



FACULTAD DE ARQUITECTURA

**INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO**

TEMA:

PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL BARRIO COSTA AZUL
DE LA CIUDAD DE MANTA.

ELABORADO POR:

LILIBETH MARLENE CEDEÑO PINCAY

TUTOR:

ARQ. MARCOS GALLO

MANTA-MANABÍ-ECUADOR

2022

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cuyo tema del proyecto es **“PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL BARRIO COSTA AZUL DE LA CIUDAD DE MANTA”**, 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 a la señorita **Cedeño Pincay Lilibeth Marlene**, estudiante de la carrera de Arquitectura, período académico 2022(1), 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, 25 de julio de 2022.

Lo certifico,

Arq. Marcos Gallo Zambrano. Mg

Docente Tutor

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, **Lilibeth Marlene Cedeño Pincay**, con cedula de identidad 131595913-8 declaro ser la autora y responsable de las opiniones, investigaciones, resultados, conclusiones y recomendaciones presentados en este trabajo investigativo.

Asimismo, asumo las responsabilidades que la ley señala para el efecto, las consecuencias procedentes de mis actos no afectaran al tutor del proyecto, ni a la Universidad y la Facultas de Arquitectura.

Lilibeth Marlene Cedeño Pincay

CI: 131595913-8

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El tribunal evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, denominado **“PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL BARRIO COSTA AZUL DE LA CIUDAD DE MANTA”**, realizado por la Srta. **Cedeño Pincay Lilibeth Marlene**, portadora de la cédula de ciudadanía No. **131595913-8** y egresada de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, cumple con todos los requerimientos referente a la investigación y diseño señalados por el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y considerado aprobado.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

Arq. Tatiana Delgado Cedeño

Tribunal 1

Arq. Alexis Macias Loor

Tribunal 2

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación principalmente a Dios, a mi familia que son un pilar fundamental en mi vida, además que siempre me han brindado su apoyo incondicional y me han impulsado para lograr y cumplir todos mis objetivos y metas.

También a mis amigos y compañeros que siempre me han brindado su apoyo y confianza durante nuestro proceso de aprendizaje académico.

AGRADECIMIENTO

Principalmente a Dios, a mi familia por el apoyo brindado durante mi etapa académica y a todas las personas que confiaron y participaron en este arduo camino para la culminación de mis estudios universitario.

Asimismo, agradecer a mi director de tesis el Arq. Marcos Gallo que me ayudo y guío durante este proceso de culminación académica, y además compartió su sabiduría como mentor durante este proceso de preparación.

También quiero expresar mis agradecimientos a los docentes de la Facultad de Arquitectura, por todos los conocimientos compartidos dentro de las aulas.

Lilibeth Marlene Cedeño Pincay

INDICE

Contenido

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	2
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	3
CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
DEDICATORIA	5
AGRADECIMIENTO.....	6
INDICE	7
RESUMEN.....	10
ABSTRACT	11
9. INTRODUCCIÓN.....	12
10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
10.1. Marco contextual	14
12. CAPÍTULO 1 - MARCO REFERENCIAL.....	27
12.1. Marco antropológico.....	27
12.2. Marco teórico	28
12.3. Marco conceptual.....	31
12.4. Marco jurídico y/o normativo	35
12.5. Modelos de repertorios	43
ECOCIUDAD VALDESPARTERA, ZARAGOZA.....	43
CURITIBA.....	48
PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CERRO SANTA ANA . ¡Error!	

Marcador no definido.

13. CAPÍTULO 2.....	53
13.1. Diagnóstico de la información.....	53
13.1.1. Información básica	53
13.1.2 Delimitación del área de estudio	53
13.1.3. ASPECTO FISICO.....	55
13.2. Tabulación de la información	64
13.3. Interpretación de resultados	76
13.4. Pronóstico.....	77
13.5. Comprobación de la idea planteada	78
CAPITULO 3.....	79
14. PROPUESTA.....	79
14.1. Descripción y conceptualización de la propuesta arquitectónica/urbana	
79	
14.2. Imagen objetivo de la propuesta	80
14.3. Objetivo de la propuesta	81
14.4. Capacidad de la propuesta urbano/arquitectónica	82
14.5. Determinación de necesidades	83
14.6. Criterios de operatividad de la propuesta: funcionales, formales y	
técnicos	84
14.7. Especificaciones técnicas y normativas	85
14.8. Prefactibilidad de la propuesta.....	94
14.8.1. Prefactibilidad Económica-Financiera.....	94
14.8.2. Prefactibilidad técnica.....	95
15. CONCLUSIONES:.....	96

16.	RECOMENDACIONES:.....	97
17.	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS:.....	98
18.	ANEXOS	100

8. RESUMEN

El presente trabajo de investigación y propuesta urbana tiene como tema:

PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL BARRIO COSTA AZUL DE LA CIUDAD DE MANTA.

Este barrio se comenzó formando con asentamientos informales, y está ubicado dentro de la parroquia urbana “Los Esteros” de la ciudad de Manta. Cuenta con una población estimada de 7000 hab. El principal problema que presenta es la desorganización de los espacios dentro del sector. Producto de esto se puede notar carencia de áreas verdes, el diseño del sistema vial no es adecuado ya que sus calles son estrechas y no cuenta con aceras, bordillos, señalética horizontal y vertical, ni con mobiliarios urbanos. El campo de acción en el que se encuentra el proyecto se encuentra en “Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos” cuyo principal objetivo constituye el diagnóstico de la desorganización territorial, para en base a esto diseñar una propuesta de reordenamiento urbano.

La metodología empleada principalmente se enfocó en la aplicación de técnicas de recolección de información, mediante la aplicación de encuestas a una muestra de la población para obtener un enfoque aproximado de las necesidades de los habitantes del sector.

De los datos obtenidos en la investigación, se pretende diseñar una propuesta de reordenamiento en el barrio, tomando como eje principal el sistema vial y el déficit de espacios para la recreación, esparcimiento y ocio, para mejorar la imagen urbana del lugar.

Palabras claves: Reordenamiento Urbano, Sistema Vial, Áreas de recreación y esparcimiento.

ABSTRACT

The present research work and urban proposal has as its theme: **PROPOSAL OF URBAN REORGANIZATION IN THE COSTA A ZUL NEIGHBORHOOD OF THE CITY OF MANTA.**

This neighborhood began forming with informal settlements, and is located within the urban parish "Los Esteros" of the city of Manta. It has an estimated population of 7000 inhabitants. The main problem it presents is the disorganization of spaces within the sector. As a result of this, there is a lack of green areas, the design of the road system is not adequate since its streets are narrow and does not have sidewalks, curbs, horizontal and vertical signage, or urban furniture. The field of action in which the project is located is in "Territorial planning, vulnerability and risk management" whose main objective is the diagnosis of territorial disorganization, based on this to design a proposal for urban reorganization.

The methodology used mainly focused on the application of information collection techniques, through the application of surveys to a sample of the population to obtain an approximate approach to the needs of the inhabitants of the sector.

From the data obtained in the research, it is intended to design a proposal for reorganization in the neighborhood, taking as its main axis the road system and the deficit of spaces for recreation, recreation and leisure, to improve the urban image of the place.

Keywords: Urban Reorganization, Road System, Recreation and Recreation Areas.

9. INTRODUCCIÓN

La presente investigación de tesis está orientada a mejorar las condiciones de vida de los habitantes del barrio Costa Azul, puesto que se formó en un área considerada como periférica, privándolos de los beneficios de las zonas céntricas de la ciudad, siendo excluidos en cuanto se trata de dotación de espacios de esparcimiento y recreación, asimismo, careciendo de un sistema vial adecuado y sin contar con señalética horizontal y vertical, que brinde seguridad a los transeúntes del sector.

Por esta razón, mediante este proyecto se busca conocer el estado y condición actual en el que residen los habitantes de esta zona y poder elaborar el diseño de una propuesta de reordenamiento urbano, que cuente con espacios de recreación, descanso y ocio y un sistema vial adecuado que ayude al desarrollo armónico del barrio.

De igual manera es importante describir que en el **Capítulo uno**, se abordaran la descripción de los marcos antropológico, teórico, conceptual y jurídico, que permiten conocer de una manera objetiva los criterios para la realización de la propuesta.

Además, también se describirán ejemplos de modelos de repertorio el cual ayuda a tomar algunos aspectos de diseño e implementarlos en el diseño de la propuesta a elaborar.

En el **Capítulo dos**, se elabora y realiza el diagnostico actual del barrio estudiado, en donde encontramos que existen equipamientos, pero nos suficientes para la demanda existente. En casos como el equipamiento de carácter recreativo, es deficiente ya que solo existe una cancha que no cuenta con las condiciones adecuadas, pero en el caso de parques o áreas para la recreación son inexistentes.

También el sistema vial existente no cuenta con las condiciones necesarias para brindar seguridad a la ciudadanía, ya que son estrechas y no cuenta con una capa de

rodadura adecuada y esto dificulta la movilidad peatonal y vehicular principalmente en la temporada de invierno.

Por último, en el **Capítulo tres**, se describe la propuesta que ayudara a mejorar las condiciones de vida de los habitantes del barrio, enfocado en mejorar el sistema vial existente e implementando espacios de recreación y esparcimiento, así como también arborizar las aceras y la dotación de mobiliarios urbanos.

La propuesta contara con espacios de entretenimiento, que ayudaran a las relaciones sociales entre vecinos.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1. Marco contextual

La regeneración urbana se refiere al proceso de producción urbana que es predominante en las ciudades europeas y norteamericanas, en donde se implementan grandes proyectos urbanos-arquitectónicos para la recuperación ya sea física o económica de áreas intraurbanas en desuso o deterioradas.

“La regeneración urbana es la consecuencia del juego entre múltiples fuentes de influencia, y al mismo tiempo, es una solución a las congruencias y a los desafíos provocados por un deterioro urbano en un área específica y en un momento determinado.” (Roberts y Sykes, 2000).

En las ciudades latinoamericanas este proceso se ha dado de poco a poco a pesar del gran potencial del suelo urbano y al acelerado crecimiento del proceso de urbanización, ya que el 80% de la población reside en ellas. Los proyectos que se han realizado son escasos y criticados, ya que no logran alcanzar los objetivos de la sostenibilidad urbana.

Uno de los proyectos más importantes en América Latina sería la intervención en Puerto Madero, Buenos Aires. Se trata de una operación urbanística de reconversión de gran escala, con un propósito físico-espacial, económico y social (generar una nueva centralidad aliando actividades económicas terciarias y vivienda de alto estándar), impulsada por parte de las autoridades en asociación con el sector privado y operada por una corporación de desarrollo mixta creada para el propósito.

En el Ecuador la mayor parte del territorio ha tenido diferentes cambios que ha afectado los usos de suelo, debido al incremento horizontal en las áreas urbanas, las invasiones de tierra y crecimiento poblacional. A partir de los años noventa, la globalización y el neoliberalismo fue un punto clave para que se decretará la Ley de

Modernización del Estado, la cual permitió comenzar con los procesos de descentralización y desconcentración del país. A partir de esto, Quito y Guayaquil empezaron procesos de recuperación urbana centrados sobre todo en áreas emblemáticas, así como también en la seguridad ciudadana. Un ejemplo es el Malecón 2000 que se caracteriza por la producción de espacios públicos y la instauración de una nueva modalidad de administración municipal orientada a la recuperación de centralidades.

Manta es una ciudad de tamaño intermedio, que constituye el centro de un amplio territorio con el que se relaciona, el crecimiento urbano de esta ciudad se ha ido dando principalmente a lo largo del eje, muchos de los casos también son por asentamientos, por lo cual carece de planificación urbanística y en donde el diseño del trazado vial se realiza sin un criterio técnico.

El barrio Costa Azul se encuentra ubicado en la ciudad de Manta, en la parroquia Los Esteros, cuenta con una población estimada de 7000 habitantes y se ha ido formando a través de un crecimiento acelerado que se ha dado por asentamientos informales producto de una inadecuada planificación lo cual ha generado un sin número de problemáticas como la degradación urbana por el deterioro y/o inexistencia de espacios públicos y recreativos afectando también el paisaje urbano del sector; espacios baldíos que funcionan como depósitos de desechos provocando olores desagradables para los habitantes; calles estrechas, sin aceras, bordillos, mobiliarios urbanos, señalética vertical y vertical y deficiencia de mobiliarios urbanos.

10.2. Formulación del problema

10.2.1. Definición o caracterización del problema identificado

El desarrollo físico del barrio Costas Azul presenta una inadecuada planificación de parte del GAD Municipal, por lo cual ha generado una serie de déficit e inexistencias en el espacio público.

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

Degradación urbana en el barrio Costa Azul de Manta a causa de la inadecuada planificación y el desperfecto de componentes urbanos.

Subproblemas

- Jerarquización vial inadecuada.
- Problemas de movilidad.
- Carencia de infraestructura básica.
- Privación de señalética vertical y horizontal.
- Inexistencia de mobiliario urbano.
- Escasez de área verde.
- Déficit de espacios públicos.

10.2.3. Formulación de pregunta clave

¿Cómo ayuda el reordenamiento urbano a compensar la degradación urbana en el barrio Costa Azul de la ciudad de Manta?

10.3. Justificación:

La propuesta de reordenamiento urbano servirá para satisfacer las necesidades de los habitantes del barrio dando un realce arquitectónico, también ayudara a dar mayor seguridad al tránsito peatonal implementando señalética horizontal y vertical e iluminación, incluyendo además mobiliario urbano que sea amigable con el medio ambiente y también creando espacios recreativos incluyendo con las personas con

capacidades diferentes considerando las normativas locales para obtener espacios de calidad para los habitantes del sector aprovechando los lotes vacíos que existen en el lugar.

10.3.1. Justificación Social

El proyecto “Propuesta de reordenamiento urbano en el barrio Costa Azul de la ciudad de Manta” se justifica en el ámbito de lo social ya que tiene la intención de proporcionar espacios públicos y recreativos dignos y funcionales que serían de gran ayuda para prevenir que los ciudadanos se adentren en algunos fenómenos sociales como la drogadicción y el alcoholismo y desarrollen actividades positivas en el área deportiva o actividades sociales que permitan la integración de familiares y vecinos para así tener una zona de esparcimiento mejorando su calidad de vida.

10.3.2. Justificación Urbana

En el ámbito urbano el presente proyecto se justifica porque al ser un fundamento práctico del urbanismo proveerle a los seres vivos un espacio en el que se le permita desenvolver su vida con comodidad y dignidad, comenzando con el adecuado ordenamiento territorial del sector y creando espacios públicos que aporten en el desarrollo del barrio y ayuden a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

10.3.3. Justificación académica

Con el presente proyecto se presenta la oportunidad de demostrar los conocimientos alcanzados a lo largo de los años de estudio realizados en la Facultad De Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí; además de servir también como una fuente de consulta para la realización de estudios similares en otros barrios o contexto.

10.4. Definición del objeto de Estudio

10.4.1 Delimitación sustantiva del tema:

Para la determinación de las causas y efectos del reordenamiento urbano en el barrio costa azul se realizó el análisis de la degradación urbana con el fin de identificar los factores que influyen en las condiciones actuales por lo cual induce a formular una propuesta de carácter urbano-arquitectónica.

10.4.2 Delimitación espacial:

El barrio Costa Azul está ubicado en la parroquia Los Esteros de la ciudad de Manta, es un territorio urbano que cuenta con un área de 667445 m², se encuentra delimitado al norte con la vía Manta- Rocafuerte, al oeste encontramos la calle 29 y la calle C-415, al este con la ciudadela Metrópolis y al sur con la calle C.T-1 y la calle C.39.



Ilustración 1: Barrio Costa Azul

Fuente: Google Earth

10.4.3 Delimitación temporal

La presente investigación se desarrollará desde el año 2004 hasta la actualidad analizando como se ha ido creciendo y desarrollando el barrio-

10.5 Campo de acción del objeto de estudio

Esta investigación se enmarca en el campo de acción: Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos.

10.6. Objetivos

10.6.1. Objetivo general:

Diseñar una propuesta de reordenamiento urbano que sirva para transformar al barrio Costa Azul en un centro de atracción social y recreativo.

10.6.2. Objetivos específicos

- Investigar el análisis físico del territorio.
- Plantear una propuesta de un centro de interacción social que integre el territorio.
- Presentar una propuesta de diseño de las calles para mejorar la movilidad del territorio facilitando una interconectividad interna y segura.

10.7. Identificación de Variables

10.7.1. Variable dependiente

Degradación urbana en el barrio Costa Azul en cuanto al deterioro físico de componentes urbanos como calidad de vida y disfrute de espacios públicos y recreativos.

10.7.2. Variable independiente

Inadecuada planificación urbana.

10.8. Formulación de la idea a defender

La degradación urbana en cuanto al deterioro físico de componentes urbanos como calidad de vida y disfrute de espacios públicos y recreativos se evidencia por la inadecuada planificación urbana en el barrio Costa Azul.

10.9. Operacionalización de las variables

Variable Dependiente	Concepto	Categorías	Indicadores	Instrumento
Degradación urbana en el barrio Costa Azul en cuanto al deterioro físico de componentes urbanos como calidad de vida y disfrute de espacios públicos y recreativos.	Se puede definir a la degradación urbana como el alto grado de deterioro de la infraestructura y los espacios de la ciudad causada por diferentes factores tales como sobreuso, ineficacia, abandono, falta de planeación, desigualdad social, deficiencia de servicios básicos, entre otros.	Degradación urbana	Autoconstrucción	Cuestionario/ Guía de observación
			Crecimiento desorganizado	
		Conflictos sociales	Contaminación ambiental	
		Inadecuada planificación	Disfunción del espacio.	
		Déficit de equipamiento urbano y espacios recreativos	Inseguridad social	

Tabla 1: Operacionalización de Variable Dependiente

FUENTE: Elaboración propia.

