambi3n ayuda a congestionar estas, adem3s que se pone en peligro al peat3n, observamos v3as de 2 carriles que son sumamente estrechas.

Se necesita realizar una ingenier3a vehicular y esto va de la mano con un estudio de flujos y tiempos establecidos.



Ilustraci3n # 28: Congesti3n Vehicular.
Investigaci3n de Campo: Egdo. Adil Cede1o Vera.



Ilustración # 29: Congestión Vehicular.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

Comercio Informal.

En la mayoría de ciudades es un gran problema urbana los comerciantes informales que se ubican en las áreas regeneradas, esto disminuye el área de circulación peatonal, originan una imagen urbana degradante, originan problemas de insalubridad y limpieza, aquí no puede ser la acepción, esta calle está invadida de comerciales informales, además que los locales ubicados en el sector sacan sus vitrinas y negocio al portal y aceras.



Ilustración # 30: Comercio Informal.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.









Ilustración # 31: Comercio Informal.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 32: Comercio Informal.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

ANEXO 4. INVENTARIO Y ESTADO ACTUAL DEL AREA DE INTERVENCION
Mobilidad Peatonal de la Centralidad Parroquia Urbana de Manta
Avenida 2, Calle 9, Avenida 4.

Elaborado por el tesista: Adil R. cedeño Vera.

INVENTARIO MOBILIARIO URBANO			
CALLE			
MOBILIARIO	CANTIDAD	ESTADO CONSERVACION	IMAGEN
Estacionamiento de bicicletas.	1	REGULAR	
Bancas.	19	BUENA	
Basurero tipo 1.	6	REGULAR	
Basurero tipo 2.	2	BUENO	
Iluminaria Doble no considera tipo ni modelo o marca..	2	REGULAR	
Iluminaria Individual no considera tipo ni modelo o marca.En paredes.	53	REGULAR	

ANEXO 4. INVENTARIO Y ESTADO ACTUAL DEL AREA DE INTERVENCION
Mobilidad Peatonal de la Centralidad Parroquia Urbana de Manta
Avenida 2, Calle 9, Avenida 4.

Elaborado por el tesista: Adil R. Cedeño Vera.




INVENTARIO MOBILIARIO URBANO			
CALLE			
MOBILIARIO	CANTIDAD	ESTADO CONSERV.	IMAGEN
Señalética calles vertical.	1	REGULAR	
Señalética Información Turística.	1	MALO	
Señalética Unaser.Gad Manta Letreros.	19	BUENO	
Tapas de pozo hierro fundido.	16	REGULAR	
Bolardos de hierro.	108	REGULAR	
Postes de hormigon	5	REGULAR	

ANEXO 4. INVENTARIO Y ESTADO ACTUAL DEL AREA DE INTERVENCION

Mobilidad Peatonal de la Centralidad Parroquia Urbana de Manta

Avenida 2, Calle 9, Avenida 4.

Elaborado por el tesista: Adil R. Cedeño Vera.

INVENTARIO MOBILIARIO URBANO			
CALLE			
MOBILIARIO	CANTIDAD	ESTADO CONSERV.	IMAGEN
Postes ECU 911.	1	REGULAR	
Hidrantes.			
Sumideros de calzada de hierro fundido.	12	BUENA	
Señalética de tránsito.	7	BUENA	
Bolardos de hormigon.	35	REGULAR	

12.3 TABULACION DE LA INFORMACION.

Para poder tener una información que determine con veracidad el problema planteado en el área de estudios se realizaron tres tipos de encuestas: Población, Personal Técnico del Municipio, Arquitectos del medio, lo que nos permitió tener una información más veraz que nos permita tener un diagnóstico del problema detectado.

POBLACION

PREGUNTA # 1. ¿Considera usted que es necesaria una intervención de regeneración urbana en el sector central del Cantón Manta?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	84	15%
NO	10	80%
NO SE	5	5%

Tabla 1: Valoración de la necesidad de realizar una regeneración urbana en la zona central de la ciudad de Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

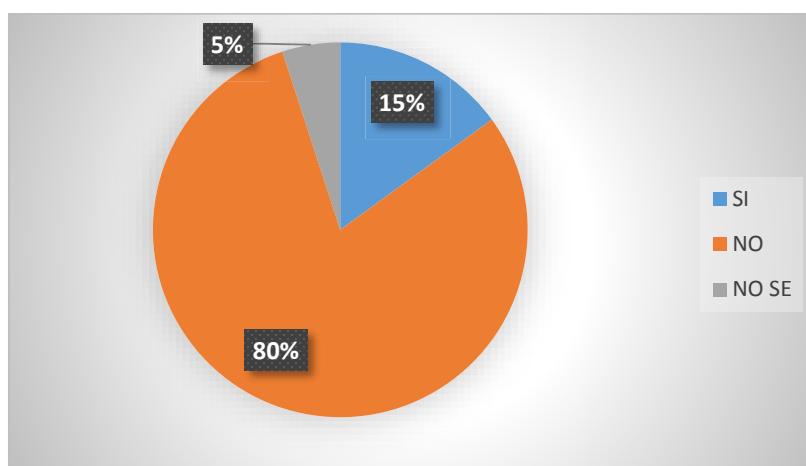


Gráfico 33: Se requiere una regeneración en el centro de la ciudad de Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 2. ¿Considera usted que es conveniente una regeneración urbana en este sector, donde el peatón sea el principal protagonista del espacio?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	75	15%
NO	18	80%
NO SE	7	5%

Tabla 2: Valoración de que el peatón sea el principal protagonista de este espacio.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

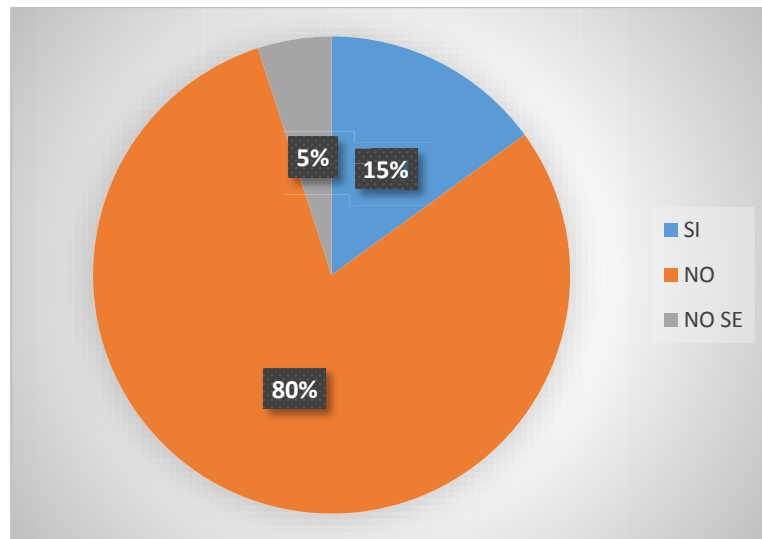


Gráfico 34: El peatón debe de ser el protagonista principal en el área central Urbana del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 3. ¿Cuál cree usted que es el estado de los espacios públicos en esta parte de la zona urbana del Cantón Manta?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY BUENO	5	5%
BUENO	20	10%
REGULAR	45	50%
MALO	30	35%

Tabla 3: Valoración de los espacios públicos en el área central urbana del Cantón de Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

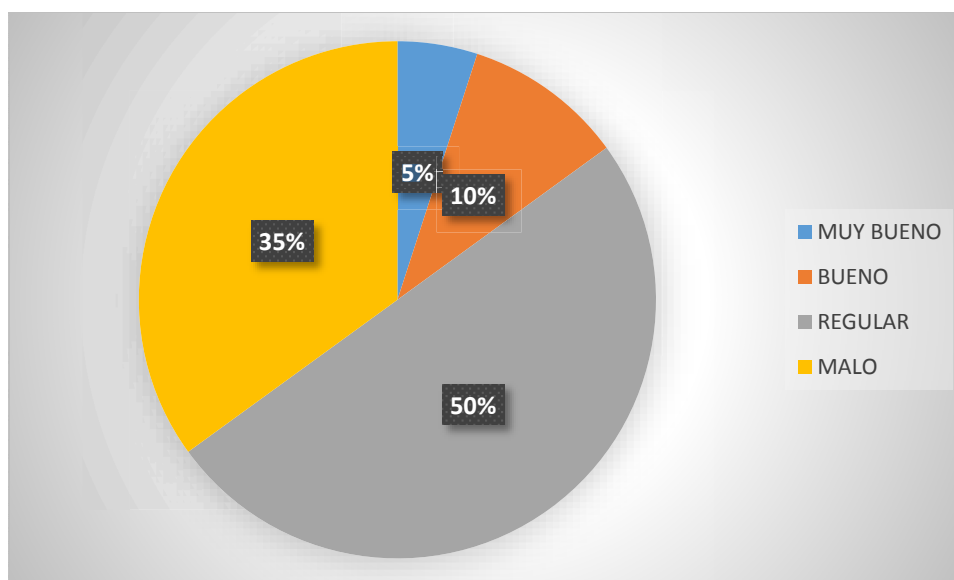


Gráfico 35: Estado de los espacios públicos en el área central urbana del Cantón de Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 4. ¿Cree usted que el mobiliario urbano de la zona central del Cantón de Manta está en condiciones aceptable?:

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	15	15%
NO	80	80%
NO SE	5	5%

Tabla 4: Valoración del estado del mobiliario urbano de la zona central del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño V.

