



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN

MODALIDAD: PROYECTO INTEGRADOR

TEMA:

**“PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA, MEDIANTE UN
PARQUE-PLAZA EN CALLES 24 DE MAYO, ENTRE LA AV.8, CALLE
6A, Y CALLE C6”**

AUTOR:

ANTHONY BYUNG DO YOON BRAVO

TUTOR:

ARQ. JUAN RAMÓN CEDEÑO CANDELA Mg.

MANTA – MANABÍ – ECUADOR

2023

2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de **Arquitectura** de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de **400** horas, bajo la modalidad de Proyecto Integrador, cuyo tema del proyecto es “**PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA, MEDIANTE UN PARQUE-PLAZA EN CALLES 24 DE MAYO, ENTRE LA AV.8, CALLE 6A, Y CALLE C6**”, el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo **CERTIFICO**, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometido a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

La autoría del tema desarrollado, corresponde al señor **Anthony Byung Do Yoon Bravo**, estudiante de la carrera de **Arquitectura**, período académico 2022 (1)-2022(2), quien se encuentra apto para la sustentación de su trabajo de titulación.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 09 de Enero de 2023.

Lo certifico,

ARQ. JUAN RAMÓN CEDEÑO CANDELA, Mg
Docente Tutor(a)
Área:

3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo ANTHONY BYUNG DO YOON BRAVO con CI. 130996012-6, estudiante egresado de la Facultad de Arquitectura “ARQ. EDISON VERA” de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, declaro que el presente trabajo de titulación con el tema “PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA, MEDIANTE UN PARQUE-PLAZA EN CALLES 24 DE MAYO, ENTRE LA AV.8, CALLE 6A, Y CALLE C6”, dirigido a cargo del Mg. Arq. Juan Ramon Cedeño Candela, es de mi autoría.

Dejo constancia de que soy el autor de la toda la investigación, análisis y soluciones expuestas en el presente documento.

YOON BRAVO ANTHONY BYUNG DO

CI. 130996012-6

4. CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TRABAJO FINAL DE TITULACIÓN

El Tribunal Evaluador certifica: Que el trabajo de fin de carrera, denominado “PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA, MEDIANTE UN PARQUE-PLAZA EN CALLES 24 DE MAYO, ENTRE LA AV.8, CALLE 6A, Y CALLE C6”, realizado por Sr. YOON BRAVO ANTHONY BYUNG DO con CI 1309960126 egresado de la Carrera Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, cumple con todos los requerimientos referentes a la investigación y diseño señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y consideramos aprobado. Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

ARQ. PABLO HENRY GARCIA DELGADO

Tribunal 1

ARQ. JAKELINE ESTELA JARAMILLO BARCIA

Tribunal 2

5. DEDICATORIA

El presente proyecto integrador primero que nada se lo dedico a nuestro ser supremo Dios por haberme dado la salud, la sabiduría y la habilidad de aplicar mi conocimiento en los momentos que necesite de ellos para haber realizado con éxito este proyecto de tesis. A mi madre Marcela Bravo Cantos y mi padre Byung Do Yoon, que me apoyaron día a día como testigos de mi esfuerzo y dedicación, a mis hermanos y hermana que siempre me ofrecieron su ayuda para poder continuar con mi proceso de este camino, a las personas que me incentivaron positivamente a seguir adelante. A mi tutor que me acompañó y guio con su sabiduría en esta causa para poder haber llegado a un trabajo optimo y eficiente mediante sus tutorías ofrecidas.

Por eso y por mucho más les dedico este proceso de formación académica que constituirá el cimiento fundamental en mi vida profesional y atreves del cual forjare un nuevo presente en las labores que desempeñare todos los días como profesional.

6. AGRADECIMIENTO

Brindo mi más sincero agradecimiento a todas las personas que hicieron posible la realización y culminación de este proyecto integrador. En primer lugar, a mi Dios todo poderoso por darme salud y vida, también a la Facultad de Arquitectura de la ULEAM, a cargo del Arq. Hector Cedeño por su apoyo para la realización del proyecto. A toda mi familia que día a día me ha dado soporte de poder llevar esta gran tarea y responsabilidad de mi vida universitaria. Al gran equipo de Docentes que laboran en la facultad, ya que gracias a su comprensión y solidaridad, se pudo cumplir con éxito las actividades propuestas. A todas las personas, colegas, autoridades, amigos y familiares que hicieron posible la realización de este gran proyecto que se llevó a cabo con una investigación durante todo el año 2022 – 2023.

Anthony Byung Do Yoon Bravo

7. INDICE

2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR	ii
3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
4. CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TRABAJO FINAL DE TITULACIÓN.....	iv
5. DEDICATORIA	v
6. AGRADECIMIENTO	vi
7. INDICE	vii
8. RESUMEN	x
9. INTRODUCCIÓN	xi
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	xiii
10.1 Marco contextual.....	xiii
10.2 Formulación del problema	xiv
10.2.1 definición del problema	xiv
10.2.2 problema central	xiv
10.2.3 Formulación de la pregunta clave.....	xv
10.3 Justificación.....	xv
10.4. Definición del objeto de estudio.....	xvi
10.4.1 Delimitación sustantiva del tema.....	xvi
10.4.2 Delimitación espacial	xvi
10.4.3 Delimitación temporal	xvii
10.5 campo de acción de la investigación	xvii
10.6 Objetivos	xviii
10.6.1 Objetivo general	xviii
10.6.2 Objetivos específicos.....	xviii
10.7 Identificación de variables	xviii
10.7.1 Variable independiente.....	xviii
10.7.2 Variable dependiente.....	xviii
10.8 Operacionalización de variables	xix
10.9 Formulación de idea a defender.....	xxi
10.9.1 Hipótesis.....	xxi
10.10 Tareas científicas desarrolladas	xxi
10.10.1 TC1: Elaboración del marco referencial inherente al tema.....	xxi
10.10.2 TC2: Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema	xxi

10.10.3 TC3: Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problema	xxi
10.10.4 TC4: Diseño de la propuesta alternativa	xxii
11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	xxii
11.1. Fases de estudio, métodos teóricos o empíricos y técnicas e instrumentos por fase.	xxii
11.1.1. Fase 1	xxii
11.1.2. Fase 2	xxii
11.1.3. Fase 3	xxii
11.3 Población y muestra	xxiii
11.4 Resultados esperados	xxv
11.5 Novedades de la investigación	xxv
12. CAPITULO I	1
MARCO REFERENCIAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	1
12.1 Marco antropológico	1
12.2 Marco teórico	3
Regeneración urbana	3
Definición de espacio público	4
Problemáticas del espacio público	4
El espacio público como infraestructura de integración y redistribución social	6
Espacios flexibles. Características físicas	6
Escala del espacio público	7
Mobiliario Urbano flexible	8
12.3 Marco conceptual	9
12.4 Marco legal	15
12.4.1 Normas	15
Normas (S.U.M.A)	16
Guía de normas mínimas de urbanización	16
12.4.2 Normas locales (Gad manta)	17
Modelo de repertorio	20
Parque de Joan Miró o parc de L'Escorxador	20
Regeneración urbana en el centro de Portoviejo – Manabí	24
13. CAPÍTULO 2: Diagnóstico del proyecto integrador.	31
13.1 Información básica	31
13.2 Tabulación de la información	34
Encuestas al transporte publico	48
Encuestas al municipio	53

14. CAPÍTULO III PROPUESTA.....	54
14.1 Descripción de la propuesta	54
14.2 Objetivos de la propuesta	57
14.3 Capacidad De La Propuesta	57
14.3 Análisis del sitio	59
14.4.2 Medio físico artificial	63
14.5 Programa de necesidades.....	65
14.6 Diagramación y programación	66
Criterio funcional.....	68
14.7.2 Criterios formales	71
14.7.3 Criterios estructurales	76
Objetivo de sostenibilidad	76
14.8 Especificaciones técnicas y normativas.....	76
14.9 Criterios de prefactibilidad	78
15. CONCLUSIONES	80
16.RECOMENDACIONES	81
17.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	82
18. ANEXOS	84

8. RESUMEN

La siguiente investigación pretendió generar una propuesta de regeneración urbana mediante un Parque-plaza, en la zona del centro de Manta, en el espacio del antiguo terminal terrestre, y la zona edificada de la bahía comercial. El problema surge a partir del traslado del terminal a una nueva ubicación, por lo que esto tuvo como repercusión directamente en los negocios de la bahía comercial. Cuando se hallaba presente el terminal existía una gran afluencia de personas en dicho sector, lo que le convenía a la economía local. Otro punto que dejó este cambio de terminal fue la infraestructura que existía en el lugar la cual se derrumbó, y posteriormente pasó a ser un terreno baldío, el cual al día de hoy es usado como un parqueadero informal, por lo que esta propuesta de regeneración urbana también pretende ordenar y solucionar el tema del parqueadero mediante una edificación que sustituya de manera formal y eficiente. Mediante la propuesta de la plaza comercial se buscó solucionar problemáticas que existen actualmente en la bahía, como su aspecto estético, su ordenamiento, su salubridad, el dimensionamiento de locales los cuales son considerados como pequeños, así como la aplicación de nuevos métodos constructivos. Se tomaron consideraciones de jardinerías que mejoren el microclima de la zona, para que así también se incorpore al paisaje urbano del sector. El parqueadero por razones de espacio, se planeó gestionar una propuesta de edificio de estacionamiento de 4 plantas, en cuanto al ordenamiento vehicular se ideó ofrecer alternativas al Gad de Manta, para que se modifiquen las leyes, del sentido vial de las calles obteniendo así un ordenamiento vial para la zona. Como resumen, se busca obtener soluciones a las problemáticas que existen mediante una propuesta en base a los estudios previos necesarios para poder satisfacer las necesidades de los usuarios y las personas que trabajan en mencionado sector.

Palabras clave: plaza comercial, parqueadero, espacio público, regeneración, ordenamiento vial, Manta.

9. INTRODUCCIÓN

El cambio de ubicación del antiguo terminal terrestre que se hallaba en la zona de la bahía ha generado un impacto negativo en factores comerciales, sociales, viales y ambientales. Asociado al deterioro de la imagen urbana, y el déficit de la bahía comercial. La razón por la que se generó una reducción del flujo comercial en este sector era por la relación que tenía de forma directa con el terminal que se hallaba en el sitio hasta su cambio de ubicación esto ha ocasionado que la ciudad de Manta sea afectada en sus finanzas teniendo pérdidas económicas.. El trabajo tiene como enfoque una propuesta que resuelva las problemáticas que se hayan presentes, Teniendo presente en base a una investigación realizada que los locales comerciales no cumplen con las formalidades de la planificación y el hecho de que los locales poseen pocos metros cuadrados por espacio. Estos locales comerciales carecen de las regulaciones que se rijan acorde a las normas actuales establecidas. Por tal motivo, el objetivo de este trabajo es generar un diseño de un parque-plaza comercial que cumpla con los requerimientos actuales para optimizar y mejorar el comercio formal, los espacios, la disposición vial y el estacionamiento, optimizando así su estado para poder ofrecer a los ciudadanos un área con confort, seguridad y satisfacción. Un objetivo del estudio es comprender cómo realizar una propuesta de regeneración urbana, para poder reactivar principalmente el sector socioeconómico y ambiental del sector en la ciudad de Manta. La propuesta de parqueadero esta pensada en ser el primero que cuente con un sistema de elevadores de vehículos en la ciudad, ubicándolo en el mismo sitio que actualmente funciona de parqueadero informal. Esta edificación para parqueadero no consta de rampas vehiculares, solo elevadores de vehículos, por lo que este proyecto beneficiara su solvencia económica mediante el servicio que se ofrecerá de parqueadero seguro. Los mobiliarios urbanos también son necesarios a incorporar en esta propuesta por lo que se seleccionaron desde las luminarias ornamentales, bancas, mesas, paradas de buses, pérgolas, depósitos de basura entre otros para que se relacionen de manera

correcta con el proyecto. El trabajo se realizara por capítulos, en los cuales en cada uno de ellos, se realizara diferentes procesos metodológicos, que va desde lo teórico – investigativo hasta las propuestas a desarrollar para la ejecución del mismo.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1 Marco contextual

El área del antiguo terminal y bahía comercial de Manta presenta un déficit en el uso de sus espacios e imagen urbana, provocando así un desorden en el comercio formal e informal, así mismo una contaminación visual y auditiva, que a su vez afecta la organización del suelo urbano, como también una mala imagen caótica en su antigua infraestructura del terminal terrestre hasta que fue derrumbada en su totalidad en Febrero de 2018 para la posteridad ser un terreno baldío, por lo que se llevó a cabo la gestión de reubicarlo a otro lugar en la ciudad. De esta forma sirve en la actualidad como ocupación de un espacio utilizado para parqueadero provisional informal por los usuarios y funcionarios del sector.

El terreno del antiguo terminal consta como un espacio publico o del municipio, el cual por motivos de inversión no se ha podido gestionar un proyecto desde que este se convirtió en un espacio en desuso, así mencionando que la bahía comercial consta actualmente como una propiedad no gubernamental (comodato). El gad de Manta no ha intervenido en propuestas de proyecto para la reactivación del sector comercial.

La problemática central se ha desarrollado en consecuencia a la mala imagen que genera este espacio en desuso a partir del cambio de ubicación del antiguo terminal, repercutiendo en la morfología de la urbe tornándola en forma irregular, en el sector comercial, vial ambiental y la formación inadecuada de los diferentes espacios y usos destinados al uso público.

10.2 Formulación del problema

¿Cuál es el problema?

El área comprendida del antiguo terminal se ha convertido hoy en día en un terreno baldío por lo que presenta un espacio sin uso formal y que ocasiona un deterioro en la imagen urbana de la ciudad también como en el sector comercial, vial y ambiental.

¿Cuáles son las causas del problema?

Las causas que provocan este conflicto entre ellas se pueden señalar: cambio de ubicación del antiguo terminal genero una mala imagen urbana en un suelo netamente comercial, administrativa, social, el desorden vial y parqueadero informal.

¿Cuáles fueron los efectos que originan el problema?

Debido a los múltiples inconvenientes, los efectos van desde lo económico, urbano-arquitectónico, vial y ambiental.

10.2.1 definición del problema

Espacio en desuso genera un mal aspecto a la imagen urbana de la ciudad, afectando en el sector comercial, social, ambiental y vial.

10.2.2 problema central

Problema central

Inadecuadas condiciones del espacio público del antiguo terminal terrestre que ocasiona un desordenes vial, contaminación auditiva, visual y ambiental de la imagen urbana de la ciudad.

Sub - problemas

- Afectación en el comercio formal e informal.
- Necesidad de jardineras y áreas recreativas.
- Contaminación visual y Auditiva por tráfico vehicular.

- Inadecuado ordenamiento del uso del suelo.

-Déficit de área de parqueadero.

10.2.3 Formulación de la pregunta clave

¿Es necesaria la regeneración urbana de esta zona en desuso, para la recuperación de la imagen urbana y la activación del espacio urbano y comercial del sector?

10.3 Justificación

- **justificación social**

Mediante este proyecto se planea integrar un espacio urbano a la ciudad, para el disfrute del ocio y la recreación, dándole una mejor imagen a la ciudad. Recuperando el carácter social y el paisaje urbano de la ciudad, con un criterio que tenga una aceptación amigable con el lugar y se puedan beneficiar toda una ciudad. Reconociendo que esta zona se puede obtener varios beneficios, de integración social.

- **Justificación ambiental**

Se pretende implementar el mejoramiento de un espacio urbano que beneficie al entorno en la recuperación de áreas verde para mejorar la calidad de vida del sector y del ambiente.

- **Justificación urbana - arquitectónica**

Con la propuesta de la regeneración urbana se pretende recuperar y ordenar el flujo vehicular de esta zona, además se planea desarrollar un ordenamiento urbano y de infraestructura para que sirva como integración urbano-social y jerárquica para reactivar la zona comercial y ofrecer espacios con mobiliarios urbanos de calidad.

10.4. Definición del objeto de estudio

El presente estudio tiene como enfoque realizar una propuesta de regeneración urbana mediante un parque – plaza con locales comerciales para poder reactivar principalmente el sector socioeconómico y ambiental del sector.

10.4.1 Delimitación sustantiva del tema

El siguiente trabajo tiene como delimitación sustantiva la regeneración urbana que abarca temas sociales, económicos, ambientales, viales y urbanos. Estos factores implicaran un cambio en el sector para tener una mejor calidad de espacio. Por consiguiente, se analizarán las siguientes importancias:

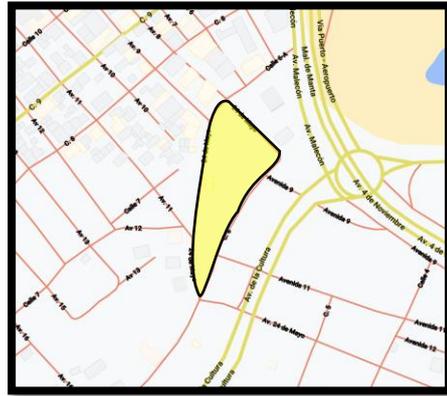
- La adecuada regeneración urbana mediante un parque – plaza comercial.
- Que alternativas existen para mejorar el flujo vehicular y parqueadero del lugar.
- El ordenamiento como factor de la implantación de correctas infraestructuras.

10.4.2 Delimitación espacial

El siguiente trabajo se realizará en la ciudad de Manta – Manabí específicamente en la Avenida 24 de mayo, lo que era antiguamente el terminal terrestre de manta y la bahía comercial.



Antiguo terminal terrestre de Manta y la bahía comercial



Mapa de la ciudad de Manta y zona a intervenir en color amarillo

10.4.3 Delimitación temporal

El siguiente trabajo se centrará desde el 22 de Enero de 2022 y culminará en Enero del año 2023.

10.5 campo de acción de la investigación

El siguiente trabajo que llevara una metodología practica – teórica que se centrara en los lineamientos Urbano – Arquitectónico.

10.6 Objetivos

10.6.1 Objetivo general

Realizar una propuesta de regeneración urbana-arquitectónica para reactivar el sector comercial del antiguo terminal terrestre de manta y la bahía comercial, ordenar el flujo vehicular y potencializar el sector con equipamientos urbano y jardineras.

10.6.2 Objetivos específicos

-Generar una propuesta de plaza comercial para reubicar los locales comerciales del sector

-Incorporar áreas recreativas, jardineras, para la protección del medio ambiente.

-Proponer una solución al ordenamiento del tráfico vehicular que existe.

10.7 Identificación de variables

10.7.1 Variable independiente

- Regeneración urbana

10.7.2 Variable dependiente

- Inadecuadas condiciones del espacio público

10.8 Operacionalización de variables

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	INTRUMENTOS
VARIABLE INDEPENDIENTE					
Regeneración urbana	La regeneración urbana tiene como objetivo rescatar la funcionalidad y la revitalización del espacio público, esto abarca temas de planificación urbana, equipamiento urbano, ambiental, gestión vial para la correcta implementación.	-Planificación urbana	Usos de suelo	¿Cómo señalaría la calidad del entorno de la bahía comercial?	Encuestas, recopilación de datos, entrevista.
			Calidad del paisaje urbano	¿Considera de calidad el paisaje urbano que se encuentra en la zona?	
		-Equipamiento y espacio publico	Iluminarias ornamentales	¿En qué medida existen iluminarias ornamentales suficientes para abastecer la zona?	
			Espacios en desuso	¿la regeneración y la planificación destinado al espacio en desuso ayudaría a la calidad del paisaje urbano?	
		-Gestión vial	Calles asfaltadas	¿Las calles que pasan por la zona están asfaltadas y se hayan en buen estado?	
			Aceras	¿La zona del antiguo terminal y la bahía cuentan con suficientes aceras para los peatones?	
		-Gestión ambiental	Jardineras	¿El sector de la bahía y el antiguo terminal tienen suficientes jardineras que mejoren el microclima?	

Tabla #1: variable independiente

FUENTE: YOON BRAVO ANTHONY BYUNG DO

VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	INTRUMENTOS
VARIABLE.DEPENDIENTE					
Inadecuadas condiciones del espacio público y bahía comercial	El espacio público corresponde al territorio de integración social en la que cualquier persona puede transitar libremente y van desde calles, parques, plazas, etc. Estas deben concebirse con ciertas características como armonía, seguridad, calidad de aire, aprovechamiento económico.	-Insalubridad	desechos comunes	¿En qué nivel considera que la zona se halla con desechos comunes?	Encuestas, recopilación de datos, entrevista.
			depósitos de basura	¿Existen suficientes depósitos de basura para abastecer los desechos del sector?	
		- Ordenanzas municipales	parqueadero vehicular	¿En qué medida existen parqueaderos suficientes para los usuarios del sector?	
			tráfico vehicular	¿Qué tan elevado es el nivel del tráfico vehicular en la zona?	
		-Contaminación	contaminación auditiva	¿Cuál es el nivel de desagrado por parte de los ruidos altos del sector?	
			contaminación visual	¿Cuál es el grado de insatisfacción por el desorden y el cableado aéreo del sector?	
		-Locales comerciales	Estética	¿Ud. considera que los locales comerciales poseen una buena apariencia?	
			Proporción de áreas	¿Ud. considera que los locales comerciales poseen una buena apariencia?	

Tabla #2: variable dependiente

fuelle: YOON BRAVO ANTHONY BYUNG DO

10.9 Formulación de idea a defender

10.9.1 Hipótesis

Debido al desuso y abandono que existe actualmente en el antiguo terminal terrestre La regeneración urbana a implementar será de gran beneficencia para el sector, potencializando la integración social de la ciudad, así como en la reactivación económica y la restauración ambiental de la zona.

10.10 Tareas científicas desarrolladas

Para poder llevar a cabo el siguiente proyecto integrador se tomaron en cuenta las siguientes tareas científicas

10.10.1 TC1: Elaboración del marco referencial inherente al tema

Se desarrolla el marco referencial de la investigación relacionado directamente a los espacios urbanos y el análisis de las características de las cuales se componen, así también, planteando referentes nacionales e internaciones para la elaboración de la posterior propuesta alternativa.

10.10.2 TC2: Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema

La información recopilada se encamina por un proceso de sistematización, datos a los cuales se integran las encuestas y las guías de observación desarrolladas a lo largo de proceso investigativo, las cuales son tabuladas y sintetizadas.

10.10.3 TC3: Determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problema

Posterior a la sistematización de la información recopilada, la misma nos propone una conclusión o diagnóstico a la cual se llega a partir del análisis de los datos recopilados, mismas que nos permiten determinar un pronóstico o una visión futura hacia la problemática identificada.

10.10.4 TC4: Diseño de la propuesta alternativa

Como producto del proceso investigativo, se obtiene la propuesta alternativa, sobre la regeneración urbana de la zona del antiguo terminal y bahía comercial de Manta, el parque - plaza de la misma hacia los requerimientos actuales.

11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

11.1. Fases de estudio, métodos teóricos o empíricos y técnicas e instrumentos por fase

11.1.1. Fase 1

La primera fase de la investigación comprende la recopilación de la información, con la cual se logra establecer el marco referencial, por medio del método deductivo, el cual refiere a la interpretación personal, desde una perspectiva crítica, que nos permite discernir la información relevante en el estudio, se realizara mediante la recopilación de documentación y bibliografía, por medio de instrumentos como matrices y planos.

11.1.2. Fase 2

La segunda fase de la investigación comprende una síntesis de los datos recopilados, tanto como de la información proporcionada por los ciudadanos, a partir de las encuestas realizadas, mismos que serán sometidas a un diagnóstico, a través del método inductivo, el cual comprende las conclusiones obtenidas mediante la información existente, así como el uso de método sintético, identificando las ideas principales de la información recabada, utilizado la técnica de observación de campo, a través de planos de ubicación, matrices y encuestas.

11.1.3. Fase 3

La tercera fase del estudio comprende la conceptualización y desarrollo de la propuesta establecida a través del uso del método abstracto concreto, el cual propone al individuo la libertad de atribuir características a un objeto en específico, identificando su configuración, dejando en evidencia sus debilidades y fortalezas, por medio de la observación de campo, y a través de esquemas y fotografías del lugar.

11.3 Población y muestra

Es necesario conocer el número de usuarios que transitan dentro del sector a intervenir, por lo que se necesita un muestreo del cual se obtendrá el porcentaje de la población que debe ser investigadas; este muestro se obtiene a través de una fórmula en base a la población que transita dentro de la zona (3000 personas aproximadamente).

La fórmula que nos conlleva a calcular el tamaño de la muestra es la siguiente:

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

Datos:

Nivel de confianza	Z= 95% = 1.96
Probabilidad de ocurrencia	P=50%= 0.50
Probabilidad de no ocurrencia	Q=50%= 0.50
Personas que transitan en la zona totales	N= 3000
Error de estimación	e=5%= 0.05
Tamaño de la muestra	n= ?

Entonces:

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (0.50) (3000)}{(0.05)^2 (3000-1) + (1.96)^2 (0.50) (0.50)} = 340$$

A través de la fórmula a ejecutar se determinara el número de encuestas por realizar el cual es de 340, estas se efectuarán a personas que transiten dentro del sector del antiguo terminal y la bahia de Manta.

TEMA: “PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA, MEDIANTE UN PARQUE-PLAZA EN CALLES 24 DE MAYO, ENTRE LA AV.8, CALLE 6A, Y CALLE C6”						
GRUPO	N	%	n	F		E= F.N
Autoridades	(8)	0.24	340	0,11333		1
Gremios de transporte	(150)	0.45	340	0,11333		17
Comercio formal e informal	(142)	0.19	340	0,11333		16
Grupo de Familia	(40)	0.12	340	0,11333		5
TOTAL	340	100%				39 Encuestas

(Formula Fraccionaria de encuesta)

$$F = \frac{n (340)}{N (3000)} = 0,11333$$

$$E = F \cdot n$$

$$E = 0,11333 \times 8 = 1 \text{ (autoridades)}$$

$$E = 0,11333 \times 150 = 17 \text{ (gremios de transporte)}$$

$$E = 0,11333 \times 142 = 16 \text{ (comercio formal e informal)}$$

$$E = 0,11333 \times 40 = 5 \text{ (grupo de familia)}$$

Total de # de encuestas por fraccionamiento= **39 encuestas.**

11.4 Resultados esperados

Plantear a la investigación como un producto oportuno para el conocimiento de la ciudad de Manta, exponiendo las condiciones en las que se encuentran sus infraestructuras urbanas destinadas a la interacción social, proyectando propuestas que mejoren las características actuales de las mismas.

11.5 Novedades de la investigación

Esta investigación permitirá conocer las problemáticas actuales del sector antiguo terminal terrestre y la bahía comercial de Manta, se estudiará lo que conlleva la regeneración urbana, usos de suelo, contaminación, áreas verdes, y reconocer los diferentes factores que afectan económicamente, socialmente, ambientalmente y la viabilidad. Aporta directrices que conllevan a obtener resultados óptimos y eficaces en la forma y función a la propuesta a desarrollar, aportando confortabilidad y satisfacción.

12. CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Tema: “Propuesta de regeneración urbana, mediante un parque-plaza en calles 24 de mayo, entre la av.8, calle 6a, y calle c6”

12.1 Marco antropológico

El antiguo terminal terrestre manta desde hace varios años atrás estableció una zona de alto flujo peatonal puesto que era un punto de llegada y salida de buses cantonales e interprovinciales, este estaba vinculado directamente con la bahía comercial el cual potencializaba su economía por el alto tránsito de personas que se vinculaban al lugar. Resaltando además de ser un área céntrica la cual tiene a sus alrededores varias entidades bancarias, municipales, empresas de servicios básicos y locales comerciales.

A partir de la sustitución del antiguo terminal, esta zona empezó a disminuir su índice poblacional por m², ocasionando un declive en el sector comercial, señalando que el espacio libre que dejó el terminal empezó a funcionar como un parqueadero informal, el cual ocasiona caos y tráfico al sector, se puede observar el déficit en el mantenimiento de las calles que lo bordean, así también como en sus estructuras de la bahía.

El área por intervenir se encuentra en una división importante en la ciudad de manta, delimitando lo que es la ciudad de Manta antiguo y Manta actual, esto quiere decir que morfológicamente manta comprende tramas urbanas distintas, las cuales ayudaron a sectorizar la ciudad, sin embargo, esto genera distintas tramas urbanas como actualmente vemos en el centro de la ciudad. Por un lado, tenemos lo que es la trama reticular de la ciudad denominado el centro de la ciudad de manta. el sector cuenta con una zona comercial que tiene muchos años funcionando sin ningún tipo de cambio ni mantenimiento, además de contar con áreas libres o baldías donde fue el antiguo terminal terrestre de manta ahora usada como estacionamiento informal. Esta zona actualmente presenta ciertos rasgos lo cuales no favorecen a potencializar el comercio ni la integración social con el lugar ya que presenta desorden de infraestructura, mala calidad de paisaje urbano, déficit de áreas verdes, necesidad de un mejor equipamiento y mobiliario urbanos, añadiendo el caos vehicular que invade la zona y la contaminación visual y auditiva que se hayan presente.

La propuesta a realizar se encuentra en la intersección entre dos tramas urbanas diferentes, dando una separación de la misma hacia el Manta actual. Por su situación centralizada se pretende dar a este equipamiento una mejor imagen urbana – arquitectónica, y a la vez organizar el espacio para poder albergar de forma ordenada a todos los comerciantes formales, otorgándose un espacio de calidad con las características de salubridad y confort para la comercialización.

12.2 Marco teórico

Regeneración urbana

La regeneración urbana se considera ahora como la piedra angular de una nueva generación de políticas urbanas. A menudo aparece confundido o combinado con términos como rehabilitación, renovación, remodelación, revitalización, reestructuración, etc., Se aplican a una variedad de iniciativas y proyectos urbanos con un denominador común que se refiere a los espacios urbanos.

(MARÍA CASTRILLO, 2014)

La regeneración urbana ha sido una herramienta central para la alteración y desarrollo de las ciudades a finales del siglo XX. Consiste en la remodelación de áreas urbanas arraigadas en el núcleo de la capital y se utiliza como un dispositivo para modificar un juicio de depresión económica, demográfica y social a través de una intervención que en profusos eventos viene destacada por una fuerte batalla pública.

(Jornadas de Trabajo Regeneración urbana, 2016)

La regeneración urbana es una combinación compleja de factores sociales, económicos, ambientales, de planificación y gestión que, para su adecuada implementación, debe ir acompañada de estrategias para identificar los problemas estructurales que han generado el proceso de degradación y sensibilidad a las tendencias en las áreas urbanas, necesitados todos los distritos de la ciudad.

(Chávez, 2015)

El objetivo de las energías renovables es combinar estos elementos para mejorar la calidad de vida, la estabilidad económica y el consumo de energía y recursos en los centros urbanos. La rehabilitación incluye la rehabilitación y restauración de la estructura urbana de la ciudad, con el fin de hacer realidad el modelo de ciudad sostenible en el que se trabaja actualmente. Un área importante para recrear en la planeación urbana es el centro histórico de la ciudad, el cual constituye la parte más frágil de la estructura urbana de la ciudad debido a factores que la afectan, como los económicos, sociales y políticos, cada uno de los cuales tiene un carácter específico. efecto y ventaja.

(MARÍA CASTRILLO, 2014)

Definición de espacio público

Definición de espacio público de acuerdo con lo escrito por Jordi Borja decía:

- El espacio público es un espacio físico, político y simbólico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural.
- El espacio público se puede valorar por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, para estimular el reconocimiento simbólico, la expresión y integración cultural

(Borja, 1998)

Según López de Lucio argumentaba así que podríamos decir que los espacios públicos siguen siendo lugares especiales para practicar y expresar ciudadanía de los derechos civiles.

(López, 2000)

Entonces, hablar de espacio público es rápidamente vincularlo con la ciudad, es un espacio común dentro de ella, es de todos y cada uno de los ciudadanos. donde se relacionan e interactúan. un espacio que sus características posiblemente definan hable sobre su carácter, en otras palabras, puede ser el alma de una ciudad.

Cuando hablamos de espacios públicos seguramente lo primero que se viene en mente es seguramente los parques y plazas más singulares de la ciudad. pero ya del lado urbano sería una visión reduccionista. el espacio público está establecido por todos los territorios de encuentro, en los que se funda una manera de relación ciudadana y en los que se va conformando la cultura propia de esa sociedad. por ello, también son espacio público las plazas y parques de los barrios, los mercados, los locales de ocio y deportivos, los teatros y cines, entre otros...y los que se configuran continuamente en la red. el espacio público crea y unifica la ciudad y al mismo tiempo redefine constantemente su esencia.

(Vigil, 2015)

Problemáticas del espacio público

Por otro lado, los lugares públicos sufren una amplia gama de problemas que afectan a la ciudad en diferentes niveles; Para visualizar los conflictos y violaciones que allí ocurren, existe un conjunto de criterios a tener en cuenta.

Ian Bentley, en su libro “Entornos Vitales” habla de siete variables para medir su calidad:

1. **La Permeabilidad.**- Cuando los espacios sean física y visualmente accesibles e integrados en la ciudad.
2. **La Variedad.**- El espacio público tiene un entorno urbano vivo con uso mixto, arquitectura y diferentes significados.
3. **Legibilidad.**- Los elementos arquitectónicos fácilmente reconocibles en el entorno urbano determinan la imagen y la identidad del lugar.
4. **Versatilidad.**- Los espacios pueden tener diferentes opciones de actividades y usos en los mismos lugares, lo que los hace más atractivos para las personas.
5. **Imagen Apropiable.**- La imagen urbana debe encontrar un equilibrio entre el entorno y la identidad urbana, así como la imagen arquitectónica que transmite cada edificio.
6. **Riqueza Perceptiva.**- En los espacios públicos, no solamente se percibe la espacialidad y la arquitectura, hay otros elementos que intervienen en el mismo (colores, texturas, olores y sabores) y que forman parte de la imagen urbana.
7. **Escalas.**- Está relacionado con la función común de los espacios públicos relacionados con cada rol y escala de ciudad (metrópoli, región, barrio).

Bentley. I (1999). Entornos vitales. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.

El espacio público como infraestructura de integración y redistribución social

“El espacio público, incluyendo infraestructura y equipamiento, puede ser un importante mecanismo de redistribución e integración social. Depende de cómo se diseñen, o mejor dicho de cómo se conciben, las grandes operaciones urbanas. Una carretera, un grupo de sitios culturales, un desarrollo inmobiliario para oficinas y viviendas, la renovación de un puerto o ferrocarril, o un paseo marítimo pueden dualizar una comunidad. Las ciudades, o viceversa, pueden iluminar a las comunidades y brindar mecanismos de integración y mejora de la calidad de vida de sectores que carecen de ciudadanía. Estos proyectos pueden ser los creadores de nodos que antes no existían, promoviendo una mayor movilidad, facilitando la visualización y aceptación ciudadana de comunidades olvidadas o impensadas, siempre y cuando se tengan en cuenta estos objetivos y no solo específicos u originarios. Por ejemplo, en un centro histórico no es lo mismo hacer un gran museo, un gran estacionamiento o poner un policía, que plantear de forma paralela el museo, las animaciones culturales y empresariales de la comarca, programas de empleo para jóvenes de la comarca y espacios de transición relacionados con el medio ambiente. ”

Texto extraído del libro (Borja, 2001)

BORJA, J (2001)

Espacios flexibles. Características físicas

Las actividades que ocurren en un determinado lugar lo modifican temporal o permanentemente, mientras que las características de ese lugar facilitan las actividades que allí pueden desarrollarse. Esta interrelación debe ser flexible para garantizar la complejidad del espacio público.

“El tipo de actividad híbrida que tiene lugar en el exterior se ve afectado por una serie de condiciones, incluido el entorno físico: factores que influyen en la actividad en diferentes grados y de diferentes maneras”.

(Gehl, 2006)

La existencia de un espacio flexible en un contexto urbano está condicionada por el respeto de ciertos parámetros físicos, algunos de los cuales son fundamentales y otros solo los enriquecen.

(Enrique Mínguez Martínez, 2013)

Escala del espacio público

Para realizar una actividad, el primer requisito es contar con espacios disponibles del tamaño adecuado. No confunda calidad con cantidad, el espacio debe proporcionarse de acuerdo con la expectativa de afluencia de residentes a corto y largo plazo. Es importante no construir espacios desiguales, inadecuados y por tanto desaprovechados “no hay nada menos favorable a la reactivación de la vida en la calle que las dimensiones desproporcionadas que acabarán debilitando la limitada actividad pública de los nuevos espacios”.

López de Lucio (Di Siena, 2009). Para enfrentarnos a la regeneración de espacios con este tipo de problema estableceremos **estrategias de fragmentación** por medio de elementos temporales o permanentes (vegetación, constructivos...).

(Enrique Mínguez Martínez, 2013)

Cualquiera que sea el curso de acción que se proponga para devolver el carácter de espacio público al espacio urbano, se debe repensar la naturaleza física de la propia calle, donde las generosas dimensiones de la acera serán la primera propuesta de diseño necesaria. Es práctico considerar bandas funcionales (Manchón, 2003. Pozueta, 2000) en la sección de la acera: banda al servicio de la fachada, banda de circulación, banda de equipamientos (área estancial) y banda de servidumbre de calzada, que según señala la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona en el indicador de Accesibilidad debe ser como mínimo de 3,70 m. Para que se produzcan relaciones sociales es recomendable secciones de acera mayores de 5,00 m.

(Enrique Mínguez Martínez, 2013)

Mobiliario Urbano flexible

El mobiliario urbano debe poder moverse o trasladarse según las necesidades del usuario, ya sea previendo mecanismos de movimiento en el espacio físico (por ejemplo, barandillas, raíles, cables, perforaciones en la propia acera...) o porque el tamaño y el peso de estos componentes dificultan el trabajo de los empleados municipales. Se pueden mover con actividades temporales que implementan diferentes espacios dependiendo de su ubicación.

Otra de las opciones que ofrece el mobiliario es un elemento urbano multifuncional. Gracias al rico diseño, los muebles multifuncionales le permiten adaptarse fácilmente a diferentes actividades. Por ello, de una forma creativa e innovadora, encontramos elementos que cumplen diferentes requisitos, como bancos con diferentes funciones (cambiar de posición para elegir vistas, ensanchar los asientos si se necesitan, cubierta para proteger a las personas de la lluvia o el sol.), butacas ligeras, elementos urbanos escultóricos, butacas de farolas que miden la presencia de personas en un momento dado.

las topografías vegetales que funcionan como áreas de juego para niños, elementos para salvar desniveles, zonas para sentarse, tumbarse, ver, o como barreras de protección frente al tráfico rodado o elementos que proporcionan relieve al espacio urbano dando pie a que sean usados de múltiples maneras (por ejemplo: un basamento utilizado como asiento).

(Enrique Mínguez Martínez, 2013)

12.3 Marco conceptual

Parque urbano: Son áreas verdes más o menos extensas que se encuentran en áreas urbanas con importantes funciones recreativas, ambientales y culturales. Se caracterizan por la división en zonas con diferentes funciones (descanso, juegos, actividades deportivas, servicios, centros culturales y recreativos); además, están diseñadas con especies nativas, con uso extensivo de pasto y algunos arbustos y árboles personalizados. En el caso de la expansión suburbana, la vegetación también puede servir para integrar y reemplazar los sistemas agroforestales; además, convertirse en una característica ambiental y un factor que reduce la mitigación del clima urbano. (Biblus, 2020).

En la siguiente propuesta de regeneración urbana se planea implementar un parque en el cual pueda recibir a las personas que transiten por la zona, ofreciendo un área de confort, seguridad y salubridad.

Plaza: Una plaza es un espacio urbano público, amplio y descubierto, donde suelen tener lugar diversas actividades. Vienen en muchas formas y tamaños, pero no hay una ciudad en el mundo que no cuente con una. Son considerados ayuntamientos por su relevancia y dinamismo dentro de la estructura urbana. La plaza es un centro esencial de la vida de la ciudad. En él se concentran gran cantidad de actividades sociales, comerciales y culturales. Además, como recintos, acogen eventos de entretenimiento y festivos: fiestas, juegos, espectáculos, deportes, mercados o cualquier evento público imaginable. La función económica (mercado) responde a la dinámica espontánea de las transacciones, al tiempo que la convierte en objeto de especial atención y control de las autoridades estatales. (Muñoz, s.f.)

En la siguiente propuesta de regeneración urbana se planea implementar una plaza de mercado o (plaza comercial) de una planta, en la cual sustituya a la zona comercial de la bahía, para potencializar el sector económico – comercial.

áreas verdes en las ciudades: Las ciudades que ofrecen calidad de vida no solo deben contar con buenos servicios, mobiliario urbano funcional y niveles de contaminación controlados, sino también proporcionar áreas verdes urbanas a los ciudadanos a través de políticas respetuosas con el medio ambiente.

Estas zonas verdes son fundamentales para mejorar la salud de la población, ya que actúan como pulmones que renuevan el aire contaminado a la vez que relajan y proporcionan el escape necesario para olvidarse del hormigón, creando una auténtica burbuja natural que escapa y respira. Innumerables estudios han concluido que es práctico plantar árboles cerca de la casa, hacer ejercicio, salir a caminar o simplemente sentarse a leer, conversar o realizar alguna otra actividad en un espacio natural.

Una zona verde, también conocida como zona verde o zona verde, es un terreno delimitado con vegetación. Puede ser un bosque, selva, parque o jardín, pero debe estar cerrado y tener vegetación. Cuando hablamos de áreas verdes urbanas, también estamos hablando de áreas verdes en una ciudad o aglomeración urbana.

En el siguiente proyecto de busca integrar áreas verdes con el entorno para beneficiar el microclima, y mejorar la calidad de vida y relaciones sociales de los usuarios.

<https://www.ecologiaverde.com/la-importancia-de-los-espacios-verdes-en-las-ciudades-272.html>

Jardineras: Como parte del mobiliario urbano, las jardineras aportan naturaleza, belleza y funcionalidad a los espacios exteriores. Se han convertido en piezas clave en nuestros proyectos de urbanismo humano, así como en la transformación de plazas, parques, paseos, calles... lugares estratégicos o de restricción del acceso vehicular y peatonal. Al elegir un ambiente con tales elementos, se puede lograr un ambiente más amigable y acogedor en armonía con la naturaleza.

Las jardineras urbanas son el aliado perfecto con otras piezas clave del mobiliario municipal, como bancos o lámparas, aportando un diseño innovador y agradable a los espacios públicos donde se colocan.

En el siguiente proyecto se planea implementar jardineras para mejorar el diseño, generar armonía, y mejorar la calidad de los espacios urbanos.

Contaminación: Hablamos de contaminación cuando un elemento o sustancia ingresa al ambiente donde normalmente no debería estar y afecta el equilibrio del ecosistema. (Universidadeafit, s.f.)

Se planteará una propuesta en la cual se pueda corregir los inconvenientes que presenta la zona, ya sea desde la contaminación visual que es provocada por el cableado (tallarines) del alumbrado, líneas de teléfono, etc. Hasta la solución de la contaminación auditiva ya sea por los ruidos altos de los transportes. Se buscará ofrecer mayor salubridad en la propuesta para mejorar la calidad de vida, de las personas.

Local comercial: No es más que el diseño y construcción de locales y ambientes para uso comercial o comercial, la conexión entre estilo, belleza arquitectónica y función. En otras

palabras, es una forma de que el público, los clientes y los consumidores tomen decisiones de compra en un ambiente caracterizado por la integridad, el disfrute y la comodidad. En este campo de la arquitectura, este arte va de la mano de grandes, pequeñas y medianas empresas, emprendimientos y locales comerciales que coinciden en la necesidad de incorporar y combinar productos, espacios y clientes. (LindleyArq, s.f.)

Se planea implementar locales comerciales en la propuesta de la plaza, los cuales sustituyan a los locales ya existentes de la bahía, con una mejor estética y funcionalidad.

Mobiliario urbano: El mobiliario urbano es todo el mobiliario de los lugares públicos o entornos urbanos, como los bancos de los parques.

Los muebles urbanos, no sólo son bancas, ya que el término incluye: botes de basura, aparca bicicletas, parada de buses, bolardos, alcorques, sillas, mesas, mesas de picnic, bebederos, luminarias peatonales, luminarias urbanas, señalamientos, etc. El nombre varía en otros países de habla hispana, donde el conjunto se denomina equipamiento urbano o mobiliario de exterior o mobiliario urbano. (Tosca, 2016)

En la propuesta se implementará mobiliario urbano de calidad que beneficie a la zona, y que sea de uso apropiado para las necesidades de los usuarios.

Paisaje urbano: El diseño de paisajes urbanos es el resultado de la conjugación de los aspectos ambientales y humanos. Estos dos elementos comparten su presencia en una zona muy concreta de la ciudad. El paisaje urbano se puede definir como una combinación de respeto por el medio ambiente y la calidad del entorno urbano y los espacios públicos utilizados por los ciudadanos. Los paisajes urbanos muestran cómo se transforman los recursos urbanos y sus paisajes

naturales. Es la mayor manifestación del desarrollo de la ciudad, y también está influenciada por la historia. (ESdesign escuela superior de diseño de Barcelona, s.f.)

Mediante la propuesta de regeneración urbana se planea obtener una mejor calidad de paisaje urbano para la zona a intervenir, así ocasionando una mejor plusvalía al sector y que se pueda generar una mayor tasa de visitas al lugar.

Tráfico vehicular: El tránsito vehicular (también conocido como tránsito vehicular o simplemente tránsito) es un fenómeno originado por el flujo de vehículos en una vía, calle o carretera. También muestra muchas similitudes en otros fenómenos, como el flujo de partículas (líquidas, gaseosas o sólidas) y los peatones. (Sensagent, s.f.)

La propuesta a desarrollar planea mejorar la calidad del tráfico vehicular, así como la necesidad de más espacios para poder aparcar los vehículos.

Transporte publico

El papel del transporte público, sus razones y posibilidades, en el conjunto de la movilidad urbana es el objeto de esta entrada en el glosario de términos relacionados con un urbanismo y una arquitectura más sostenibles. En este escrito el foco está en el movimiento de las personas y su equipaje individual en las ciudades, ya que la circulación de mercancías exigiría un enfoque más amplio.

El sector del transporte es el principal responsable del efecto invernadero, de los más graves problemas de contaminación atmosférica y contaminación marina, de la urbanización de suelo,

del ruido, de la degradación del paisaje natural y urbano, etc. “El movimiento horizontal masivo de personas y mercancías, es en su esencia una anomalía en el orden natural, que la Naturaleza no resiste” (ESTEVAN, 1994: 33)

12.4 Marco legal

12.4.1 Normas

Después de analizar el escenario social, se hace hincapié al espacio físico mínimo de intervención, como área para llevar a cabo el proceso de renovación urbana, como lo indica la Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo, artículo 48,

Las unidades de actuación urbanística determinarán la modalidad y las condiciones para asegurar la funcionalidad del diseño de los sistemas públicos de soporte tales como la vialidad, equipamientos, espacio público y áreas verdes; la implementación del reparto equitativo de cargas y beneficios mediante la gestión asociada de los propietarios de los predios a través de procesos de reajuste de terrenos, integración parcelaria o cooperación entre partícipes; y permitir la participación social en los beneficios producidos por la planificación urbanística mediante la concesión onerosa de derechos de uso y edificabilidad. (Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo, 2016).

Ley Orgánica Del Sistema Nacional De Infraestructura Vial Del Transporte Terrestre, artículo 9, menciona; Artículo 9.- Conversión de Vías. Las vías terrestres que adquieran nuevas condiciones o características, a las previamente establecidas, serán reclasificadas por el ministerio rector de acuerdo a sus nuevas condiciones, en coordinación con la entidad responsable de la competencia según su jurisdicción. En función del interés público, los caminos privados y senderos de propiedad privada, podrán convertirse en caminos de uso y goce público, siempre que sean necesarios para unir poblaciones, promover el desarrollo económico local o por consideraciones funcionales dentro de la red vial nacional, de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento General de esta ley. (Asamblea Nacional Constituyente, 2017)

Normas (S.U.M.A)

Art. 161.- Criterios y normas técnicas. La Autoridad Ambiental Nacional, deberá dictar y actualizar periódicamente los criterios y normas técnicas que garanticen la calidad ambiental y de los componentes bióticos y abióticos, así como los límites permisibles; para ello coordinará con las autoridades nacionales competentes. En virtud de la realidad geográfica del territorio, condiciones especiales u otras necesidades de cada jurisdicción, los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, previo a la aprobación de la Autoridad Ambiental Nacional, con el fin de precisar las medidas administrativas o técnicas, podrán adoptar criterios adicionales o dictar normas técnicas más rigurosas que las normas nacionales, siempre y cuando no sean contrarias a las establecidas por la Autoridad Ambiental Nacional y las dictadas en este Código. Se prohíbe a la Autoridad Ambiental Nacional y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Competentes, implementar normas de carácter regresivo en materia ambiental que perjudiquen el ecosistema.

Guía de normas mínimas de urbanización

1.4.5 El exceso de ruido, no solamente el provocado por el tránsito, si no también el ruido que viene de las casas vecinas, en línea directa o por contacto, es un elemento de contaminación que llegará a ser mucho más grave con el aumento de la densidad de población. En las regiones climatológicas donde se necesita más ventilación natural, esta contaminación del ruido puede ser importante, y determinar una zonificación de las viviendas y edificios especiales frente a las vías de tránsito y dentro de las viviendas, con relación a los cuartos que exigen más tranquilidad. Para los edificios multifamiliares apartados o viviendas adosadas, el sonido de contacto también sería un elemento que se reglamentarla en las normas mínimas. Así mismo, se puede fijar un nivel máximo aceptable de ruido producido por aviones, escapes de motores,

motocicletas, pitos, etc. En varias ciudades, incluso la ciudad de México, se prohíbe el uso del pito del carro dentro de la zona urbana.

12.4.2 Normas locales (Gad manta)

Art. 76.- Altura de locales no habitables. -

La altura mínima en locales no habitables será de 2,50 m.

Art.80. Los espacios construidos tendrán iluminación y ventilación natural por medio de vanos o ventanas que permitan recibir aire y luz natural directamente desde el exterior.

Art.82.- Iluminación y ventilación de locales bajo cubierta

Los locales cuyas ventanas queden ubicadas bajo cubiertas, se considerarán iluminados y ventilados naturalmente.

Art. 95.- Circulaciones exteriores. -

-Las Caminarias o corredores de circulación exterior peatonal tendrán un ancho mínimo de 1,20 metros.

-Donde se prevea la circulación frecuente en forma simultánea de dos sillas de ruedas tendrán un ancho mínimo de 1,80 m.

Art. 96.- Circulaciones interiores. -

Los corredores y pasillos tendrán características según el uso de la edificación y la frecuencia de circulación de acuerdo a las normas específicas establecidas en esta Ordenanza.

Art. 103.- Rampas para peatones. -

Las rampas para peatones en cualquier tipo de construcción deberán cumplir los siguientes requisitos:

Ancho mínimo de 1,20 y ancho mínimo libre de las rampas unidireccionales de 0,90 m.

DIMENSIONES DE RAMPAS

Longitud	Pendiente máxima (%)
Hasta 15,00 m	8
Hasta 10,00 m	10
Hasta 3,00 m	12
Sin límite de longitud	3,33

Accesos y salidas

Todo vano que sirva de acceso, de salida, o de salida de emergencia de un local, lo mismo que las puertas respectivas, deberán sujetarse a las disposiciones de esta Sección.

Art. 106.- Dimensiones mínimas. -

Se considerará que cada persona puede pasar por un espacio de 0,60 m.; el ancho mínimo será de 1,20 m. libre.

Art. 130.- Clasificación de los estacionamientos. -

- Estacionamientos para vehículos menores como: motocicletas y bicicletas.
- Estacionamientos para vehículos medianos: automóviles, jeeps, camionetas.
- Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes.
- Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinaciones de camión, remolque o tracto camión con semi-remolque o remolque.

Forma y ocupación de suelo

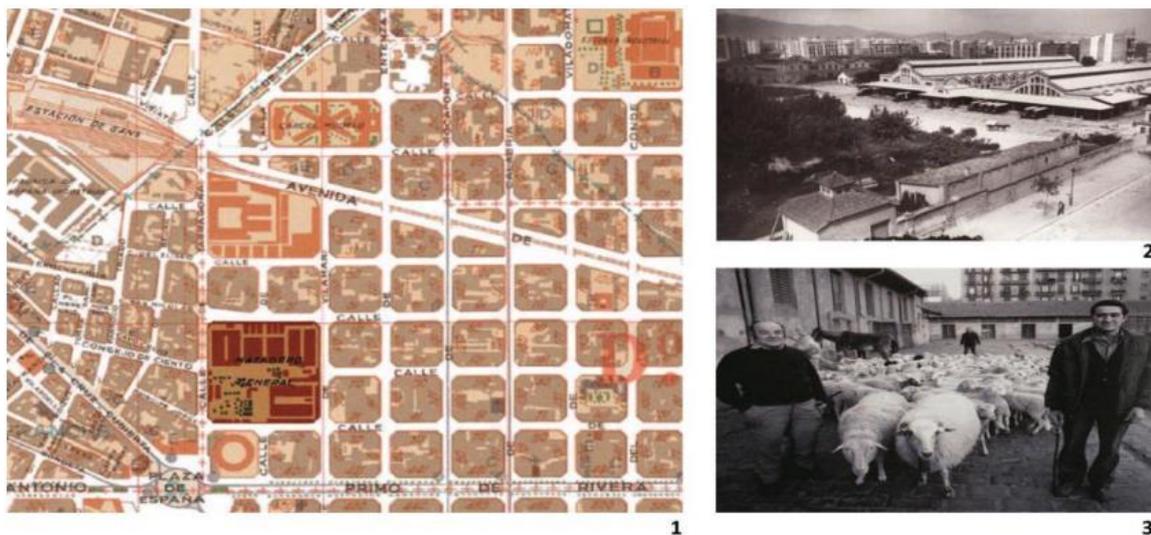
	FORMA DE OCUPACION	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO	ALT MAXIMA		COS	CUS	RETIROS MINIMOS				
				# PISOS	MTS.			F	L	I	P	EB
E406		400	9.00	6	21.00	0.60	3.60	0	0	0	3	6

Modelo de repertorio

Parque de Joan Miró o parc de L'Escorxador

Historia

Era el Matadero General de Barcelona que ocupaba un área de cuatro manzanas, el cual fue destruido y desmantelado en 1888. En 1891 los arquitectos Antoni Roviray Pere Falqués fueron los diseñadores de este nuevo matadero llamado “la viñeta”, quienes se inspiraron en las instalaciones italianas del siglo XIX. ((S.A.), s.f.)