Variable Independiente	Concepto	Categorías	Indicadores	Instrumento
Inadecuada planificación urbana.	Se refiere a la manera desorganizada en la que se encuentra distribuidos los diferentes usos de suelo incluyendo espacios recreativos públicos, privados, así mismo como el sistema vial de una ciudad o localidad.	Espacio recreativo público.	Diseño de espacios.	Cuestionario/ Guía de observación
		Desorganización de espacios	Trama urbana.	
		Sistema vial.	Viabilidad.	
			Señalética horizontal y vertical.	

Tabla 2: Operacionalización de Variable Independiente

Fuente: Elaboración propia

10.10. Procesos desarrollados en el trabajo de titulación:

10.10.1. PDTT1: En este punto se procederá a elaborar el marco referencial con los fundamentos y normativas del ordenamiento urbano.

- Planificación del territorio.
- Espacios públicos.
- Movilidad urbana.

10.10.2. PDTT2: Se tomará en cuenta información relacionada a la degradación urbana mediante bibliografías, encuestas, datos estadísticos, observaciones, gráficos y muestras para la determinación del diagnóstico.

10.10.3. PDTT3: Elaboración de una propuesta de reordenamiento urbano en el barrio costa azul para que los habitantes tengan una mejor calidad de vida.

11. Diseño de la metodología

Para la elaboración del marco referencial se dividió en fases de estudio en donde se recorrió el barrio y se realizó encuestas a los habitantes para obtener los diferentes resultados expuestos y así plantear una propuesta de diseño urbano.

11.1. Fases del estudio

La presente investigación plantea las siguientes fases de estudio:

- Elaboración del marco teórico.
- Determinación del diagnóstico.
- Diseño de la propuesta.

Métodos teóricos y empíricos

Se utilizaron los siguientes métodos para la realización del presente estudio:

Fase 1: Para realizar el marco referencial se manejó el método deductivo e inductivo para fundamentar el desarrollo del planteamiento general de la problemática.

Fase 2: En cuanto a la determinación del diagnóstico se utilizó el método analítico ya que este permite realizar un análisis de cada uno de los mecanismos que se presenta en esta investigación.

Fase 3: Para la elaboración de este punto se tomó en cuenta el método de comparación ya que se utilizaron modelos de repertorio para la realización del mismo.

Técnicas utilizadas

Las técnicas utilizadas para la obtención de datos en la investigación de campo del presente estudio son las siguientes:

- Encuesta
- Entrevista
- Observación

En cuanto a la obtención de información referente a libros, revistas, internet, entre otros, se utilizó la técnica de la investigación.

Instrumentos utilizados

- Cuestionarios
- Planos del sector

11.2. Población y muestra

La población del barrio Costa Azul está distribuida alrededor de 1400 familias con una población aproximada de 7000 habitantes.

Muestra

Para obtener la muestra se utilizará la siguiente formula:

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

ILUSTRACION 2: CALCULO DE POBLACION Y MUESTRA.

Donde N= a la población total. La población total del sector a estudiar es de 7000 habitantes aproximadamente según información dada por el presidente del barrio.

Para el procesamiento de datos de la muestra se consideró la información presentada en las siguientes tablas:

Confianza	95%	94%	93%	92%	91%	90%	80%	50%
Z	1.96	1.88	1.81	1.75	1.69	1.65	1.28	0.6745

SIMBOLOGÍA		
SIMBOLO	SIGNIFICADO	DATO
n	Tamaño de muestra	-
Z	Nivel de confianza 95%	1.96
P	Variabilidad positiva %	0,5
Q	Variabilidad negativa %	0,1
N	Tamaño de población	7000
e	Precisión o error %	0.05

Tabla 3: Tabla de apoyo para calcular el tamaño de la muestra.

Calculamos:

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.1 * 7000}{0.05^2(7000 - 1) + 1.96^2 * 0.9 * 0.1}$$

$$n = 135$$

Por lo tanto, las encuestas serán dirigidas a 135 personas del sector.

11.3. Resultados esperados

El presente informe da como resultado:

- Disponer del marco referencial.
- Determinar el diagnóstico de la problemática de la degradación urbana en el barrio

Costa Azul.

- Diseñar una propuesta alternativa.

11.4. Innovaciones arquitectónicas

La innovación presente en este proyecto es que como el barrio se sitúa en una topografía irregular se realizó el diseño de calles peatonales y viales en pendiente utilizando materiales que sean amigables con el ambiente.

12. CAPÍTULO 1 - MARCO REFERENCIAL

12.1. Marco antropológico

La parroquia Los Esteros es considerada la zona industrial más grande de la ciudad, cuenta con equipamientos educativos, religiosos, entre otros y cuenta con 42 barrios.

Costa Azul es uno de los barrios de esta parroquia y se ve afectado en cuanto se trata de áreas verdes, recreacionales, sociales, culturales, entre otras, ya que debido a que se formó por medio de asentamientos informales, al crecimiento acelerado del sector y sin contar con un plan de desarrollo, estos espacios no se tomaron en cuenta, al igual que el diseño de las vías que son estrechas y muchas de ellas no cuentan con aceras, bordillos, mobiliario urbano, arborización, señalética horizontal y vertical ni con una capa de rodadura adecuada, además que muchas son estrechas por lo que se dificulta la movilidad peatonal y vehicular.

Los habitantes del sector comentan que debido al terremoto del 16-A muchas personas perdieron sus bienes y se vieron en la necesidad de migrar de sus barrios de origen y asentarse en este lo que ha provocado que aumente la inseguridad en el sector.

Observando e identificando las afectaciones presentes en el sector, se pospondrá en las calles que no cuentan con las medidas mínimas para la circulación vehicular, diseñar calles peatonales que cuenten con áreas verdes y mobiliario urbano y que sean del agrado del transeúnte para así incentivar a que sea un barrio caminable y priorizar al peatón; así mismo, implementar mobiliario urbano y señalética horizontal y vertical para brindar seguridad al peatón, también crear parques en algunos espacios baldíos en donde cuente con áreas de recreación, una zona comercial, descanso, deportes y un área infantil.

A partir de la propuesta se pretende dar solución a estas demandas básicas y así también contribuir de manera positiva a la imagen urbana del barrio.

12.2. Marco teórico

12.2.1. Planificación Urbana

Borja, señala que el planeamiento urbanístico es una doctrina que está en la búsqueda de optimizar la satisfacción de los individuos y sus pueblos a través del progreso de urbes más justas, sanas, eficaces y hermosas para toda generación actual y posterior.

La planificación urbana surge como ese proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad (Real Academia Española, 2001) y atender las anomalías existentes entre sus condiciones del desarrollo económico, social y espacial (Sánchez de Madariaga, 2008), dentro de un plazo de tiempo que demanda una programación, seguimiento y control bien definido (Osorio, 1974).

Sin embargo, las prioridades y los objetivos de la ciudad cambian en el tiempo, por lo que la planeación urbana o planificación urbana igualmente evoluciona en su concepción, a partir de los distintos momentos históricos de las ciudades, respondiendo a los procesos de industrialización, densificación poblacional, expansión de las actividades e incompatibilidad con las infraestructuras y servicios que las mismas registran.

12.2.2. Espacio público

La calidad del espacio público es un test fundamental para evaluar la democracia ciudadana. Es en el espacio público donde se expresan los avances y los retrocesos de la democracia tanto en sus dimensiones políticas como sociales y culturales. El espacio público entendido como espacio de uso colectivo es el marco en el que se tejen las solidaridades y donde se manifiestan los conflictos, donde emergen las demandas y las aspiraciones y se contrastan con las políticas públicas y las iniciativas privadas. Y es en el espacio público en

el que se hacen visibles, por presencia o por ausencia, los efectos excluyentes de las dinámicas urbanas actuales. (Jordi Borja. Barcelona, 2012, p.15)

12.2.3. La estructura verde en el proceso de planificación urbana

Los espacios naturales y la estructura verde son partes esenciales de los tejidos con los cuales, en sus diferentes morfologías y niveles de centralidad, las ciudades se organizan, construyen y funcionan. La presencia de elementos naturales resulta de la aplicación de diversos criterios de ordenación de territorial o, simplemente, de decisiones pragmáticas de gestión de los recursos. La presencia de elementos naturales en el paisaje urbano permite que los procesos de urbanización y de rehabilitación y regeneración de los tejidos urbanos consolidados ocurran con bajo nivel de estrés y más respeto de los equilibrios ambientales que contribuyen a la sostenibilidad urbana. El sistema de espacios abiertos creado por la presencia de elementos naturales permite la existencia de corredores ecológicos para la conservación de la biodiversidad territorial y la creación y organización de la estructura verde urbana. Lo que significa que organizar la expansión o la recalificación de las ciudades es más que todo integrar el natural y el construido en una entidad con identidad, estructura y modo de funcionamiento propio. Palabras clave: estructura verde, parques, jardines, planificación urbana, paisaje urbano.

Los espacios verdes urbanos representan la totalidad de los espacios con vegetación y corresponden a la suma de las áreas rurales y naturales integradas en el tejido urbano. Por su naturaleza, es válido hablar de los espacios verdes urbanos, incluso a la hora de abordar las cuestiones relativas a las periferias sobre las cuales las ciudades crecen y se expanden. En este caso, se designan como espacios verdes periurbanos, reforzando así su carácter periférico, donde su estructura, composición, organización, uso potencial y funciones asumen un aspecto propio y en consonancia con el “hibridismo” del uso del espacio.

Parques y jardines públicos. - El jardín público, como estructura urbana y entidad propia, es decir, como resultado de un proyecto y de una intensión previa en consonancia con el diseño de la ciudad, surge, con expresión autónoma, en el siglo XIX. En su origen encontramos un intento de respuesta a las condiciones que las ciudades presentaban, en virtud de un crecimiento demográfico muy fuerte de población, de las malas condiciones de las viviendas y de la carencia de infraestructuras generales de saneamiento.

La idea de la construcción de parques y jardines data de antes de la revolución industrial y, por tanto, se refiere a un periodo en que su razón de ser resultaba más de preocupaciones estéticas que de preocupaciones urbanísticas o higienistas. Pero es cierto que su existencia sólo tiene significado e importancia a partir del comienzo del siglo XIX, cobrando impulso desde el momento en que son claros los efectos negativos de una revolución industrial descontrolada, generadora de situaciones de mal vivir marcadas por las enfermedades y la miseria.

Estos parques y jardines eran una imposición social y una necesidad para hacer un mínimo habitable a las ciudades donde, además de las deficientes condiciones de los inmuebles y de las condiciones de vida de las clases trabajadoras, el aire era, en la mayor parte del año, irrespirable.

12.2.4. La dinámica urbana se debe estudiar como un sistema de lugares y de flujos

La segmentación de los espacios y de las temporalidades hace de la movilidad espacial un mecanismo fundamental de lo urbano y de la metropolización. Si la urbe puede ser definida como un sistema de flujos de personas, mercancías e información, corresponde considerar también los lugares, pues la movilidad sólo es potencial con referencia a unos puntos fijos. Lo urbano es por lo tanto un sistema de flujos y lugares cuyo equilibrio se recompone. La movilidad espacial y los flujos remiten a un conjunto complejo de redes

técnicas y territoriales: redes de vías, plazas y espacios públicos, redes de energía, redes de agua potable o usada, redes de transporte de personas y bienes y servicios, redes de comunicación, etc. Sin embargo, las redes técnicas y territoriales se sobreentienden como redes sociales. La relación entre los lugares y los flujos cuestiona los espacios públicos y más generalmente la construcción de proximidades socioespaciales y de presencia en la ciudad. Se trata de una cuestión esencial para la sociología urbana.

12.3. Marco conceptual

Degradación urbana

Se refiere al alto grado de deterioro de la infraestructura y los espacios de la ciudad causada por diferentes factores tales como sobreuso, desuso, descuido, falta de planeación, desigualdad social, falta de servicios básicos, entre otros. (El Laboratorio para la Ciudad de México 2013 - 2018.)

Edificabilidad

Según la Real Academia Española (RAE), la edificabilidad es la posibilidad de edificar en un suelo según la norma urbanística vigente, a la vez que el coeficiente que mide la capacidad edificable de una parcela, expresada en metros cuadrados de techo edificable por cada metro de superficie.

Es decir, que hace referencia a la cantidad total de metros cuadrados (en una o varias plantas) cubiertos que se pueden construir en una parcela determinada. Son los municipios quienes determinan la edificabilidad de un solar.

Movilidad

La movilidad es una dinámica importante de la urbanización y su infraestructura establece el modelo urbano de las ciudades, la impresión espacial determinada por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios. (Arq. Carmen Velásquez M).

Movilidad amable

Aquí se prioriza los sistemas colectivos de transporte que sean amigables con el medio ambiente, por el diseño peatonal, para fomentar el uso de bicicletas y caminar como medio esencial. (Ernesto Peralta)

Espacios públicos

El espacio público es el lugar de la humanidad donde ocurre el contacto social y democrático entre personas de todos los estratos de la sociedad, es por excelencia el componente que estructura la ciudad y articula los espacios privados. (Ernesto Peralta)

Mobiliario urbano

Son todos aquellos objetos urbanos de uso público, que se encuentran en el espacio público. Estos objetos tienen por función principal habilitar funcionalmente dicho espacio e integrar un conjunto armónico de ofertas de servicios para el buen funcionamiento del espacio y del propio mobiliario. (Ernesto Peralta)

Equipamiento urbano

Los equipamientos urbanos son un conjunto de áreas y servicios que se ponen a disposición de la población de una determinada zona para la satisfacción de sus necesidades. Estos están clasificados según su función además del servicio que brinda a la sociedad, pueden ser para la recreación y el deporte, de educación y cultura, de salud, religiosos, entre otros. (Ernesto Peralta)

Urbanismo Caminable

Se enfoca en priorizar la movilidad peatonal por sobre otros medios de transporte, y se basa también en que el Nuevo urbanismo se hace por los pies. (Ernesto Peralta)

Ciudad Diversa

Es importante que la ciudad no sea diseñada para un grupo, estrato o cultura, si no que sea equilibrada y exista intercambio de objetos y experiencias. (Ernesto Peralta)

Uso mixto

Una ciudad debe ser una mezcla equilibrada de tiendas, áreas recreativas, zonas de esparcimiento, oficinas, etc. También debe contar con una amplia gama de precios, tamaños y tipos de vivienda. (Ernesto Peralta)

Sostenibilidad

Una urbe es sustentable en tanto consuma y contamine menos el hábitat y se acerque lo más posible a un sistema autónomo o autosuficiente. Una ciudad es sostenible en tanto recicle su agua y basura, cultive sus propios alimentos y genere su propia energía. (Ernesto Peralta)

Accesibilidad

Una localidad eficiente es aquella que mueve menos personas y más información. Las localidades digitales nos permiten trabajar sin movilizarnos, mientras que la conectividad y la fusión del espacio público físico-virtual nos permiten generar métodos participativos de diseño urbano, de convivencia e intercambio. La accesibilidad es una oportunidad para enriquecer la estructura del tejido social. (Ernesto Peralta)

Calidad del diseño

Un barrio no solo necesita infraestructuras que resuelvan problemas, también es necesario contar con espacios recreativos de calidad que cuenten con diferentes espacios para el confort y el disfrute de la ciudadanía. (Ernesto Peralta)

Estructura pública de barrio

Se trata de generar sentido de identidad en cada entorno urbano, identidad de ciudad, identidad de delegación, identidad de municipio, identidad de colonia, de barrio de calle, de

bloque, de edificio, de casa o familia. Y para ello es necesario construir y reconstruir constantemente el espacio público y mantener cierta autonomía económica, política, social y ambiental. (Ernesto Peralta)

Ciudad compacta

La ciudad que crece hacia arriba en lugar de crecer en extensión permite un uso más eficiente de los recursos y para ello es indispensable la definición de los bordes o límites de la ciudad. En una ciudad compacta se acortan los trayectos entre un punto y otro, se necesita menos infraestructuras de transporte y servicios. Es así, una localidad confortable, más cómoda y un mejor lugar para vivir. (Ernesto Peralta)

12.4. Marco jurídico y/o normativo

Dentro de cada proyecto es necesario cumplir con ciertas normas o leyes que rigen en un determinado lugar, debido a aquello la presente investigación se ampara a las diferentes normativas que son importantes para la realización de este proyecto.

En el marco Internacional:

12.4.1. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Concebidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible como una estrategia para alcanzar y asegurar la convivencia pacífica y democrática de la humanidad, los ODS albergan un conjunto de 17 objetivos y 169 metas integradas entre sí, que deben ser atendidas para garantizar la consecución del desarrollo sostenible de las naciones del mundo.

Esta Agenda mundial tiene una vigencia de 15 años y, al adoptarla, cada Estado se compromete a movilizar los medios necesarios para su implementación. La Agenda hace referencia a necesidades y problemas comunes, pero dado que cada país enfrenta retos específicos en su búsqueda del desarrollo sostenible, cada uno debe fijar sus propias metas en relación con lo planteado por este instrumento.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles en América Latina y el Caribe.

Estadísticas regionales clave sobre el ODS 11

- En América Latina y el Caribe, más del 80% de la población es urbana.
- Pese a que el porcentaje de la población que vive en tugurios disminuyó en las ciudades de la región del 29% en 2000 al 21% en 2015, más de 100 millones de personas aún viven en ese tipo de asentamientos.