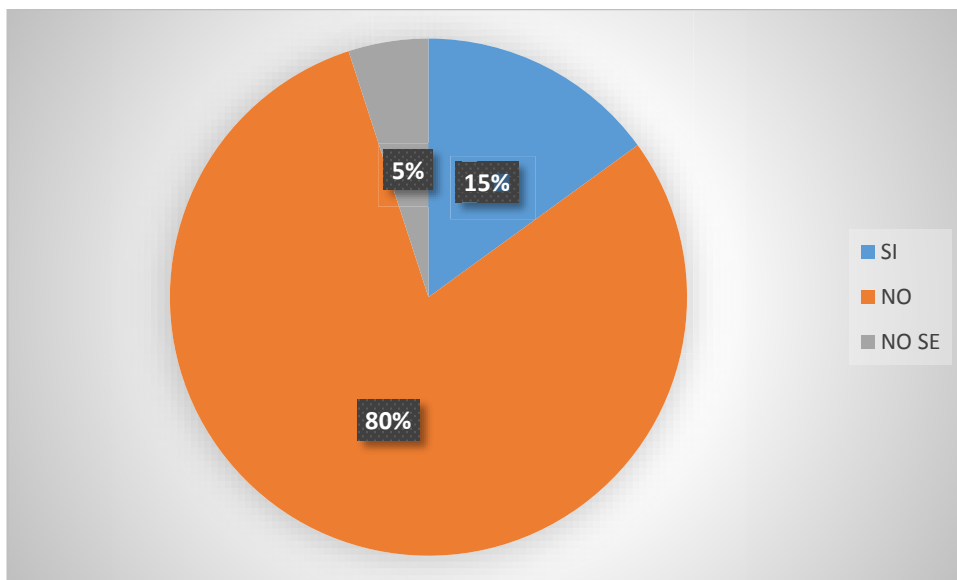


Gráfico 36: Valoración del estado del mobiliario urbano de la zona central del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 5. ¿Cuál es su opinión acerca de la circulación peatonal y vehicular en el sector de estudio?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TRANSITO NORMAL	10	10%
TRANSITO CONJESTIONADO	50	80%
ZONA INSEGURA PARA TRANSITAR	30	10%

Tabla 5: Valoración de la demanda de los espacios públicos del Cantón Manta

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

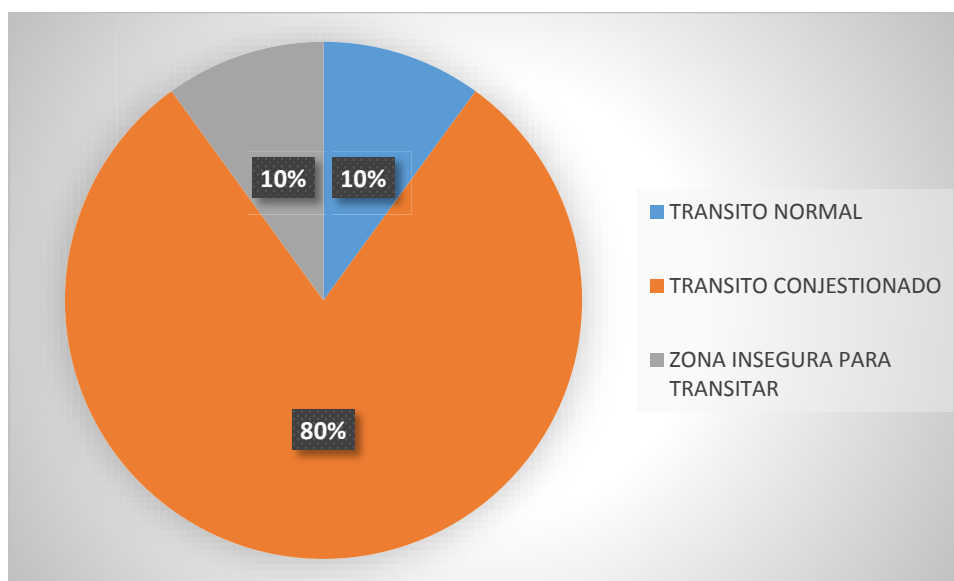


Gráfico 37: Valoración de la demanda de los espacios públicos del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 6. ¿Cree usted que es conveniente que se le de preferencia a los peatones en el sector central de la ciudad de Manta?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	72	18%
NO	18	72%
NOSE	10	10%

Tabla 6: Valoración del cumplimiento de las áreas regeneradas en el Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

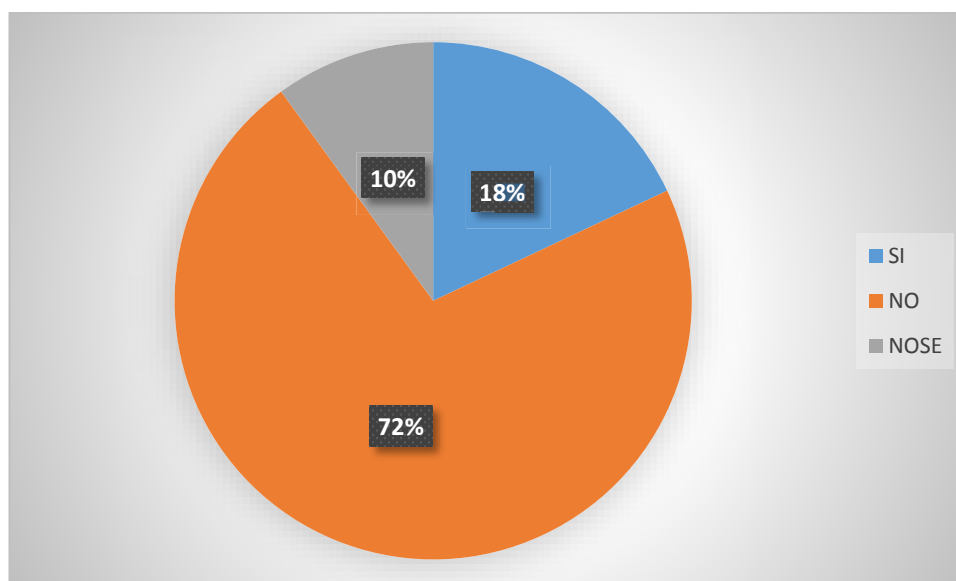


Gráfico 38: Valoración del cumplimiento de las áreas regeneradas en el Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

AUTORIDADES MUNICIPALES - PROFESIONALES

PREGUNTA # 1. ¿Cree usted que existen las facilidades en el área central de la ciudad de Manta para que puedan circular peatonalmente las personas con impedimento físico?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	60%
NO	16	30%
NOSE	0	10%

Tabla 7: Valoración de la imagen y articulación de las áreas públicas del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

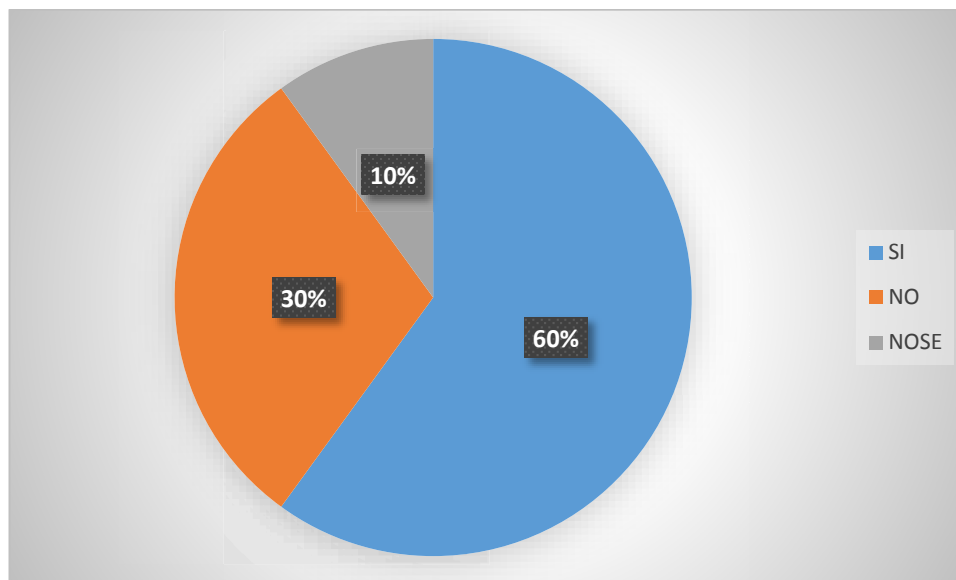


Gráfico 39: Valoración de la imagen y articulación de las áreas públicas del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 2. ¿En qué estado cree usted que se encuentran los espacios públicos en el sector central de la ciudad de Manta?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY BUENO	8	20%
BUENO	28	70%
REGULAR	4	10%
MALO	0	0%

Tabla 8: Valoración del estado de conservación de los espacios públicos de la zona urbana del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

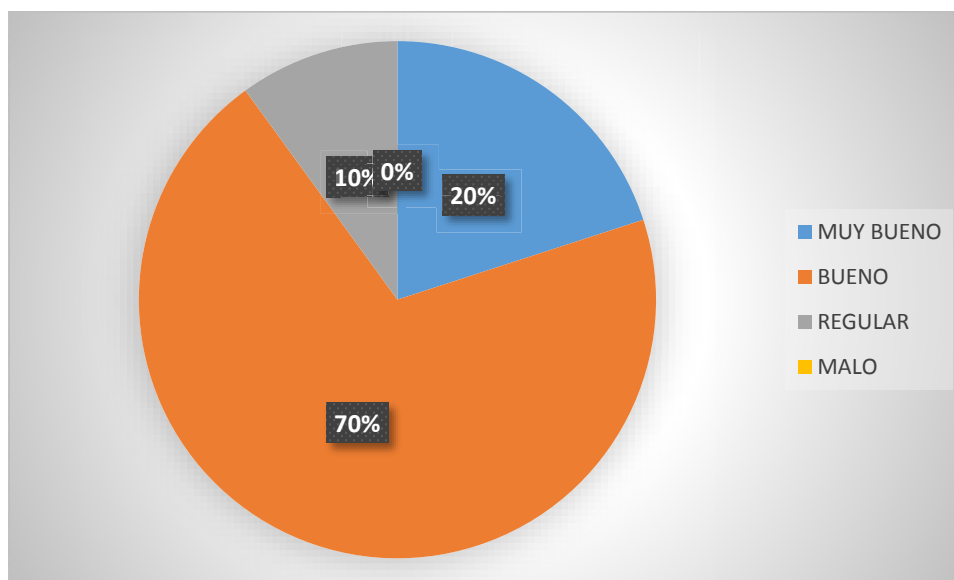


Gráfico 40: Valoración del estado de conservación de los espacios públicos de la zona urbana del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 3. ¿Cree usted que el mobiliario urbano de la zona central del Cantón de Manta está en condiciones aceptable?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	32	80%
NO	4	10%
NOSE	4	10%