1. Plano urbano del ensanche. Inmediaciones del Matadero General. Año 1961. Fuente: Archivo Cartográfico de la Ciudad de Barcelona.
2. Vista del Matadero desde la calle Diputación. 1930. Fuente: Archivo Fotográfico de la Ciudad de Barcelona.
3. Fotografía del Matadero. Año 1956. Publicada en La Gaceta Municipal. Foto: Pepe Encinas.

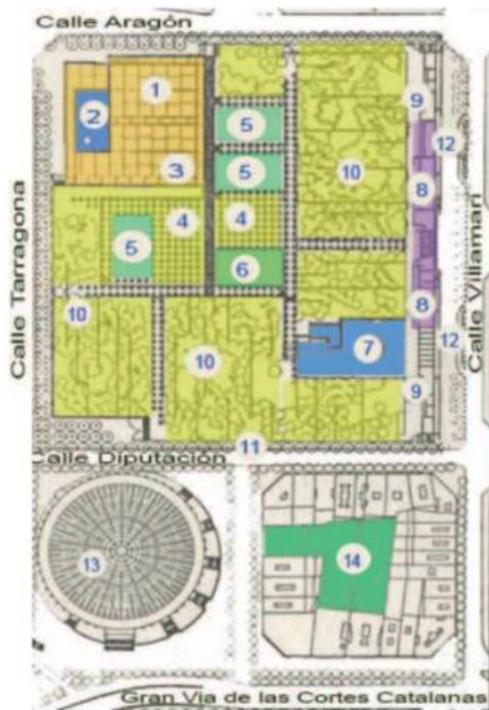
Imagen #01: Parque de Joan Miro. Fuente: Pagina web

Concurso de diseño

Tras el derribo de las instalaciones del antiguo matadero municipal de "Viñeta", se consideró necesario plantear un parque que ocupara cuatro manzanas del Ensanche. Conocido coloquialmente como "Parc de l'Escorxador" pasó a convertirse en el primero de los grandes parques urbanos de la Barcelona posfranquista, época en la que se encaminaban estrategias urbanas que atendieran las principales necesidades sociales mediante la remodelación de infraestructuras obsoletas.

En 1979, se convocó a concurso público del diseño del parque. El ganador Antoni Solanas, propuso un espacio donde la gente pudiera ir a descansar en medio de bosques de pinos en medio de Barcelona.

En las zonas libres del parque propusieron bosques de pino, encinas, eucaliptos, y zonas de hiedra.



1. Plaza elevada por encima del nivel de las calles y pavimentada.
2. Estanque de agua al volante de la escultura de Joan Miró.
3. Pérgola que resalta la plaza elevada y comunica con el bosque.
4. Bosque de palmeras con juegos para niños.
5. Pistas para la practica de deportes.
6. Patio cubierto de césped y rodeado de palmeras.
7. Estanque de agua tres veces mayor que el de la Escultura (no construido).
8. Edificios para equipamientos del parque, bajo el cual se hará un aparcamiento.
9. Terraza que dominará el bosque de pinos y encinas.
10. Bosques de pinos y encinas, con algún ciprés y un sotobosque de arbustos.
11. Paseos de palmeras.
12. Salón de paseo para peatones.
13. Plaza de toros, que quizás algún día se convirtiera en auditorio musical.
14. Isla de casas con posibilidad de ajardinar su patio interior.

Imagen #02: Parque de Joan Miro. Fuente: Pagina web

Dentro del parque se ubica una biblioteca, este espacio cultural y educativo de forma longitudinal y fachada acristalada, cuenta con una cafetería, además de estar rodeado de agua que la refleja y de vallas de cipreses que funciona como barrera a la calle Carrer de Vilamarí. posee un palmeral que se destaca por la talla, los álamos blancos, además de los olmos y los cedros. En los miradores de la zona peatonal se introdujeron especies ornamentales como glicinias y buganvillas.



Imagen #03: Parque de Joan Miro. Fuente: Pagina web

Junto a la plaza de cemento, destinada a la celebración de actos de todo tipo, se ubica una pradera de 6.000 m² que cubre la zona de parqueo subterránea. Por lo tanto, el parque se planteó como una suma de diferentes elementos, donde los paseos y la relajación están garantizados por una serie de elementos que enmarcan cada espacio, como plataformas a diferentes niveles, pequeños callejones y áreas arboladas. (OSPINA-TASCÓN)



Imagen #04: Parque de Joan Miro vista aérea. Fuente: Pagina web



Imagen #05: Parque de Joan Miro vista aérea. Fuente: Pagina web

Conectividad vial y morfología del parque

El Parque Joan Miró está situado en el límite entre los distritos del Ensanche y Sants - Montjuic. Las superficies cuadradas reflejan el amplio tejido de la ciudad. El parque ofrece un nivel

distinto de cambio que ayuda a crear diferentes zonas, activas y contemplativas, claras y oscuras, verdes y arenosas, áreas duras y espacios rodeados de agua.



Imagen #06: Parque de Joan Miro. Fuente: Pagina web

El arquitecto del diseño los espacios basándose en algunos patrones de comportamiento que les indicaban los habitantes del sector, por ejemplo:

Un grupo de niños improvisaban una cancha de fútbol después de la escuela, acordonando el espacio con mochilas y abrigos. En el mismo lugar funciona la pista que se utiliza hoy. El desarrollo formal y funcional de los espacios ha sido la respuesta a las necesidades de los vecinos desde la fundación. (OSPINA-TASCÓN)

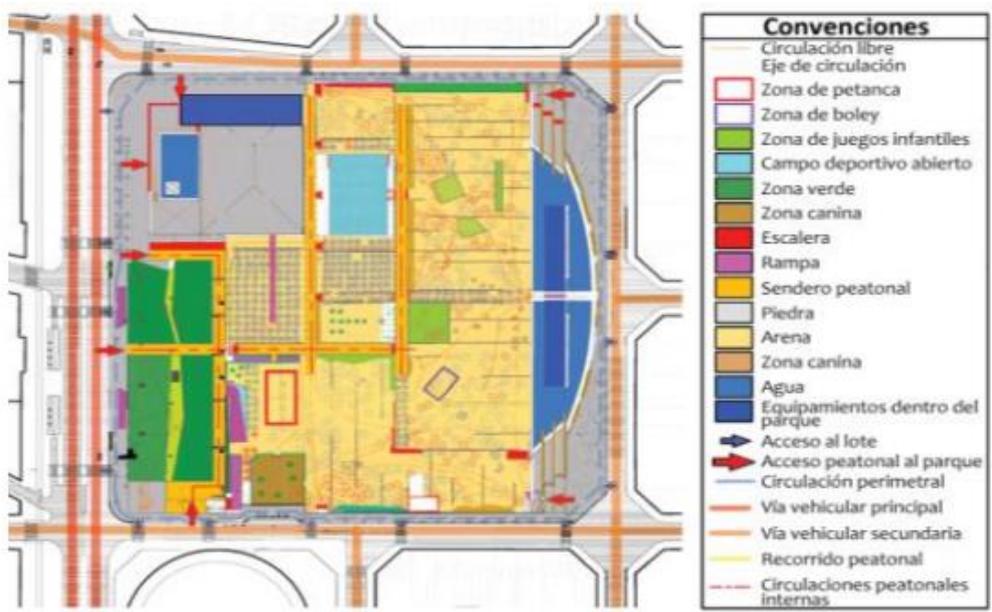


Imagen #07: Parque de Joan Miro. Fuente: Pagina web

Regeneración urbana en el centro de Portoviejo – Manabí

El Plan de regeneración urbana del centro de Portoviejo, forma parte de la gestión que el GAD de Portoviejo viene realizando para la reactivación socio-cultural y económica de la ciudad pos terremoto.

Portoviejo tiene por objetivo reconstruirse como una ciudad inteligente y socialmente cohesionada, participativa, inclusiva y económicamente sustentable, que da cabida al rescate de la cultura como elemento cohesionador de la sociedad y que permite el máximo aprovechamiento del espacio público disponible al servicio de la ciudadanía, planificando y reestructurando el ordenamiento territorial a nivel local, con un enfoque del bien común.

El Plan Piloto de regeneración cubre 8,6 hectáreas que contienen 11 manzanas que conforman el centro histórico de Portoviejo y busca conseguir:

Un centro diverso y flexible que equilibre las actividades de gestión, comercio y servicios con las de vivienda.

Un centro integrado con el ambiente natural, que proteja la salud de sus habitantes y que priorice el espacio público para una mejor convivencia de los mismos.

Un centro sostenible ambiental y económicamente que contribuya al mejoramiento de las condiciones de vida de sus ciudadanos.

Un centro que realce los valores culturales de la región presentando una imagen urbana rica en identidades.

Cuantitativamente persigue:

- . Duplicar el número de viviendas en el área, mediante emprendimientos público-privados.
- . Incrementar el área de aceras de 5,91 a 11,13 hectáreas.
- . Integrar la ciudad con el río, incremento del arbolado urbano en diez veces, con un consumo de CO₂ de 40.600 kg por año.
- . Soterrar las instalaciones eléctricas y de comunicaciones en una primera etapa, en una superficie de 8,6 hectáreas y dotar de un sistema de alumbrado público LED de óptimo rendimiento. (López, 2018).



Imagen #08: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí (vista satelital)
Fuente: Pagina web



Imagen #09: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo (Emplazamiento) - Manabí
Fuente: Pagina web

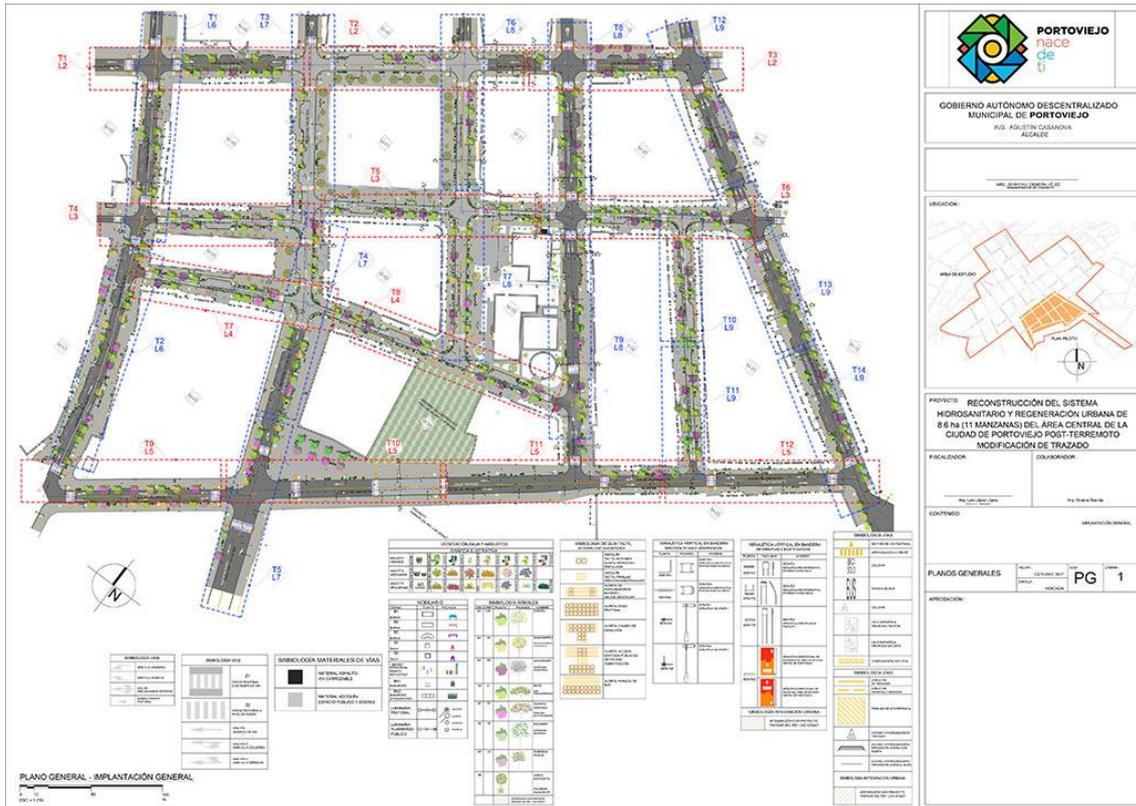


Imagen #10: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí (emplazamiento)
Fuente: Pagina web

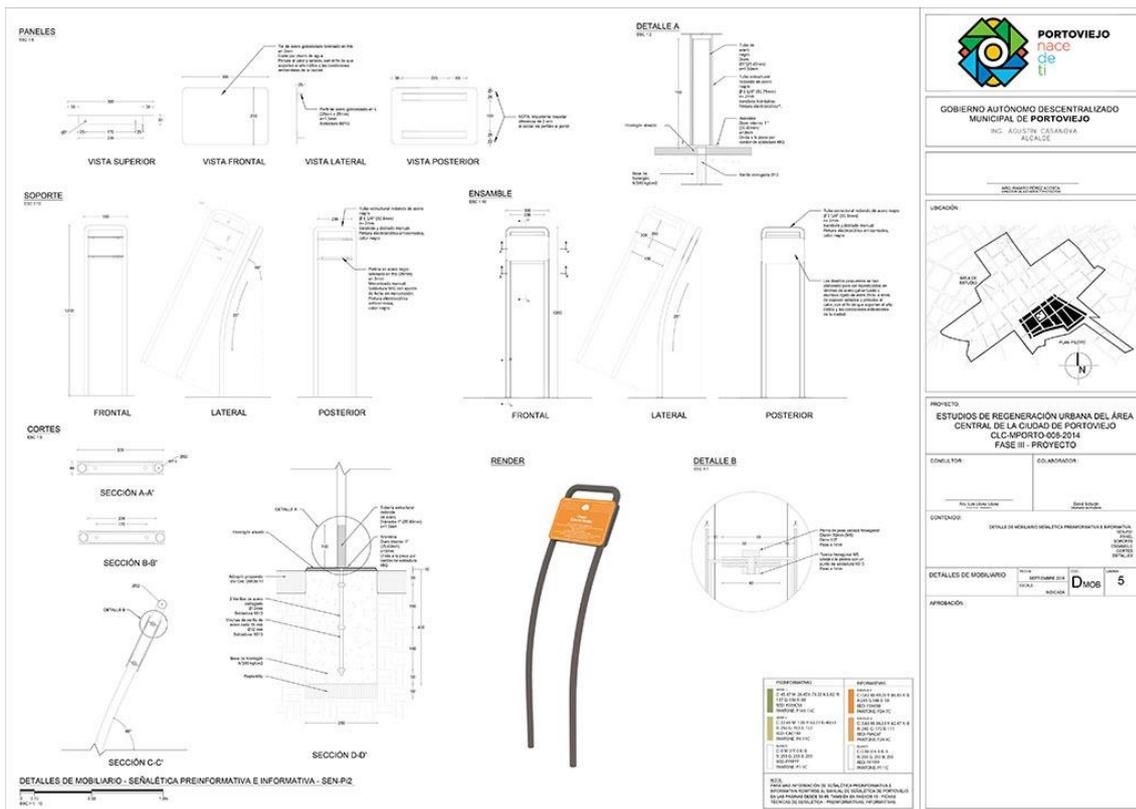


Imagen #11: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí (Detalles constructivos)
Fuente: Pagina web



Imagen #12: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí (Fachadas) Fuente: Pagina web



Imagen #13: Terremoto 16 de Abril en Portoviejo - Manabí Fuente: Pagina web



Imagen 14: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí Fuente: Pagina web



Imagen #15: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí Fuente: Pagina web



Imagen #16: Regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí Fuente: Pagina web



Imagen 17: Vista aérea regeneración Urbana Centro de Portoviejo - Manabí Fuente: Pagina web

13. CAPÍTULO 2: Diagnóstico del proyecto integrador.

13.1 Información básica

Calle 24 de Mayo

La calle 24 de Mayo es una vía que se encuentra en pleno centro de Manta, esta se encuentra cerca de la avenida de la cultura, y de la avenida Malecón. Por esta razón tiende a ser altamente concurrida en cuanto al tráfico vehicular, además de que la zona bancaria, el municipio de la ciudad y las oficinas de servicios básicos se encuentran alrededor.

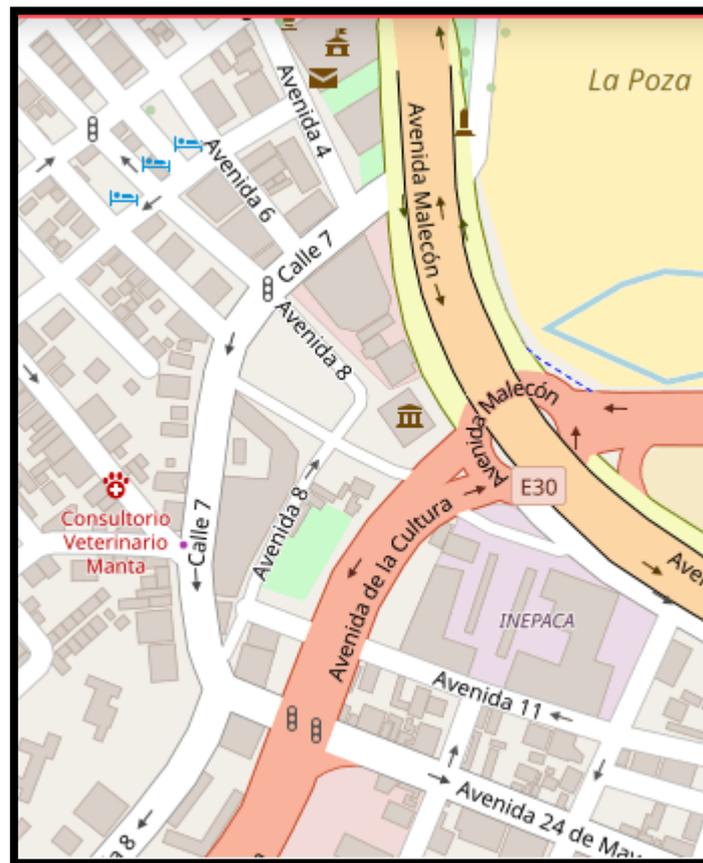


Imagen 18: Mapa de la zona del antiguo terminal terrestre y bahía de Manta

Fuente: Google maps

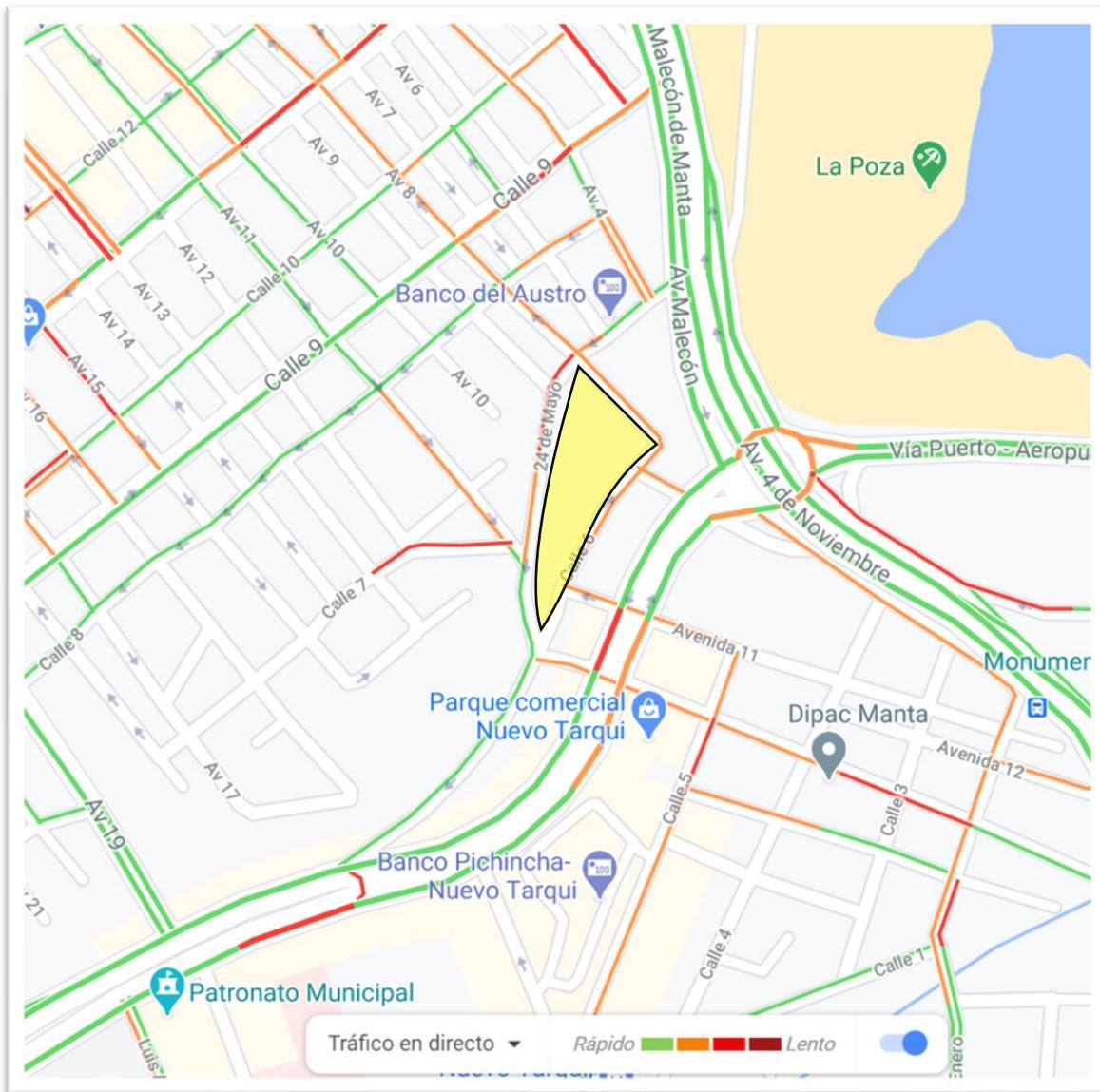


Imagen #19: Tráfico Vehicular en Directo de la zona a intervenir.

Fuente: Google Maps

Análisis del terreno

El terreno a intervenir se haya en un fraccionamiento significativo de la ciudad de manta, demarcando lo que es el Manta antiguo y Manta actual, esto refiere a que morfológicamente la ciudad comprende diferentes tramas urbanas, las cuales sectorizan a la ciudad. Por una parte, esta lo que es la trama reticular de la ciudad, denominado el centro de la ciudad de manta, nuestra área a intervenir se encuentra en la intersección entre dos tramas urbanas diferentes, dando una separación de la misma hacia el Manta actual. El área tiene un total de 15.445 m² aproximadamente. Este terreno ha funcionado durante muchos años como un punto referencial de comercio.