- La falta de atención prenatal adecuada es casi tres veces más probable en hogares con déficit habitacional grave (donde llega al 9,2%) que en hogares sin ese déficit (donde es del 3,4%).
- De igual manera, la maternidad temprana en los hogares urbanos más desaventajados llega al 24,2%, en comparación con el 9,4% en el caso de las mujeres de hogares en los que no existe precariedad.
- Además, el 27,4% de los adolescentes de entre 12 y 14 años de hogares urbanos con precariedad habitacional grave no asisten a la escuela, en comparación con el 12,5% de quienes viven en mejores condiciones.
- Aunque el 60% de la población de las áreas metropolitanas de América Latina y el Caribe se traslada a pie, en bicicleta o en medios de transporte públicos, el análisis de la estructura de las inversiones en dichas áreas muestra que las más grandes se relacionan con los vehículos privados. A fines de la década de 2000, estas superaban el 60%, mientras que las dirigidas a los sistemas de transporte colectivo eran de alrededor del 20%.
- Un automóvil ocupa 30 veces más espacio por persona movilizada que un autobús y 5 veces más que una bicicleta. Al mismo tiempo, la duración de un recorrido en autobús es entre un 50% y un 220% mayor que la de un viaje en automóvil, como resultado de zonas urbanas que crecen cada vez más hacia la periferia y de sistemas públicos de movilidad que favorecen a los sectores de ingresos más altos.
- La tasa de motorización en América Latina y el Caribe ha aumentado drásticamente, un 61% entre 2005 y 2015.

Oportunidades

- La urbanización tiene impactos en la sostenibilidad del desarrollo a nivel nacional, regional y global. Por ello, las políticas públicas deben abordar los problemas y las

oportunidades que la intervención en las ciudades (donde se concentran los poderes económicos y sociales) ofrece para hacer frente a los desafíos del desarrollo sostenible

Lecciones aprendidas y buenas prácticas con respecto al ODS 11 y sus metas

- Con pocas excepciones, la expansión territorial de las ciudades se ha traducido en la reducción de la densidad urbana, lo que afecta el medio ambiente y aumenta los costos por habitante de las redes de infraestructura (agua, electricidad, transporte, comunicaciones, carreteras y otros). La planificación urbana, las políticas de suelo y el cambio de los incentivos y las normas deberían reducir la segregación urbana y el costo económico y ambiental de los servicios.

- En 2013, la ciudad de Medellín (Colombia) fue reconocida como la ciudad más innovadora del mundo, por haber dado soluciones creativas a sus desafíos en materia de movilidad urbana y sostenibilidad, como el transporte de tipo teleférico (metro cable) y las escaleras eléctricas públicas, que permiten el movimiento entre las montañas y el valle con una reducción del tiempo de viaje (de horas a minutos) y una disminución del impacto medioambiental y de la congestión generada por los medios de transporte tradicionales en las principales vías.

En el marco Nacional:

12.4.2. CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

TITULO II

DERECHOS

Sección segunda

Ambiente sano

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

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Sección sexta

Hábitat y vivienda

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

TITULO V

ORGANIZACION TERRITORIAL DEL ESTADO

Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.

5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.

12.4.3. COOTAD

Capítulo II

La Planificación del Desarrollo y del Ordenamiento Territorial

Artículo 296.- Ordenamiento territorial. - El ordenamiento territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales, proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones.

Artículo 297.- Objetivos del ordenamiento territorial. - El ordenamiento del territorio regional, provincial, distrital, cantonal y parroquial, tiene por objeto complementar la planificación económica, social y ambiental con dimensión territorial; racionalizar las intervenciones sobre el territorio; y. orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, a través de los siguientes objetivos:

- a) La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos:
- b) El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y,
- c) La definición de los programas y proyectos que concreten estos propósitos.

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en la ejecución de su competencia de uso y control del suelo, tendrán en cuenta los objetivos contenidos en este artículo.

Capítulo I Ordenamiento Territorial Metropolitano y Municipal

Sección Segunda

Afectación a Predios por el Ordenamiento Territorial

Artículo 468.- Edificaciones preexistentes. - Los edificios e instalaciones existentes con anterioridad a la aprobación del plan de ordenamiento territorial y de las zonas urbanas de promoción inmediata que resultaren en oposición de éstos, se califican comprendidos en dicho plan o zonas. En consecuencia, no podrán realizarse en ellos obras de reparación, mejoramiento u otras de mantenimiento que eleven el valor de la propiedad, salvo pequeñas reparaciones, que exigieren la higiene o el ornato de los mismos, y aún estas, se efectuarán bajo las siguientes condiciones y que no excedieren del diez por ciento (10%) del costo de la construcción. El concejo podrá autorizar, previo informe de los responsables de planeamiento del ordenamiento territorial del municipio del cantón o distrito, usos y obras de carácter provisional (ornamentales, comerciales, folclóricas) que habrán de demolerse una vez cumplido el plazo y cuando lo resuelva el concejo, sin derecho de indemnización. Esta

autorización aceptada por los propietarios, deberá protocolizarse e inscribirse en el registro de la propiedad.

12.4.4. LOOTUGS

CAPITULO III

De los planes complementarios al plan de uso y gestión del suelo

Art. 31.- Planes Parciales. - La aplicación de planes parciales estará prevista en el Plan de Uso y Gestión del Suelo, y su formulación podrá ser de iniciativa pública o mixta. Las determinaciones de los planes parciales serán de obligatorio cumplimiento para las autoridades municipales o metropolitanas y para los particulares.

Los planes parciales incluirán los lineamientos de planificación y la norma urbanística que deben ser considerados para el ordenamiento del territorio, correspondiente a la implementación de los instrumentos de gestión de suelo previstos en la ley, en especial en aquellos en los que sea necesaria la aplicación de instrumentos para la distribución equitativa de cargas y beneficios, e instrumentos para intervenir la morfología urbana y la estructura predial, a través de la delimitación de unidades de actuación urbanísticas encargadas de la gestión y ejecución del plan.

Los planes parciales se utilizarán para sectores que necesiten mecanismos de gestión o intervención por:

- a) Necesidad de desarrollo o consolidación de áreas que, a pesar de su localización dentro del perímetro urbano no han sido urbanizadas o han sido desarrolladas de manera parcial o incompleta.
- b) Incorporación de suelo rural de expansión urbana a suelo urbano.
- c) Generación de grandes proyectos de vivienda, vivienda de interés social, y determinar los mecanismos de regularización de asentamientos precarios o informales.

d) Renovación, rehabilitación, regeneración urbanística.

12.4.5. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2021, 2025

Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.

Esta directriz apunta a la construcción del territorio desde una visión compartida y consensuada, teniendo en cuenta el rol que cumplen los diversos actores en los procesos del progreso de los territorios. Cada territorio representa desafíos de gobernanza desde la coordinación sectorial y multinivel, ya sea por sus características ambientales especiales o dinámicas socioeconómicas específicas (grandes ciudades, asentamientos en red, zonas transfronterizas); de ahí la necesidad de especificar intervenciones para cada uno de ellos. Para alcanzar una articulación eficiente en el territorio entre los distintos niveles gubernamentales y demás actores sociales, es necesario contar con mecanismos estratégicos que permitan su implementación. En este sentido, la gestión de la desconcentración y descentralización constituye un mecanismo que pueden ayudar a este fin. Consolidar la descentralización implica el empoderamiento de los territorios en procura de la democratización del Estado y mejora de la calidad de vida de la población. Para esto, es imprescindible fortalecer las capacidades de los GAD, para construir políticas y estrategias que les sirvan de herramientas para el ejercicio efectivo de las competencias en los territorios.

Objetivos del Eje Seguridad Integral

Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos

La defensa nacional, protección interna y el orden público son competencias exclusivas del Estado que garantizan una convivencia pacífica y segura a los ciudadanos. Lo anterior tiene como objetivo prevenir las formas de violencia y la discriminación, la seguridad integral busca garantizar la protección de los derechos humanos mediante políticas

y acciones integradas. En este contexto, la seguridad ciudadana requiere una solución integral en varios ámbitos. Para ello, se plantearán políticas de seguridad enfocadas a erradicar la delincuencia común, el crimen organizado interno y transnacional; **la inseguridad vial** y; el tráfico ilegal de drogas, de armas de fuego y el terrorismo en todas sus formas

12.5. Modelos de repertorios

12.5.1. ECOCIUDAD VALDESPARTERA, ZARAGOZA

El proyecto de Valdespartera inicio el 13 de marzo del año 2001 a través de la firma de un Convenio entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Defensa por el que se propuso la reclasificación de los terrenos de un antiguo acuartelamiento militar en desuso de 243,2 hectáreas para la construcción de 9387 viviendas de protección pública con el compromiso de introducir en las figuras de planeamiento criterios de aprovechamiento bioclimático.

Este convenio establecía las siguientes condiciones de reparto:

- Una edificabilidad real de 0,50 m²/m² sobre el total del suelo objeto de convenio de la que el 85% se destinaría a vivienda y el resto a otros usos.
- Una densidad de 40 viviendas por hectárea., lo que suponía la construcción de 9687 viviendas, repartidas entre los dos propietarios originarios (60% Ayuntamiento y 40% Defensa). En función de sus aportaciones, al Ayuntamiento se le asignaban 5.930 viviendas (2.964 de precio máximo, 2.368 de precio básico y 598 de régimen especial), mientras que a Defensa le correspondían 3757 viviendas (3.457 de precio máximo y 300 de régimen libre).
- Una superficie de 605.481 m² de suelo destinado a sistemas generales de la ciudad.

El Convenio consideraba Valdespartera como una oportunidad única de extensión de la localidad dentro de la filosofía de la ciudad compacta, en un espacio de vigoroso

crecimiento, y con una óptima conectividad, al situarse sus terrenos en el eje tradicional de crecimiento norte-sur de la ciudad histórica.

PLANEAMIENTO

En el Plan Parcial de Valdespartera y frente a la habitual formulación del Plan redactado sobre la base de la normativa y la zonificación, se incorpora, al mismo tiempo, la definición de los aspectos formales de la arquitectura y del diseño edificatorio. Esta cuestión, reprochada en ocasiones por su excesivo formalismo, ha sido esencial para el logro de los objetivos de aprovechamiento bioclimático. Para evitar que la arquitectura se diluya en simples proyectos de ciudad, la arquitectura debe incorporarse a la normativa urbanística, de modo que la incardinación entre ordenación urbana y diseño arquitectónico, se produzca de modo efectivo.

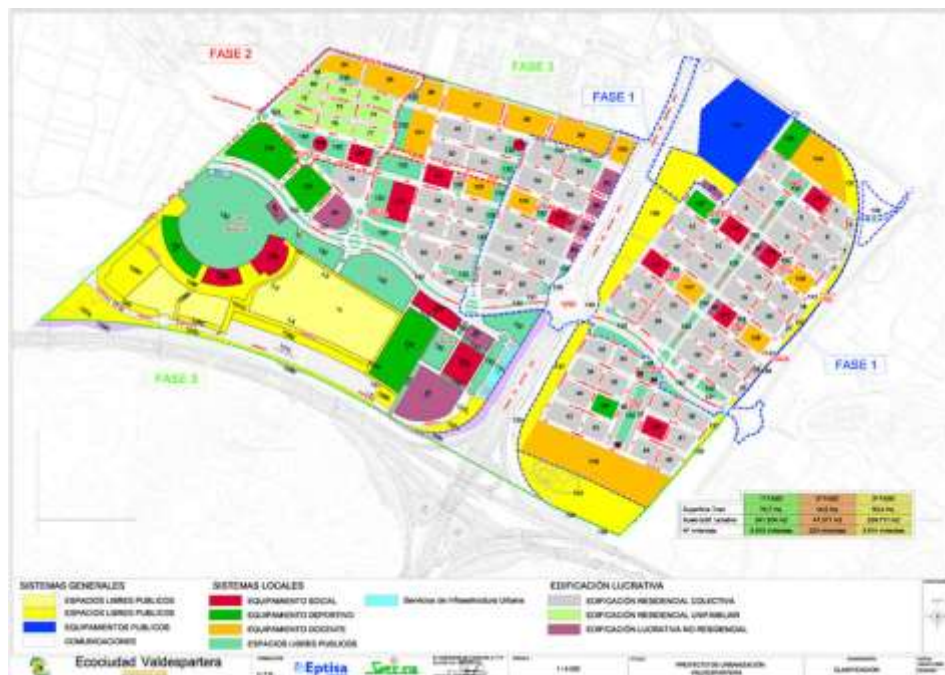


Ilustración 2: Plan Parcial de Valdespartera

En el Plan Parcial de Valdespartera, los principios de la arquitectura bioclimática se han articulado en torno a tres pilares:

- Una ordenación urbanística que ayuda desde el primer momento la aplicación óptima de los criterios de aprovechamiento bioclimático, y que está fundamentalmente basada en una orientación de los edificios para favorecer la captación solar, la colocación de pantallas frente a los vientos dominantes y la disposición de superficies vegetales entremezcladas con las calles y repartidas entre las viviendas, consiguiendo microclimas puntuales en espacios privados.
- Un diseño arquitectónico de los edificios que es capaz de combatir efectivamente los rigores de la climatología tanto en verano como en invierno, con unas condiciones determinadas como pueden ser la exigencia de cubiertas planas para la colocación eficaz de paneles solares, el diferente tratamiento de fachada según orientación de la misma y la colocación en las fachadas sur de galerías acristaladas que sirvan como colectores pasivos.
- Un sistema constructivo adecuado con unos materiales con elevados niveles de aislamiento, unas superficies con suficiente capacidad acumuladora, y, en definitiva, unos materiales sostenibles que permiten una edificación que sea acorde con los efectos pretendidos.

LA CONSTRUCCIÓN RESIDENCIAL

La organización de la construcción residencial está muy vinculada a los dos condicionantes fundamentales de la ordenación del sector: el bioclimático y el protagonismo de unos espacios verdes incardinados en una red general del sur y el oeste de la ciudad.

El Plan Parcial de Valdespartera dispuso un diseño urbano que determine, desde el principio, los objetivos de ahorro energético en las viviendas. Para obtenerlo, se estudió la tradición de ordenación de grandes conjuntos de vivienda popular realizados en Centroeuropa entre los años 30 y 50 del siglo XX.

En Valdespartera, y en relación a estos criterios bioclimáticos, se ha gestionado también reducir al mínimo la presencia de viviendas unifamiliares, mucho más expuestas al exterior que las colectivas y con un mayor gasto de climatización. La edificación se organiza en manzanas rectangulares longitudinales en dirección este-oeste. El modelo son dos bloques paralelos de 12 metros de fondo con frente siempre al sur, con el fin de asegurar un menor consumo de energía. La longitud del bloque es de 113 metros lineales.

El espacio central de la manzana se ha tratado como un jardín de uso colectivo, en el que no se admite ningún tipo de fragmentación del uso (cada manzana constituye una parcela indivisible); en la mayor parte de su superficie, está prohibida la construcción bajo rasante, para que puedan plantarse árboles de porte o construirse estanques o piscinas. La mayor parte de los lados cortos de las manzanas quedan separados del espacio público por verjas metálicas practicables que permitan la comunicación visual de los jardines interiores y las calles.

El espacio público entre las manzanas mantiene la misma distancia entre bloques del interior de aquéllas, de modo que se consiguen las adecuadas condiciones de asoleo de las fachadas meridionales (provistas de galerías captadoras al menos en un 60% de su longitud), así como condiciones ambientales similares en todos los espacios sobre los que recaen las estancias de las viviendas.

Las viviendas de las plantas bajas cuentan con pequeños jardines propios. Cuando el bloque ocupa el lado meridional de la manzana, se concentra la banda de jardines privados en la fachada sur, alejada así 6 metros de la acera; estos jardines separan las fachadas de las estancias de la calle, amplían la anchura eficaz de ésta a efectos de asoleo y tienen una orientación óptima. Cuando el bloque ocupa el lado septentrional de la manzana, los jardines privados de las viviendas de planta baja se dividen en una banda de 3 metros al norte, que

actúa como separación de la calle, y otra también de 3 metros al sur, que separa las estancias diurnas del jardín colectivo interior de la manzana.

No obstante, la importancia de los jardines comunitarios, en general de más de 3.000 m² de superficie, es obligatorio que los zaguanes de los inmuebles recaigan a las calles exteriores, para forzar el tránsito por éstas y evitar el habitual recurso comercial a las manzanas autistas, que rehúyen el contacto con el espacio público.



Espacios

Galerías



Ilustración 3: Plan Parcial de Valdespartera

En este proyecto investigado se observa que cuenta con una distribución de espacios públicos recreativos adecuado, el cual el barrio Costa Azul carece.

12.5.2. CURITIBA

Es una ciudad brasileña, capital del estado de Paraná, localizada en el primer altiplano paranaense.

Ecología y sustentabilidad

Desde hace 30 años, el gobierno del arquitecto y político Jaime Lerner quería preparar a Curitiba para el venidero siglo XXI, pero no querían sacrificar su patrimonio natural ni su acervo cultural. A través de una planificación urbana organizada en el desarrollo sostenible.

Claves del proyecto:

- Los edificios deben rodear la naturaleza, no al contrario.
- El casco histórico de la localidad solo tendría acceso peatonal.
- Perfeccionar el sistema de transporte con el apoyo de entidades privadas.
- Los rascacielos siempre debían tener fachadas y terrazas verdes para ahorrar energía.
- Orientar a la comunidad para ayudar con el mantenimiento y conservación del patrimonio urbano.
- Además, de crear un sistema de parques para optimizar el drenaje de la ciudad.

El gobierno de Curitiba ha logrado perfeccionar su sistema de autobuses biarticulados, populares por su color rojo, que tienen su propio carril con estaciones forjadas por tubos metálicos y su propio sistema de semáforos.