Tabla 9: Valoración del estado del mobiliario urbano del centro urbano del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

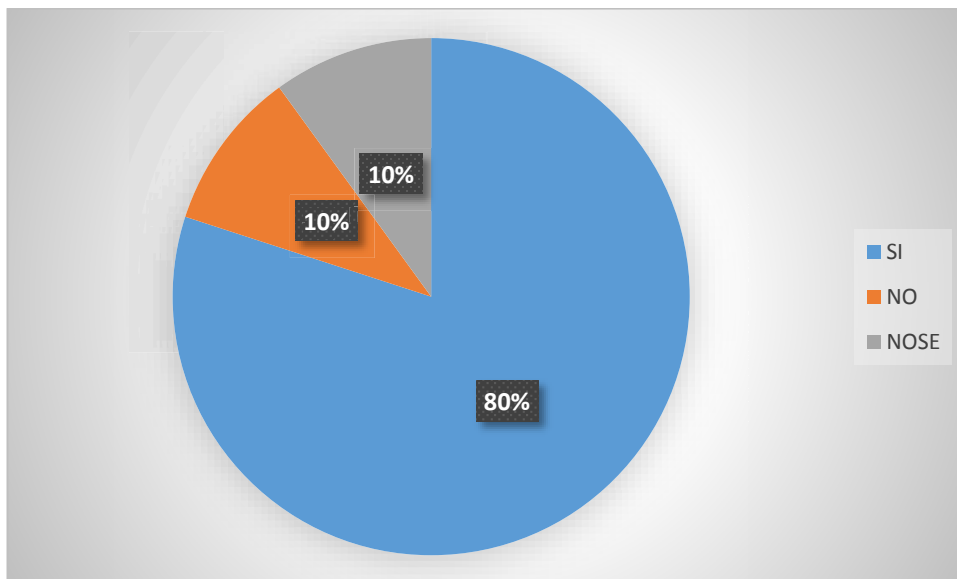


Gráfico 41: Valoración del estado del mobiliario urbano del centro urbano del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 4. ¿En las áreas regeneradas se han considerado normativas en cuanto a la inclusión de personas con discapacidad física?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	70%
NO	12	30%
NOSE	0	0%

Tabla 10: Valoración de la aplicación de normativas en cuanto a la inclusión de personas con discapacidad física.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

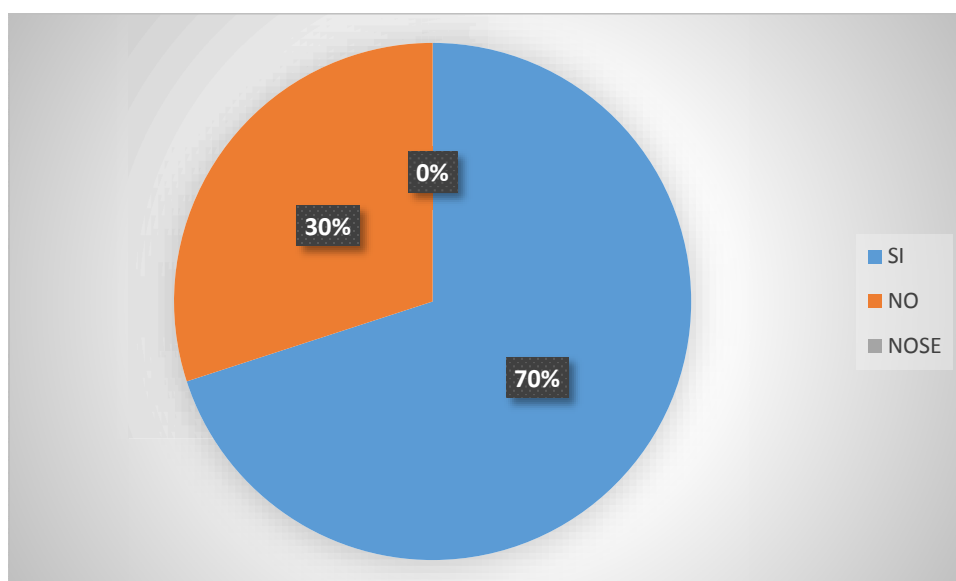


Gráfico 42: Valoración de la aplicación de normativas en cuanto a la inclusión de personas con discapacidad física.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 5. ¿Cuál es el mayor impedimento para que el municipio pueda regenerar otras zonas del centro urbano de la ciudad?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Económico.	22	55%
Falta de capacidad de ejecución	10	25%
falta de proyectos	6	15%
Poca iniciativa de las autoridades	2	5%

Tabla 11: Valoración del impedimento que tiene el municipio de regenerar zonas centrales del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

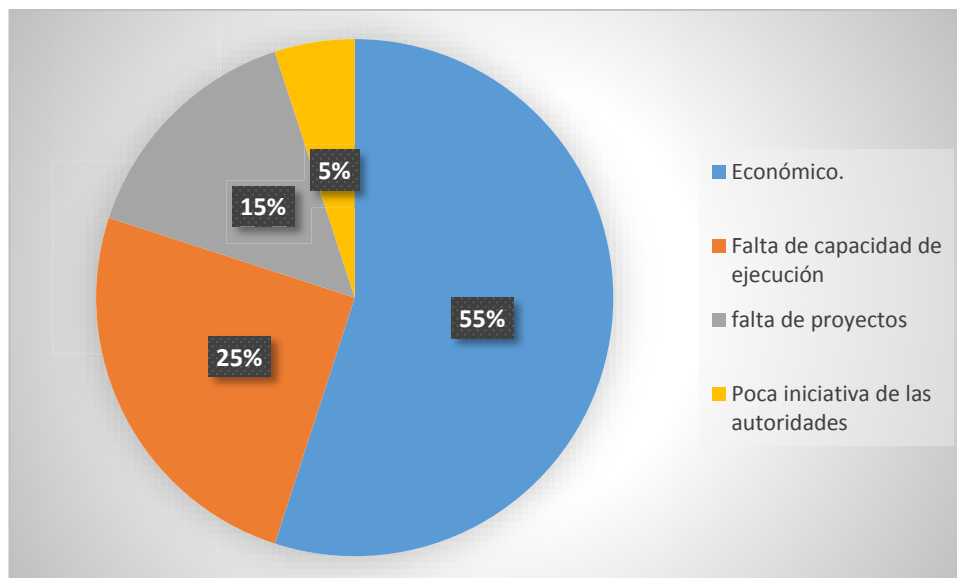


Gráfico 43: Valoración del impedimento que tiene el municipio de regenerar zonas centrales del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

PREGUNTA # 6. ¿Cuál es el principal problema que se evidencia en la zona urbana del Cantón Manta?

ESCALA DE VALORACION	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Falta de conexión entre plazas y parques.	2	4.5%
Insuficiencia espacios públicos.	20	50%
Falta de espacios verdes.	10	25%
Problemas de inseguridad.	5	12.5%
Contaminación ambiental	3	7.5%

Tabla 1: Valoración del principal problema que se evidencia en el centro urbano del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

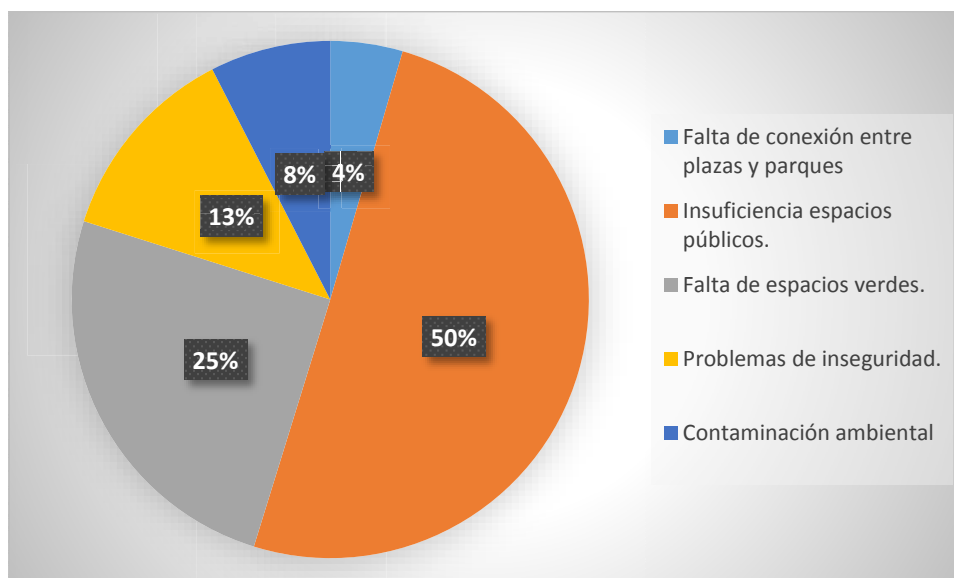


Gráfico 44: Valoración del principal problema que se evidencia en el centro urbano del Cantón Manta.

Fuente: Investigación de Campo –Egdo. Adil Cedeño Vera.

12.4.- INTERPRETACION DE RESULTADOS.

Una vez realizada la tabulación de las entrevistas se procede a tomar a consideración los resultados de los mismos para realizar el respectivo análisis de los productos logrados:

1. Los datos obtenidos determina que se necesita una intervención de regeneración urbana en este sector central de la ciudad de Manta, en este sector se observa una gran afluencia de circulación vehicular, a lo largo de todo el recorrido de la Avenida 2, calle 9 y avenida 4, se observa la falta de aceras para la circulación peatonal, y además la no existencia de tratamiento de piso para peatones con alguna deficiencia física.

2. En el sector se da un alto flujo de tráfico vehicular, dado que es una zona donde se concentran varias actividades, tanto comerciales, bancarias, administrativas, sociales y culturales, dando como resultado el congestionamiento vehicular en la avenida 2 y sus vías aledañas. Tornándose de este modo una circulación vehicular y peatonal torpe y pudiendo causar accidentes.