Terreno escogido

Medidas del Terreno

Medidas del terreno
A-B = 15.32
B-C = 90.05
C-D = 42.18
D-E = 83.74
E-F = 22.48
F-G = 12.50
G-H = 53.19
H-I = 13.86
I-J = 12.25
J-K = 28.27
K-L = 19.05
L-M = 58.69
M-N = 74.18
N-O = 31.35
O-A = 41.82
Área total= 15228.80 m ²

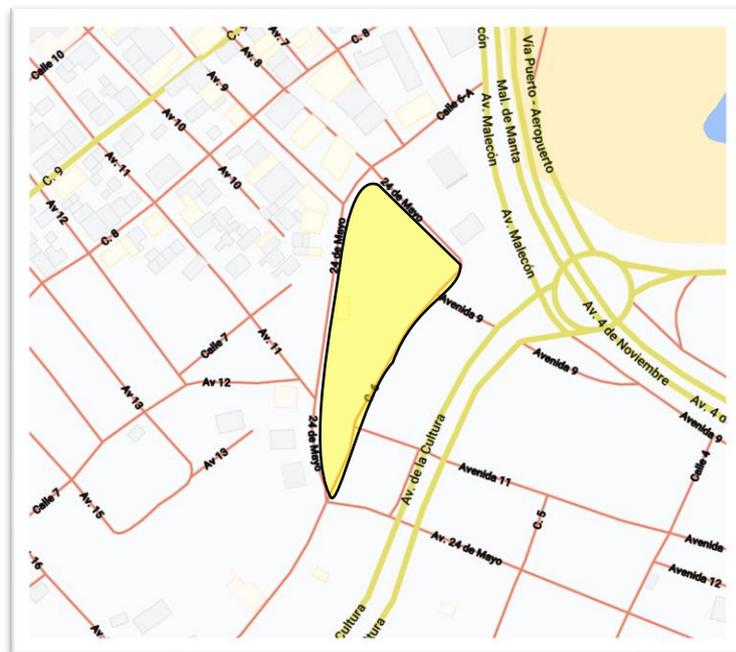


Imagen #20: Terreno a intervenir

Fuente: Google Maps

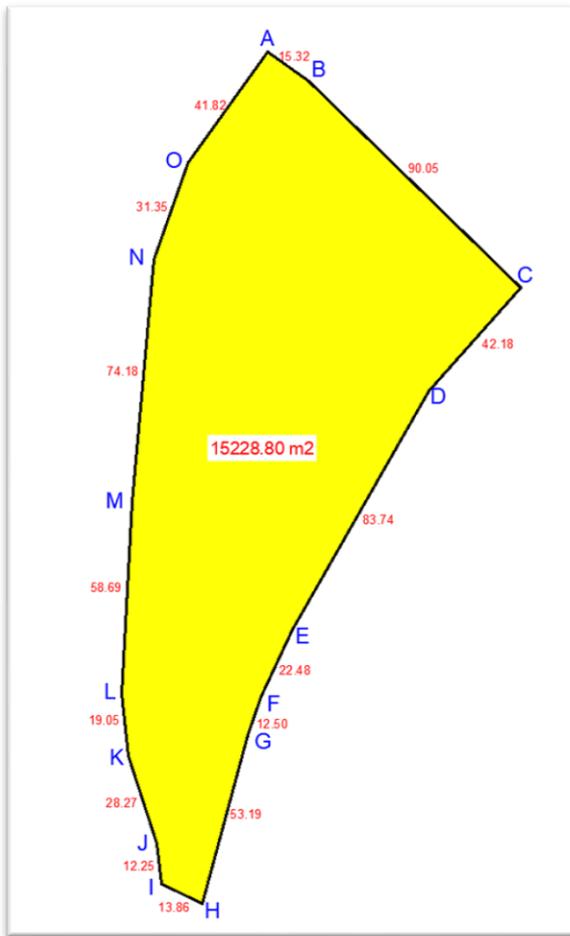


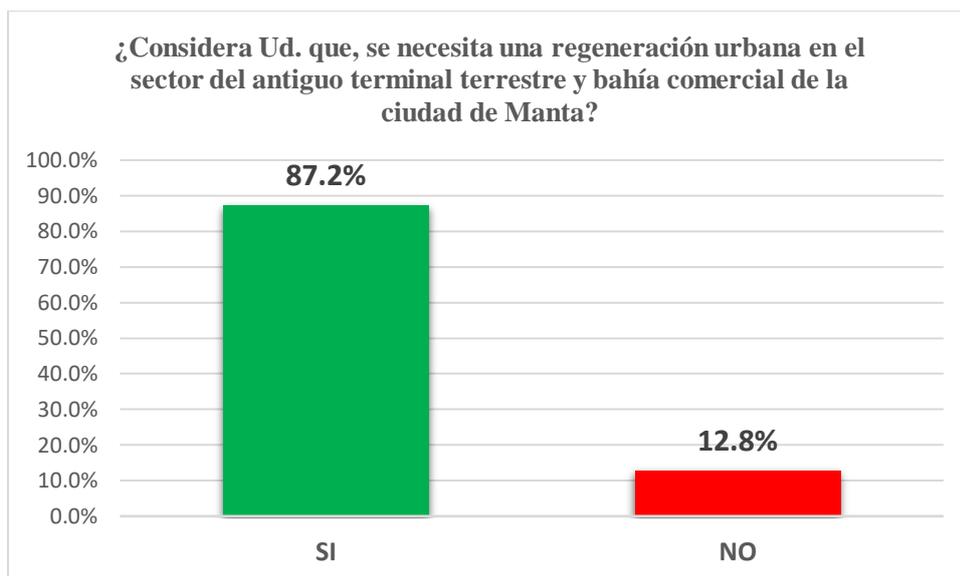
Imagen #21: Medidas del terreno
 Fuente: Elaborado por el Autor

13.2 Tabulación de la información

1.- ¿Considera Ud. que, se necesita una regeneración urbana en el sector del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de la ciudad de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	34	87.2%
NO	5	12.8%
TOTAL	39	100%

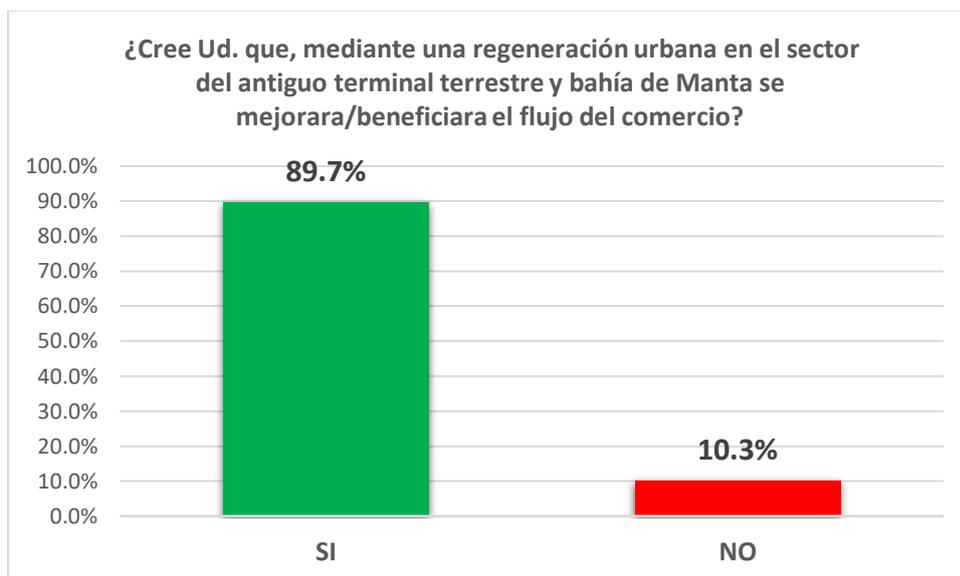


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 87.2% SI consideran que se necesita una regeneración urbana, mientras que con el 12.8% ellos señalaron lo contrario que NO se necesita.

2.- ¿Cree Ud. que, mediante una regeneración urbana en el sector del antiguo terminal terrestre y bahía de Manta se mejorara/beneficiara el flujo del comercio?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	35	89.7%
NO	4	10.3%
TOTAL	39	100%



Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 89.7% SI creen que mediante una regeneración urbana si se mejorara/beneficiara el flujo comercial, mientras que con el 10.3% ellos señalaron lo contrario que NO se beneficiara.

3.- ¿Piensa Ud. que, es necesario implementar más espacios con áreas verdes en el sector del antiguo terminal terrestre y la Bahía de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	36	92.3%
NO	3	7.7%
TOTAL	39	100%

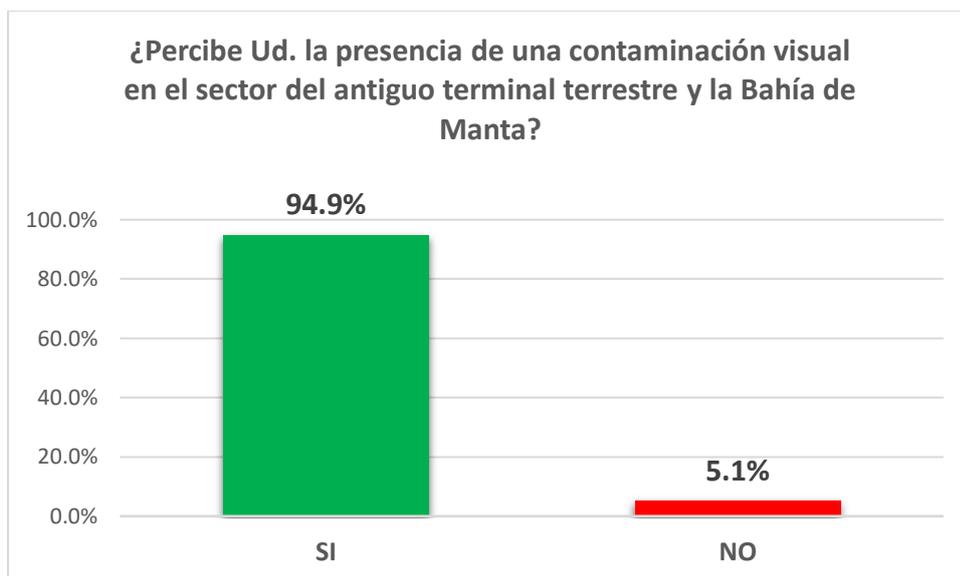


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 92.3% SI consideran que se necesita implementar más espacios con áreas verdes, mientras que con el 7.7% ellos señalaron lo contrario que NO se necesita.

4.- ¿Percibe Ud. la presencia de una contaminación visual en el sector del antiguo terminal terrestre y la Bahía de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	37	94.9%
NO	2	5.1%
TOTAL	39	100%

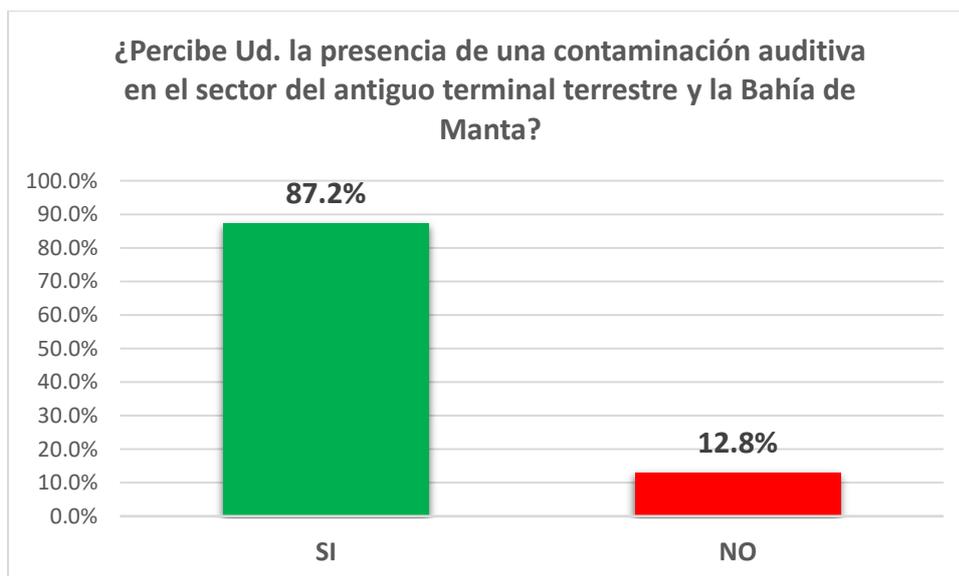


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 94.9% SI perciben la presencia de una contaminación visual, mientras que con el 5.1% ellos señalaron lo contrario que NO perciben presencia contaminación visual.

5.- ¿Percibe Ud. la presencia de una contaminación auditiva en el sector del antiguo terminal terrestre y la Bahía de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	34	87.2%
NO	5	12.8%
TOTAL	39	100%

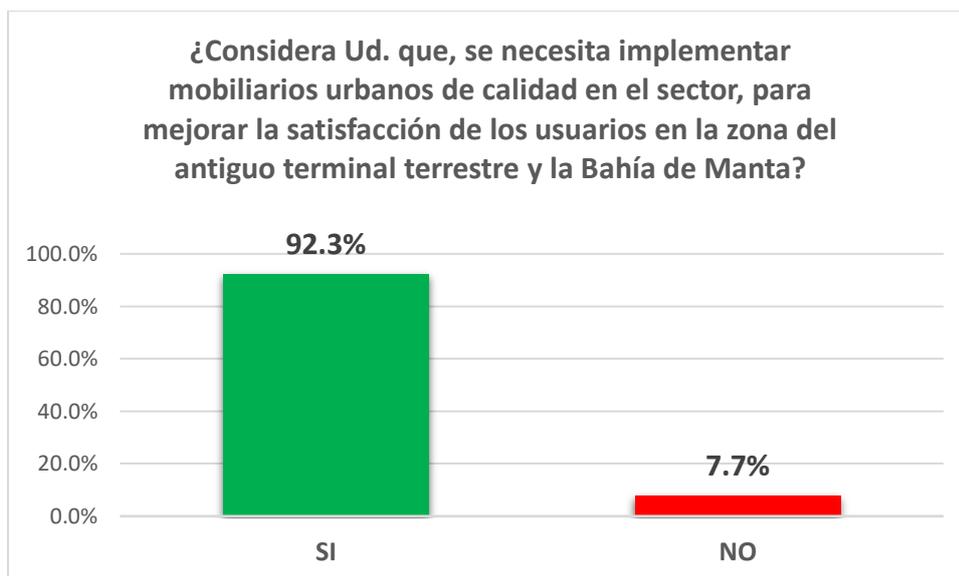


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 87.2% SI perciben la presencia de una contaminación auditiva, mientras que con el 12.8% ellos señalaron lo contrario que NO perciben presencia contaminación auditiva.

6.- ¿Considera Ud. que, se necesita implementar mobiliarios urbanos de calidad en el sector, para mejorar la satisfacción de los usuarios en la zona del antiguo terminal terrestre y la Bahía de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	36	92.3%
NO	3	7.7%
TOTAL	39	100%

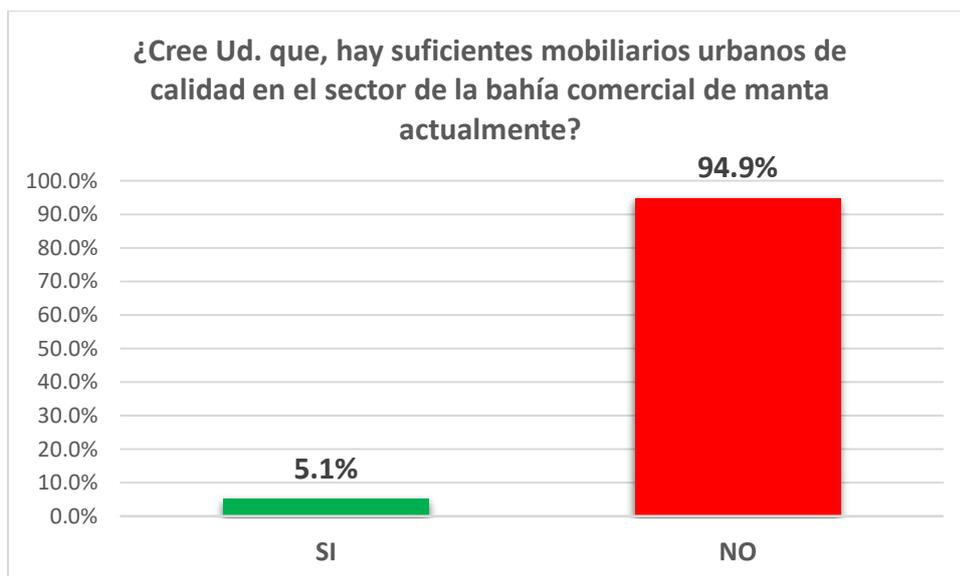


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 92.3% SI consideran la necesidad de implementar mobiliarios urbanos de calidad, mientras que con el 7.7% ellos señalaron lo contrario que NO se necesitan implementar mobiliarios urbanos de calidad.

7.- ¿Cree Ud. que, hay suficientes mobiliarios urbanos de calidad en el sector de la bahía comercial de manta actualmente?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	2	5.1%
NO	37	94.9%
TOTAL	39	100%

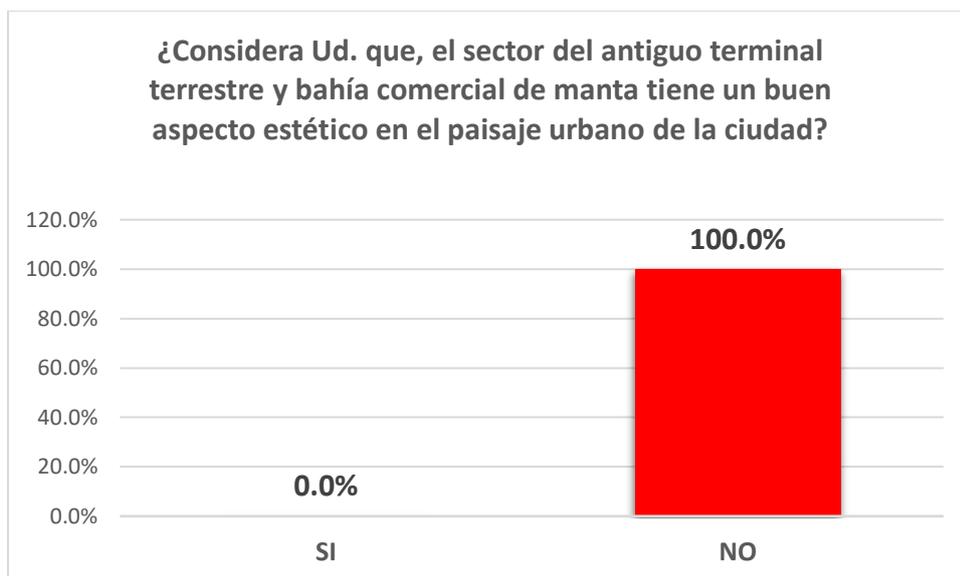


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 5.1% **SI** consideran que hay suficientes mobiliarios urbanos de calidad, mientras que con el 94.9% ellos señalaron lo contrario que **NO** hay suficientes mobiliarios urbanos de calidad en el sector.

8.- ¿Considera Ud. que, el sector del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de manta tiene un buen aspecto estético en el paisaje urbano de la ciudad?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	0	0.0%
NO	39	100.0%
TOTAL	39	100%

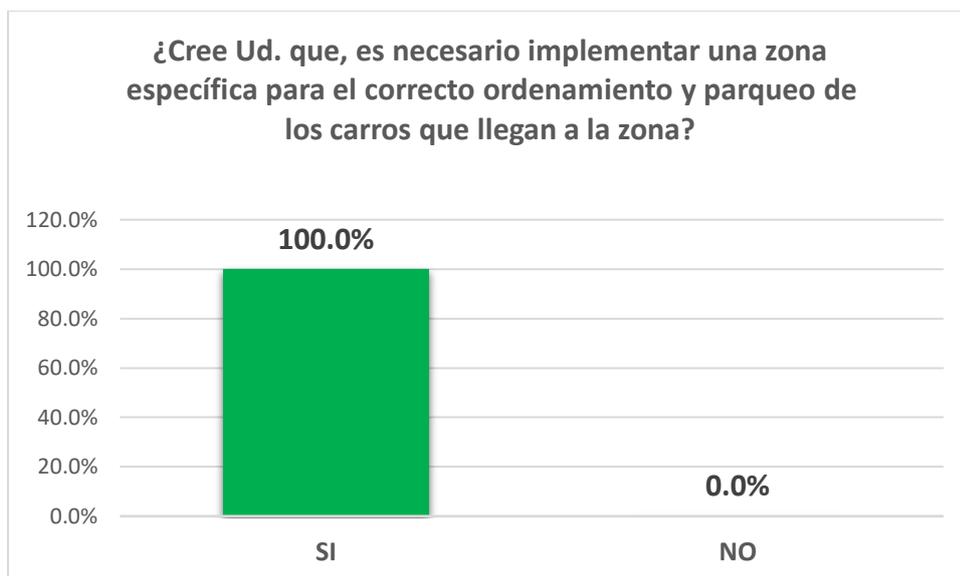


Interpretación: Todas las personas encuestadas indicaron que con un 100% que NO consideran que el sector del antiguo terminal y la bahía comercial tengan un buen aspecto estético en el paisaje urbano de la ciudad.

9.- ¿Cree Ud. que, es necesario implementar una zona específica para el correcto ordenamiento y parqueo de los carros que llegan a la zona?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	39	100.0%
NO	0	0.0%
TOTAL	39	100%

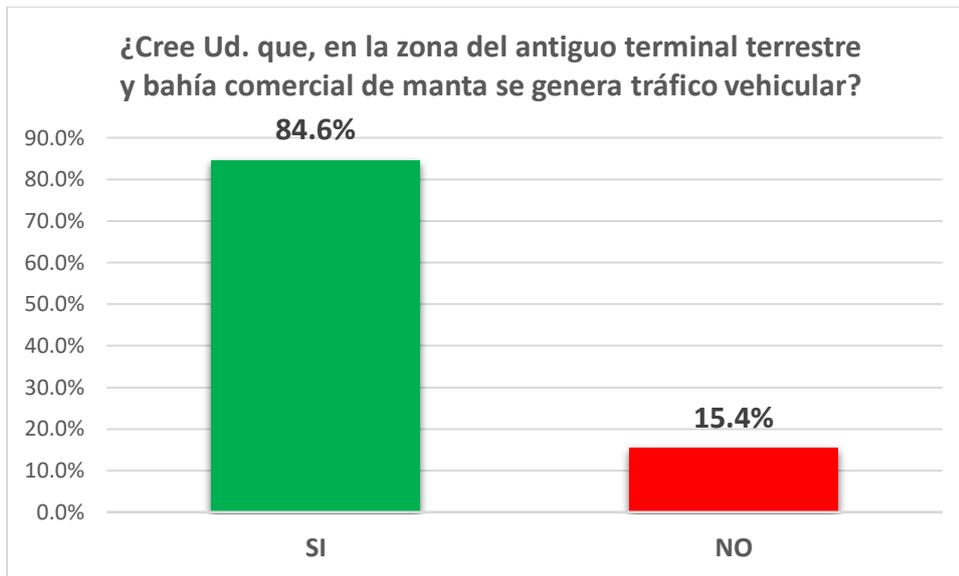


Interpretación: Todas las personas encuestadas indicaron que con un 100% que SI es necesario implementar una zona específica para el correcto ordenamiento y parqueo de los carros que llegan a la zona

10.- ¿Cree Ud. que, en la zona del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de manta se genera tráfico vehicular?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	33	84.6%
NO	6	15.4%
TOTAL	39	100%

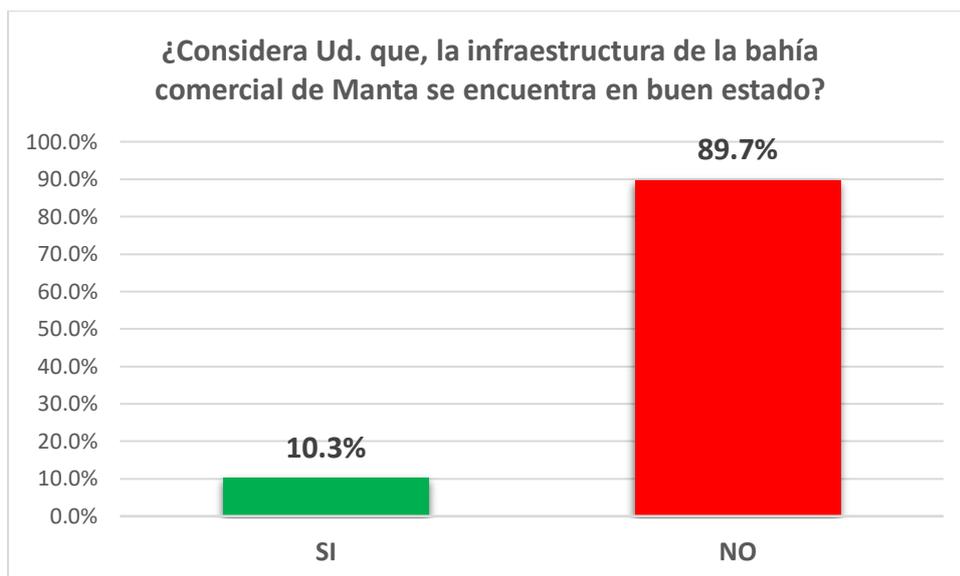


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 84.6% SI consideran que, en la zona del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de manta se genera tráfico vehicular, mientras que con el 15.4% ellos señalaron lo contrario que NO se genera tráfico vehicular en el sector.

11.- ¿Considera Ud. que, la infraestructura de la bahía comercial de Manta se encuentra en buen estado?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	4	10.3%
NO	35	89.7%
TOTAL	39	100%

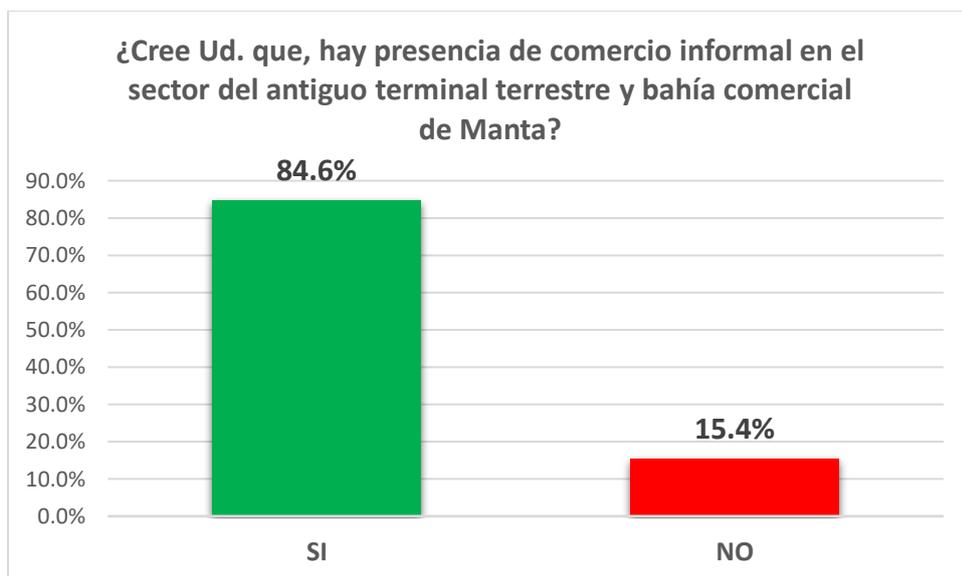


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 89.7% NO consideran que, la infraestructura de la bahía comercial de Manta se encuentra en buen estado, mientras que con el 10.3% ellos señalaron lo contrario que SI la encuentran en un buen estado.

12.- ¿Cree Ud. que, hay presencia de comercio informal en el sector del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de Manta?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	33	84.6%
NO	6	15.4%
TOTAL	39	100%

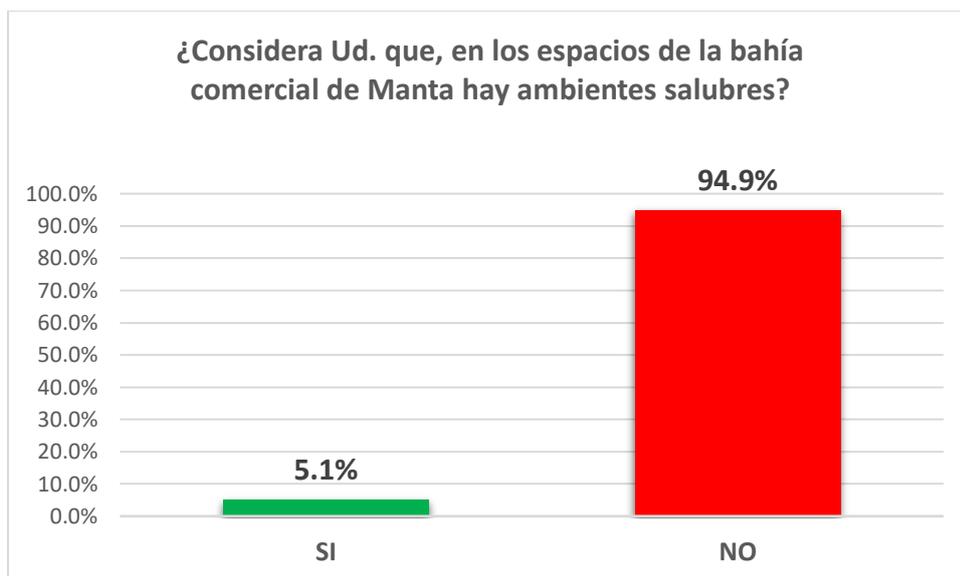


Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 84.6% SI consideran que, , hay presencia de comercio informal en el sector del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de Manta, mientras que con el 15.4% ellos señalaron lo contrario que NO hay presencia de comercio informal en el sector.

13.- ¿Considera Ud. que, en los espacios de la bahía comercial de Manta hay ambientes salubres?

A) -SI B) -NO

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	2	5.1%
NO	37	94.9%
TOTAL	39	100%



Interpretación: La mayor parte de las personas encuestadas indicaron que con un 94.9% NO consideran que, en los espacios de la bahía comercial de Manta hay ambientes salubres, mientras que con el 5.1% ellos señalaron lo contrario que SI hay ambientes salubres.