Todas las rutas de autobuses están estratégicamente interrelacionadas entre sí y se integran con el metro y el tranvía, por lo cual el servicio de transporte es extraordinario. Ello contribuye a reducir el tráfico vehicular. Además, el sistema de transporte biarticulado pertenece a un conglomerado de empresas privadas que favorecen a optimizar las finanzas de la municipalidad.

Su sistema de parques

El pulmón urbano de Curitiba lo compone su sistema de parques, que abarca un promedio de 50 metros cuadrados de áreas verdes por cada habitante. La mayoría de estos espacios se han establecido en zonas de antiguas canteras y áreas industriales que han contado con el respaldo de la ciudadanía.

La ciudad contiene un total de 28 parques ubicados estratégicamente que ayudan a descontaminar la atmósfera de la localidad, promoviendo la conservación de las plantas y la limpieza de los espacios públicos.



Ilustración 4: imágenes de la ciudad de Curitiba

Curitiba no cuenta con una asombrosa infraestructura paisajística, pero sí una sorprendente armonía urbana, verde, libre de estrés y moderna.

La cultura ciudadana

El plan ecológico de esta urbe brasileña fue diseñar una ciudad para sus habitantes, no para los medios de transportes. Al ver los resultados de una administración eficiente, los ciudadanos se han adaptado a las políticas ecológicas, colaborando con las labores de reciclaje (allí se recicla el 70% de la basura) y promoviendo el cambio en las zonas de bajos recursos, en donde es posible cambiar basura reutilizable por productos y servicios.

Curitiba cuenta con más de 100 kilómetros de carriles para ciclistas. En promedio, 7 de cada 10 ciudadanos se moviliza en bicicleta y el 70% de la población no depende de sus

vehículos particulares, ayudando considerablemente con la disminución del tráfico y, por ende, la generación del terrible dióxido de carbono (CO₂).



Ilustración 5: Sistema de parques de la ciudad de Curitiba

De este repertorio se destaca que el habitante de la ciudad es la prioridad, por esto se han creado distintos espacios y así mismos accesos peatonales, como también un sistema de parques para reducir la contaminación de la ciudad.

12.5.3. REGENERACIÓN DEL CENTRO DE PORTOVIEJO

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 post- 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.





Ilustración 6: Ciudad de Portoviejo

En este modelo de repertorio destaca también la priorización del peatón, aumentando el área de las aceras, ubicando elementos urbanos y arborización. Esto es muy útil para la propuesta ya que el barrio investigado en su mayoría no cuenta con aceras lo que hace que las personas tengan que caminar por las calles y provoca inseguridad.

13. CAPÍTULO 2

13.1. Diagnóstico de la información

13.1.1. Información básica

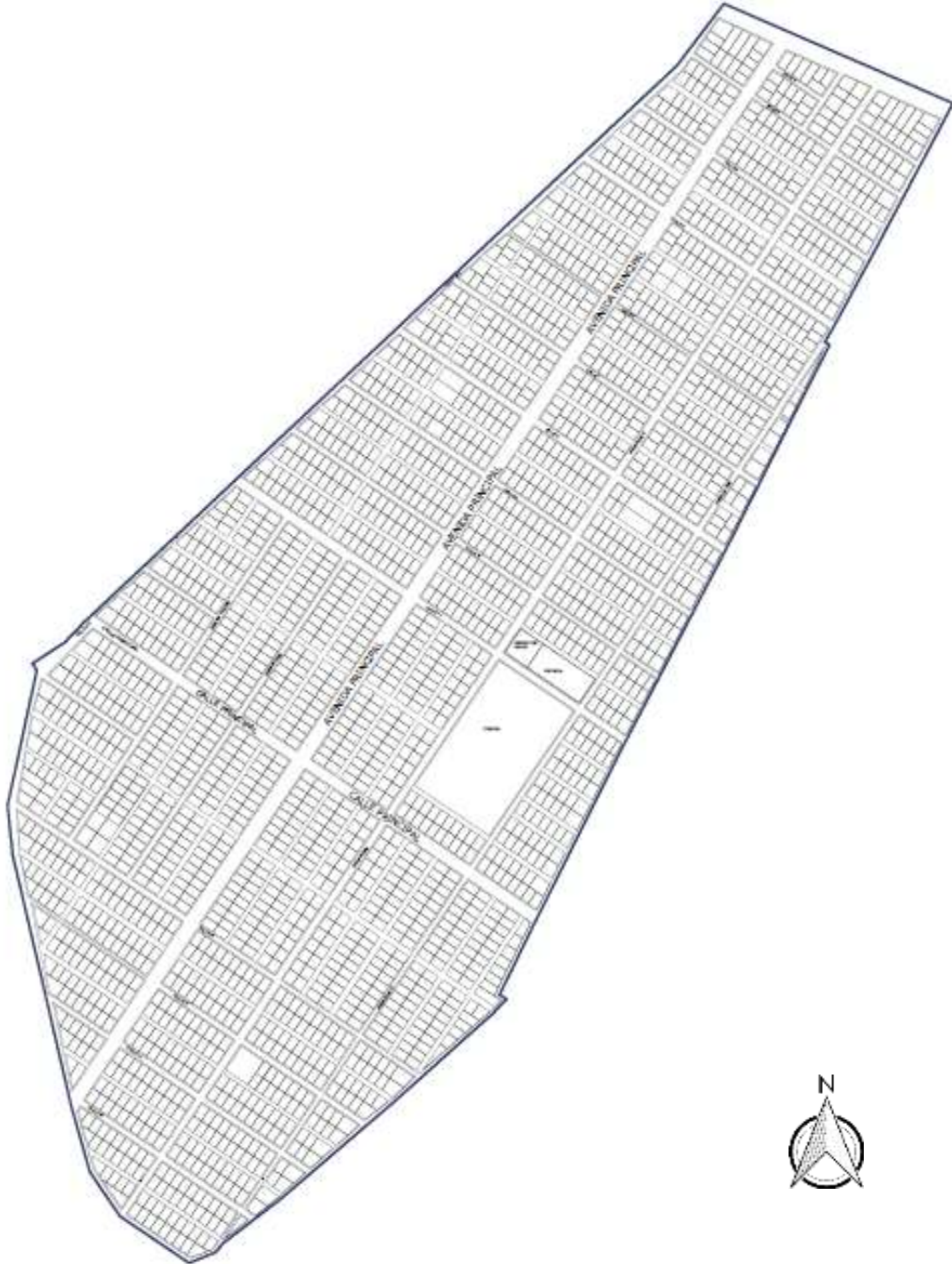
Manta es llamada “La Puerta del Pacífico” por ser uno de los principales puertos para la economía ecuatoriana. En el censo de 2010 tenía una población de 217.553 habitantes, lo que la convierte en la séptima ciudad más poblada del país. La ciudad es el núcleo del área metropolitana de Manabí Centro, junto con la capital provincial, Portoviejo; la conurbación está constituida además por ciudades y parroquias rurales cercanas. El conglomerado alberga a 651.053 habitantes. (GAD MANTA).

El barrio investigado es Costa Azul, que forma parte de la parroquia Los Esteros ubicado en la ciudad Manta. La topografía del lugar es irregular ya que predominan pendientes. La actividad que predomina es la comercial lo cual es de ayuda para la economía de la ciudad, la menos preponderante es la recreacional ya que como el barrio ha ido urbanizando rápidamente y sin organización hay unos pocos espacios baldíos que se pueden utilizar para crear parques o plazas.

13.1.2 Delimitación del área de estudio

Plano Base

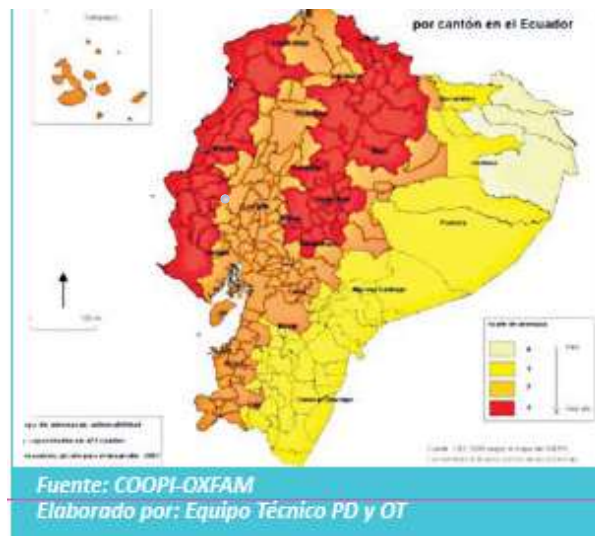
La ubicación del área de estudio para el desarrollo de la investigación, conforma el barrio Costa Azul que corresponde a un área aproximada de 667.949 m². El sector estudiado se encuentra en la parte norte de la ciudad y limita al norte con el barrio Villa Marina, al sur con el sector de La Pradera y 9 de Mayo, al este con la urbanización San Patricio y al oeste con el barrio Divino Niño y la urbanización San José.



13.1.3. ASPECTO FISICO

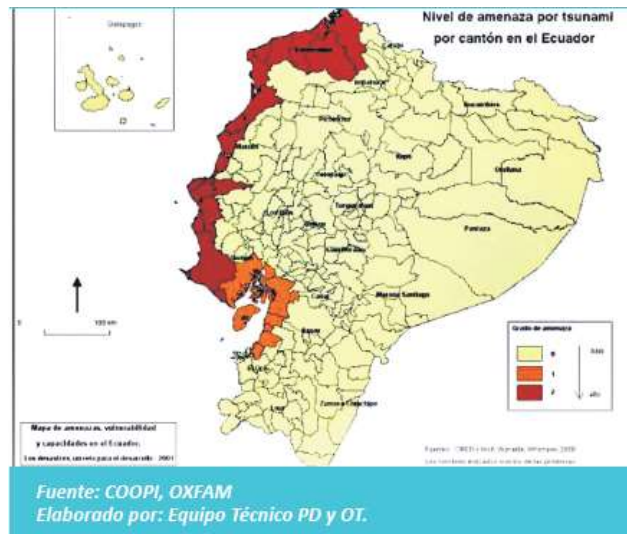
Amenaza sísmica

El cantón de Manta al encontrarse en la Zona de Planificación 4 y al ubicarse sobre el área de influencia del cinturón de subducción de las placas de nazca y Sudamérica, además de que está catalogado como zona de amenaza 4 según datos del PD y OT (2014-2019), el barrio presenta zonas de amenazas sísmicas alta.



Amenaza por Tsunamis y Maremotos

Como se mencionó anteriormente el cantón Manta pertenece a la Zona de Planificación 4, el cual se ha visto afectado por este tipo de desastre natural, y al estar cerca de los filos costeros está considerado dentro de un nivel medio para este tipo de acontecimientos.



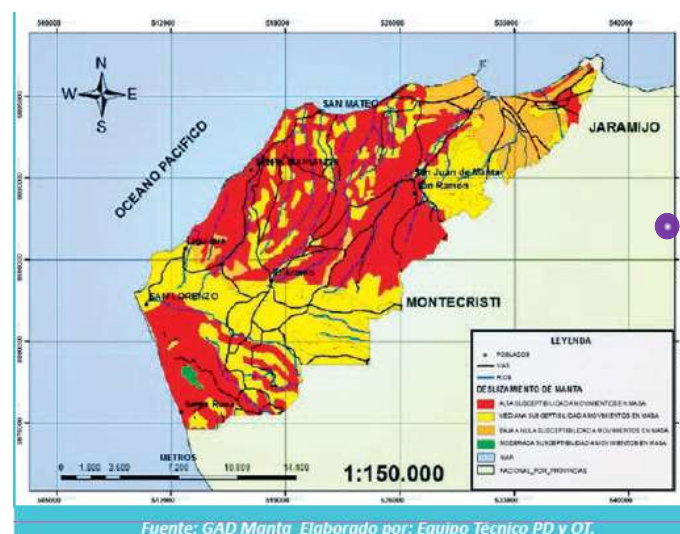
Inundación

Según el PD y OT (2014-2019) este tipo de fenómeno natural está ligado al fenómeno del Niño, este incidente es de tipo lento y es provocado por las alteraciones en los cauces. Es poco probable que ocurra este suceso en el barrio estudiado.

Amenazas por deslizamiento

Los deslizamientos son provocados por los movimientos de tierra y/o rocas que se deslizan cuesta abajo.

En el cantón existen 4 modalidades de deslizamiento, el barrio Costa Azul se encuentra ubicado en dentro de la zona de mediana susceptibilidad a movimiento en masa.

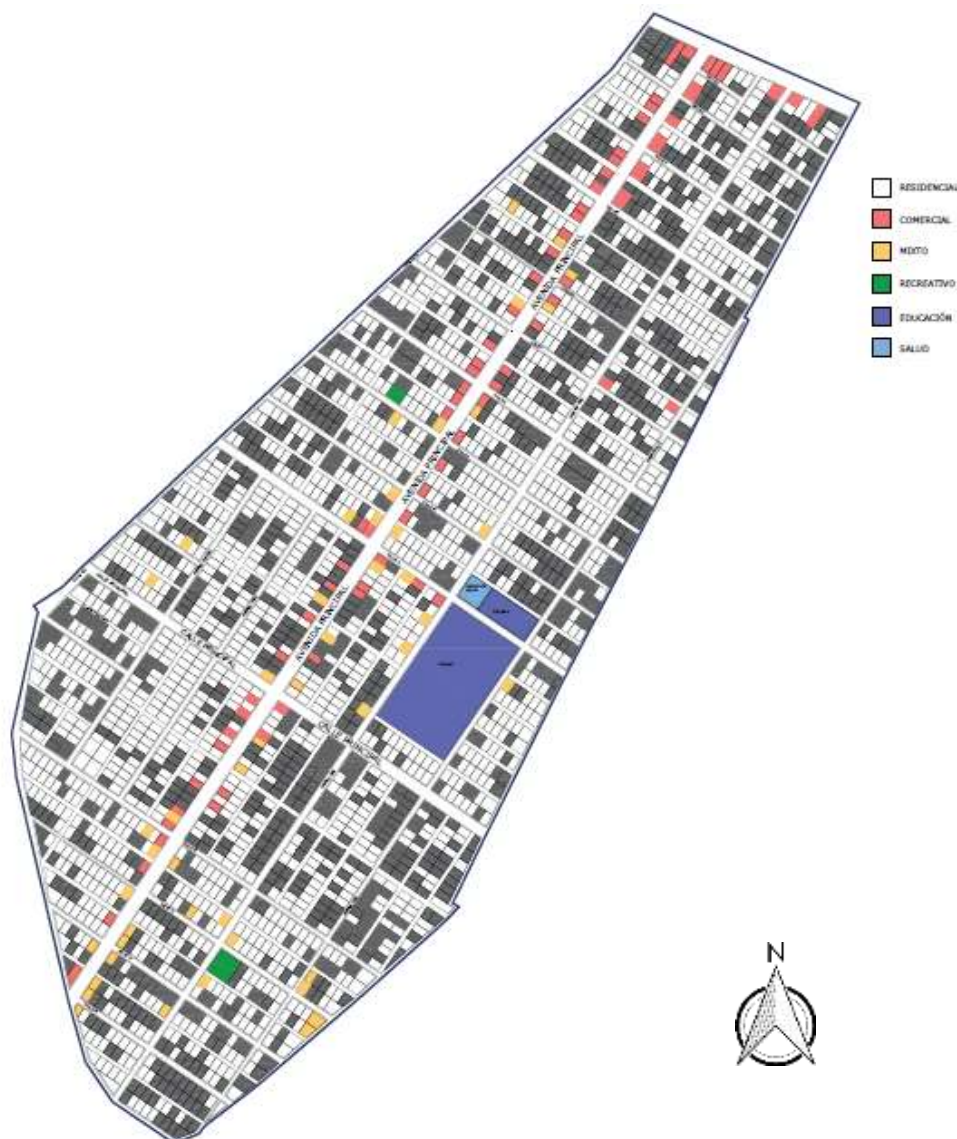


Topografía

La topografía que presenta el lugar es irregular ya que muestra algunas curvas de desnivel que van desde los 9m hasta los 40 m sobre el nivel del mar.