3. La circulación vehicular se llega a transformar en una congestión vehicular dado que es una zona comercial y financiera muy concurrida. La circulación peatonal se torna insegura, por la existencia de aceras estrechas o por la no existencia, la presencia de barreras arquitectónicas, comerciantes informales que ubican sus negocios en las aceras y soportales, entorpeciendo así el tránsito peatonal, así como la diferencia de niveles en los soportales.

4. En lo que se refiere a los espacios públicos que se encuentran en este sector, encontramos el parque de la Madre, la plazoleta Azua, parque de la EPAM, como espacios públicos y culturales, pero se presentan de manera desintegrada. Estas cuentan con zonas verdes, pero se ven degradados por falta de un mantenimiento constante, si observamos estos espacios públicos albergan gran cantidad de ciudadanos desarrollando momentos de ocio.

5. La circulación peatonal se ve limitada en el sector dado que la circulación vehicular prima sobre la peatonal, las estrechas aceras y la no presencia en

algunos sectores de estas ponen en peligro al peatón, además la no existencia de tratamientos de pisos para la normal circulación de personas con algún problema físico, además de la invasión de los comercios formales e informales con vitrinas y comercio de los portales, lo que congestiona aún más la falta de espacios para la circulación de los peatones.

Por tal motivo se debe de priorizar al peatón, reordenando el tránsito vehicular, facilitando a los peatones que transiten de manera libre mediante calles peatonales y amplias aceras, lo cual no solo ordenara la circulación en esta zona de la ciudad, sino que mejorara la imagen urbana, la calidad de vida y del ambiente.

6. La zona se ve marcada por una contaminación constante dado que es un área de mucha congestión vehicular, provocando de este modo una contaminación mediante smog, además de la contaminación visual a través de todo el desorden de una pésima imagen visual deprimente, también se presentan desechos de basura en las vías, aceras y portales, además de la contaminación auditiva y visual.

7. La gran mayoría de los encuestados afirma que construir una ciudad no es responsabilidad de un solo ciudadano, y coinciden estar de acuerdo que los problemas detectados en el centro de la ciudad implican una corresponsabilidad de todos los habitantes de la ciudad, y hacen un llamado a la voluntad colectiva de los mismos.

8. En el sector se aprecian varias tipologías, puesto que es un área céntrica de la ciudad, como comercial, financiera, residencial, administrativa.

El equipamiento urbano representada por una tipología comercial podemos encontrar varios negocios como; almacenes, joyerías, bancos, tiendas, librerías y demás negocios.

9. El equipamiento urbano se encuentra en deplorables condiciones, las bancas están destruidas, no existe una iluminación artificial suficiente, la señalización es insuficiente, no existes botaderos de basura.

10. Se evidencia que es estas arterias viales centrales son vías donde se aglomeran muchas actividades tanto comerciales como financieras, además de ser el lugar donde se encuentran varias instituciones de carácter público, por tal motivo es un área donde la concurrencia de vehículos y personas es muy recurrente.

12.5.- PRONOSTICO.

Dado que la ciudad de Manta potencia su crecimiento principalmente y enfocado al ámbito del turismo, comercial y cultural. Se deben reformar varios aspectos de la ciudad, tales como lo urbanístico, lo político, social y ambiental.

Los planes y reformas y los proyectos que contribuyan la transformación de la ciudad, deberán enfocarse en la renovación del centro de la urbe, ya que es allí donde convergen varias actividades cotidianas de la ciudadanía, teniendo como prioridad la apropiación y el uso de los espacios públicos.

Con la propuesta que dará paso a la revitalización del espacio urbano en el área de estudio. Se podrá generar un impacto positivo en la ciudad y para la calidad de vida de sus habitantes, mejorando la oferta turística de la ciudad a escala nacional e internacional, atrayendo así visitantes de distintos lugares del país, como también a nivel global.

La dotación de nuevas normas para la implementación de nuevas áreas en lo que se refiere a la utilización del peatón para poder tener una mejor infraestructura urbana sin barreras arquitectónicas, así como la dotación de mobiliario urbano modernos, durables y estéticamente mejor para que la imagen urbana del sector mejore.

12.6.- COMPROBACION DE LA IDEA PLANTEADA.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

EGRESADO	ADIL R. CEDEÑO VERA.			
TEMA:	MOBILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA AVENIDA 2 – CALLE 9 Y AVENIDA 4.			
	Contenidos	Observación directa	Entrevista a Autoridad	Encuesta
<p>OBJETIVO GENERAL: Diagnosticar de la no consideración de normas y lineamientos de diseño para los espacios públicos referentes a la movilización peatonal del área urbana del Cantón Manta avenida 2, calle 7 y avenida 4.</p>	<p>Lineamientos arquitectónicos</p>	<p>Espacios públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cantidad • Calidad • Localización • Contenidos temáticos. <p>Características de la demanda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los segmentos de edad • El interés recreativo • Dimensión sociocultural de las comunidades 	<p>¿Los espacios públicos con que cuenta el Cantón Manta se relacionan con los aspectos urbanos?</p> <p>¿Los espacios públicos con que cuenta el Cantón cumplen la demanda en cuanto a las características y preferencias sociales de la ciudadanía?</p> <p>¿Cuáles son las principales características del espacio público que existe en el Cantón?</p>	<p>¿Los espacios públicos con que cuenta el Cantón permiten la articulación e integración de los barrios?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si • No
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Fundamentar de forma teórica y pertinente sobre la</p>	<p>Planificación territorial</p>	<p>Espacio público formal Espacio público informal</p>	<p>¿Existen espacios públicos que promueven el desarrollo de actividades</p>	<p>¿Existen espacios públicos que promueven el desarrollo de actividades complementarias en el Cantón?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si

<p>distribución adecuada de los espacios públicos que sustente el estudio y diagnóstico del presente proyecto.</p>	<p>Espacio público formal e informal Fundamentos para una definición de Espacio Público</p>	<p>complementarias en el Cantón?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No <p>¿Qué tipo de espacios públicos existen en el Cantón Manta?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaza • Parque • Calle • Espacios públicos cerrados (iglesia, teatro, centros recreativos, centros comerciales) • Espacios informales (pasillos, esquinas, calles, estacionamientos)
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Determinar el nivel de deterioro y necesidades insatisfechas, sobre los espacios públicos que tiene la población del Cantón Manta, para aportar con lineamientos arquitectónicos.</p>	<p>consideraciones generales sobre la calidad de vida urbana</p>	<p>Modos de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peatonal • Ciclístico • Vehicular <p>Calidad de vida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguridad • Accesibilidad • Confort • Veredas • Paraderos 	<p>¿En la calle peatonal el espacio urbano destinado exclusivamente a circulación es el adecuado en relación al índice poblacional del Cantón?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si • No <p>¿En la calle peatonal el espacio urbano destinado exclusivamente a circulación es el adecuado en relación al índice poblacional del Cantón?</p> <p>¿Los espacios públicos que existen en el cantón Manta presentan seguridad, accesibilidad y confort a la ciudadanía?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si • No
<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 3: Caracterizar la situación actual del Cantón Manta con relación a las necesidades de los espacios públicos y normativas de las ciudades pequeñas.</p>	<p>Imagen urbana</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Paisaje urbano • Vías • Circulación peatonal 	<p>¿Cuál es el nivel de degradación del paisaje urbano y su influencia en la calidad de vida de los habitantes del Cantón Manta?</p> <p>Señale de las siguientes opciones el tipo de material de las vías del sector.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asfaltada • Hormigón • Lastre • Adoquinada • Natural <p>El estado de las vías del Cantón Manta es</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bueno • Malo <p>Las vías cuentan con señalética</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si • No

		Existe un área adecuada para la circulación peatonal	
		<ul style="list-style-type: none"> • Si • No 	
OBJETIVO ESPECÍFICO 4: Diseñar una alternativa de solución, que cumpla con los requerimientos colectivos y funcionales, para satisfacer las necesidades de esparcimiento integral en el Cantón Manta.	La representación social en el espacio físico urbano.	<ul style="list-style-type: none"> • Espacios abiertos, cubiertos o cerrados. • Estructura formal: lineal, nuclear, axial, polinuclear • Elementos de diseño: pavimentos, mobiliario, iluminaciones, paisajismo 	¿A su criterio profesional cual sería el tipo de espacio público que necesita en Cantón para cumplir con la demanda y satisfacción de los ciudadanos? Del siguiente listado señale que tipo de equipamiento urbano cree necesario para el cantón. <ul style="list-style-type: none"> • Estacionamientos • Ciclo vía • Áreas de recreación • Espacios públicos

CAPÍTULO 3

PROPUESTA.

13.1.- ANALISIS DEL SISTEMA ARQUITECTONICO-URBANO.

13.1.1.- Aspectos Funcionales:

Dentro de la propuesta de recolectar la información de lo que está en la realidad en los distintos proyectos realizados en el centro de la ciudad de Manta, nos permite realizar una propuesta de regeneración urbana para ser tomada en cuenta en proyectos a futuro que se den, es importante que se tome en cuenta todas las normas que se han creado para el tratamiento de estos espacios, más aún cuando se ha constatado lo no aplicación de estos como son Ordenanzas, CONADIS, INEN.

Se tienen referencias de los múltiples proyectos de Regeneración Urbana que ha realizado el GAD Manta como son, Calle 13, Avenida 25, Avenida 15, vía a Barbasquillo, avenida Flavio Reyes y el proyecto que se tomó como Repertorio, el Par vial de las Avenida 113 y la 4 de Noviembre, cabe indicar que en estos proyectos realizados por la UNIDAD DE GERENCIAMIENTO DE PROYECTOS presidida por el Ing. Miguel Cevallos Chávez, así mismo se tiene conocimiento de lo que está haciendo Portoviejo en cuanto a Regeneración Urbana se refiere como son:

- Regeneración de 11 Manzanas del centro histórico de Portoviejo, contempla las calles Chile, Rocafuerte, Sucre, Colon y Quiroga, por un valor de 11.6 millones, en donde se pretende construir una ciudad incluyente para el real disfrute de las personas.
- El Parque las Vegas.
- Parque la Rotonda.
- Parque las vegas.
- Proyecto Urbanístico Villa nueva – Ex Aeropuerto.