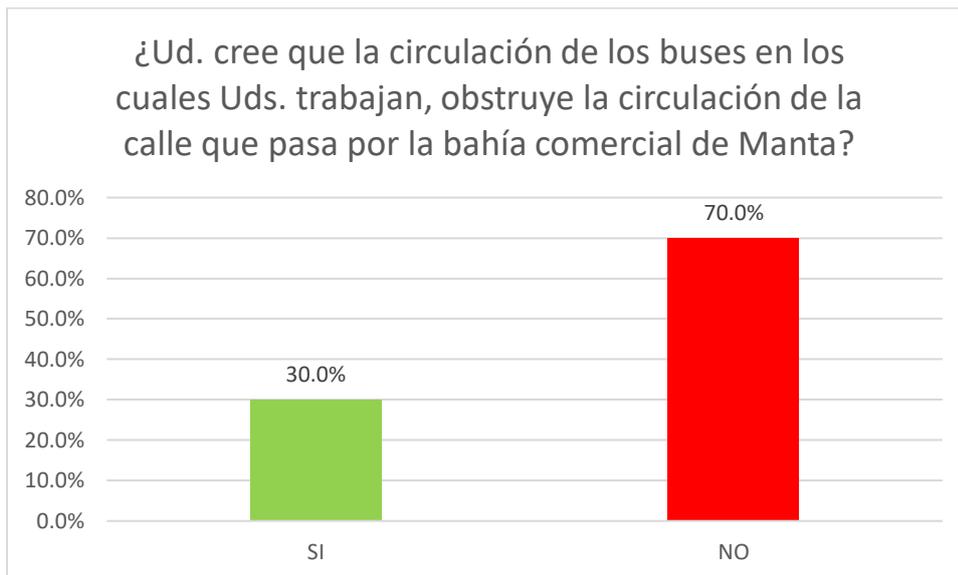
Encuestas al transporte publico

1.-¿Ud. cree que la circulación de los buses en los cuales Uds. trabajan, obstruye la circulación de la calle que pasa por la bahía comercial de Manta?

-Si

-No

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	6	30.0%
NO	14	70.0%
TOTAL	20	100%



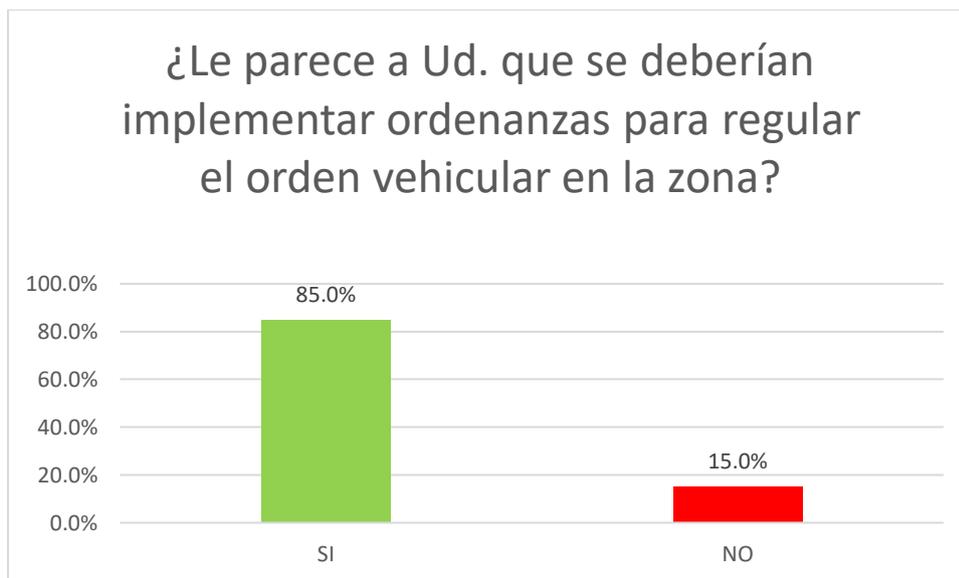
Interpretación: La mayor parte de los choferes encuestados indicaron que con un 70% NO consideran que obstruyen la circulación de la calle que pasa por la bahía comercial, mientras que con el 30% ellos señalaron lo contrario que SI obstruyen la calle.

2.-¿Le parece a Ud. que se deberían implementar ordenanzas para regular el orden vehicular en la zona?

-Si

-No

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	17	85.0%
NO	3	15.0%
TOTAL	20	100%



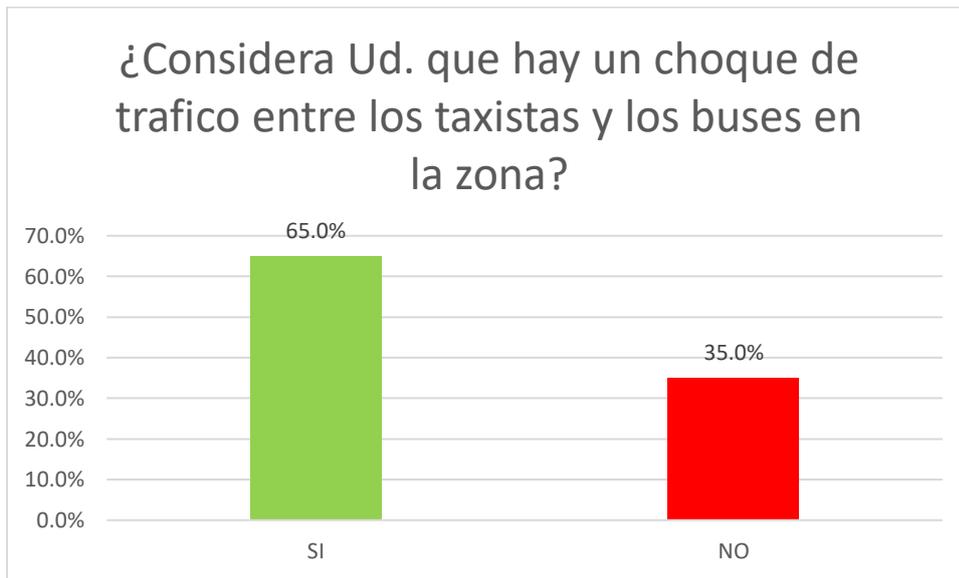
Interpretación: La mayor parte de los choferes encuestados indicaron que con un 85% SI consideran que se deben de implementar ordenanzas para regular el orden vehicular en la zona, mientras que con el 15% señalaron lo contrario que NO se debe de implementar ordenanzas.

3.-¿Considera Ud. que hay un choque de trafico entre los taxistas y los buses en la zona?

-Si

-No

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	13	65.0%
NO	7	35.0%
TOTAL	20	100%



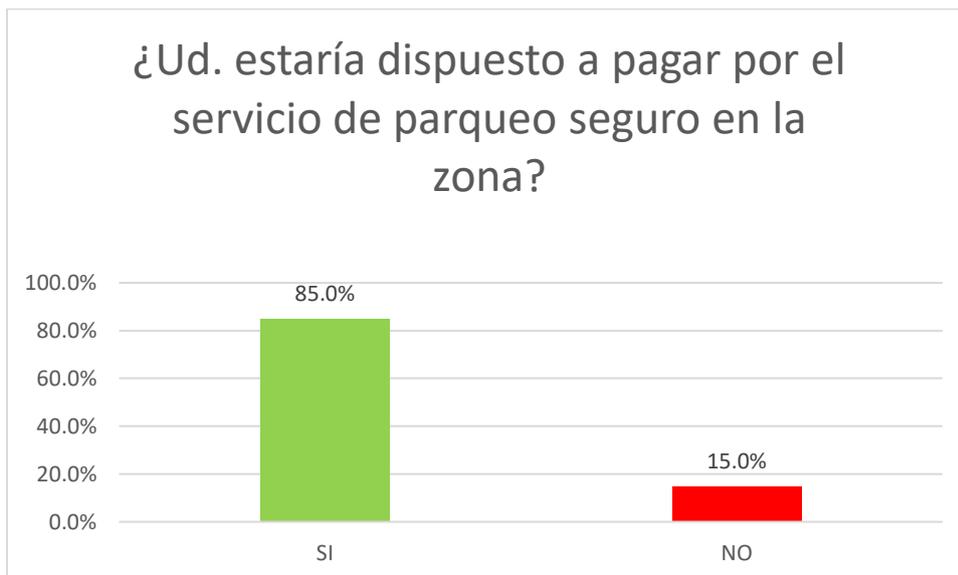
Interpretación: La mayor parte de los choferes encuestados indicaron que con un 65% SI consideran que existe un choque de tráfico entre taxis y buses en la zona, mientras que con el 35% señalaron lo contrario que NO.

4.-¿Ud. estaría dispuesto a pagar por el servicio de parqueo seguro en la zona?

-Si

-No

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	17	85.0%
NO	3	15.0%
TOTAL	20	100%



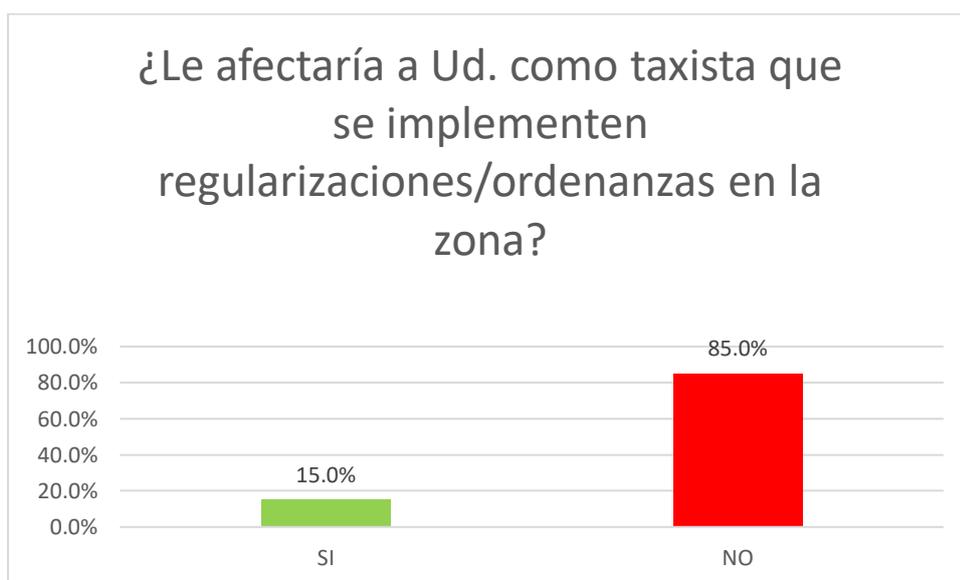
Interpretación: La mayor parte de los encuestados indicaron que con un 85% SI estuviesen dispuestos a pagar por el servicio de parqueo seguro en la zona, mientras que con el 15% señalaron lo contrario que NO estarían dispuestos a pagar.

5.-¿Le afectaría a Ud. como taxista que se implementen regularizaciones/ordenanzas en la zona?

-Si

-No

RESPUESTAS	FRECUENCIA	%
SI	3	15.0%
NO	17	85.0%
TOTAL	20	100%



Interpretación: La mayor parte de los encuestados indicaron que con un 85% NO le afectarían que se implementen regularizaciones/ordenanzas en la zona, mientras que con el 15% señalaron lo contrario que SI le afectarían.

Encuestas al municipio

¿Por qué Uds. como municipio no han intervenido en el sector del antiguo terminal terrestre y la bahía de manta?

La causa por la cual no han podido intervenir aun en el sector del antiguo terminal terrestre hasta la fecha es por el motivo de la ausencia de inversión privada, además de la gubernamental, en donde se han priorizado otros tipos de obras públicas de mayor importancia para la ciudad, se está esperando el apoyo de alguna empresa o inversor que ayude a poder concluir con las propuestas desarrolladas para este sector del antiguo terminal terrestre.

¿Qué medidas han tomado Uds. para que se pueda realizar una regeneración urbana en el sitio?

Han desarrollado con su personal de trabajo propuestas propias del municipio para este proyecto de poner en uso un parqueadero público en el antiguo terreno del terminal terrestre, en el área de la bahía no se ha desarrollado propuestas de diseño ya que actualmente la propiedad es privada y no de origen municipal, por lo que no pueden intervenir, se estima que pronto se tomara este proyecto por el motivo de que se avanza por etapas o cronogramas de trabajo.

¿En cuales aspectos van a intervenir en el sector o que acciones pueden tomar ellos?

La intervención que se planea en un futuro es construir el parqueadero público para la zona del antiguo terminal terrestre. Se busca inversores que quieran participar de estos proyectos. A corto plazo se realizará una regeneración del área y el ordenamiento del estacionamiento existente.

¿Que consideran Uds. como municipio que se debe de realizar de intervención en dicho sector?

La ejecución de un proyecto de estacionamiento público para el sector, y la regeneración para la zona.

¿Qué alternativas han analizado Uds. para gestionar mejor el tráfico que se forma en el sitio, y así no causar aglomeraciones ni producir contaminación auditiva mediante el uso de los cláxones??

Se ha hecho una propuesta en base a un estudio en el cual es implementar la ampliación de los carriles, además de modificar la señalización o el sentido de una calle y el correcto ordenamiento del parqueadero público del sector. Para la gestión de la contaminación auditiva no se han hecho propuestas.

(No se puede dar mayor cantidad de detalles o información, está en proceso de desarrollo, es de acceso confidencial toda información del gad manta.) – arq. Jorge Guillem – coordinador de obras públicas del gad Manta.

14. CAPÍTULO III PROPUESTA.

14.1 Descripción de la propuesta

El proyecto a presentar trata sobre una propuesta de Regeneración urbana, mediante la propuesta de un parque-plaza para el sector del antiguo terminal terrestre y bahía comercial de Manta, para beneficiar y potencializar el sector socioeconómico, urbanista y ambiental. Este trabajo tiene como objetivo dar soluciones a problemática como el tráfico vehicular, la contaminación que se haya presente, el desorden del comercio formal e informal.



Imagen #22: Parqueadero informal del antiguo terminal de Manta

Fuente: Propiedad del Autor



Imagen #23: Av.24 de Mayo - Bahía comercial de Manta

Fuente: Propiedad del Autor

Contexto temporal de la propuesta

La propuesta bajo esta investigación se ha elaborado en el transcurso del periodo del 2022-2023, contemplando las síntesis de las problemáticas actuales que se hayan en sector económico-social, arquitectónico, ambiental y vial del sector del antiguo terminal y la bahía comercial de manta.



Imagen #24: Locales comerciales de la Bahía comercial de Manta

Fuente: Propiedad del Autor

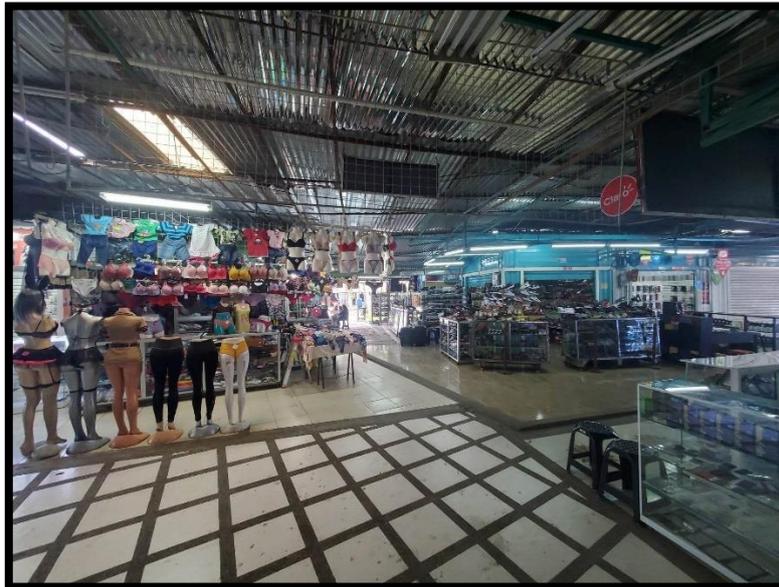


Imagen #25: Locales comerciales en la parte interna de la Bahía comercial de Manta

Fuente: Propiedad del Autor

14.2 Objetivos de la propuesta

1.Diseño urbano - arquitectónico

Proponer un diseño de parque con plaza comercial, que sea una propuesta estética que se pueda integrar al entorno construido y así poder mejorar y enriquecer la calidad del paisaje urbano, que se tomen en valoración las pautas, normas y requerimientos en los locales comerciales, equipamientos urbanos, el flujo vehicular, el parqueadero y las jardineras para poder satisfacer de manera adecuada a los usuarios.

2.Diseño eficiente

Aportar un diseño efectivo y adecuado a la correcta gestión de los espacios a través del diseño modular y espacios polifuncionales para los locales comerciales y del estacionamiento, adaptado a entornos urbanos.

3.Diseño funcional

El diseño que se realizo en esta propuesta consta de tres zonas vitales para la adecuada regeneración, que va desde los espacios o el edificio de parqueadero, el cual será un edificio de 4 plantas solo para el uso de estacionamiento de vehículos livianos, la zona de la plaza comercial que estará relacionada en medio del edificio de parqueadero y la zona administrativa, esta propuesta está diseñada con jardineras y rampas para la facilidad de acceso para los usuarios tanto el mejoramiento del microclima del sector. El área administrativa estará relacionada directamente a la plaza comercial para la conveniencia de la plaza y las personas que necesiten la atención de esta. De igual forma se planeo proponer ideas del mejoramiento vial de su av. Principal que pasa por la zona, modificando la ruta de los buses, haciendo que ahora pasen por la av. De la cultura y que solo sea permitido transitar vehículos livianos por dicha av. De la 24 de Mayo.

14.3 Capacidad De La Propuesta

Impulso ecológico

La visión de la propuesta se basa en la fomentación de implementar jardineras con mobiliarios urbanos para poder mejorar el microclima de la zona mediante la aplicación de estos sistemas verdes y modernos. La mayor concentración de jardineras para el impulso ecológico será ubicada en la zona de la plaza comercial.

Movilidad

Se planea mejorar el ordenamiento del flujo vial mediante la propuesta de nuevas normativas del flujo vial dirigido hacia el Gad de Manta, cambiando el sentido vial de los transportes públicos pesados y re direccionaros a la av. De la cultura con propuestas de parada de buses que también están planificadas en el proyecto. Proponer un estacionamiento de la zona para brindar mayor calidad y capacidad a los usuarios que necesitan circular o dar uso de esta zona.

Comercio

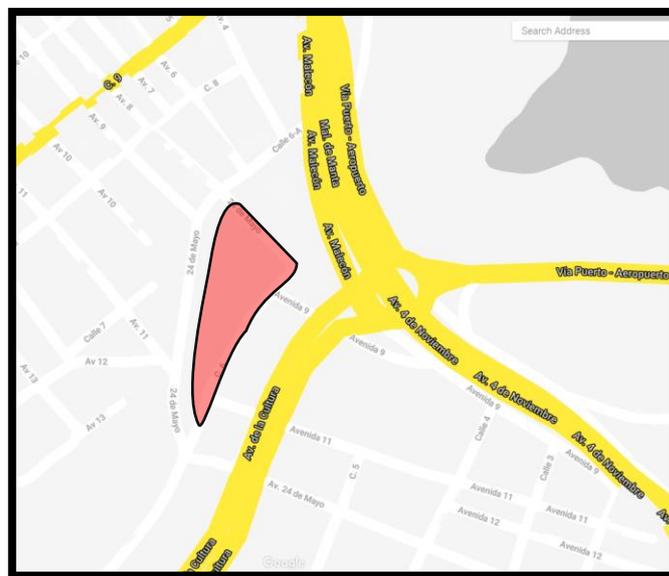
Potencializar el comercio mediante una propuesta de plaza comercial con locales funcionales y estéticos, generando más vacantes de trabajo y su capacidad para este sector mejorando la calidad de servicios para los usuarios y las personas que hacen uso de estas. La regeneración aportara beneficios económicos para el sector y potencializara este punto de denominado sector de comercialización.

Integración social

Integrar a la ciudadanía con esta zona de la bahía mediante una propuesta de regeneración urbana que genere atracción e interés por parte de las personas mediante el diseño del parque-plaza que conste de mobiliarios urbanos para que incentiven a la ciudadanía a tener mas relación e integración de la ciudadanía como lo es esta parte de la ciudad, que por causas de su mala imagen urbana, la gente no tiene interés por recorrer sus calles y sus locales comerciales.

14.4 Análisis del lugar

Lugar de implantación de la propuesta



Simbología	
	VIAS ARTERIALES (AV 4 DE NOVIEMBRE – AV. DE LA CULTURA)
	TERRENO

Imagen #26: Terreno del antiguo terminal y la Bahía comercial de Manta
Fuente: Google Maps

14.3 Análisis del sitio

14.4.1 medio físico natural

Temperatura

La temporada templada dura 3,9 meses, del 24 de enero al 22 de mayo, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 28 °C. El mes más cálido del año en Manta es marzo, con una temperatura máxima promedio de 28 °C y mínima de 24 °C. La temporada fresca dura 3,6 meses, del 18 de julio al 6 de noviembre, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 27 °C. El mes más frío del año en Manta es agosto, con una temperatura mínima promedio de 21 °C y máxima de 26 °C.

Velocidad del viento

El diagrama de Manta muestra los días por mes, durante los cuales el viento alcanza una cierta velocidad. Un ejemplo interesante es la meseta tibetana, donde el monzón crea vientos fuertes y regulares de Diciembre a Abril y vientos tranquilos de Junio a Octubre.

Las unidades de velocidad del viento se pueden cambiar en las preferencias (arriba a la derecha).

Rosa de los vientos

La Rosa de los Vientos para Manta muestra el número de horas al año que el viento sopla en la dirección indicada. Ejemplo SO: El viento está soplando desde el Suroeste (SO) para el Noreste (NE). Cabo de Hornos, el punto de la Tierra más meridional de América del Sur, tiene un fuerte viento característico del Oeste, lo cual hace los cruces de Este a Oeste muy difícil, especialmente para los barcos de vela.

Sol y asoleamiento del lugar

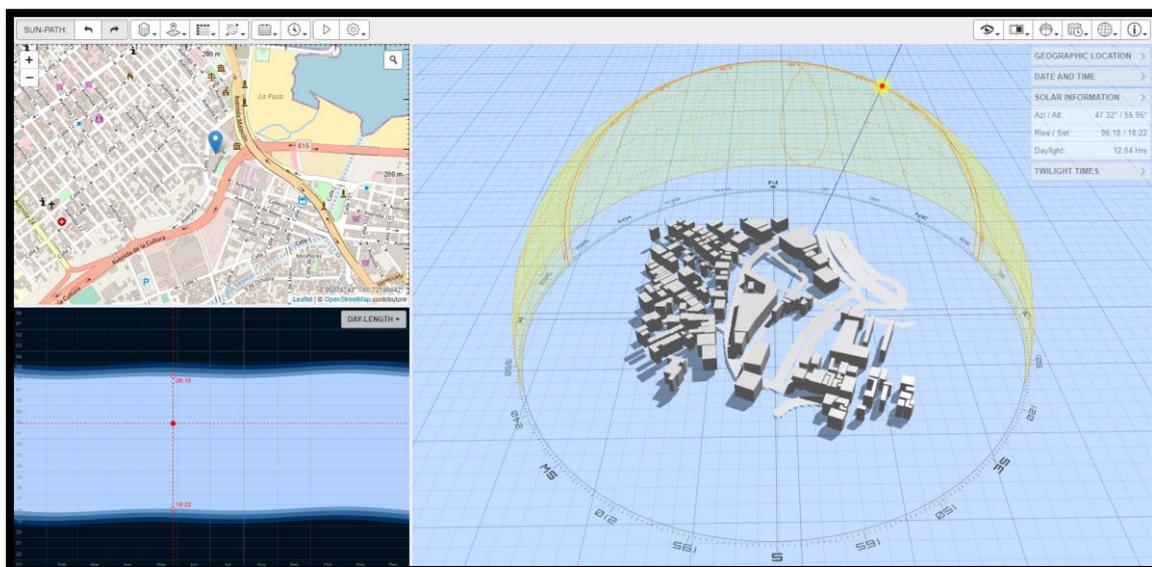


Imagen #27: Sol y asoleamiento en Manta

Fuente: Elaborado por autor

Tráfico vehicular

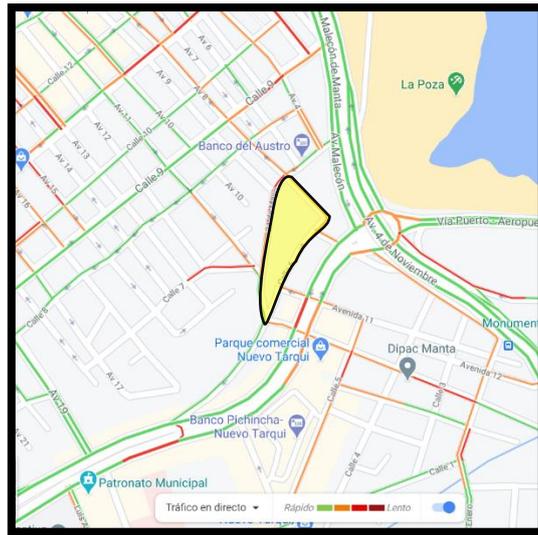


Imagen #28: Trafico vehicular en Manta

Fuente: Elaborado por autor – Google Maps

Vista satelital



Imagen #29: Vista satelital en Manta

Fuente: Google Maps

Ruidos predominantes

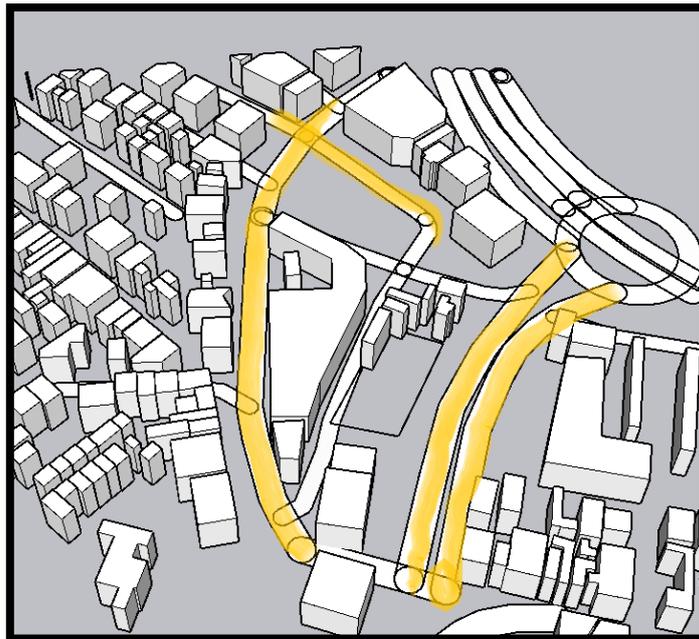


Imagen #30: Ruidos predominantes en la zona a intervenir

Fuente: Elaborado por autor

 Ruidos Predominantes

Vientos predominantes

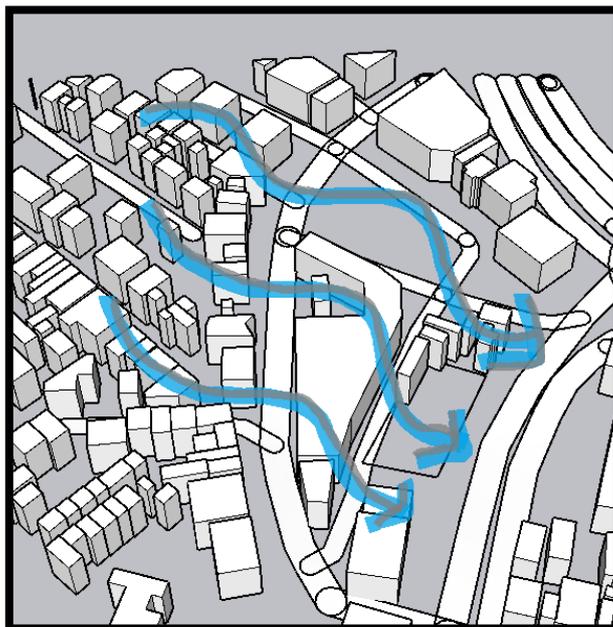


Imagen #31: Vientos predominantes en la zona a intervenir

Fuente: Elaborado por autor

 Vientos predominantes

Topografía del lugar



Imagen #32: topografía de la zona a intervenir

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #33: topografía de la zona a intervenir

Fuente: Elaborado por autor

14.4.2 Medio físico artificial

Tipologías

Equipamientos urbanos

-Gad manta

-Banco del austro

-Edificio administrativo Iees

-Cnel

-Epam

-Cine auditorio Manta

-Hostal Puerto Azul

La tipología mixta que maneja la zona predominan el entorno de edificaciones residenciales y comerciales.