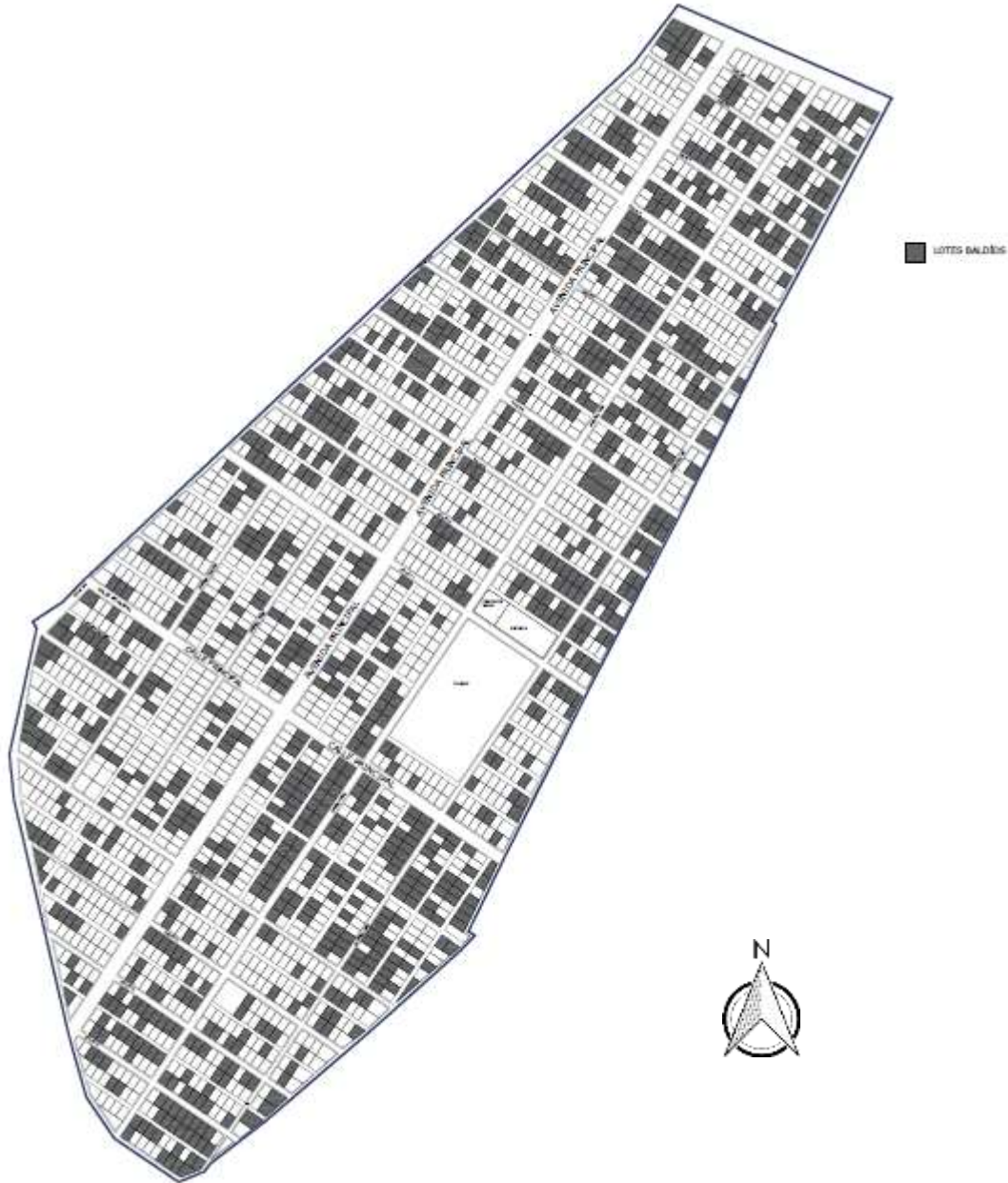
Uso de suelo



Actualmente el barrio cuenta con distintos tipos de uso de suelo, los cuales se han ido desarrollando sin seguir un orden. El uso principal del vecindario es el residencial con un 60%, mientras que el uso comercial con un porcentaje de del 20% se presenta en mayor porcentaje en la vía principal debido al flujo de tránsito existente en esta zona; con un 10% encontramos el uso mixto y el 10% se divide para el uso de suelo de educación, salud y recreación.

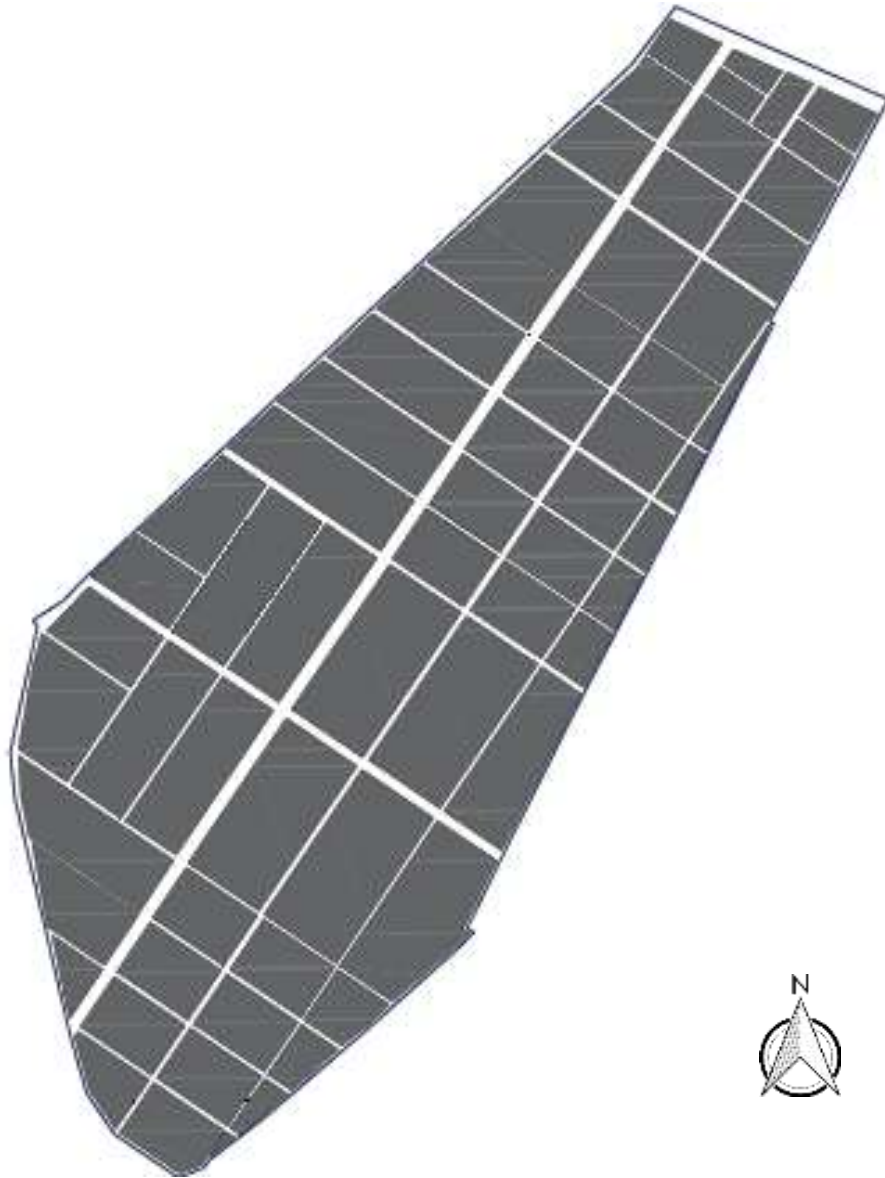
Las edificaciones existentes en el barrio son de 1 o 2 plantas cumpliendo con la normativa donde se especifica que la altura máxima es de 3 pisos.

Sistema lleno-vacío



Se evidencia que el 45% de los lotes existentes aún no están urbanizados, los cuales se podrían aprovechar y ubicar espacios públicos recreativos u otros tipos de usos para el disfrute y mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector.

Trama urbana



El barrio Costa Azul se ha ido formando a través de asentamientos de trazado regular.

La trama urbana presente en el área de estudio es regular, a pesar de su topografía, ya que el amanzanamiento se encuentra distribuido de forma rectangular y/o cuadrada.

Equipamiento



En cuanto al equipamiento del sector encontramos que existen tres tipos como: el de educación, salud y recreativo.

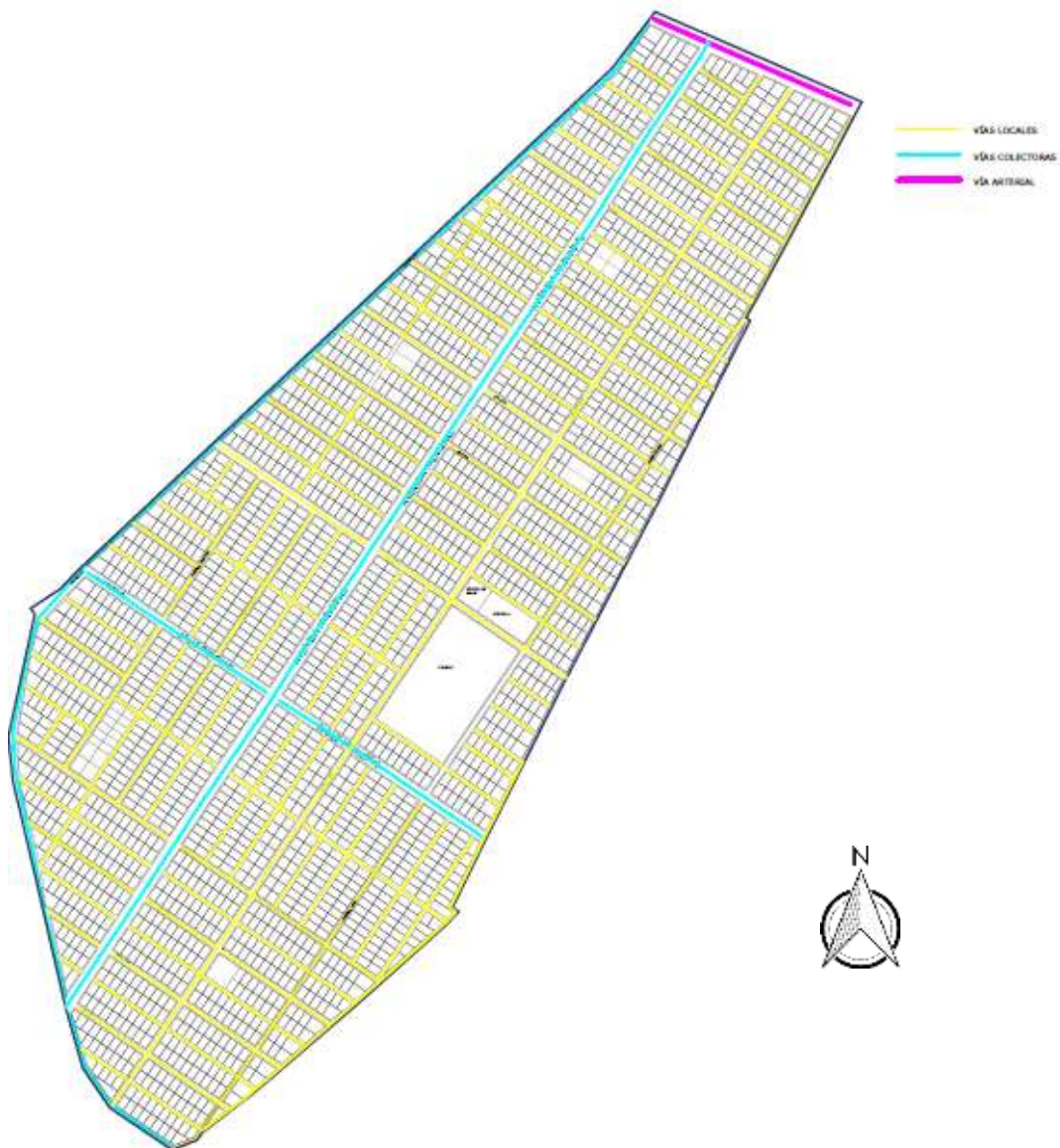
Educación: Las diferentes unidades educativas.

- Unidad educativa Costa Azul
- Escuela Felipe Jamed Jassan

Salud: Centro de salud tipo A Divino Niño

Recreación: El barrio no cuenta con zonas adecuadas de recreación ya solo existe una cancha semi privada y un espacio de juegos de niños en mal estado e improvisada.

Vías



De acuerdo al levantamiento de información se encontraron tres tipos de vías. La arterial que sería la Vía Rocafuerte, la cual, conforma un sistema de enlace con otros cantones, además que circulan buses Inter cantonales y buses urbanos. Encontramos también vías colectoras que sirven de enlace entre las vías arteriales y las vías locales, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas. Y por último las vías locales que permiten la circulación de vehículos livianos de los habitantes hasta su residencia.

Transporte



13.2. Tabulación de la información

Las encuestas realizadas presentan los siguientes resultados:

1. ¿Desde hace cuánto vive en el sector?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
0-1 año	22	16%
1-5 años	33	24%
5-10 años	34	26%
10-20 años	25	19%
20 o más años	21	15%
Total	135	100%

Tabla 4. Investigación de campo. Pregunta 1. Fuente: Elaboración Propia

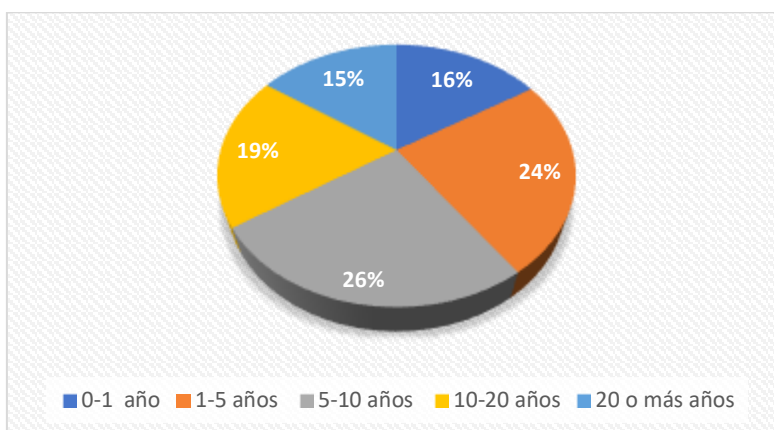


Ilustración 7. Porcentajes referente a la pregunta 1. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

La información de datos recolectada nos muestra como resultado que el 26% del número de muestra vive en el sector desde 5 a 10 años, a continuación, tenemos que el 24% vive desde 1 a 5 años, seguido a este el 19% tiene viviendo en el barrio de 10 a 20 años y con porcentajes menores encontramos que el 16% tiene de 0-1 año en el sector y por último el 15% lo representan las personas que tienen viviendo en el sector desde hace más de 20 años.

2. ¿Cuántos integrantes hay en su domicilio?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
1-3 habitantes	56	41%
4-6 habitantes	67	50%
7-10 habitantes	12	9%
10+ habitantes	0	0%
Total	135	100%

Tabla 5. Investigación de campo. Pregunta 2. Fuente: Elaboración Propia

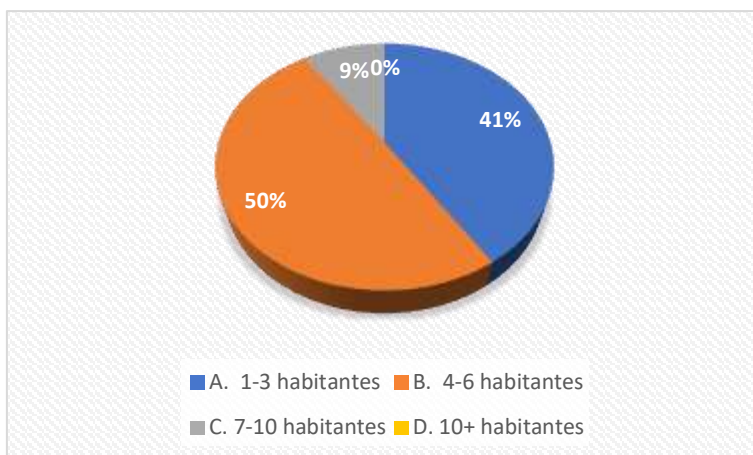


Ilustración 8. Porcentajes referente a la pregunta 2. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

De acuerdo a información recolectada obtenemos que el 50% de la muestra cuenta con un núcleo familiar conformado de 4 a 6 integrantes, mientras que el 41% está conformado por núcleos familiares que van de 1 a 3 personas y por último con un 9% encontramos los núcleos familiares conformado de 7 a 10 habitantes en un mismo hogar.

3. Indique el nivel académico de los integrantes /familiares.

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Inicial	3	2%
Básico	67	49%
Bachillerato	41	31%
Ed. Superior	13	10%
Inst. Superior	11	8%
Total	135	100%

Tabla 6. Investigación de campo. Pregunta 3. Fuente: Elaboración Propia

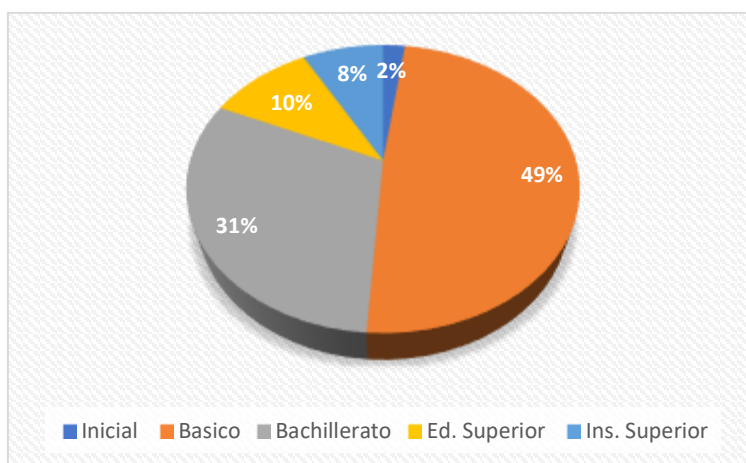


Ilustración 9. Porcentajes referente a la pregunta 3. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

De acuerdo a la información obtenida notamos que el 49% de la muestra tiene un nivel académico básico, mientras que el 31% solo han realizado sus estudios hasta el bachillerato, luego encontramos que el 10% ha realizado su educación superior y por último tenemos que el 8% ha realizado sus estudios en un instituto superior.