Todos estos proyectos se tienen pensado que la prioridad principal es el Peatón.

DESCRIPCION DE CADA TRAMO A INTERVENIR:

- AVENIDA 4 – TRAMO DE LA EAPAM AL MUNICIPIO DEL CANTON MANTA.
- CALLE 9 – TRAMO DEL MUNICIO DEL CANTON MANTA Y LA CASA JUDICIAL.
- AVENIDA 2 – TRAMO DE CANCEBI A FIBECA.

Ilustración # 45: Cortes de tramos actuales y de la propuesta.
 Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

AVENIDA 4							
N	TRAMO	ESTADO ACTUAL(dim.promedio)			PROPUESTA(dim.promedio)		
		ACERA N.	SOPORTA.	ACERA S.	ACERA N.	SOPORTAL	ACERA S.
1	Frente a la EAPAM.	2.37	2.06	1.50	3.50	2,06	5.00
2	Frente al GAD Manta.	1.40	2.06	2.00	3.00	2,06	4.70
3							
4							
Descripcion:							
Se ensancha y mantiene ancho de veredas y se implementan orejas de estacionamiento según sea el caso.							
Soterramiento de cables de alumbrado y telefonía.							
Colocacion de pisos de baldosa antideslizante formato 30x30 cm. Y Piso de gres con hormigon impreso formato antideslizante de 30x30 cm.							
Bordillos.							
Rampas de accesibilidad en las interseccion							
Señalización horizontal pasos de cebras.							
Calzada pavimentada.							
NOTA: Referirse a los planos del diseño arquitectonico.							

IMAGEN

Ilustración # 46: Corte de tramos actuales y de la propuesta.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

CALLE 9							
N	TRAMO	ESTADO ACTUAL(dim.promedio)			PROPUESTA(dim.promedio)		
		ACERA N.	SOPORTAL	ACERA S.	ACERA N.	SOPORTAL	ACERA S.
1	Frente al GAD Manta.	1.20	2.06	2.50	3.00	2,06	3.50
2							
3							
4							
Descripcion:							
Se ensancha y mantiene ancho de veredas y se implementan orejas de estacionamiento según sea el caso.							
Soterramiento de cables de alumbrado y telefonía.							
Colocacion de pisos de baldosa antideslizante formato 30x30 cm. Y Piso de gres con hormigon impreso formato antideslizante de 30x30 cm.							
Bordillos.							
Rampas de accesibilidad en las interseccion							
Señalización horizontal pasos de cebras.							
Calzada pavimentada.							
NOTA: Referirse a los planos del diseño arquitectonico.							

IMAGEN

Ilustración # 47: Corte de tramos actuales y de la propuesta.
 Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

AVENIDA 2							
N	TRAMO	ESTADO ACTUAL(dim.promedio)			PROPUESTA(dim.promedio)		
		ACERA N.	SOPORTAL	ACERA S.	ACERA N.	SOPORTAL	ACERA S.
1	Frente al museo Cancebi.	1.80	2.55	1.20	2.70	2.55	2.70
2	Frente al museo FIBECA.	1.80	2.55	0.00	2.70	2.55	2.20
3	Frente al Banco del Pichincha.	3.60	2.10	0.80	3.60	2.10	3.00
4	Frente a DELBANK.	3.60	5.08	0.00	3.00	2.10	5.08
Descripcion:							
Se ensancha y mantiene ancho de veredas y se implementan orejas de estacionamiento según sea el caso.							
Soterramiento de cables de alumbrado y telefonía.							
Colocacion de pisos de baldosa antideslizante formato 30x30 cm. Y Piso de gres con hormigon impreso formato antideslizante de 30x30 cm.							
Bordillos.							
Rampas de accesibilidad en las interseccion							
Señalización horizontal pasos de cebras.							
Calzada pavimentada.							
NOTA: Referirse a los planos del diseño arquitectonico.							

IMAGEN

- AVENIDA 2 – TRAMO DE FIBECA A EDIFICIO BANCO DEL PICHINCHA.
 - AVENIDA 2 – TRAMO DEL BANCO DEL PICHINCHA AL FARO.
- Se ensancharán los anchos de las veredas tal como lo indican los cortes y planos de este sector, y se elimina el paradero de buses existente, ya que el terminal terrestre pronto será reubicado, en ambos lados en la actualidad el ancho de la vereda es mínimo, lo que no permite que exista un área para el desplazamiento de los peatones, en este caso se le da prioridad al peatón.
 - Se procederá a diseñar el soterramiento de todos los cables de telecomunicaciones y eléctricos.
 - Rede de agua potable, alcantarillado y seguridad vial.
 - Rampas para la movilidad segura en esta zona urbana, así como la protección a los usuarios vulnerables.
 - Colocación de pisos de baldosa antideslizante y piso de gres con hormigón impreso formato antideslizante, de acuerdo a las normas establecidos para estos espacios.
 - Rampas de accesibilidad en las intersecciones.
 - Señalización horizontal, pasos cebra.
 - Calzada pavimentada.
 - Iluminación artificial tanto para la vía como para el área de peatones.
 - Colocación del Mobiliario urbano de acuerdo a su necesidad y área de influencia, así como hidrantes contra incendio.
 - Al priorizar al peatón existen vías demasiadas angostas como la del Banco del Pichincha, aquí se retiran los parqueos de taxis para ensanchar esa acera, así mismo se coloca acera donde no exista como en la zona frente a Delbank, así como frente a Casa Comercial Chan.
 - No existen hidrantes contra incendio, estos se colocaron de acuerdo al diseño sugerido asesorado por el cuerpo de bomberos de la ciudad.
 - Por encontrarse el área de estudio en todo el centro bancario y comercial de la ciudad, esto permite el poder descongestionar la parte vehicular con la peatonal, el sector es bastante concurrido por personas de la tercera edad, lo cual nos exige que tomemos muy en cuenta todas las normas de diseño.

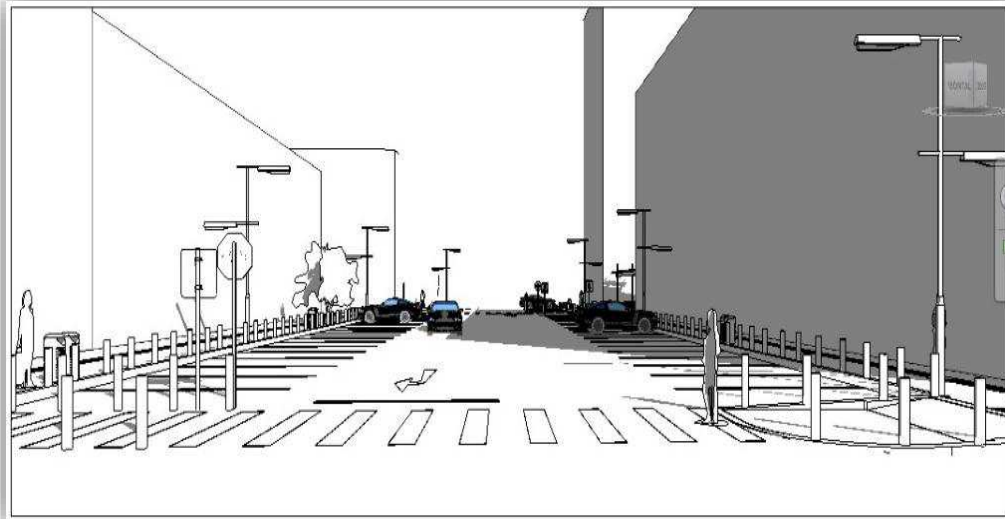


Ilustración # 48: Avenida 4 – Tramo 1.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

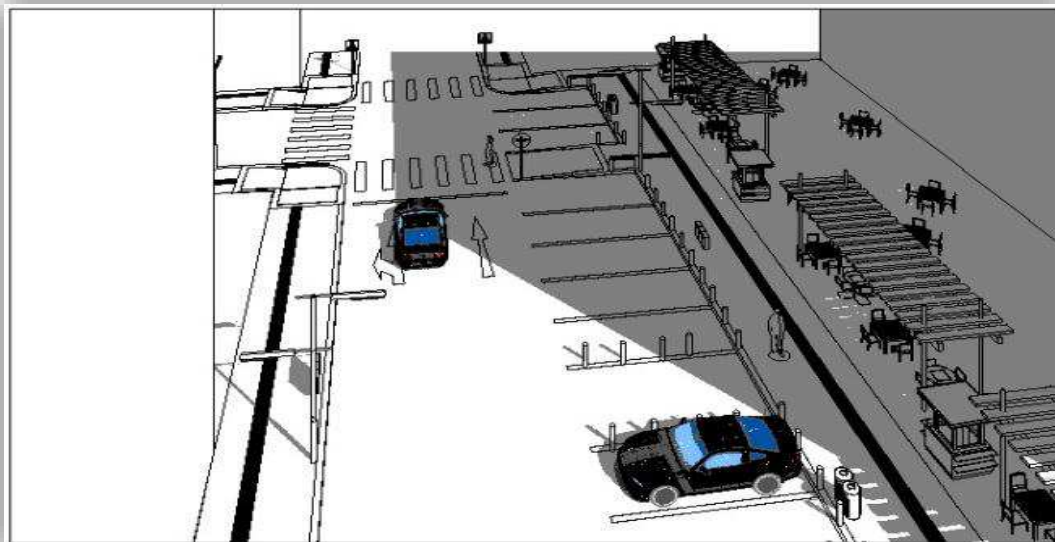


Ilustración # 49: Calle 9 – Tramo 1l.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.