Imagen #34: GAD DE MANTA

Fuente: Propiedad por autor



Imagen #35: Edificio CNEL DE MANTA

Fuente: Propiedad por autor



Imagen #36:MAC CINE MANTA

Fuente: Propiedad por autor



Imagen #37: Edificio EPAM DE MANTA

Fuente: Propiedad por autor

14.5 Programa de necesidades

Módulos de calzado formal y deportivo

- Módulos de buzos, medias y pantalonetas
- Módulos de ropa, jeans.
- Módulos de celulares.
- Módulos de productos escolares, libros e impresoras.
- Módulos de artículos de higiene
- Módulos de venta de celulares y monitores.
- Módulos de videojuegos.
- Módulos de artículos de fiesta, caramelos.
- Módulos de repuestos
- Módulos de productos tecnológicos.
- Módulos de productos de telas

sistema	actividad	espacios
zona comercial	zona modulos comerciales	• Módulos de buzos, medias y pantalonetas
		• Módulos de ropa, jeans.
		• Módulos de celulares.
		• Módulos de productos escolares, libros e impresoras.
		• Módulos de artículos de higiene
		• Módulos de venta de celulares y monitores.
		• Módulos de videojuegos.
		• Módulos de artículos de fiesta, caramelos.
		• Módulos de repuestos
		• Módulos de productos tecnológicos.
zona exterior	edificio parqueadero	estacionamiento para clientes
		estacionamiento para usuarios
	áreas de ingreso	ingreso I
ingreso II		
Zona Servicio	Bodega	Bodega I
	Baterías sanitarias	Baños
	Cuarto de maquinas	Cuarto de maquinas
zona administrativa	oficina de administración	área administrativa
zona jardineras	areas verdes del proyecto	jardineras integradas al proyecto

Imagen #38: Programa de necesidades del proyecto

Fuente: Propiedad por autor

14.6 Diagramación y programación

El siguiente diagrama describe la solución a las actividades que se desarrollarán en el próximo proyecto y ayuda a comprender mejor esta solución. Estos diagramas describen las diversas áreas y actividades existentes que crea el proyecto. La siguiente figura muestra un diagrama funcional con las diversas actividades que deben gestionarse en el proyecto.

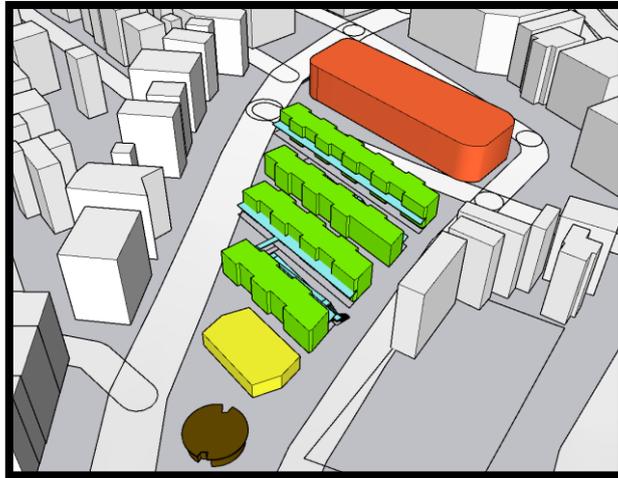


Imagen #39: Diagrama y programación de la propuesta

Fuente: Propiedad por autor

-  = ZONA DE PARQUEADERO
-  = ZONA LOCALES COMERCIALES
-  = ZONA ADMINISTRATIVA
-  = BATERIAS SANITARIAS

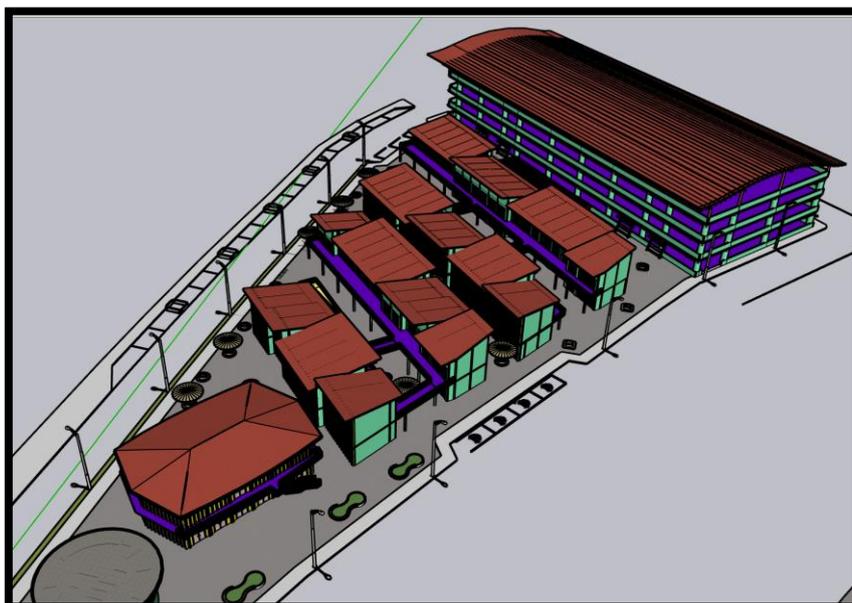


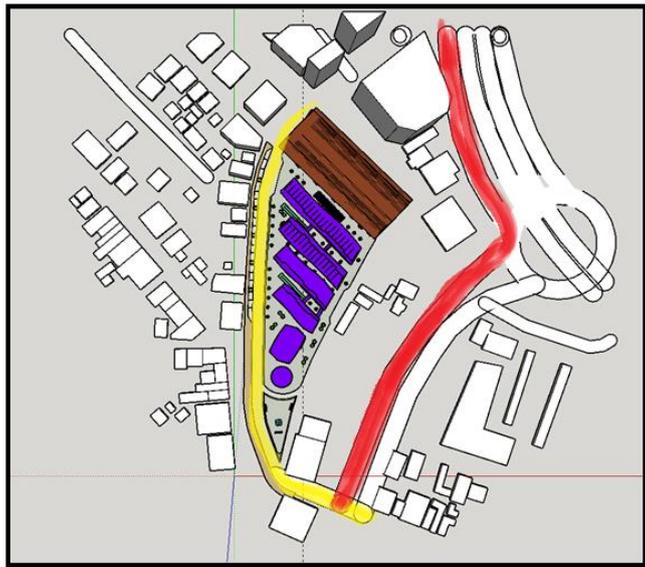
Imagen #40: Diagrama y programación de la propuesta

Fuente: Propiedad por autor



- Zona parqueadero
- Zona plaza comercial

Imagen #41: Diagrama y programación de la propuesta
 Fuente: Propiedad por autor



- Antiguo recorrido de transporte público 24 de Mayo (Buses líneas 1,2,5,16)
- Nuevo recorrido de transporte publico Av. De la Cultura (Buses líneas 1,2,5,16)

Imagen #42: Diagrama y programación de la propuesta
 Fuente: Propiedad por autor

Criterio funcional

En el Planeamiento de cada área, se considero buscar el aprovechamiento de los espacios del parqueadero, los locales comerciales, áreas de servicio y las jardineras. el proyecto se desarrolla jerárquicamente con una disposición rectangular que apoya la arquitectura modular pensado en los espacios polifuncionales que se planea instaurar en el proyecto.

En el impulso de la funcionalidad de la propuesta se CONSIDERARON todos los componentes anteriormente estudiados, la movilidad preside al proyecto y refuerza el como establecer la funcionalidad con las diferentes actividades, en el grafico se observa la amplia distribución e interacción de lo flujos conectores con el proyecto.

Se busca proyectar espacios funcionales con la optimización de recorridos donde haya una clara y diáfana lectura además de la jerarquización de espacios, así ofrecer la flexibilidad en la funcionalidad de los espacios.

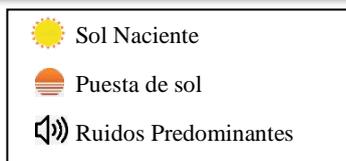
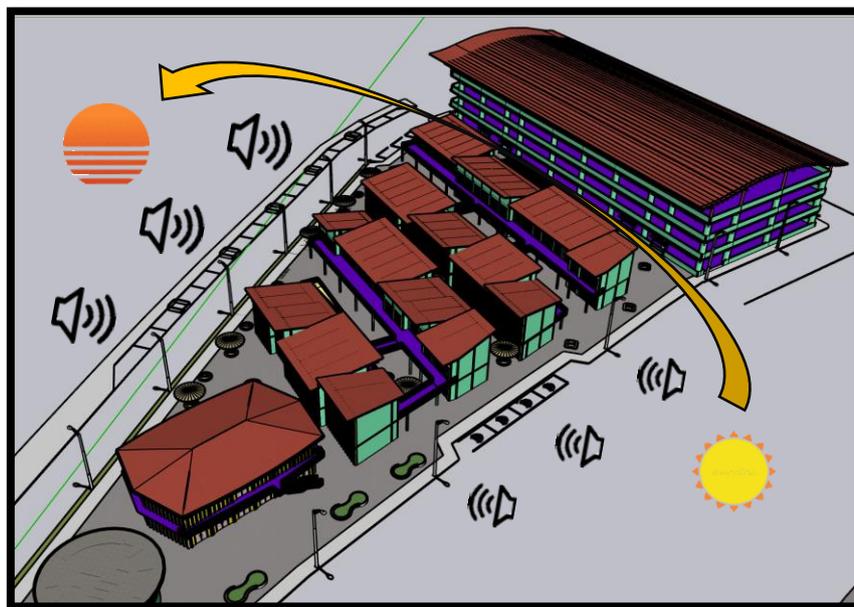


Imagen #43: Sol naciente y sol de la tarde, ruidos predominantes de la zona a intervenir

Fuente: Propiedad por autor

Elementos vegetativos en la zonificación.

El diseño de jardineras es el proceso creativo que facilita intervenir sobre superficies urbanas sin vínculo específico, lo cual viabiliza rediseñar y transformarlas para que sean útiles para la colectividad del sector, por esta razón la relación de las áreas verdes o jardineras es significativo en este proyecto.

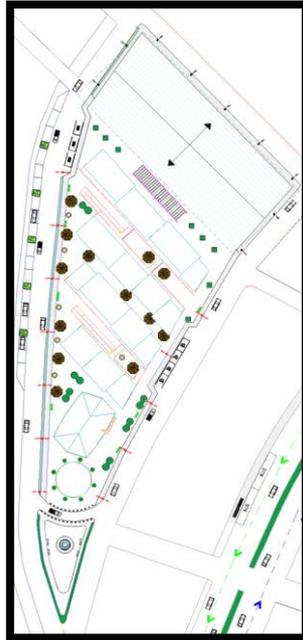


Imagen #44: Implantación con propuesta de jardineras

Fuente: Propiedad por autor

● Jardineras

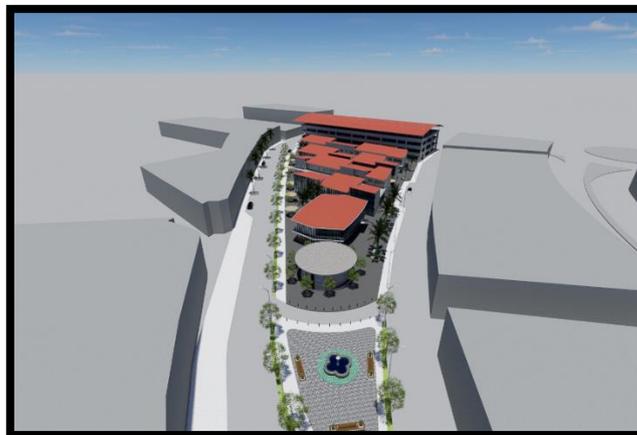


Imagen #45: vista aérea perspectiva de elementos vegetativos

Fuente: Propiedad por autor

14.7 Criterios de operatividad.

14.7.1 Criterios funcionales

Vincular el proyecto con la sociedad

El siguiente proyecto tiene como finalidad poder asociar - vincular a la sociedad con relación a el sector de la antigua bahía comercial de manta para que exista una mayor interacción social-económica, este dándole un enfoque al sector comercial tanto de los vendedores y los consumidores, teniendo en consideración también de la zona de parqueadero lo cual es muy significativa ya que se necesita mayor capacidad y ordenamiento de la misma en este sector ya que se encuentra en el centro de la ciudad, además de que esta en una zona de afluencia bancarias como de servicios básicos, así tanto la implementación de mas jardineras que beneficien al microclima.

Productos accesibles

Se pretende tomar en cuenta a toda la asociación de comerciantes de la bahía comercial de manta, estos ofrecen diversos productos para la sociedad que van desde lo tecnológico, textil, utensilios, salud y belleza, medicina, calzado, bisutería entre otros. El comercio es una vía de relación entre los mercaderes y consumidores, que divulga información sobre lo cual los vendedores aspiran comercializar o que anhelan demandar y a qué precio, así como lo cual los consumidores comprarían o adquirirían en el futuro. Independientemente de la fuente de difusión de datos sobre la comercialización y compra de bienes y servicios, esta forma el mercado para los mencionados productos.

Funcionalidad de relaciones comerciales.

La arquitectura modular es la base del diseño funcional de esta propuesta, ya que cada local comercial o módulo de comercio, a su vez cuenta con el diseño de tres diferentes módulos , alternando en dimensión, forma y diseño para así crear una mejor distinción de espacios de comercio, analizando todas estas pautas se logró concebir una mejor propuesta de la planta arquitectónica.

Se visualiza el desarrollo que se ha obtenido de acuerdo a la funcionalidad del proyecto, se aprecian los módulos polifuncionales, situados en forma de prioridad, esta propuesta se basó en satisfacer una zona hecha para los usuarios.

el proyecto posee áreas potenciales de acuerdo al terreno, se puede observar la distinción de las zonas por distinta simbología, posteriormente se puntualizara el funcionamiento de cada zona y que ofrece para enriquecer la propuesta.

Zona Comercial

La zona comercial son los diferentes módulos polifuncionales para locales comerciales de todo tipo que ofrecen productos de varias necesidades hacia los usuarios que busquen obtener productos.

Zona administrativa.

El área Administrativa tiene un espacio de oficina y sala de reuniones para tratar los problemas que se puedan presentar en la zona comercial, poder llevar el orden y poder analizar los diferentes problemas que se pueden presentar en esta plaza de comercio.

Zona de servicios.

La zona de servicios cuenta con el cuarto de máquinas y de cuarto de bombas para el funcionamiento correcto de la zona comercial y parqueadero.

Zona exterior.

El área exterior de la plaza concierne al parqueadero, entrada y salida de la plaza comercial, esta tiene un rol en cuanto a la solución de la fluidez de las jardineras y camineras.

Zonas verdes.

Las jardineras de la zona corresponden a las áreas de descanso y de solución micro ambiental del lugar para tener una mejor representación sostenible de cómo se desenvuelve en el aspecto de ser sustentable con árboles y vegetación, así poder cumplir un proyecto que se relacione con el espacio exterior libre.

14.7.2 Criterios formales

Plantear un proyecto arquitectónico de plaza comercial en base a una idea de diseño de la adición y sustracción de las formas normalmente regulares a las que le faltan partes de sus respectivos volúmenes que conservaran su identidad siempre y cuando nuestra percepción las complete, tomando en consideración la transparencia (muro cortina) de la parte posterior de los locales comerciales.

El aspecto formal del proyecto juega un poco con los volúmenes salidos de la adición y sustracción de su forma y las cubiertas con volado y caída de cada lado generan jerarquía, como fachada destacada, de esta manera los locales presentan jerarquía en sus ingresos y se destacan por separado.

Así mismo el parqueadero se lo coloco en el terreno que actualmente se usa como parqueadero informal para que así sea de mayor facilidad el acceso y a la vez destaque entre los dos espacios.

Las tonalidades que se manejan son blancas, y grises, para lograr un efecto elegante, moderno en la forma del proyecto, y que a la vez destaque en la zona situado sin contrastar de forma abrupta del entorno construido.

La forma pensada de la propuesta parte de la idea de la ortogonalidad y el ordenamiento de tramas modulares, para poder generar espacios con Polifuncionalidad y jerarquía, generando así una propuesta final de carácter Moderno vinculado al sector del terreno.

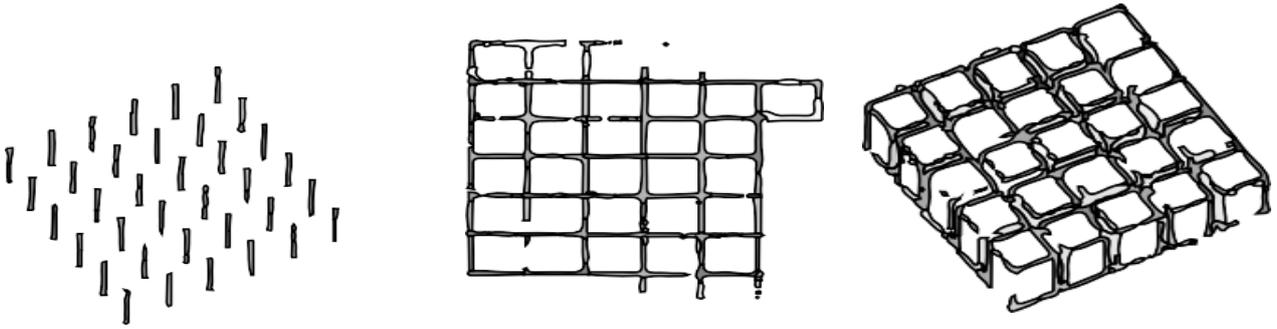


Imagen #46: Criterios Formales
Fuente: pagina web

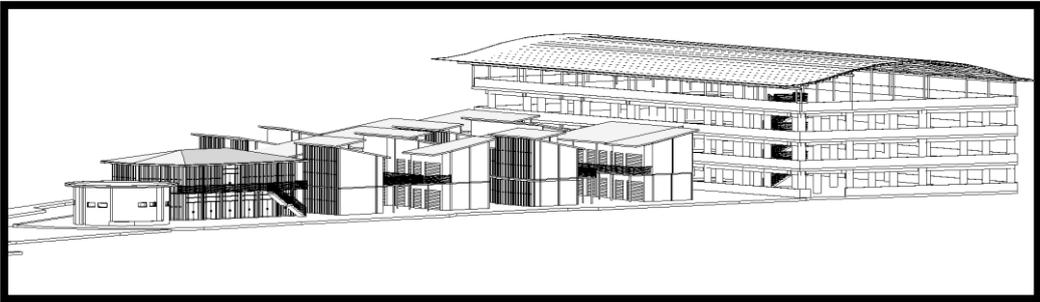


Imagen #47: Perspectiva de propuesta (plaza comercial + Edif. Parqueadero)
Fuente: Elaborado por autor

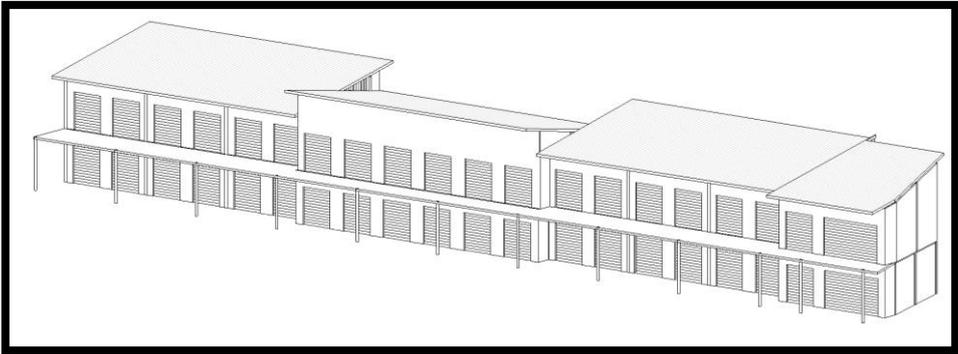


Imagen #48: Perspectiva Locales comerciales lado derecho
Fuente: Elaborado por autor

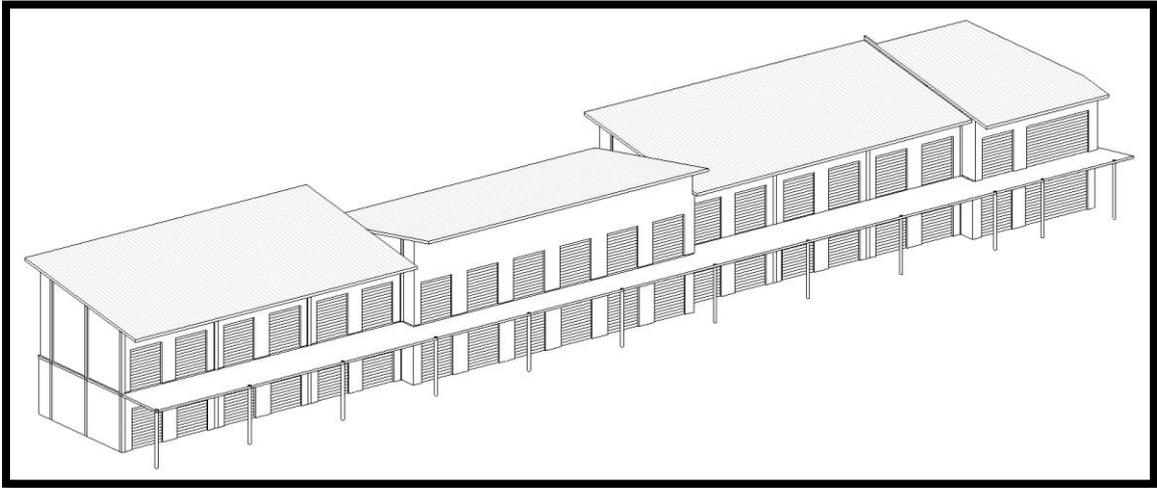


Imagen #49: Perspectiva Locales comerciales lado izquierdo

Fuente: Elaborado por autor

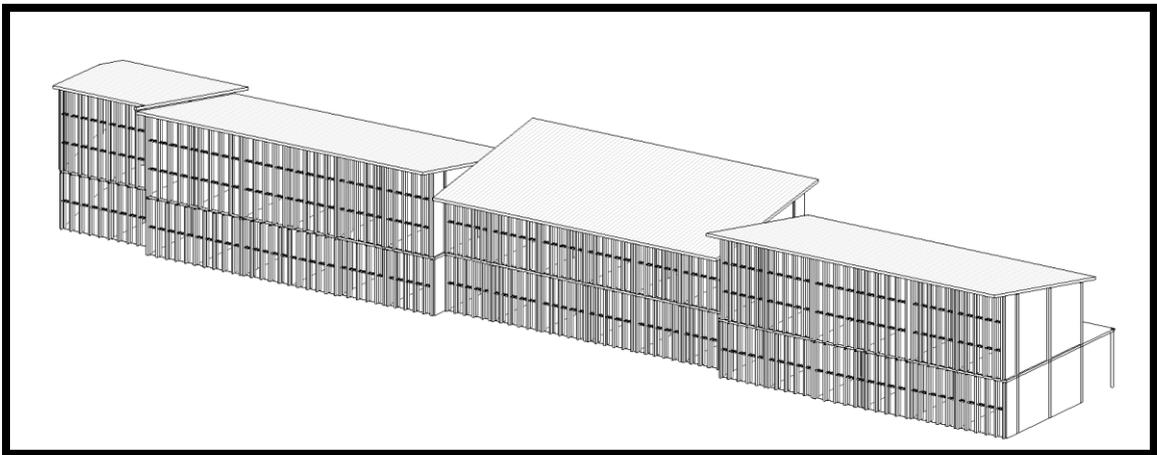


Imagen #50: Perspectiva Locales comerciales (Parte posterior)