4. Indique el uso de suelo de su hogar

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Residencial	59	43%
Comercial	37	28%
Resid. /Com.	39	29%
Industrial	0	0%
Total	135	100%

Tabla 7. Investigación de campo. Pregunta 4. Fuente: Elaboración Propia

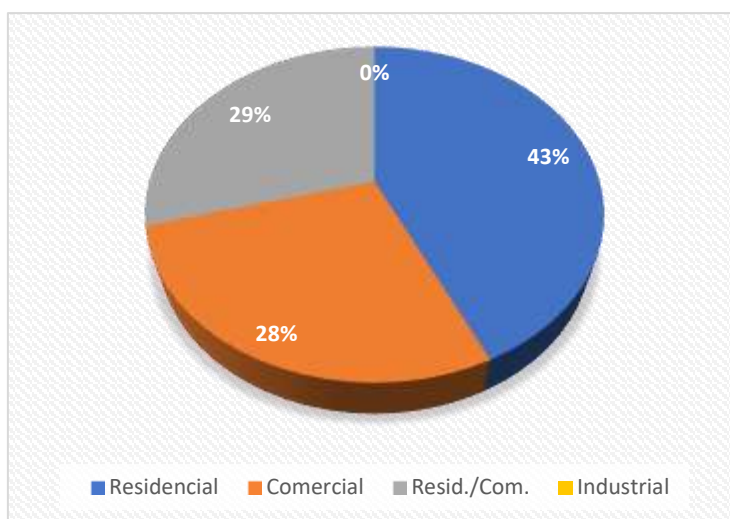


Ilustración 10. Porcentajes referente a la pregunta 4. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

En cuanto al uso de suelo en el barrio encontramos que el 43% es de uso residencial, seguido de un 28% de uso residencial/ comercial ya que poseen un pequeño negocio y el 28% restante nos indica que posee un uso de suelo comercial al tratarse de locales comerciales.

5. ¿Qué actividades se realizan en el barrio?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Sociales	38	28%
Culturales	1	1%
Comerciales	75	56%
Recreativas	21	15%
Total	135	100%

Tabla 8. Investigación de campo. Pregunta 5. Fuente: Elaboración Propia

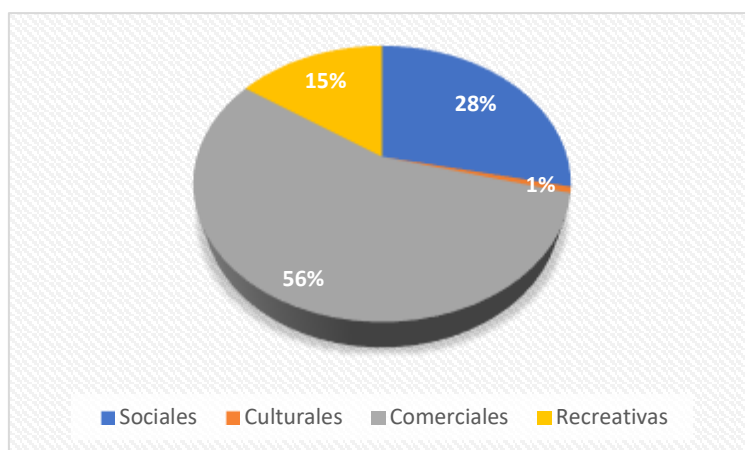


Ilustración 11. Porcentajes referente a la pregunta 5. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Respecto a la pregunta numero 5 podemos notar que las actividades que más se presentan en el barrio son las comerciales con un 56%, el 28% de la muestra nos indica realiza actividades sociales y la muestra restante el 15% nos indica que realiza actividades recreativas en canchas improvisadas ya que en el barrio no existes espacios para la recreación.

6. ¿Considera usted que se deberían implementar espacios recreativos y públicos en el barrio?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
SI	135	100%
NO	0	0%
Total	135	100%

Tabla 9. Investigación de campo. Pregunta 6. Fuente: Elaboración Propia

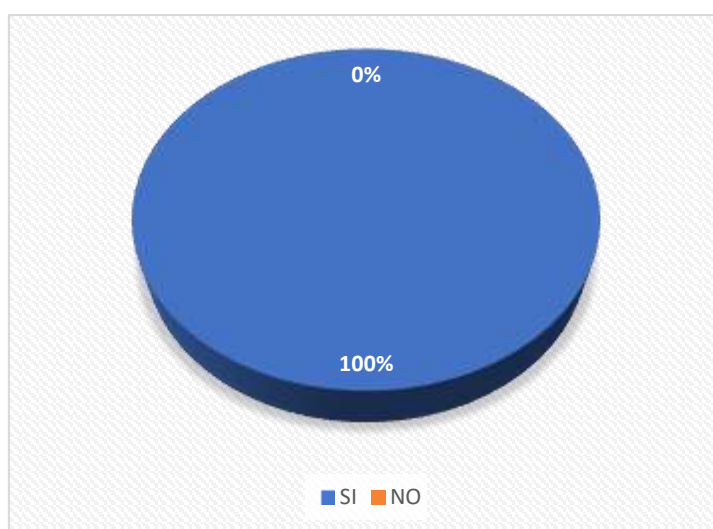


Ilustración 12. Porcentajes referente a la pregunta 6. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

El 100% de la muestra entrevistada nos indica que es de suma importancia implementar espacios públicos y recreativos, ya que muchas familias deben movilizarse a otros barrios para disfrutar de un momento ameno y de relajación porque en el sector no hay estos espacios.

7. ¿Conoce usted si se ha implementado alguna regeneración urbana en el sector?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
SI	75	55%
NO	60	45%
Total	135	100%

Tabla 10. Investigación de campo. Pregunta 7. Fuente: Elaboración Propia

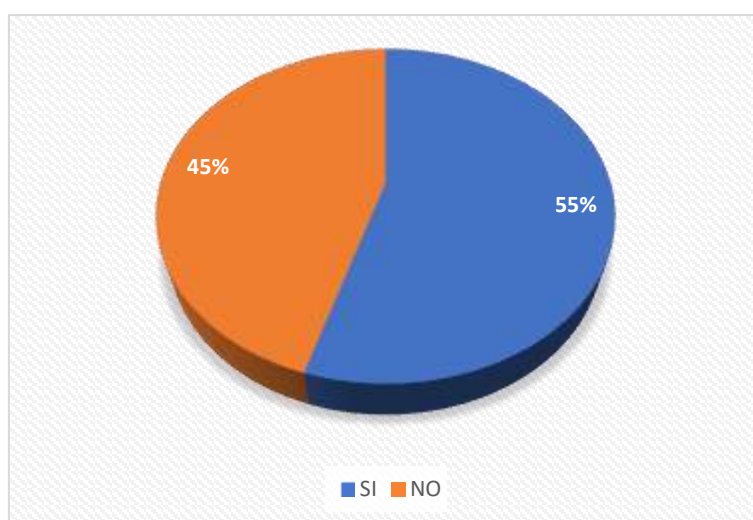


Ilustración 13. Porcentajes referente a la pregunta 7. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

En cuanto a la pregunta 7 se obtuvo que el 55% de la muestra concuerda con que en el barrio si ha existido una regeneración, pero es reciente ya que se encuentra arreglando algunas calles, mientras que el 45% restante indica que no existe tal regeneración.

8. ¿Qué tan importante considera usted que es contar con espacios recreativos y calles pavimentadas?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy importante	66	49%
Importante	57	42%
Indeciso	12	9%
Otros	0	0%
Total	135	100%

Tabla 11. Investigación de campo. Pregunta 8. Fuente: Elaboración Propia

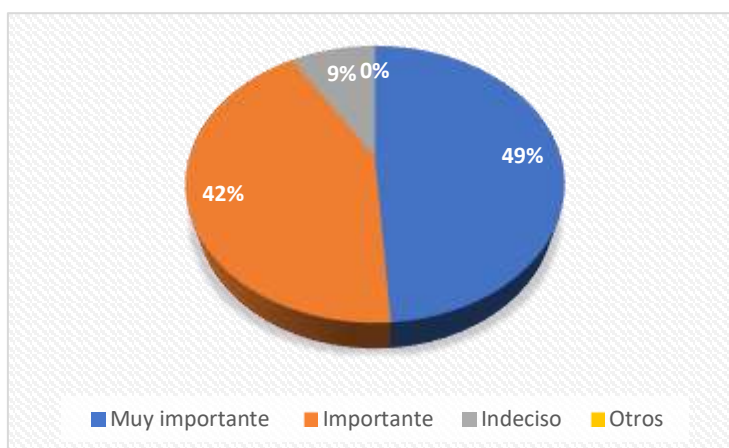


Ilustración 14. Porcentajes referente a la pregunta 8. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

El 49% de las personas encuestadas concuerdan que es muy importante contar con espacios recreativos y calles pavimentadas ya que en la temporada de invierno al ser las calles de lastre les resulta complicado movilizarse, mientras que el 42% indica que es importante contar con estos espacios, mientras el 9% indica que está indeciso respecto a esta pregunta.

9. ¿Con que frecuencia utiliza los espacios públicos/recreativos?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	42	31%
Casi siempre	36	27%
Nunca	33	24%
Indeciso	24	18%
Total	135	100%

Tabla 12. Investigación de campo. Pregunta 9. Fuente: Elaboración Propia

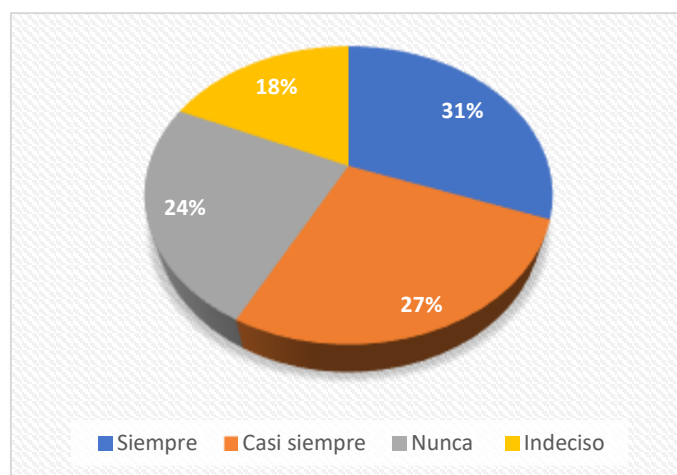


Ilustración 15. Porcentajes referente a la pregunta 9. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

De acuerdo a los datos obtenidos el 31% de personas encuestadas indica que utiliza estos espacios siempre pero que se movilizan a otros barrios, el 27% los utiliza casi siempre, mientras que el 24% no los utiliza ya que existen en el barrio y algunos no pueden movilizarse a otros barrios para el disfrute de los mismos y 18% restante se encuentra indeciso.

10. Considera que implementar vías unidireccionales y señalética horizontal y vertical sería beneficioso para el desarrollo del barrio.

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
SI	135	100%
NO	0	0%
Total	135	100%

Tabla 13. Investigación de campo. Pregunta 10. Fuente: Elaboración Propia

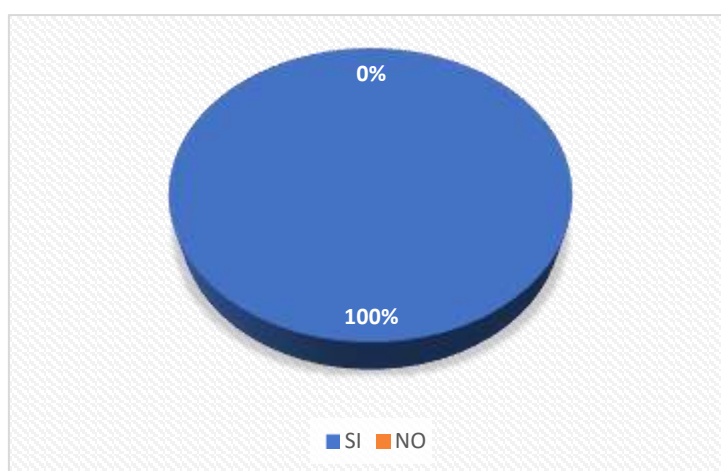


Ilustración 16. Porcentajes referente a la pregunta 10. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

El 100% de las personas encuestadas está de acuerdo que se debe implementar vías unidireccionales ya que las calles son estrechas y dificulta la movilidad, al igual que concuerdan que es de suma importancia la ubicación de señalética horizontal y vertical porque muchos conductores exceden la velocidad y eso les causa inseguridad.

11. ¿Cómo se siente viviendo en el barrio?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Satisfecho	58	42%
Indeciso	37	27%
Muy satisfecho	28	21%
Otros	12	9%
Total	135	100%

Tabla 1. Investigación de campo. Pregunta 11. Fuente: Elaboración Propia

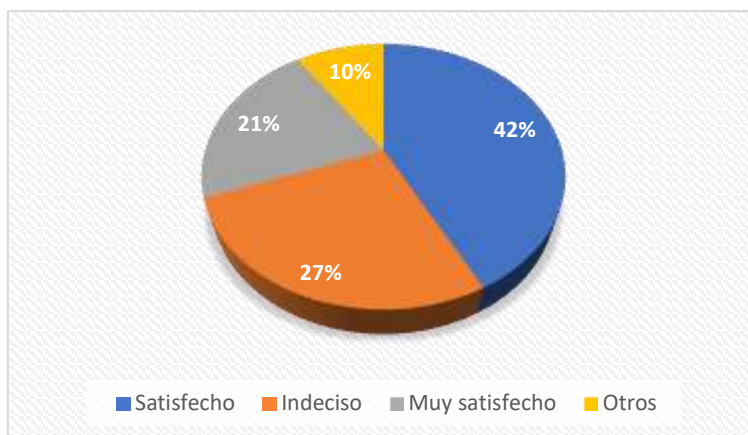


Ilustración 1. Porcentajes referente a la pregunta 11. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

El 42% de las personas encuestadas nos indica que se encuentran satisfechos viviendo en el barrio, aunque sería más agradable que contara con espacios para la recreación y el mejoramiento de vías, el 27% nos indica que se encuentra indeciso, mientras que el 21% revela que se encuentra muy satisfecho y el 10% restante nos exterioriza que tiene otros sentimientos.

12. ¿Es usted nativo del barrio?

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
NO	81	60%
SI	54	40%
Total	135	100%

Tabla 2. Investigación de campo. Pregunta 12. Fuente: Elaboración Propia

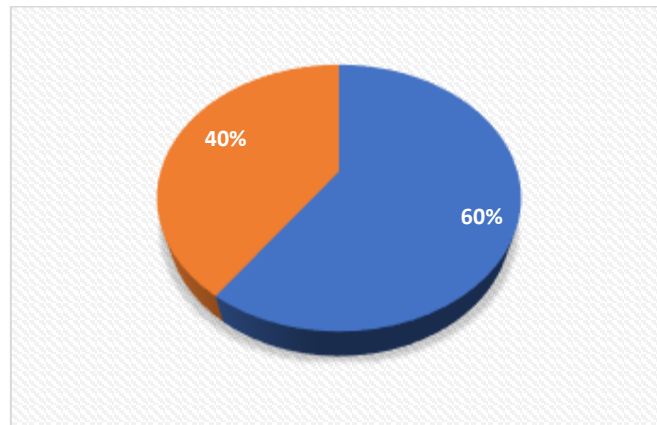


Ilustración 2. Porcentajes referente a la pregunta 12. Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Respecto a la pregunta numero 12 el 60% de la muestra nos indica que no es nativo del barrio, ya que debido al terremoto muchas de estas personas perdieron todos sus bienes y tuvieron que migrar a otras ciudades y el 40% restante nos indica que si es nativo del sector.

13.3. Interpretación de resultados

Con los datos conseguidos en la tabulación llegamos a la interpretación y análisis de la siguiente información.

En el aspecto urbano, en lo que se refiere a parque, plazas y otros espacios públicos/recreativos, se puede evidenciar que no existe en la localidad, el 100% de las personas encuestadas concuerdan que sería beneficioso para el sector implementar estos espacios, para ayudar a la imagen urbana del sector.

En cuanto a los equipamientos urbanos notamos que son pocos, en el barrio encontramos un centro de salud y una escuela del milenio y un colegio que no está en funcionamiento; en cuanto al equipamiento recreativo solo hay una cancha que solo se usa por las personas con un trastorno de consumo de sustancias y/o alcohol. Aunque el 31% de la población respondió que siempre utiliza estos espacios tienen que movilizarse a otros barrios para así disfrutar de un momento de ocio y recreación.

La muestra concuerda un 100% en que se deberían implementar vías unidireccionales, ya que las existentes son estrechas y no tienen aceras, bordillos, mobiliario urbano, señalética horizontal y vertical y no cuenta con una capa de rodadura adecuada ya que la mayoría son lastradas y esto presenta un problema de movilidad peatonal y vehicular en la estación de invierno, además que esto evitaría accidentes automovilísticos y se daría prioridad al peatón creando calles peatonales.

El 60% de la población encuestada no es nativa del sector debido a varios factores, el principal fue el terremoto del 16 A, puesto que muchos perdieron sus bienes y tuvieron que migrar hacia otros barrios, esto también ha hecho que incrementara la inseguridad en el sector según los habitantes encuestados.

En el aspecto social se evidencia un déficit de espacios de recreación y esparcimiento, aunque el 42% de la muestra se sienta satisfecha viviendo en el sector manifiesta que implementar estos espacios sería beneficioso para la sociedad, ya que así los jóvenes y adolescentes se centrarían en practicar algún deporte y disminuiría la aparición de fenómenos sociales como la drogadicción y el alcoholismo. Asimismo, sería un punto de encuentro entre vecinos.

13.4. Pronóstico

Después de la interpretación de la información básica obtenida del territorio de la localidad Costa Azul, se puede evidenciar las problemáticas existentes en el sector.

Es notorio que el sistema vial presente no cuenta con una planificación adecuada, por lo que se evidencia la carencia e inexistencia de aceras, bordillos y demás aspectos necesarios para satisfacer las necesidades de los transeúntes.

Además, el déficit de espacios públicos, recreativos de descanso u ocio hace que la imagen urbana del sector se vea afectada.