Ilustración # 50: Avenida 4 – Tramo 2..
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

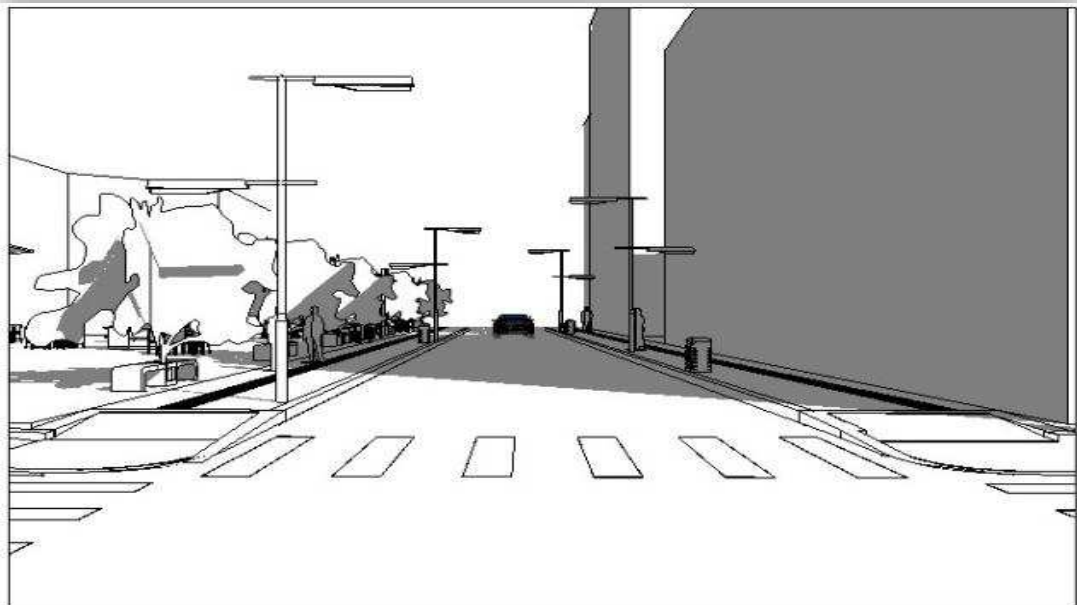


Ilustración # 51: Avenida 2 – Tramo 1..
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

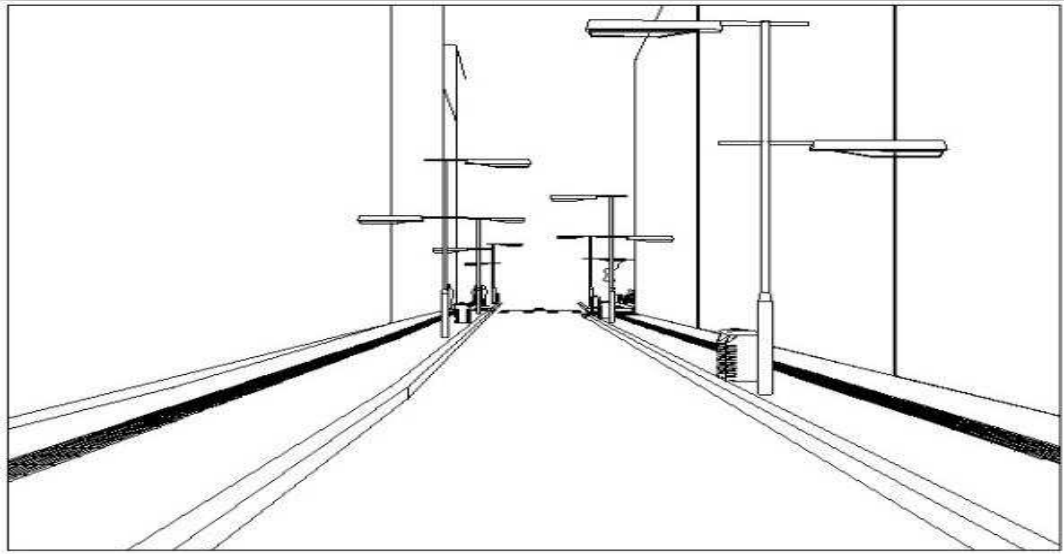


Ilustración # 52: Avenida 2 – Tramo 2..
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

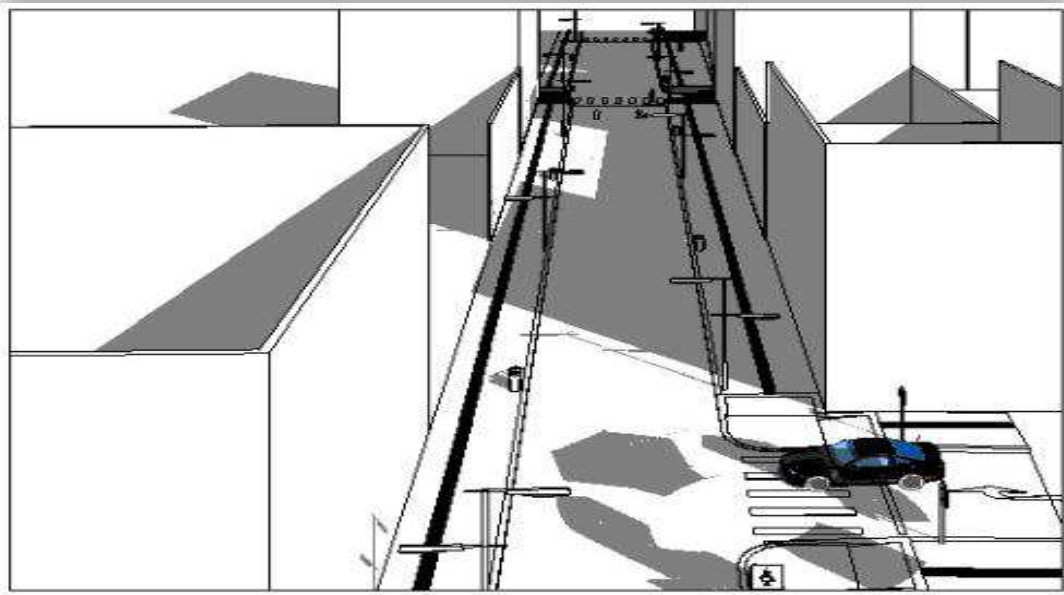


Ilustración # 53: Avenida 2 tramo 3.I..
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

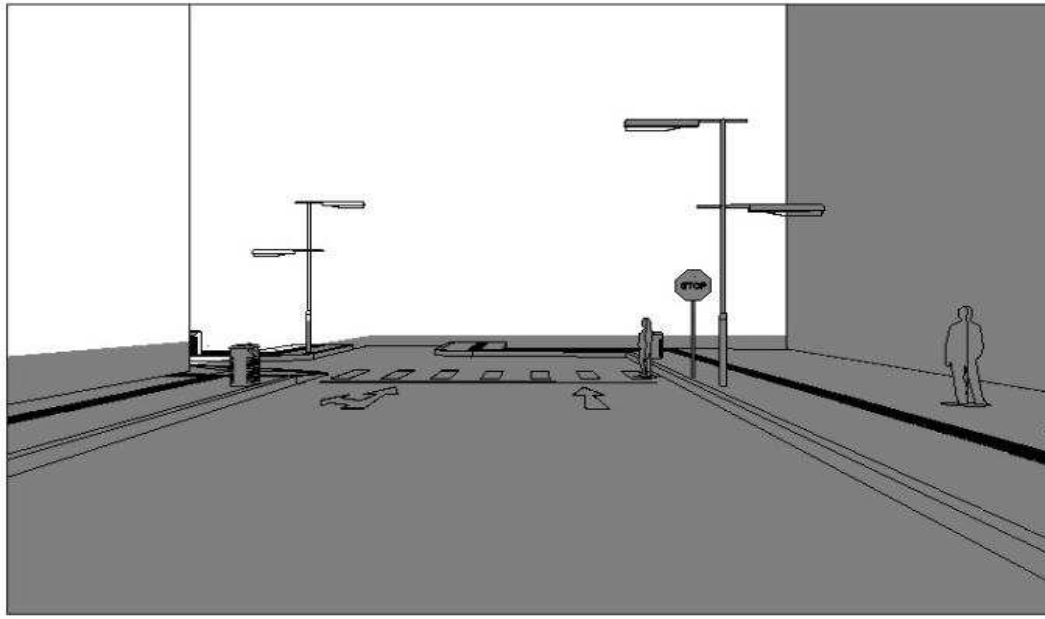


Ilustración # 54: Avenida 2 – Tramo 4.
Investigación de Campo: Egdo. Adil Cedeño Vera.

13.1.2.- Aspectos Formales:

En el aspecto formal se integrarán los espacios públicos ya existentes haciendo de la calle peatonal un elemento que sirva para la unificación de este sector, utilizando elementos que sean representativos de la ciudad utilizándolos en el diseño, como monumentos rescatando su historia y cultura.

Los mobiliarios y el equipamiento se elaborarán siguiendo parámetros que permitan crear espacios flexibles, así como agradables y accesibles para los usuarios.

13.1.2.- Aspectos Técnicos:

Se utilizarán materiales comunes en el mercado local, tales como adoquines para los acabados de pisos, adecuaciones del sistema de alcantarillado y alumbrado público, y el mobiliario urbano que se elaborara será de acuerdo a las tendencias y funcionamiento de los que estén dados por los criterios en el diseño.

Se podrán reutilizar ciertos mobiliarios que se encuentran colocados en el sector, dependiendo su estado de deterioro, se ubicaran luminarias priorizando las áreas peatonales.

Se implementarán la ubicación de bolardos para asegurar recorridos y zonas entre el peatón y los vehículos y por abastecimiento de los locales comerciales.

13.1.3.- Aspectos ambientales:

Es imperioso la disminución o reducción de la contaminación producida por los vehículos, esto será a medida que se reduzca las vías y se priorice al peatón, esto mejorará significativamente la imagen urbana del sector, así como la calidad de este y de la vida de los ciudadanos.

13.1.4. CRITERIOS DE DISEÑO

Relacionados con la función

- Las áreas de recreación deberán garantizar espacios suficientes para los usuarios, de acuerdo a su grado de edad.
- Las características topográficas del terreno deberán ser aprovechadas en la organización de las actividades recreativas
- El diseño no debe provocar interferencias entre los usos y actividades.
- Deben existir circulaciones y accesos con todas las facilidades para las personas con discapacidad física.
- Dotar a los espacios esparcimientos con elementos que permitan al usuario realizar sus actividades en un continuo intercambio con el medio.