Fuente: Elaborado por autor

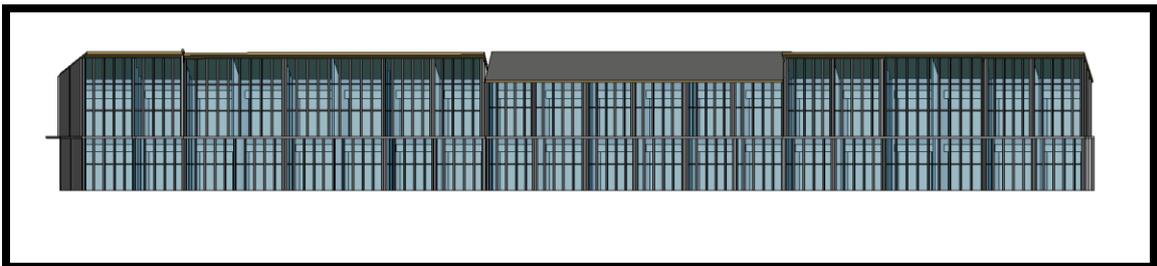


Imagen #51: Fachada posterior Locales comerciales

Fuente: Elaborado por autor

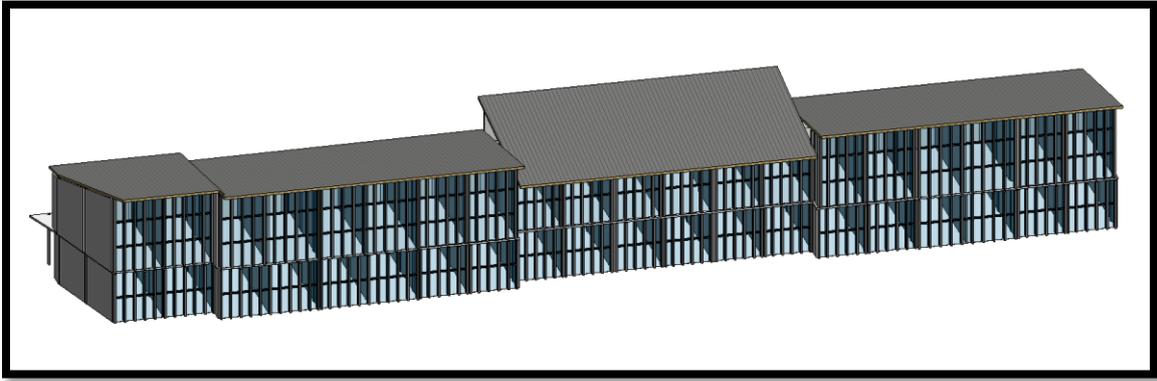


Imagen #52: Perspectiva posterior locales comerciales

Fuente: Elaborado por autor

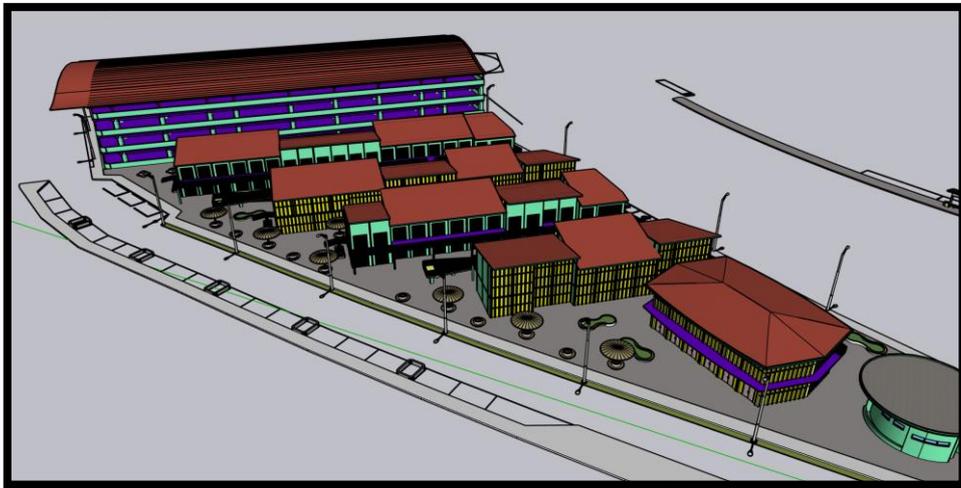


Imagen #53: Perspectiva de propuesta en vista aérea

Fuente: Elaborado por autor

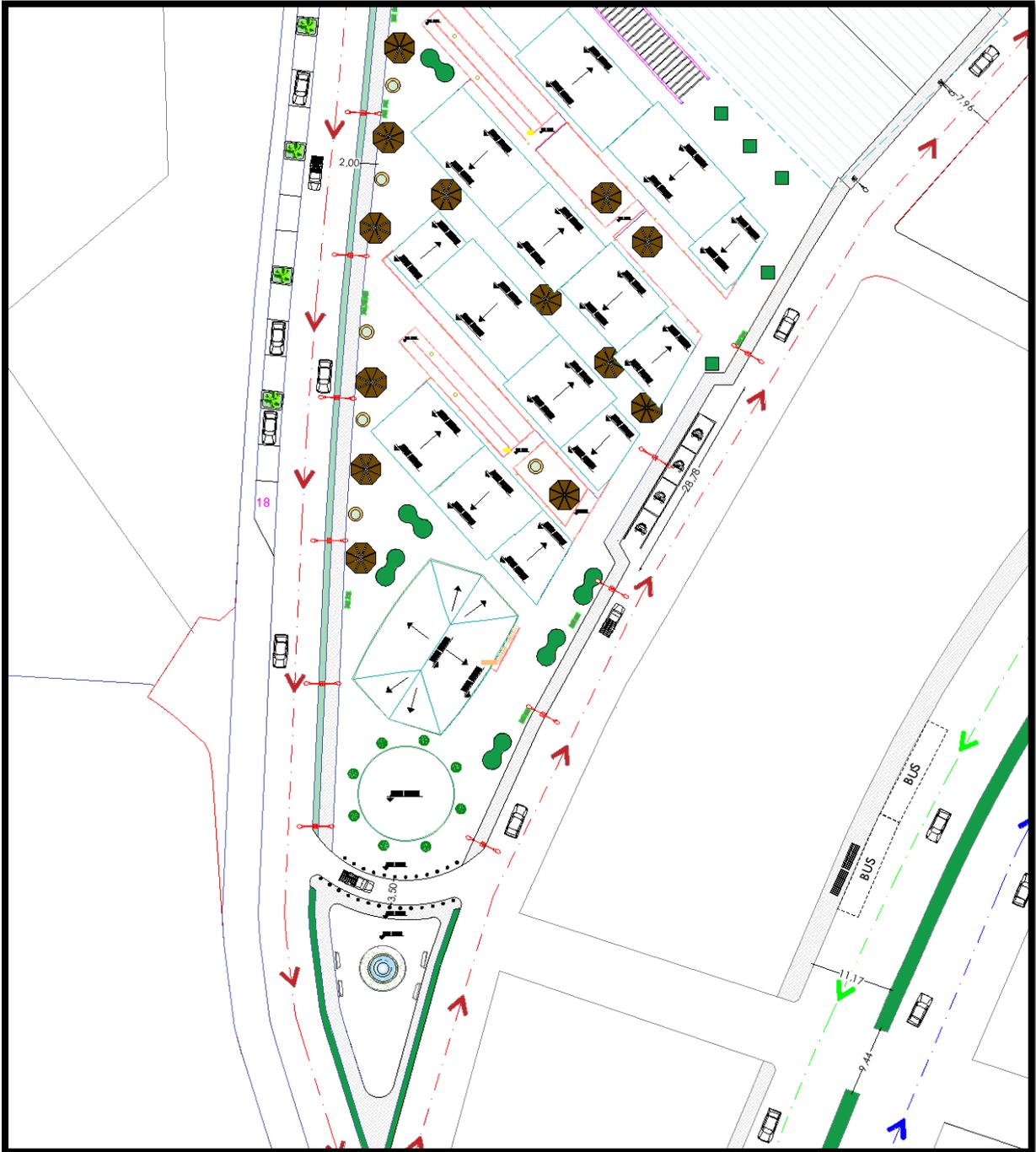


Imagen #54: Propuesta de implantación regeneración urbana

Fuente: Autor

- Jardineras
- Bancas con guardasol
- Parada de bus

14.7.3 Criterios estructurales

Criterios constructivos modulares

Realizar una propuesta de parque-plaza con edificio de parqueo sismo-resistente en donde la estructura sea un complemento para un desarrollo funcional de los espacios. en comparación de los sistemas de construcción tradicionales, la modulación de los locales se realizara con estructura de acero, construida con perfiles estructurales de acero aligerado con los recubrimientos adecuados, va desde sistema de vigas metálicas, la aplicación de placas de fibrocemento, mampostería de gypsum, y cubierta con sistema de nueva línea de cubierta metálicas con espuma de polietileno de novacero, diseñada para responder las mas exigentes necesidades de la industria y construcción.



Imagen #55: Cubierta metálica con espuma de polietileno

Fuente: Folleto Novacero

la estructura del parqueadero se realizará su mayor parte con hormigón armado. las losas de entre piso serán de losa de hormigón armado a excepción de la última planta de techo o cubierta que será con sistema de cubierta metálica para alivianar cargas.

la escalera va a trabajar por diafragma asegurando una base de hormigón por cuestiones estructurales.

Objetivo de sostenibilidad

Disponer de un proyecto que asegure el confort climático mediante propuestas que favorezcan a los espacios y al medio ambiente, esto mediante la aplicación de los sistemas ambientales pasivos.

14.8 Especificaciones técnicas y normativas

14.8.1 Circulaciones NTE INEM 2243

Para las circulaciones se diseñó un sistema de conexiones con un sistema lineal con dimensiones confortables, estos sistemas de circulación también contienen rampas para el acceso a los locales comerciales, estas estarán ubicadas de manera que no perjudiquen ni generen conflictos en la accesibilidad y en la comodidad de las personas, estas rampas tienen cálculos de pendientes del 8% para mayor facilidad de acceso, con sus respectivos descansos de 1.2m de ancho y sus respectivos pasamanos de metal, esto regido por la norma ecuatoriana de construcción, NTE INEM 2245. así ofreciendo un diseño inclusivo a los usuarios.

Las vías de circulación peatonal tienen que marcar la diferencia precisamente de las vías de circulación vehicular, incluso en esos casos de superposición vehicular y peatonal, mediante señalización adecuada. Ver NTE INEN 2239.

14.8.2 Caminerías NTE INEM 2243

Usando las normas ecuatorianas, el proyecto utiliza aceras que promueven un mejor movimiento de peatones. Las vías de circulación de peatones deberán estar libres de obstáculos en su anchura mínima y desde el suelo hasta un plano paralelo a una altura de al menos 2.2m. Este espacio no puede contener mobiliario que lo invadan (como lámparas, rótulos, etc.). Estas aceras serán de adoquín.

14.8.3 Recubrimientos NTE INEM 2314.

Para los sistemas modulares, se utilizara cubiertas para evitar el sol, mobiliario urbano como bancas para áreas de descanso y espera de paradas de autobús, estos recursos de cobertura incluyen paneles de vidrio, metal que deben proporcionar el grado adecuado de protección contra la lluvia y exceso de radiación solar.

14.8.4 Mobiliarios NTE INEM 2314

En la parte del boulevard con el que cuenta el proyecto se los dotaran de construcciones creadas para la distracción de chicos, entre los mobiliarios en general se hallan: Bancas: Ubicadas en espacios libres o determinadas para el descanso, en la situación del centro de comercio planteado, se ubicarán en las circulaciones ovaladas ,y fuentes de agua ya que tienen una norma conveniente. En las regiones verdes se anclarán en un base de piso césped.

Bancas: Las magnitudes de las bancas son

- la elevación del asiento debería ser entre 400 mm y 450 mm, medidos a partir del grado del piso terminado.
- la elevación del tope del respaldo debería estar entre 750 mm y 790 mm,
- la hondura del asiento debería estar entre 400 mm y 450 mm. 104
- el ángulo del asiento respecto del respaldo debería tener una inclinación entre 100° y 105°.

depósitos de basura: ubicados en aspectos vitales cercanos a vías arteriales o colectoras, tendrán una elevación de 80cm.

14.8.5 Vegetación NTE INEM 2314

En el componente de vegetación se selecciona el entorno que rodea el área de estudio y proporciona una mayor conexión con la vegetación original. Lugares que juegan con la flora diversa. Por otra parte, entre los árboles a plantar se encuentran olivos negro, palmeras de tamaño mediano, que

cumplen con la norma de que todos los espacios disponibles para uso público deben tener vegetación urbana, o árboles, arbustos, vegetación

14.8.6 Iluminación NTE INEM 2314

Entre los factores de iluminación para los módulos incluidos en el proyecto se encuentran la iluminación natural durante el día y la iluminación artificial durante la noche, lo que contribuye a la cantidad óptima de luz para circular fácilmente e identificar el entorno y el uso respectivo del proyecto.

En cuanto a la iluminación exterior, se utilizan los estándares, el ancho libre de la luminaria (en este caso el alumbrado público) es superior a 1.2m, lo que ayuda a mejorar la visibilidad del proyecto en la oscuridad, al mismo tiempo, estas luminarias tienen soportes y son cilíndricos, e irradian el color de acuerdo al ambiente que los rodea para crear un anclaje fuerte y estable, cada poste al borde de la acera que no obstruya la circulación, acero inoxidable u otro material que requiera bajo mantenimiento, revestido con pintura resistente al exterior.

14.8.7 Requerimientos tecnológicos

Espacios	Iluminación		Ventilación		Ruidos		Ins. Electricas		Ins. Hidrosanitarias		
	Natural	Artificial	Natural	Artificial	Intensos	Medios	110V	220V	AA.SS	AA.PP	AA.LL
espacios	X	X	x	x		x	x			x	x
plaza comercial	X	X	x	x						x	x
Aceras	X	X	x		x				x	x	x
Boulevard	X	X	x		x					x	x
Caminerias	X	X	x		x			x		x	x
Espacios Verdes	X	X	x			x				x	
modulos locales comerciales	X	X	x	x		x	x		x		x
area de descanso	X	X	x			x					x
Parqueadero	x	x	x			x		x			x

Imagen #56: Requerimientos tecnológicos

Fuente: Elaborado por autor

14.9 Criterios de prefactibilidad

14.9.2 Prefactibilidad Técnica.

Se sustenta la planificación arquitectónica de acuerdo a los criterios previamente analizados e investigados en la parte de estudio del programa, así como las limitaciones formales, funcionales y técnicas de análisis de sitio determinadas en los diversos proyectos.

La implementación de los equipos y muebles propuestos se eligió teniendo en cuenta la facilidad de su uso en el diseño del proyecto y las ventajas que aportan al efecto natural. En esta propuesta, todos los requisitos de calidad necesarios para la ejecución de la obra, que contienen sus respectivos útiles y responden a su ejecución.

14.9.3 Prefactibilidad legal

El proyecto fue creado desde un inicio en el marco del marco legal, que a su vez se refirió a la investigación del marco legal definido por la normatividad desarrollada por la municipalidad de Manta y siguió los estándares establecidos en el manual de diseño Originario de plaza comercial y de acuerdo con los estándares NEC, el objetivo de este proyecto es crear una organización

empresarial que gestione el comercio de manera efectiva y se convierta en una propuesta viable de desarrollo.

14.9.4 prefactibilidad financiera.

El GAD de Manta tiene que realizar los trámites correspondientes para garantizar el financiamiento del proyecto mediante la firma de contratos con el Ministerio de Comercio y empresas privadas que quieran contribuir a la viabilidad del proyecto, debido a que la ejecución del proyecto requiere de inversión, mediante el edificio de parqueadero se podrá solver económicamente la inversión debido a que este no será de carácter gratuito y tendrá un costo hacia el público. el financiamiento depende de las necesidades de inversión, parque-plaza con su edificio de parqueadero.

15. CONCLUSIONES

- Se puede determinar que es de carácter importante la implementación de una regeneración urbana en el sector del antiguo terminal y bahía de manta.
- La implementación de nuevos locales comerciales beneficiaran al sector económico a re impulsarlo en el sector.
- La arquitectura modular a implementar se aplicada con nuevas formas de construcción lo cual mejorara la calidad de los espacios para los usuarios y comerciantes
- Se pudieron obtener nuevos conocimientos en cuanto a como es el modo de operación de la zona.
- Se pudieron conocer mas a profundidad los problemas que se presentan en la zona
- La implementación de un edificio de parqueo será de mucha ayuda a mejorar el ordenamiento vehicular, y este beneficiará al sector de manera económica como en ordenamiento vial.
- La aplicación de jardineras mejorara la calidad del microclima y su aspecto estético.
- Esta es una zona que vale considerar a potenciar, ayudara a un aprovechamiento económico viable.

16.RECOMENDACIONES

- Considerar nuevos materiales o métodos de construcción para mejorar la calidad de arquitectura y construcción.
- Analizar correctamente las necesidades de los usuarios para una adecuada regeneración en el lugar.
- relacionarse con las problemáticas del lugar para entender bien cuales son las mejores alternativas de solución para la propuesta.
- Investigar sobre los productos que existen en el mercado para la implementación de un ascensor para vehículos que mejor se adapte a la necesidad en el espacio.
- Ser empático con las personas que trabajan en el lugar y también los usuarios que hacen uso de esta zona
- Hacer un cronograma de trabajo para llevar bien los plazos de entrega.
- realizar encuestas , sobre los problemas para poder ser mas puntuales al momento de realizar la propuesta de regeneración.
- Recorrer varios días a diferentes horas la zona para entender mejor la problemática.

17.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica. Revista de Occidente, 230-231 (no date) Lucio. Available at: <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/lucio.htm> (Accessed: January 29, 2023).

María Castrillo, ángela Matesanz, Domingo Sánchez Fuentes y ... - upm (2013). Available at: https://oa.upm.es/46247/1/Regeneracion_urbana_Castrillo_Matesanz__Fuentes_Sevilla.pdf (Accessed: January 29, 2023).

Borja, J (1998) *Ciudadanía y espacio público*. Barcelona, España.

Bentley. I (1999). *Entornos vitales*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.

Gehl, J., 2006. *La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, S.A.

Borja, J. and Muxí Zaida (2003) *El Espacio Público: Ciudad Y ciudadanía*. Barcelona: Diputació de Barcelona. Xarxa de Municipis.

UN-HABITAT - A Better Urban Future | UN-Habitat (2016). Available at: https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf (Accessed: January 29, 2023).

Mingez Martínez, Enrique; Vera Mori, Maria; Messiger, Diego (2013) *Nuevo Contexto Urbano, Espacios Públicos Flexibles: 10 principios básicos, ArchDaily en Español*. ArchDaily en Español. Available at: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos> (Accessed: January 29, 2023).

Chávez, A.J.M. (2015) *Regeneración Urbana para una mejor calidad de vida, IMPLAN Torreón*. Instituto Municipal de Planeación y Competitividad de Torreón Órgano técnico responsable de la planeación del desarrollo del municipio de Torreón, Coahuila, México. Available at: <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html#:~:text=La%20regeneraci%C3%B3n%20urbana%20es%20una,y%20ser%20sensibles%20a%20las> (Accessed: January 29, 2023).

Navarrete, E.C. (1970) *Composición Urbana, Composicion Urbana*. Available at: http://composicionurbana.blogspot.com/2013_12_01_archive.html (Accessed: January 29, 2023).

Vigil, P.C.A. (1970) *Arxitexton arxos, agosto 2015*. Available at: <https://arxitextonarxos.blogspot.com/2015/08> (Accessed: January 29, 2023).

Cardona, A. (2018) *La Importancia De Los Espacios Verdes en las ciudades, ecologiaverde.com*. Ecologiaverde.com. Available at: <https://www.ecologiaverde.com/la-importancia-de-los-espacios-verdes-en-las-ciudades-272.html> (Accessed: January 29, 2023).

5 ejemplos de jardineras urbanas sostenibles y de diseño (2021) edigal. Available at: <https://www.edisongalicia.es/mobiliario-urbano-jardineras-sostenibles/> (Accessed: January 29, 2023).

Schettino, M.P. (2011) *Transporte Público Urbano, Transporte público urbano*. Biblioteca CF+S. Available at: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-transporte-publico-urbano.html> (Accessed: January 29, 2023).

18. ANEXOS



Imagen #57: Vista aérea de propuesta (parqueadero, plaza comercial, área adm, baterías sanitarias)

Fuente: Elaborado por autor

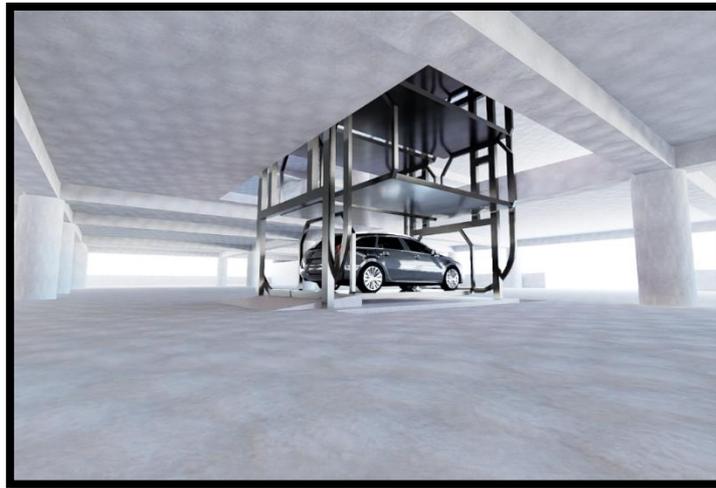


Imagen #58: Elevador de carros livianos, parqueadero

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #59: Vista interna de parqueadero, escaleras

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #60: Perspectiva de locales comerciales lado posterior y mobiliario urbano

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #61: Perspectiva de locales comerciales lado posterior y mobiliario urbano

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #62: perspectiva de jardineras y mobiliario urbano

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #63: perspectiva con mobiliarios urbanos y jardineras

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #64: perspectiva de plaza comercial (rampas)

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #65: perspectiva frontal de locales comerciales

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #66: mobiliario urbano y elementos vegetativos

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #67: Perspectiva área administrativa

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #68: perspectiva baterías sanitarias