En el aspecto urbano-social es indispensable implementar un sistema vial adecuado que permita la movilización peatonal y vehicular de forma segura, además de implementar áreas de esparcimiento y encuentro para evitar el deterioro del paisaje urbano del sector y además de no contar con estos espacios se incrementan problemas como el desinterés de la población en compartir e involucrarse con los demás habitantes del sector.

Es por ello que es de vital importancia potenciar estos espacios en el sitio estudiado permitiendo así que las relaciones interpersonales de los habitantes mejoren.

13.5. Comprobación de la idea planteada

Con el análisis de la información recolectada se pudo verificar la hipótesis formulada y se explica en el cuadro presentado a continuación:

Hipótesis	Indicador	Parámetro referencial	Resultante
La implantación de un sistema vial adecuado y espacios de recreación, esparcimiento y ocio que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes.	Desorganización espacial, puesto que los espacios no han sido organizados ni planificados.	Se tomará en cuenta los ordenanzas y normativas de la ciudad de Manta para la creación de un sistema vial adecuado y la implementación de espacios recreativos.	la localidad ordenada y con la implementación de las propuestas de los proyectos mejoraran la calidad de vida de las personas y el paisaje urbano del sector.
	Deterioro del paisaje urbano, al no contar con espacios destinados a la recreación y al esparcimiento.		
	Sistema vial inadecuado y no planificado.		

Tabla 16: Comprobación de la idea planteada

CAPITULO 3

14. PROPUESTA

14.1. Descripción y conceptualización de la propuesta arquitectónica/urbana

El barrio costa azul forma parte de la parroquia urbana Los Esteros de la ciudad de Manta y alberga una población aproximada de 7000 habitantes, se ubica en la parte norte de la ciudad y su principal característica es la presencia del comercio.

Los principales problemas que encontramos son:

- 1) Inexistencia de espacios públicos y/o recreacionales.
- 2) Inadecuado trazado vial.
- 3) Carencia de infraestructura básica.
- 4) Privación de señalética vertical y horizontal.
- 5) Inexistencia de mobiliario urbano.
- 6) Áreas verdes e iluminación.

La propuesta pretende implantar espacios públicos y/o recreacionales (en algunos espacios vacantes del barrio) que cuenten con un área de ocio y recreación, área social, de comercio, área de deporte y juegos infantiles, así como también proponer calles peatonales, en las calles que son estrechas, que cuenten con arborización y mobiliario urbano para que sea del agrado del transeúnte; también proponer calles de una sola vía (en las calles que no tengan el mínimo requerido para la movilización de vehículos) que cuente con una capa de rodadura de asfalto y que tenga aceras, bordillos, paradas de buses, mobiliario urbano y señalética horizontal y vertical; así mismo ubicar en los lotes baldíos un adecuado uso para el mejoramiento del lugar.

14.2. Imagen objetivo de la propuesta

El proceso de reordenamiento urbano solicita o demanda de una complicada y difícil respuesta de mejoramiento a las peticiones o requerimientos planteados por el cambio de las necesidades de la población y el crecimiento urbano del sector.

La imagen urbana del barrio a intervenir presenta múltiples problemas que se han provocado debido al rápido desarrollo urbano. La principal propuesta a diseñar es el sistema vial, al igual que implementar espacios de recreación para mejorar así la percepción del paisaje urbano y natural del barrio.

La propuesta se basa y tomando en consideración los siguientes aspectos:

- ✓ Reestructurar el trazado vial existente, creando así una fluidez vehicular y peatonal adecuada.
- ✓ Las calles existentes son de dimensiones pequeñas los que causa inseguridad vial tanto peatonal como vehicular, por eso la propuesta se basa en crear calles peatonales en las vías que no estén en condiciones para funcionar como calle vehicular, es decir, que no cuenten con las medidas mínimas; asimismo crear calles unidireccionales e implementar señalética vertical y horizontal, además de aceras arborizadas y con mobiliario urbano.
- ✓ Implementar espacios públicos, de recreación y de ocio para ayudar a mejorar la imagen urbana del sector.

14.3. Objetivo de la propuesta

Objetivo general:

Elaborar una propuesta de reordenamiento urbano que incluya espacios recreativos, y el mejoramiento del sistema vial que permita la transformación del barrio Costa Azul.

Objetivos específicos

- Diseñar una propuesta de aspecto recreacional para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- Elaborar una propuesta de un centro de integración social que facilite la comunicación e interacción social entre vecinos.
- Proponer un diseño de vías para mejorar la movilidad peatonal y vehicular del territorio, facilitando una interconectividad interna y segura para los transeúntes.

14.4. Capacidad de la propuesta urbano/arquitectónica

Se establece que la demanda determina la dinámica, de esta manera se constituye que el proceso de crecimiento del barrio y su propensión hacia los barrios aledaños crea la importancia de la implantación de la propuesta.

Las encuestas realizadas a los habitantes del sector, nos indica que necesitan la implantación de espacios interactivos que cuenten con zonas recreativas, ambientales, comerciales y sociales; esto debido a que el sector es una zona altamente residencial y no



Capacidad operativa de los proyectos			
TRAMO 1			
Ítem	Descripción	M²	Capacidad
1	Parque A	963	70 personas
2	Parque B	963	70 personas
TRAMO 2			
1	Parque A	963	70 personas
2	Parque B	963	70 personas
3	Parque C	963	70 personas
TRAMO 3			
1	Parque A	963	70 personas
2	Parque B	963	70 personas
3	Parque C	963	70 personas
4	Parque Principal	2390	175 personas
5	Estacionamiento público	2390	58 vehículos
Total de personas			665 personas

Tabla 17: Capacidad operativa de los proyectos

Fuente: Elaboración propia.

14.5. Determinación de necesidades

El barrio Costa Azul en la actualidad presenta múltiples problemas que se han comprobado la investigación realizada y se ha utilizado para determinar las necesidades a satisfacer que presentan los habitantes. A continuación, se explica las necesidades a satisfacer para frenar el deterioro urbano y la degradación de la imagen urbana del sector:

- Ordenar el sistema vial existente e implementar señalética vertical y horizontal.
- Implementar espacios recreativos en algunos de los lotes baldíos.
- Diseñar un estacionamiento comunal para los habitantes del sector.
- Dotar de áreas verdes para la climatización del ambiente.

14.6. Criterios de operatividad de la propuesta: funcionales, formales y técnicos.

	Aspectos
Parques	<p>Aspecto funcional Se implementarán áreas de descanso, recreación, ocio, deporte y área de juegos infantiles para el disfrute de los habitantes del sector.</p>
	<p>Aspecto formal Se diseñarán espacios con abundante vegetación y circulación que estarán delimitadas por camineras brindando espacios agradables.</p>
	<p>Aspecto técnico Para la realización del diseño de estos espacios se tomará en cuenta las normativas y criterios establecidos, así como también mobiliario adecuado para cada espacio.</p>
Sistema vial	<p>Aspecto funcional Se ubicarán paradas de buses y se ubicarán rampas, al igual que señalética y mobiliario urbano para brindar seguridad al peatón. Al igual que se implementarán vías peatonales y unidireccionales.</p>
	<p>Aspecto formal Se implementarán paradas de buses adecuadas para brindar comodidad y seguridad a la hora de la espera por los transportes públicos a la ciudadanía. En cuanto a las calles se adecuarán con aceras, bordillos, mobiliario urbano y arborización.</p>
	<p>Aspecto técnico Se respetarán las normativas de la ciudad para la creación de estos elementos.</p>
Trafico Peatonal	<p>Aspecto funcional Se resaltará este tipo de circulación con la creación de vías peatonales en las calles que no cuenten con el mínimo requerido para la movilidad vehicular.</p>

	<p>Aspecto formal Las vías peatonales contarán con pérgolas para disminuir la incidencia solar y con jardineras para así invitar al peatón a caminar en un espacio agradable.</p>
	<p>Aspecto técnico Se aplicarán las normas INEN.</p>

Tabla 18: Criterios de operatividad

Fuente: Elaboración propia.

14.7. Especificaciones técnicas y normativas

Para la ejecución de este proyecto se consideró la Ordenanza de Normas de Urbanismo y Arquitectura de la ciudad, la cual establece que:

Art. 21.- NORMAS TÉCNICAS. -

a. Norma NTE INEN 2 243:2009- Vías de Circulación Peatonal. - Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1600 mm y estar libres de obstáculos en una altura mínima de 2200 mm. Los pavimentos de las vías de circulación peatonal deben ser firmes, antideslizantes y sin irregularidades en su superficie.

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

b. Norma NTE INEN 2 244:2000 - Bordillos

Bordillos: Todas las vías de circulación que presenten desniveles superiores a 200 mm y que no supongan un tránsito transversal a las mismas, deben estar provistas de bordillos de

material resistente de 100 mm de altura. Los bordillos deben tener continuidad en todas las extensiones del desnivel.

c. Norma NTE INEN 2245:2000 - Rampas fijas. -

Pendientes longitudinales: Se establecen los siguientes rangos de pendientes longitudinales máximas para los tramos de rampas entre descansos, en función de la extensión de los mismos, medidos en su proyección horizontal.

Hasta 15 metros: 6 % a 8 %

Hasta 10 metros: 8 % a 10 %

Hasta 3 metros: 10% a 12 %

Pendiente transversal: La pendiente transversal máxima se establece en el 2%.

Ancho Mínimo: El ancho mínimo libre de las rampas unidireccionales será de 900 mm.

Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, la rampa debe tener un ancho mínimo de 1000 mm y el giro debe hacerse sobre un plano horizontal en una longitud mínima hasta el vértice del giro de 1200 mm.

d. Norma NTE INEN 2 246:2000 - Cruces peatonales a nivel y desnivel. - Los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1000 mm. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1800 mm.

Refugios peatonales. - Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 900 mm, con una longitud mínima de 1200 mm hasta el vértice de la intersección. Cuando el cruce peatonal se intercepte con una acera al mismo nivel, se deben colocar señales táctiles y visuales en toda la longitud de la acera.

En los cruces peatonales se recomienda la colocación de semáforos, los que deben contar con un dispositivo acústico y táctil que indique el cambio de luces en el mismo.

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

Ancho: 3500 mm = Área de transferencia 1000 mm + 2500 mm. Largo: 5000 mm

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

Ubicación. - Los lugares destinados a estacionamiento para personas con discapacidad, deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de los espacios o edificios servidos por los mismos, preferentemente al mismo nivel de estos. Para aquellos casos donde se presente un desnivel entre la acera y el pavimento del estacionamiento, el mismo debe salvarse mediante vados.

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

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

Bandas de equipamiento. - Se deben usar siempre y cuando la acera tenga un ancho superior a 1600 mm libre de obstáculos para la circulación peatonal de acuerdo a la NTE INEN 2 243.

En el caso de que la acera tenga un ancho inferior no deben existir bandas de equipamiento.

El ancho mínimo de la banda de equipamiento debe ser de 600 mm.

Sección 3ra.

SISTEMA VIAL

Art. 22.- JERARQUIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL. - Toda parcelación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público, integrado al trazado de las vías existentes al

interior del terreno, o a su entorno y al previsto en la planificación vial cantonal. El sistema vial se sujetará a las especificaciones contenidas en los cuadros N° 9, “**Características y Especificaciones Mínimas de las Vías**” de esta Ordenanza, referidos a especificaciones mínimas de vías, a las normas establecidas en la Ley de Caminos, Derechos de Vías del Sistema Nacional de Autopistas, Líneas Férreas, Zonas de Protección de Oleoductos, Acueductos y Líneas de Transmisión Eléctrica; y, **Cuadro No. 15 “Derecho de Vías”**, de la presente Ordenanza.

Para efectos de la presente Normativa en relación con el sistema vial y para un manejo adecuado de los planes viales zonales contenidos en el Plan de Movilidad, se establece la siguiente clasificación:

a. Sistema Vial Urbano: Correspondiente a las zonas definidas como urbanas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

b. Sistema Vial Suburbano: Correspondiente a las zonas definidas como urbanizables y no urbanizables en el Plan de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial del GADMC-Manta.

Parágrafo 1ro.

SISTEMA VIAL URBANO

Art. 23.- CLASIFICACIÓN. - El Sistema Vial Urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: Vías Expresas (Autopistas – Viaductos), Vías Arteriales, Vías Colectores Principales, Vías Colectoras Secundarias, Vías Locales, Vías Peatonales, Escalinatas, Ciclovías, cuyas especificaciones se establecen en el cuadro No.9.

Art. 27.- VIAS COLECTORAS. - Sirven de enlace entre las vías arteriales y las vías locales, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas; por tanto, permiten acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas,

comerciales de menor escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor (camionetas o furgones).

Características técnicas son

Características técnicas	
Velocidad del proyecto	50 km/h
Velocidad de operación	20-40 km/h
Distancia paralela entre ellas	100-500 m
Control de accesos	Todas las intersecciones son a nivel.
Número mínimo de carriles	4 (2 por sentido)
Ancho de carriles	3.20 m.
Carril estacionamiento lateral	Mínimo 2.00 m.
Distancia de visibilidad de parada	40 km/h=45m.
Radio mínimo de curvatura	40 km/h=50m.
Aceras	Mínimo 2.50m como excepción 2 m.

Tabla 19: Características técnicas Vías Colectoras.

Fuente: Norma NTE INEN.

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

c. Características técnicas son:

Características técnicas	
Velocidad del proyecto	50 km/h
Velocidad de operación	Máximo 30 km/h

Distancia paralela entre ellas	100-300 m
Control de accesos	La mayoría de las intersecciones son a nivel.
Número mínimo de carriles	2 (1 por sentido)
Ancho de carriles	3.00 m.
Carril estacionamiento lateral	Mínimo 2.00 m.
Distancia de visibilidad de parada	30 km/h=40m.
Aceras	Mínimo 1.20 m.
Radio mínimo de esquinas	3.00 m
Separación de circulación	Señalización horizontal
Longitud máxima vías sin retorno	300 m.

Tabla 20: Características técnicas Vías Locales.

Fuente: Norma NTE INEN.

Art. 29.- VÍAS PEATONALES (Referencia NTE INEN 2 243:2000). - Estas vías son para uso exclusivo del tránsito peatonal, y deben observar las siguientes características:

- Permiten la movilidad no motorizada al interior de sectores urbanos. ▪

Excepcionalmente permiten el paso de vehículos de residentes para acceso a sus predios.

- Dan acceso a los predios frentistas.
- Todas las intersecciones son a nivel.
- No permiten el estacionamiento de vehículos.
- Deben permitir el acceso de vehículos de emergencia y de servicio: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc.
- El estacionamiento para visitantes se debe realizar en sitios específicos. ▪ El ancho

mínimo eventual para la eventual circulación vehicular debe ser no menor a 3,00 m.

Esta norma establece las dimensiones mínimas, las características funcionales y de construcción, que deben cumplir las vías de circulación peatonal (calle, aceras, senderos, andenes, caminos y cualquier otro tipo de superficie de dominio público destinado al tránsito de peatones).

a. Dimensiones. -

- Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1,60 m. Cuando se considere la posibilidad de un giro mayor a igual a 90°, el ancho libre debe ser mayor o igual a 1,60 m.

- Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,05 m.

Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo:

luminarias, carteles, equipamientos, etc.)

- Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,05 m.

Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo:

luminarias, carteles, equipamientos, etc.)

- Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados fuera del ancho mínimo en las siguientes condiciones: entre 0,80 m y 2,05 m. de altura separado más de 0.15 m. de un plano lateral.

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

- El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos: el vertical ubicado entre 0.10 m. y 0.80 m. de altura del piso y el horizontal ubicado a 1,00 m. antes y después del objeto.

- La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones será máximo el 2%. Para los casos en que supere dicha pendiente, se debe tener en cuenta lo indicado en la NTE INEN 2 245.

- La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 0,10 de altura. Cuando se separe los 0,10 m. de altura, se debe disponer de bordillo.

ESPECIFICACIONES MÍNIMAS PARA EL DISEÑO DE VIAS

Art. 41.- ACERA. - Para determinar el ancho total de una acera, se tomará el ancho modular de 0,60 metros para el tráfico peatonal, asumiendo un ancho mínimo de 1,20 metros como base del ancho mínimo para la circulación continua de los peatones y variará de acuerdo al tipo de vía y flujo de peatones. En urbanizaciones de interés social el ancho mínimo será de 1,20 metros.

Con relación al costado interno de la acera, se considerará 0,45 m. el espacio junto a cerramientos (muros, verjas) que disponen generalmente vegetación ornamental y en donde las fachadas se encuentran retiradas de la línea de fábrica; 0,15 m. adicionales, cuando las edificaciones se efectúan en línea de fábrica; y 0,15 m. más para el caso de fachadas en línea de fábrica con escaparates o vitrinas (locales comerciales). Con respecto al costado externo de la acera, se considerará un ancho mínimo de protección al peatón de la circulación de vehículos de 0,45 m.; para la ubicación de postes, señales de tránsito, hidrantes, semáforos, rampas para ingreso de vehículos, arborización, se incrementarán 0,15 m. adicionales.

Para la ubicación de mobiliario urbano (casetas, buzones postales, basureros, jardineras, parquímetros, armarios de servicios básicos, bancas, etc.) se deberá considerar los espacios de ocupación y de influencia, a fin de dejar libre la zona peatonal efectiva requerida. No se permitirá la ocupación de la acera como estacionamiento de vehículos.

Art.42.- ANCHO DE CARRIL. - El ancho normalizado de carril de circulación vehicular será de 3.00 m., su variación estará en función de la velocidad y el tipo de vía.

Sección 5ta.

ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTO COMUNAL

Art. 58.- ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTO COMUNAL. - Toda parcelación de suelo contemplará áreas verdes y equipamiento comunal en atención al número de habitantes proyectado. El equipamiento comprende los siguientes componentes: De servicios sociales y de servicios públicos.