Relacionados con el confort.

- Las áreas recreativas deberán diseñarse con mobiliario urbano requerido de acuerdo a las normativas.
- Se debe tener la suficiente iluminación que permite el uso nocturno con seguridad, protección y control.
- La iluminación no deberá entrar en conflicto con la arborización.
- Crear pantallas de protección al viento con arborización de diferentes alturas.

Relacionados con la técnica.

- Modificar al mínimo las condiciones físicas y topográficas del medio
- Aprovechar racionalmente las pendientes para la integración de caminos, sitios de estar y lugares de recreación.
- Utilizar los materiales más recomendables de acuerdo a la actividad a desarrollar.
- Se deberá implementar los sistemas adecuados para el riego de las zonas verdes, desalojo y drenaje de las aguas lluvias.

Relacionados con la forma.

- Aprovechar la topografía para generar panoramas vistos sobre el paisaje natural o urbano.
- Crear variaciones de relieve para jerarquizar las zonas y romper la monotonía.
- Articular la expresión formal, textura y color para lograr zonificaciones visuales y caracterizar los diferentes ambientes.

Relacionados con la localización

- Los terrenos deberán garantizar óptima seguridad del acceso peatonal para el cual se evitará el contacto con las vías de gran circulación del lugar.

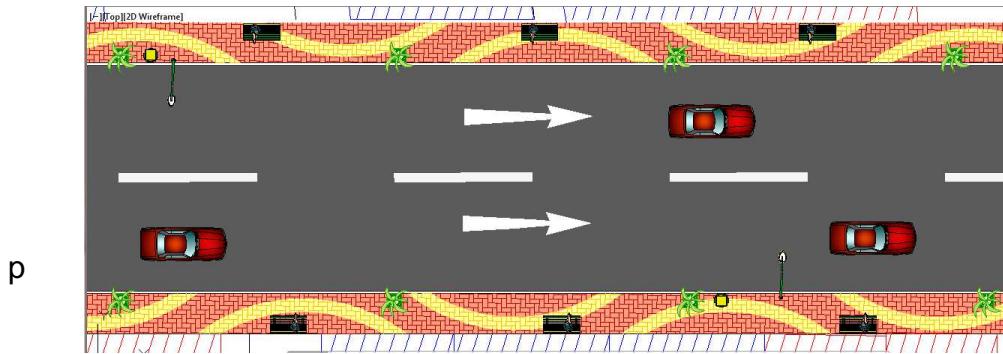
13.1.4.1.-DISEÑO DE LA VIA.

La vía es un espacio público de relevancia, de circulación vehicular, en toda nuestra área de intervención su concepción es importante ya que se debe complementar con los proyectos que se van a desarrollar en la propuesta y relacionarlas con sus colindantes las aceras y portales, la situación actual de la mismas es que poseen continuidad regular tanto la calle Horario Hidrovo Velásquez , como las demás vías que se intersectan por lo que fue fundamental regularizar linealmente algunas la calles principales , de manera que permitan poseer una mejor visión, resaltar la importancia funcional del recorrido del transeúnte y tener más ordenamiento en el plano urbano de los elementos circundantes de la misma.

Las calles poseen una dimensión en 10 a 14 metros libres, de manera que a través de ella puedan circular dos vehículos cómodamente, en ambos sentidos, como factor condicionante del diseño.

13.1.4.2.- TRATAMIENTO EN ACERAS.

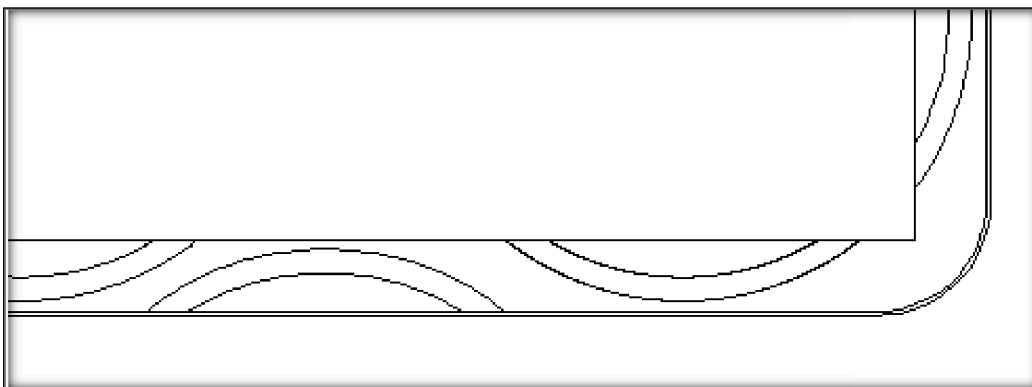
El espacio público más significativo de la ciudad de Manta son las aceras, por ser una zona de común uso para los usuarios. Los paseos peatonales tienen un papel muy complejo, ya que protegen al peatón del efecto inhibitor del tráfico vehicular. El ancho adecuado para el tráfico peatonal, ha sido concebido de acuerdo a la demanda exigida en cada sector, de este modo las aceras en las zonas de desarrollo comercial, administrativo son más anchas que en la zona residencial.



Las dimensiones de las aceras no son iguales pues sus medidas varían independientemente de cada cuadra. Las proyecciones de los soportales se reflejan en el tratamiento de piso de las aceras sirviendo como un delimitante entre área de circulación y el área de soportal.

13.1.4.3.- TRATAMIENTO DE PISO EN ACERAS.

El tratamiento de piso utilizado en las aceras se diseñó en base a un patrón orgánico que predomina en el diseño general de los proyectos, a esto sumamos la sensación movimiento y ritmo que proyecta este diseño ya que su forma ornamental induce al usuario a seguir el recorrido de manera más confortable.



Tratamiento de piso empleado

Para la conformación de las aceras el sistema constructivo es el tradicional, empleando para su elaboración, bordillos de hormigón simple y recubrimientos con adoquín. Las aceras van a poseer una pendiente del 2% hacia la calzada para facilitar la evacuación de las aguas lluvias.

13.1.4.4.- CRITERIOS SOBRE EL MOBILIARIO:

Los mobiliarios urbanos han sido diseñados de manera que se integren al paisaje urbano y sean comprensibles para el ciudadano, el objeto cumple con la función

de uso, la tipología de los mobiliarios se identifica con la ya utilizada en otros proyectos ya existentes en la ciudad.

BANCAS

El material empleado en ellas es de acero pulido pintado, en si todos los mobiliarios utilizados a lo largo de la vía tienen unidad entre ellos.



Primero realizamos la excavación de 35 cm. desde el terreno natural y armamos el pequeño muñeco de 64 cm. de alto por 20 cm. de ancho, longitudinalmente con 4 varillas de 10 mm. y estribos de 8 mm. cada 15 cmts. Luego de esto

lo fundimos monolíticamente con dos soportes de acero galvanizado y sobre estos asentamos un marco de acero conformado por perfiles de acero tipo L de 40x40x3mm en los cuales se sostienen 4 tirantes de acero de 8cms por 1.00 m. Por medio de pernos de acero monel de 20mm.

BOLARDOS



Estos elementos urbanos son de acero galvanizado con un diámetro de 5" y 60 cmts de alto ensamblados en el sitio por medio de pernos de acero monel de 3 1/2" a una platina metálica galvanizada pintada de 8 mm de espesor. Su estructura es soldada y en la parte interior posee una lámpara reflectora protegida por un material acrílico.

RECIPIENTES DE BASURA



Este mobiliario urbano está formado por dos pilares de acero galvanizado de 5" de diámetro por 1.10 m. de alto, del cual se sueldan dos láminas en forma de aros concéntricos con una canasta de aluminio.

En la parte inferior del recipiente encontramos una trampa de grasa la misma que recogerá los líquidos que pudieran emanar la basura.

Estos elementos son de acero galvanizado con un diámetro de 5" y 50 cm de alto ensamblados

en el sitio por medio de pernos de acero monel de 2 1/2" a una platina metálica galvanizada de 3 mm de espesor.

LUMINARIAS

Los postes para la iluminación de las aceras y calzadas trabajan monolíticamente en un solo módulo.

Para la instalación de dichos elementos se ha utilizado el método tradicional; explicado en el siguiente contenido



Primeramente, se coloca un basamento de hormigón armado que funciona a manera de anclaje para el fuste, tomando en cuenta que las dimensiones de esta infraestructura compensen la carga de la luminaria. A través de él se colocará un ducto para el cableado necesario de la lámpara.

La estructura de la luminaria es de acero galvanizado, la misma que ha sido trabajada por varias piezas soldadas, en este poste se encuentran dos lámparas las mismas que son sostenidas por medio de un brazo rígido del que cuelgan dos tensores de varilla lisa

de 20mm. Desde donde encontramos suspendidos los faroles.

Las lámparas son de acero galvanizado con un diámetro en su parte inferior de 20 mm, en su intermedia de 15 mm y en la superior de 10 mm de acuerdo al tipo de luminaria. Bajo el nivel de la acera se fundirá un mojón de hormigón armado de 80 x 80 x 80 cmts con un armado longitudinal de 4 varillas de 14 mm y estribos de 10 mm cada 15 cmts. que servirán de anclaje a la luminaria.

Las lámparas empleadas son de 250 w. 240 v. 60 HZ VSAP 205 W, Horizontal cerrado, cuerpo y capo de aluminio inyectado, con articulación de capo sobre cuerpo y muelle de acero inoxidable. Protector de vidrio de seguridad liso poli curvo.