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #69: Retorno con bolardos

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #70: Jardineras y pileta

Fuente: Elaborado por autor

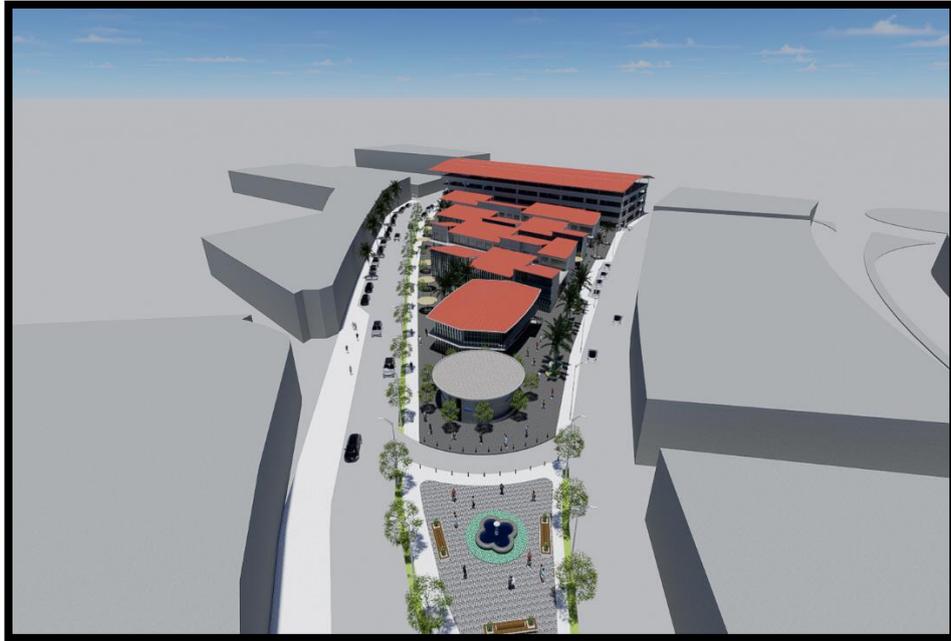


Imagen #71: Vista aérea de proyecto

Fuente: Elaborado por autor



Imagen #72: área administrativa

Fuente: Elaborado por autor

MOBILIARIO URBANO

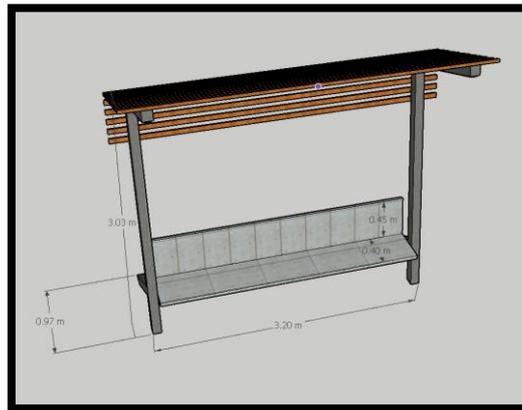


Imagen #73: Mobiliario Urbano banca 01

Fuente: Elaborado por autor

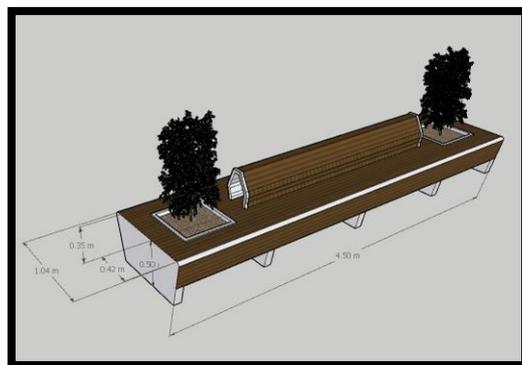


Imagen #74: Mobiliario Urbano banca 02

Fuente: Elaborado por autor

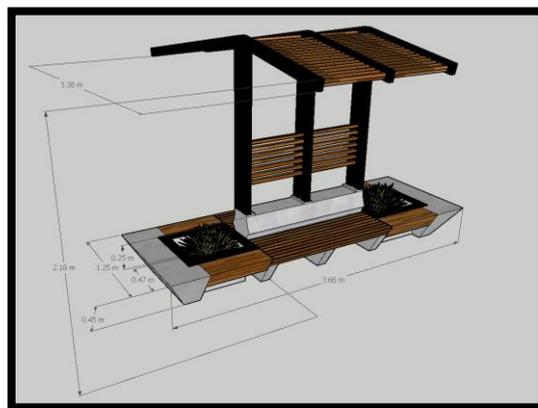


Imagen #75: Mobiliario Urbano banca 03

Fuente: Elaborado por autor

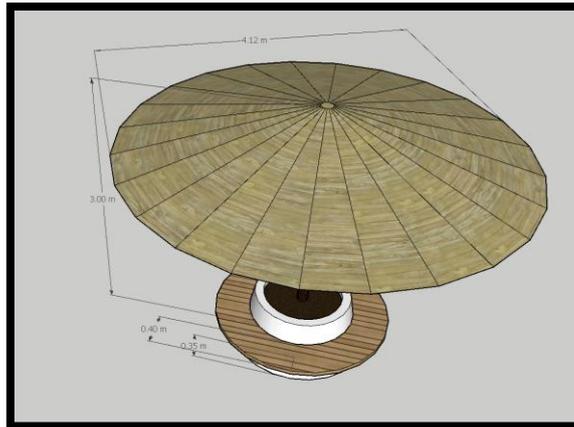


Imagen #76: Mobiliario Urbano banca 04
 Fuente: Elaborado por autor

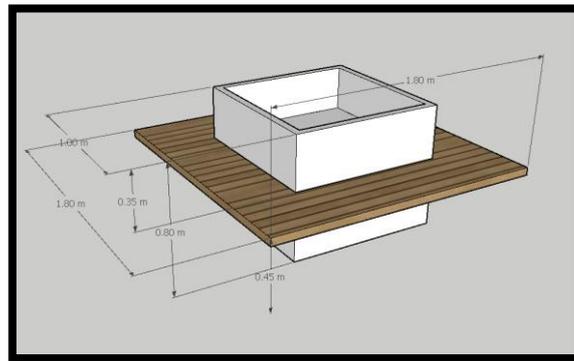


Imagen #77: Mobiliario Urbano banca 05
 Fuente: Elaborado por autor

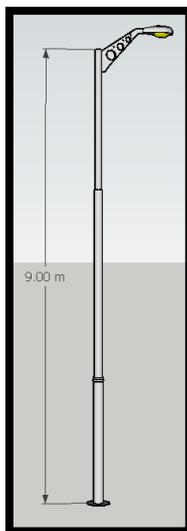


Imagen #78: Mobiliario Urbano iluminaria
 Fuente: Elaborado por autor

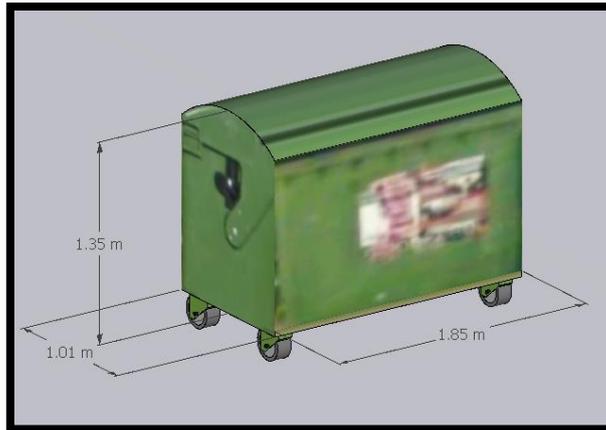


Imagen #79: Mobiliario Urbano deposito de basura

Fuente: Elaborado por autor

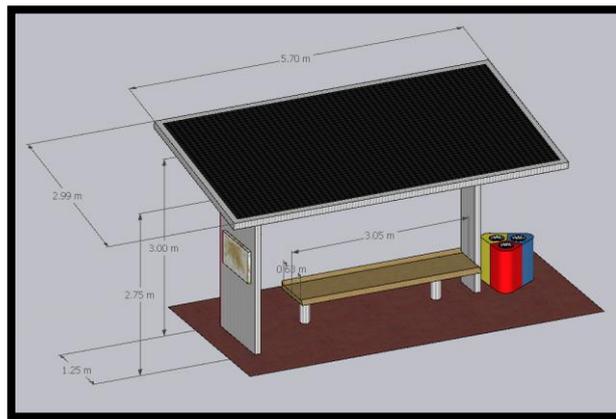


Imagen #80: Parada de bus

Fuente: Elaborado por autor

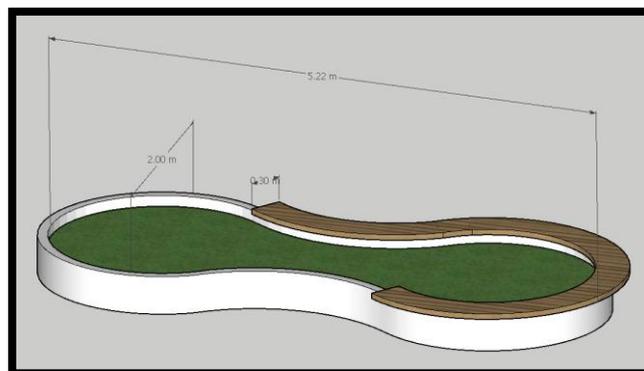


Imagen #81: Mobiliario Urbano banca 06

Fuente: Elaborado por autor

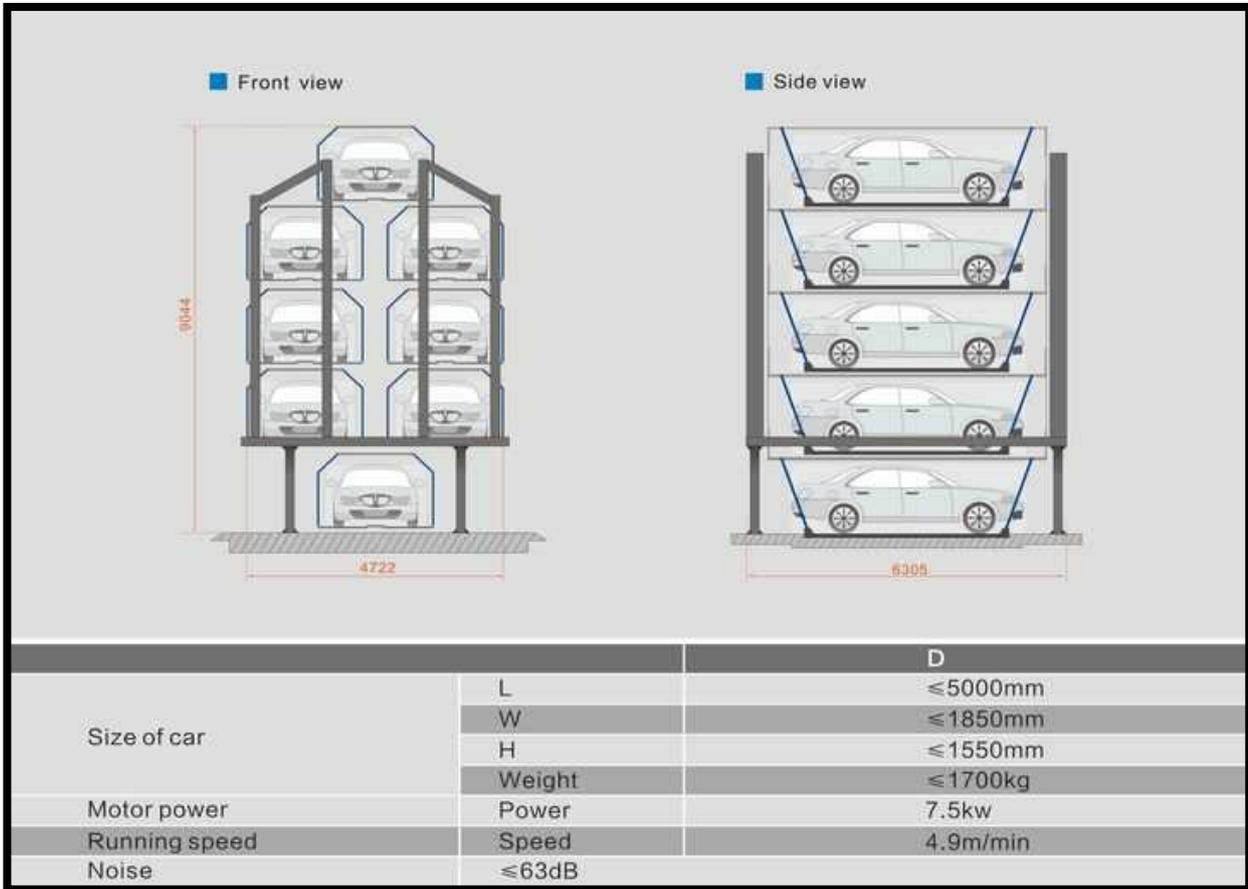


Imagen #82: Corte ascensor vehículos
Fuente: alibaba.com

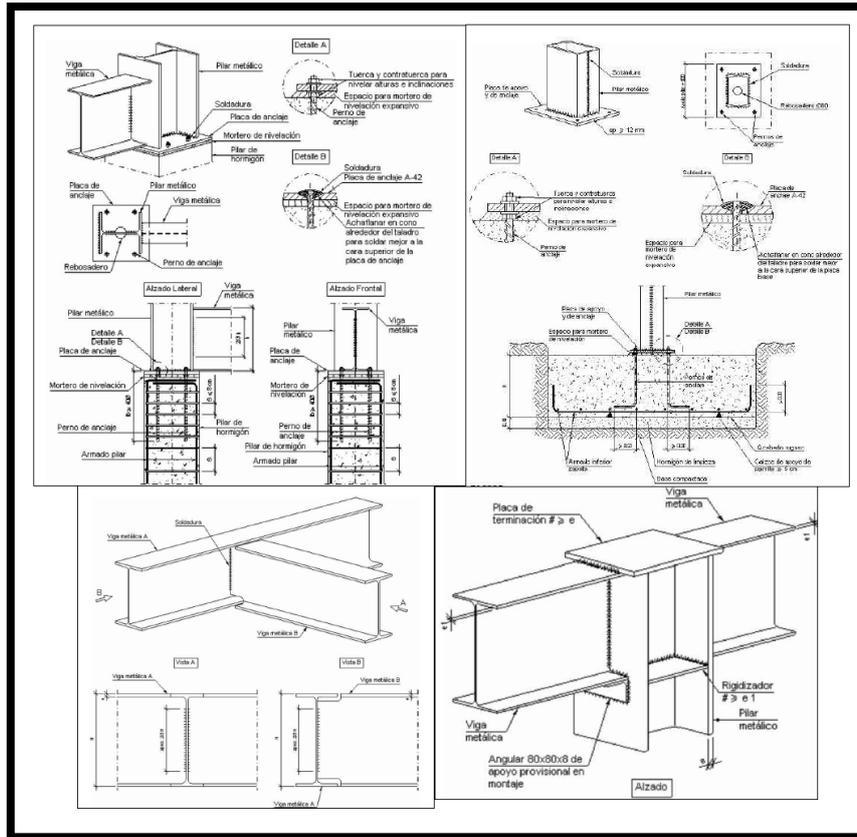


Imagen #83: Detalles Constructivos

Fuente: Biblioteca de detalles constructivos

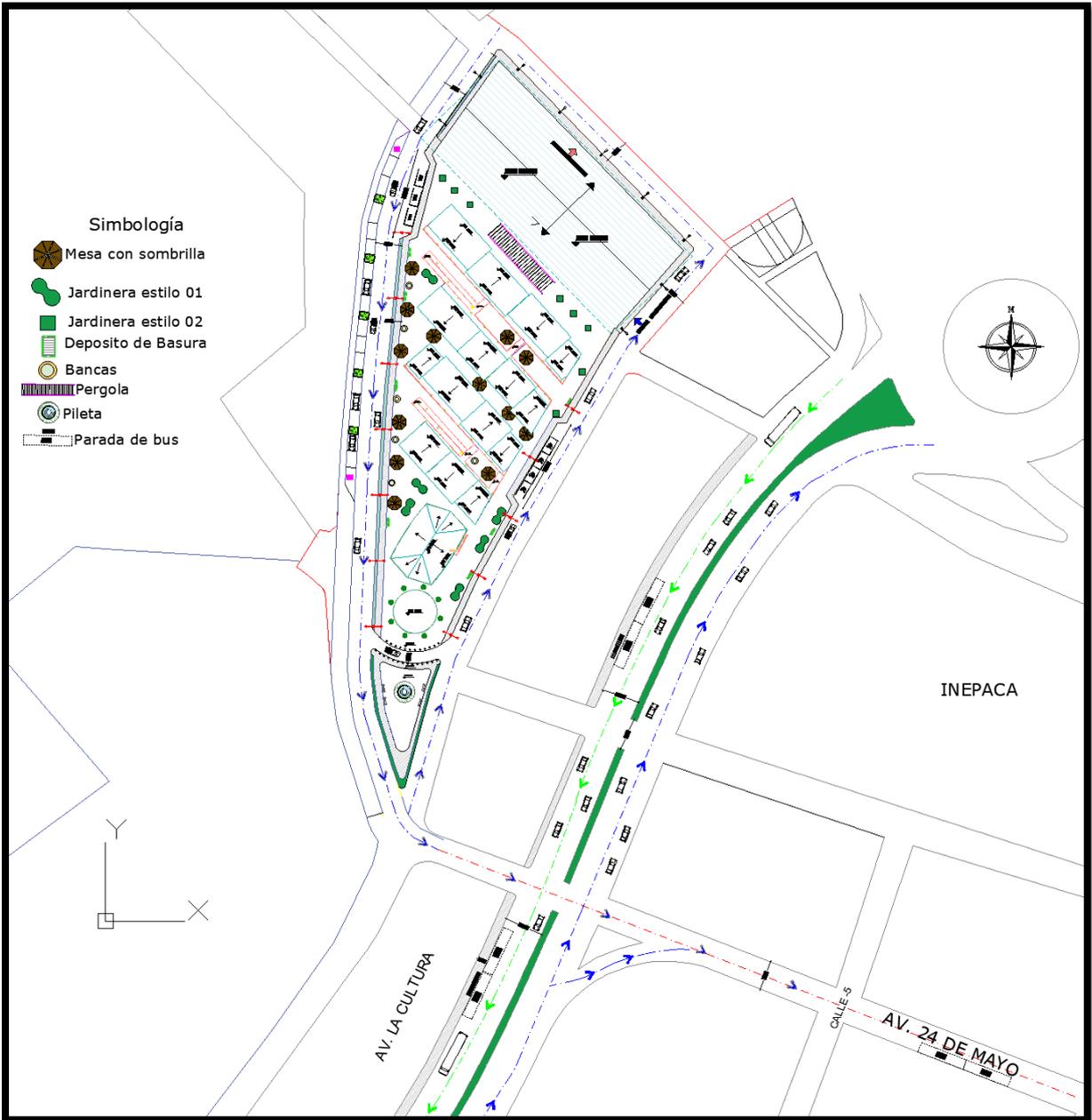


Imagen #84: Implantación de la propuesta
 Fuente: Elaborado por autor



- simbología:
- Parquedero
 - Plaza Comercial
 - Zona administrativa

Imagen #85: Emplazamiento de la propuesta

Fuente: Elaborado por autor

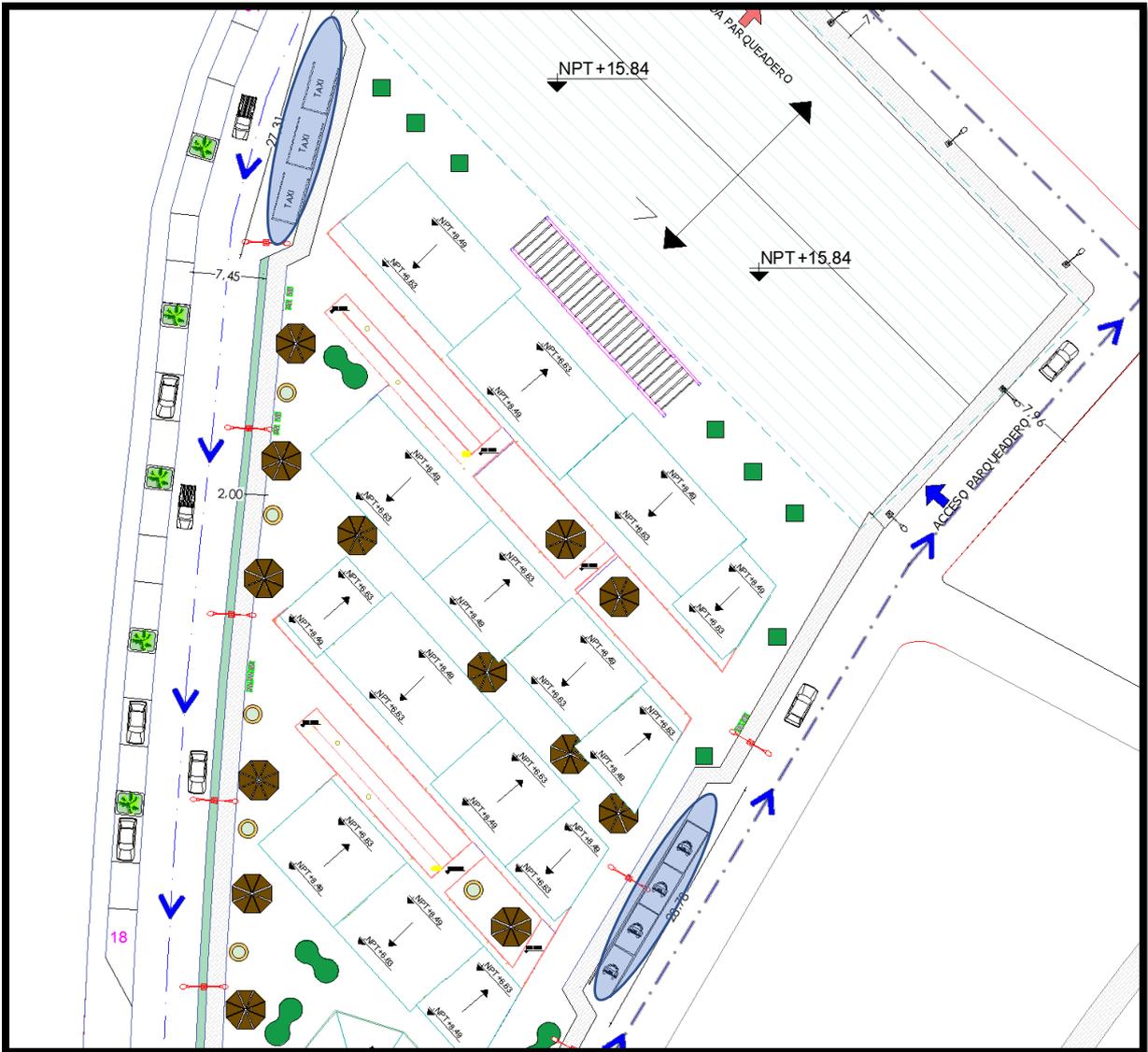


Imagen #86: Implantación de la propuesta

Fuente: Elaborado por autor

Simbología

-  Bancas con sombrilla
-  Bancas con jardineras
-  Luminarias
-  Depósitos de Basura
-  Pileta
-  Sentida vial una vía solo vehículos livianos
-  Parada de Taxis
-  Pérgola

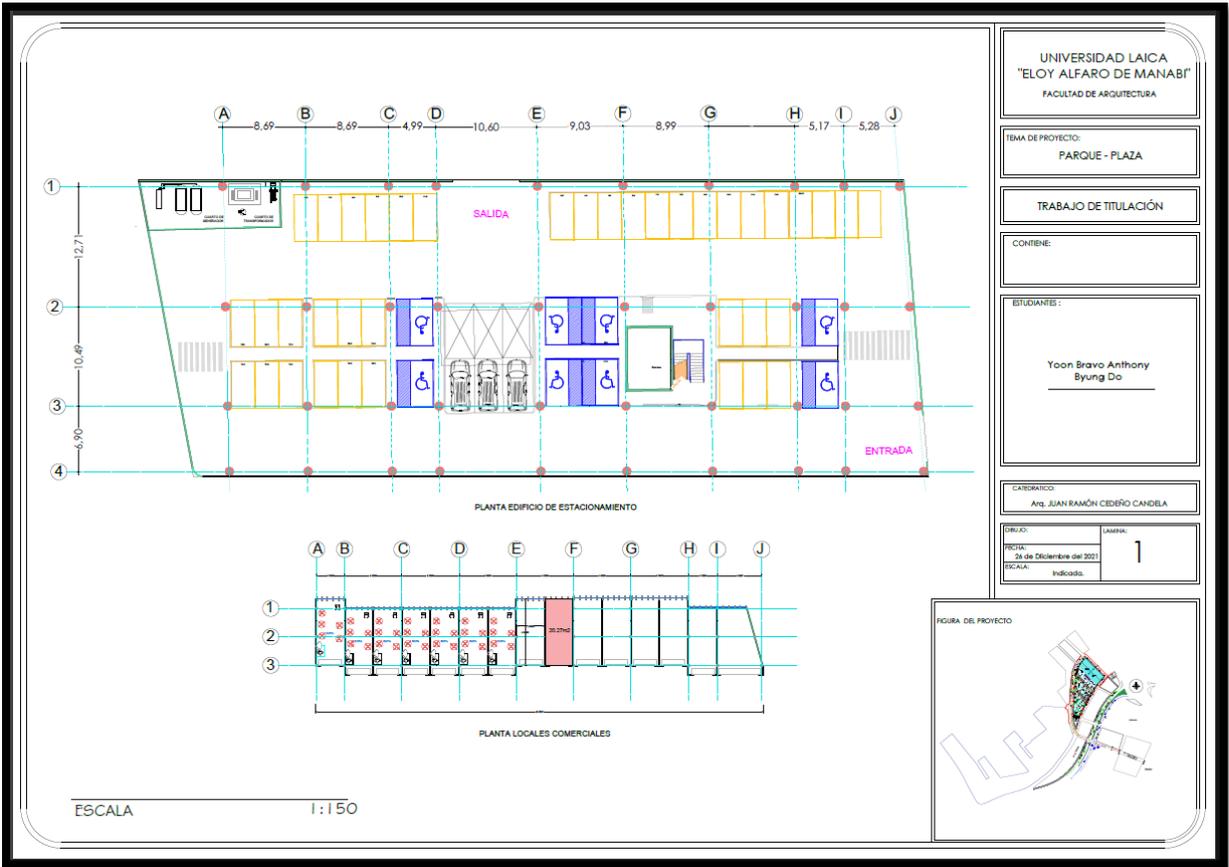


Imagen #87: planimetría de locales comerciales y parqueadero
Fuente: Elaborado por autor

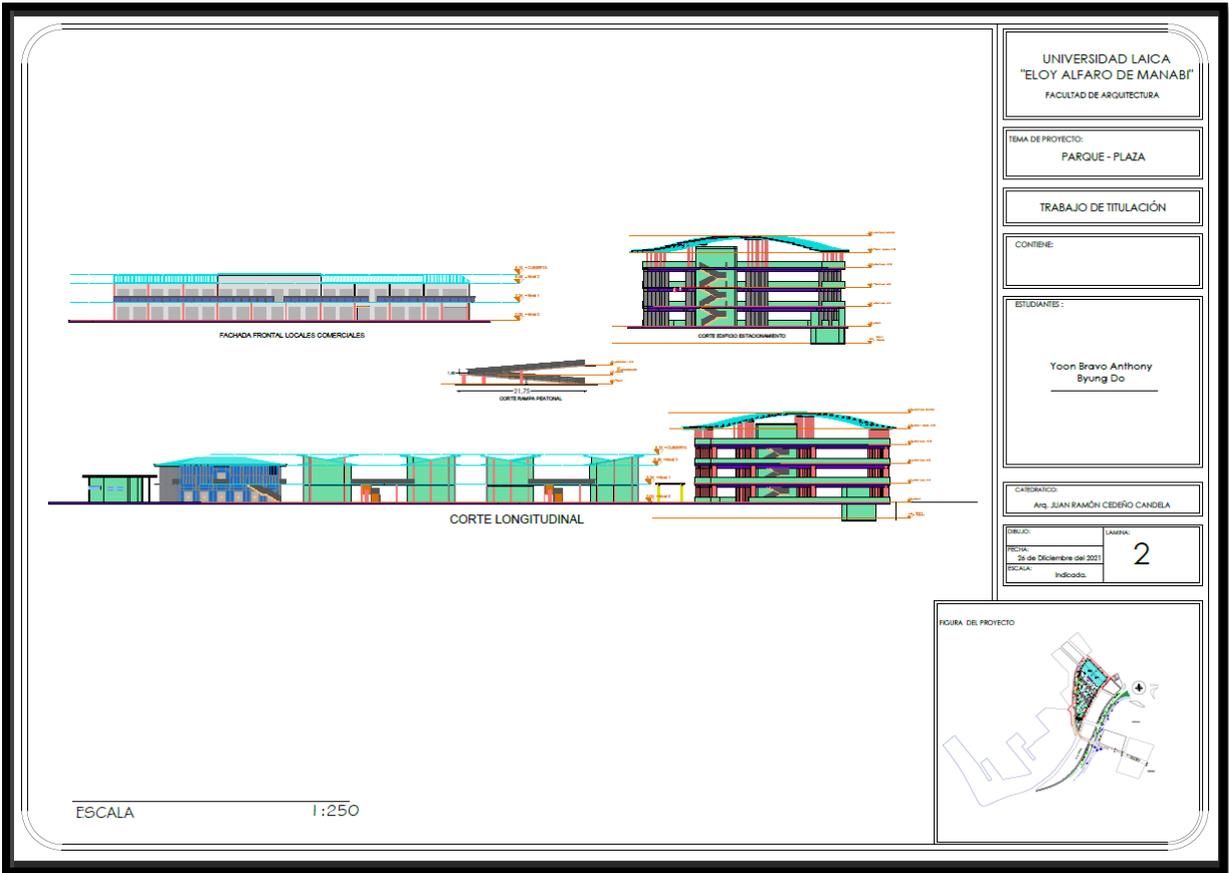


Imagen #88: Cortes y fachadas de la propuesta
 Fuente: Elaborado por autor

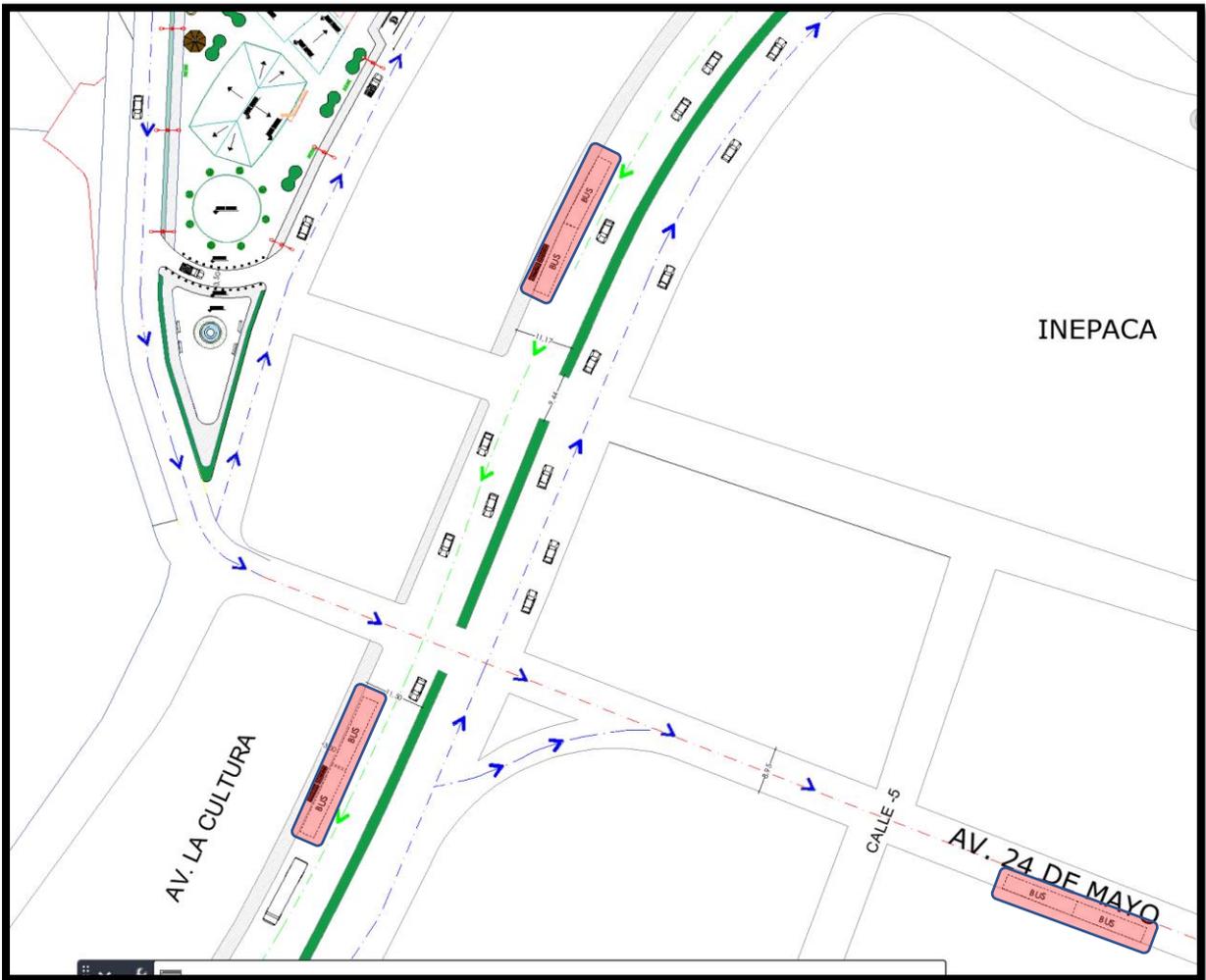


Imagen 90: Propuesta de parada de buses

Fuente: Elaborado por autor



Parada de buses a proponer



Imagen 89: Propuesta 3d de proyecto vista en perspectiva

Fuente: Autor