13.1.4.5.- VARIABLES DE DISEÑO

SISTEMAS	CRITERIOS DE DISEÑO
MOVILIDAD URBANA	<ul style="list-style-type: none">• Priorizar la circulación peatonal en los espacios públicos (aceras, plazas, mirador, estacionamientos)• Evitar barreras arquitectónicas• Establecer lineamientos que demarquen las zonas de circulación.
PERSEPCIÓN VISUAL	<ul style="list-style-type: none">• Realizar las características tipológicas. eliminación de contaminación visual• trabajo mediante colores texturas, etc.
ACTIVIDADES	<ul style="list-style-type: none">• Jerarquizar actividades• Empleo de elementos urbanos de acuerdo a los usuarios• Materiales de fácil manejo
NATURAL	<ul style="list-style-type: none">• Utilización de vegetación acorde• Vegetación de características específicas a las exigidas.• Diferenciación de actividades
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none">• Formar nuevos polos de desarrollo• Elementos urbanos que sirvan a sus usuarios.• Formas de identidad urbana.

14.- CONCLUSIONES.

- Se ha podido constatar que en las áreas regeneradas como la calle 9 no ha existido ningún patrón de diseño apagado a las normas que tienen que ver con la protección a los peatones y más aun a aquellos que sufren algún problema físico.
- Se ha podido observar que en el área de estudio se dan varios tipos de contaminación, tanto ambiental mediante la emisión de los automotores (smoke), como también auditiva y visual.
- La movilidad peatonal se ve entorpecida por la colocación de comerciales informales a lo largo de toda la vía, además también de tomarse los portales, esto obliga al peatón a recurrir a la calzada como lugar de tránsito, tornándose una zona de peligro para los peatones que la transitan-
- Con la implementación de todas las normas que requieren estos espacios se pretende que la circulación peatonal este más apegada a la seguridad de estos, además con la implementación del mobiliario urbano que daría una mejor imagen para este centro administrativo y comercial del cantón.
- Priorizar al peatón es algo primordial en este tipo de regeneración, mediante la adecuación de calles o senderos peatonales, y a la disminución del tráfico vehicular del área, permitiendo así el desarrollo de las actividades cotidianas de los ciudadanos de manera más cómoda y segura.
- El análisis de las intervenciones hechas en Manta y Loja nos permiten tener parámetros de comparación de la aplicación de todas las normas que se deben de aplicar en estos proyectos, esta información es valadera porque se trata de la aplicación de diseño en la misma ciudad y Loja que mantienen una realidad muy parecida.
- Por ser una ciudad considerada una ciudad turística es imprescindible que las zonas comerciales y bancarias estén diseñadas de acuerdo a os

parámetros de diseño en base a una aplicación de las normas en las que el peatón sea el principal protagonista del empoderamiento del espacio público, se debería colocar en puntos estratégicos elementos e hitos históricos que se adapten al entorno y se vuelvan representativos del cantón.

15.- RECOMENDACIONES.

- Al momento de plantearse una intervención urbana en el sector de deberá tener en cuenta todo lo relacionado al sistema vial al momento de la ejecución, esta intervención deberá plantearse a través de un Plan de Reformas para así lograr mejorar la seguridad de los peatones, poder bajar así el flujo vehicular del sector, se prevé que el GAD Manta tenga en consideración la implementación de un proyecto vertical de parqueadero, ya que el proyecto elimina un número considerable de parqueos en esta área a regenerar.
- El GAD de la ciudad de Manta deberá considerar las pautas planteadas y ejecutar el plan de Reforma Interior, para así poder lograr mejorar la calidad de estos espacios públicos y por ende el buen vivir de sus ciudadanos y extranjeros, además de mejorar la imagen urbana de todo este sector.
- Se dotarán a los espacios de mobiliario urbano, brindando así comodidad a la ciudadanía, utilizando materiales de buena calidad y durabilidad.
- Implantación de áreas verdes para así contribuir con la regeneración del medio natural y acercarse a los estándares de áreas verdes en espacios urbanos dispuestos por OMS.
- Respetar las normativas sobre el uso de los espacios públicos.
- Es necesario prever el ingreso de vehículos a dejar mercadería, así como una ambulancia o un carro del cuerpo de bomberos de la ciudad,

16.- REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

2014, U, T. (2014) CUENCA: Proyectos de revitalización Urbana 2009-2014
Cuenca: Fundación el Barranco.

ASAMBLEA NACIONAL (2008) Constitución de la República del Ecuador, Quito
Instituto Geográfico Militar.

CONADIS (2001) Ley y reglamento sobre discapacidad. Quito.

CONADIS (2005) II Plan nacional de discapacidades. Quito.

INEN. (2009). Accesibilidad al medio físico Ecuador: Instituto Geográfico Militar.

BERVEJILLO Federico, "Nuevos procesos y estrategias de desarrollo. Territorios
en la globalización" Revista PRISMA, Universidad Católica del Uruguay,
1995, N°4.

CARRIZOSA, Julio. Desequilibrios Territoriales y sostenibilidad Local.
Conceptos, Metodologías y Realidades. Universidad nacional de
Colombia Sede Bogotá. Instituto de estudios Ambientales - IDEA -.
Unibiblos. Bogotá D.C, 2016.

CHAPIN, Stuart F. planificación del uso del suelo urbano. Ed. Oikos – tau. 1977

GABIÑA, Juanjo. Prospectiva y Planificación Territorial. Hacia un Proyecto de
Futuro. Alfa omega Editores. Bogotá 1999.

LEVA, Germán. Indicadores de Calidad de Vida Urbana. Teoría y Metodología.
Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires. 2015

LYNCH, Kevin. La imagen de la ciudad. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1984

MULLER, Pierre. Las políticas públicas. Segunda Edición. Traducción de Jean Francoise Jolly y Carlos Salazar Vargas. Universidad Externado de Colombia. Bogotá. 2015.

MUNIZAGA VIGIL, G. Macro arquitectura: Tipologías y estrategias de desarrollo urbano. Alfa omega: México. 2010

SALVADOR Palomo, Pedro J. La Planificación Verde de las Ciudades. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona. 2013.

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

Facultad de Arquitectura.

Trabajo final de titulación – Previo a la obtención del título de arquitecto.

Tema: “MOVILIDAD PEATONAL DE LA CENTRALIDAD PARROQUIA URBANA DE MANTA – AVENIDA 2, CALLE 9 Y AVENIDA 4”

Encuesta

1. ¿Considera usted que es necesaria una intervención de regeneración urbana en el sector central del Cantón Manta?

SI	
NO	
NO SE	

2. ¿Considera usted que es conveniente una regeneración urbana en este sector, donde el peatón sea el principal protagonista del espacio?

SI	
NO	
NO SE	

3. ¿Cuál cree usted que es el estado de los espacios públicos en esta parte de la zona urbana del Cantón Manta?

MUY BUENO	
BUENO	
REGULAR	
MALO	

4. ¿Cree usted que el mobiliario urbano de la zona central del Cantón de Manta está en condiciones aceptable?

SI	
NO	
NO SE	

5. ¿Cuál es su opinión acerca de la circulación peatonal y vehicular en el sector de estudio?

TRANSITO FORMAL	
TRANSITO CONGESTIONADO	
ZONA INSEGURA PARA TRANSITAR	

6. ¿Cree usted que es conveniente que se le de preferencia a los peatones en el sector central de la ciudad de Manta?

SI	
NO	
NO SE	

Preguntas adicionales para Autoridades Municipales – Profesionales.

1. ¿Cree usted que existen las facilidades en el área central de la ciudad de Manta para que puedan circular peatonalmente las personas con impedimento físico?

SI	
NO	
NO SE	

2. ¿En qué estado cree usted que se encuentran los espacios públicos en el sector central de la ciudad de Manta?

MUY BUENO	
BUENO	
REGULAR	
MALO	

3. ¿Cree usted que el mobiliario urbano de la zona central del Cantón de Manta está en condiciones aceptable?

SI	
NO	
NO SE	

4. ¿En las áreas regeneradas se han considerado normativas en cuanto a la inclusión de personas con discapacidad física?

SI	
NO	
NO SE	

5. ¿Cuál es el mayor impedimento para que el municipio pueda regenerar otras zonas del centro urbano de la ciudad?

ECONOMICO	
FALTA DE CAPACIDAD DE EJECUCION	
FALTA DE PROYECTOS	
POCA INICIATIVA DE LAS AUTORIDADES	

6. ¿Cuál es el principal problema que se evidencia en la zona urbana del Cantón Manta?

FALTA DE CONEXIÓN ENTRE PLAZAS Y PARQUES	
INSUFICIENCIA ESPACIOS PUBLICOS	
FALTA DE ESPACIOS VERDES	
PROBLEMAS DE INSEGURIDAD	
CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	

Anexo #2 Registro Fotográfico de situación actual.

Estado actual del sector de la avenida 4, calle 9 y avenida 2, y sus áreas adyacentes.



Foto 1: Avenida 4.



Foto 2: Calle 9.



Foto 3: Avenida 2.



Foto 4: Plazoleta Azua.



Foto 5: Parque Eloy Alfaro.



Foto 5: Mobiliario urbano.



Foto 7: Barrera arquitectónica.

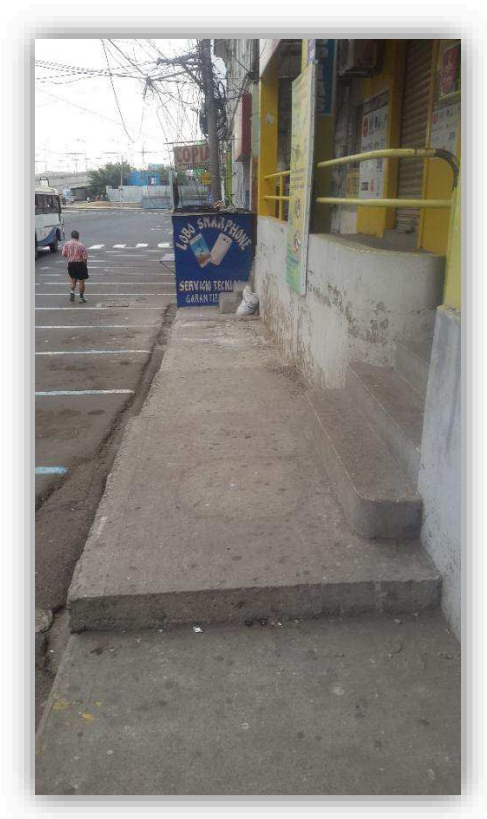


Foto 4: Comercio informal.