14.8. Prefactibilidad de la propuesta

El barrio Costa Azul no cuenta con espacios dedicados para la recreación y el ocio, lo cual representa un problema para los habitantes ya que para acceder a estos espacios deben movilizarse a otros barrios. También se evidencio el inadecuado diseño del sistema vial que existe en el barrio lo que trae consigo problemas de movilidad peatonal y vehicular, al igual que la inseguridad vial al no contar con señalética y aceras.

Por estos motivos la propuesta tiene como finalidad establecer una conexión entre los espacios recreativos existentes y el diseño de nuevos mediante una intervención que permita la circulación, promueva una movilidad sostenible ayudando a incitar la cohesión social.

La propuesta diseñada pretende satisfacer las necesidades de esparcimiento, confort y vinculación, creando espacios recreativos y de esparcimiento como parques, entre otros.

Legalidad: El proyecto se ampara bajo el objetivo 11 de ODS (2015-2030) en donde se indica “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva”. Razón por la cual el proyecto es factible ya que se busca satisfacer las necesidades de los habitantes del barrio en el aspecto social y precautelar su bienestar físico y mental.

14.8.1. Prefactibilidad Económica-Financiera

Para la ejecución del proyecto es necesario contar con el apoyo de autoridades municipales que estén a cargo del bienestar y el mejoramiento de los barrios de la ciudad de Manta.

Para el financiamiento de la presente propuesta se realizará peticiones presupuestarias al GAD municipal, se buscará empresas privadas que quieran invertir en el desarrollo del barrio o financiamiento a través de préstamos a diferentes bancos del país.

14.8.2. Prefactibilidad técnica

Para que la propuesta sea sostenible y factible, es de vital importancia la participación de instituciones públicas como el G.A.D, para que incluya en los respectivos planes operativos este tipo de proyectos para el desarrollo de los barrios y por ende de la ciudad, para así garantizar a los habitantes mejorar la calidad de vida y el espacio en donde habitan.

14.9. Matriz de intervención, acción, estrategias

PLAN	PROGRAMAS	PROYECTOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
Propuesta de reordenamiento urbano en el Barrio Costa Azul de la ciudad de Manta.	Diseño y creación de espacios recreativos públicos.	Parque tipos Parque Principal	Dotar de equipamientos que pretenda la participación y el buen vivir de los habitantes del sector. Implementación de nuevos espacios de recreación.	Mejorar la imagen urbana del barrio. Ayudar a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
	Reordenamiento de sistema de movilidad vehicular y peatonal.	Mejoramiento de vías de circulación. Implementación de señalización vertical y horizontal. Implementación de áreas de parqueo público.	Promover una cultura de movilidad urbana sustentable.	Mejorar el hábitat.

Tabla 21: Matriz.

Fuente: Elaboración Propia.

15. CONCLUSIONES:

De acuerdo a la presente investigación se pudo llegar a las siguientes conclusiones:

Debido al que el barrio se creó a partir de asentamientos informales y sin una planificación adecuada y su crecimiento fue acelerado y desorganizado, la imagen urbana del barrio se ve afectada al no prever espacios para la recreación y el esparcimiento, y no tener espacios con áreas verdes que permita la mejora visual del sector.

El diseño que se propone tendrá énfasis en la mejora del sistema vial en toda el área de estudio, creando calles peatonales que cuenten con mobiliario urbano y arborización, y de esta manera brindar seguridad al peatón; calles unidireccionales y dotadas de señalética horizontal y vertical, para evitar la congestión vehicular dentro del sector; mejorar la capa de rodadura de estas vías y diseñar las aceras y bordillos para una mejora visual de estas.

Dotar de espacios para la recreación, esparcimiento y el ocio, que genere satisfacción y mejore la calidad de vida en el aspecto social de los habitantes del barrio e incentivar a los niños, jóvenes y demás habitantes del sector a practicar deporte y así disminuir los fenómenos sociales como la drogadicción y el alcoholismo. Asimismo, implementar un espacio de estacionamiento para los habitantes del sector.

16. RECOMENDACIONES:

En base a las conclusiones alcanzadas se recomienda lo descrito a continuación:

Sería imprescindible contar con el apoyo de entidades públicas como el municipio de la ciudad, al igual con la organización y el soporte de la comunidad para gestionar este tipo de proyectos urbanos dentro del barrio, ya que son de vital importancia para mejorar la calidad de vida de su comunidad y también ayuda a mejorar la imagen urbana del sector.

Con la implementación de un sistema vial adecuado que cuente con señalética vertical y horizontal, se evitaría accidentes de tránsito, pero es necesario contar con la participación de la ciudadanía para el cuidado de estos elementos.

Sería recomendable implementar una reforma interior, para organizar los espacios de acuerdo a su función y así renovar la imagen del sector, optimizando los recursos existentes dentro del barrio y dotando de espacios urbanos como parques, plazas o áreas de esparcimiento y ocio, que estén equipados con mobiliario urbano suficiente para su desarrollo normal.

17. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS:

Fernández José M. (2006). Planificación estratégica de Ciudades.

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2015). Gobierno autónomo descentralizado Municipal del cantón Manta 2014-2019.

Constitución de la Republica del Ecuador (2008). Asamblea Nacional Constituyente, Montecristi.

Reglamento Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (2019).

Obtenido de www.lexis.com.ec

Plan de Creación de Oportunidades 2021 2025. (2021). Secretaria Nacional de Planificación. Obtenido de

https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/plan/files/Plan-de-Creaci%C3%B3n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado_compressed.pdf

Objetivos del desarrollo sostenible (2015). Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

Obtenido de <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/objetivos-desarrollo-sostenible-ods>

Fadigas L. (2009). Ciudades 12 (2009). "la naturaleza de la ciudad: lugares y procesos". Obtenido de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/10308/CIUDADES-2009-12-ESTRUCTURAVERDE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Código Orgánico de Organización Territorial (2019) COOTAD. Obtenido de <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

Consejo de Europa, 1987: Carta europea de ordenamiento territorial: En: Ordenación territorial. Gómez Orea.2002. Obtenido de https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-int_la_ordenacin_del_territorio.pdf

Vizcarra, B. (2021). De la Degradación y la Rehabilitación: Apuntes Conceptuales en torno a la Noción de Barrio. Procesos Urbanos. Obtenidos de

<https://doi.org/10.21892/2422085X.538>

Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (2013). Obtenido de

<http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/ecociudad-valdespartera-zaragoza/completo>

Pérez, E. (2011) Paisaje Urbano en nuestras ciudades. Obtenido de

<file:///C:/Users/User/Downloads/18810-Texto%20del%20art%C3%ADculo-61218-1-10-20110125.pdf>

Soto, J. (2015) El crecimiento urbano de las ciudades: enfoques desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable. Obtenido de <file:///C:/Users/User/Downloads/Dialnet-ElCrecimientoUrbanoDeLasCiudades-5926288.pdf>

Plataforma de Territorios y Paisajes Inclusivos y Sostenibles. Obtenido de

<https://www.fao.org/in-action/territorios-inteligentes/componentes/ordenamiento-territorial/contexto-general/es/>

El Proceso Urbano en el Ecuador. Artículo publicado en la Serie Documentos CIUDAD, N° 4, ed. CIUDAD, Quito, 1980, pp. 13-43. Obtenido de

<https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/51100.pdf>

Paquette Vassalli, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. *Revista INVI*, 35(100), 38–61. Obtenido de

<https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63370>

López L. (2018). Regeneración del centro de Portoviejo. Obtenido de:

<https://arquitecturapanamericana.com/regeneracion-del-centro-de-portoviejo/#:~:text=El%20Plan%20Piloto%20de%20regeneraci%C3%B3n,servicios%20con%20las%20de%20vivienda.>

ANEXOS

Equipamientos del sector



Señalética improvisada



Calles del sector



Formato de encuesta

Estado Si (a), en calidad de estudiante de la Facultad de Arquitectura de la ULEAM, se encuestó realizado en un trabajo de vinculación denominada: PROPUESTA DE REORDENAMIENTO URBANO EN EL BARRIO COSTA AZUL, por lo cual le solicito de la manera más cordial, contestar objetivamente las siguientes preguntas

FICHA DE ENCUESTA			
1. ¿Cuánto tiempo tiene de vivir en el barrio?			
a) menor de 1 año		d) 10-20 años	
b) 1-3 años		e) 20 o más años	
c) 4-10 años			
2. ¿Cuántos integrantes hay en su domicilio?			
a) 1-3		d) 10 o más	
b) 4-6			
c) 7-10			
3. Indique el nivel académico de los integrantes familiares			
a) Inicial		d) Educación Superior	
b) Básico		e) Instituto Superior	
c) Bachillerato			
4. Indique el uso de suelo de su hogar			
a) Residencial		Industrial	
b) Comercial		Resid. / Servicio	
c) Resid. / Comerc.			
5. ¿Qué actividades se realizan en el barrio?			
a) Sociales		a) Comercial	
b) Culturales		b) Económicas	
6. ¿Considera usted que se deberán implementar espacios recreativos y públicos en el barrio?			
a) Sí		b) No	
7. ¿Conoce usted si se ha implementado alguna regeneración urbana en el sector?			
a) Sí		c) No	
8. ¿Qué tan importante considera usted que es contar con espacios recreativos y calles pavimentadas?			
a) Muy importante		c) Indeciso	
b) Importante		d) Otros	
9. ¿Con qué frecuencia utiliza los espacios públicos/recreativos?			
a) Siempre		c) Nunca	
b) Casi siempre		d) Indeciso	
10. Considera que implementar vías unidireccionales y señalética horizontal y vertical será beneficioso para el desarrollo del barrio.			
a) Sí		b) No	
11. ¿Cómo se siente viviendo en el barrio?			
a) Satisfecho		c) Muy insatisfecho	
b) Indeciso		d) Otros	
12. ¿Es usted nativo del barrio?			
a) Sí		c) No	

PROGRAMA DE NECESIDADES PARQUES

AREAS	ESPACIOS	NORMAS TÉCNICAS
Área de recreación	Ejercicios aeróbicos y actividades para adultos mayores	El equipo depende del tipo de actividad
	Juegos infantiles	Anclados al suelo, (madera o metal)
	Piletas naturales y artificiales	Detalle de juego de luces y chorros de agua
	Área deportiva	
	Plazas de encuentro	
Comercio	Patio de comidas	Tenso lonas
Hitos simbólicos	MONUMENTO	



PLANO GENERAL

USODE SUELO

- MIXTO COMERCIAL/RESIDENCIAL
- COMERCIAL
- RESIDENCIAL
- RECREATIVO
- EDIFICIOS de 3 PLANTAS

VIAS

- CONECTORA
- LOCAL
- PEATONAL



TRAMO 1






USODE SUELO	VIAS
 MIXTO COMERCIAL/RESIDENCIAL	 CONECTORA
 COMERCIAL	 LOCAL
 RESIDENCIAL	 PEATONAL
 RECREATIVO	
 EDIFICIOS de 3 PLANTAS	






TRAMO 2

USODE SUELO

VIAS

	MIXTO COMERCIAL/RESIDENCIAL
	COMERCIAL
	RESIDENCIAL
	RECREATIVO
	EDIFICIOS de 3 PLANTAS






	CONECTORA
	LOCAL
	PEATONAL



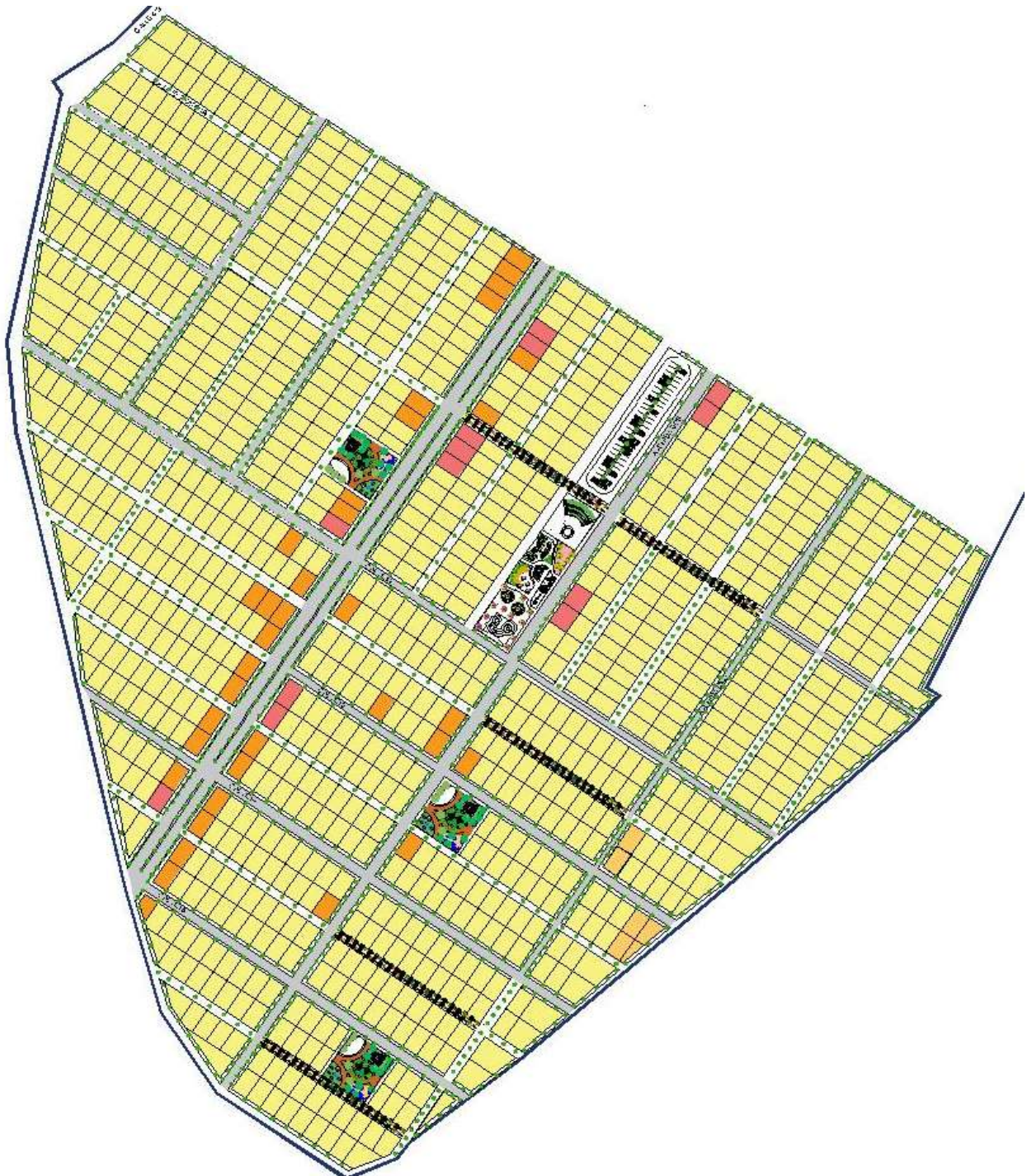
TRAMO 3

USODE SUELO

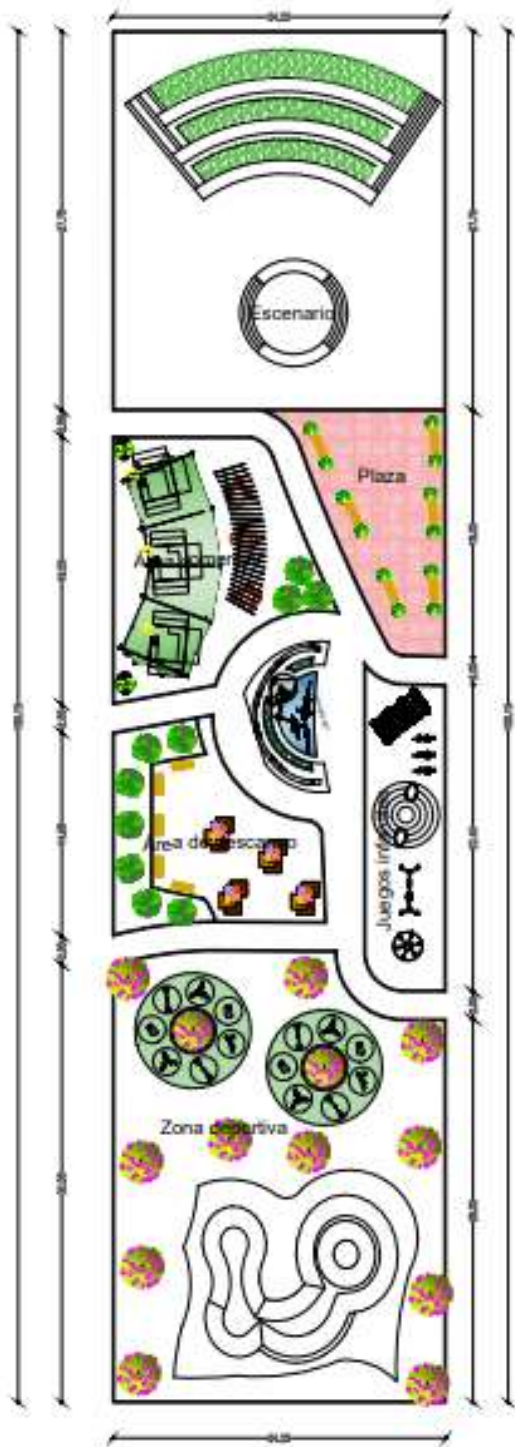
VIAS

	MIXTO COMERCIAL/RESIDENCIAL
	COMERCIAL
	RESIDENCIAL
	RECREATIVO
	EDIFICIOS de 3 PLANTAS

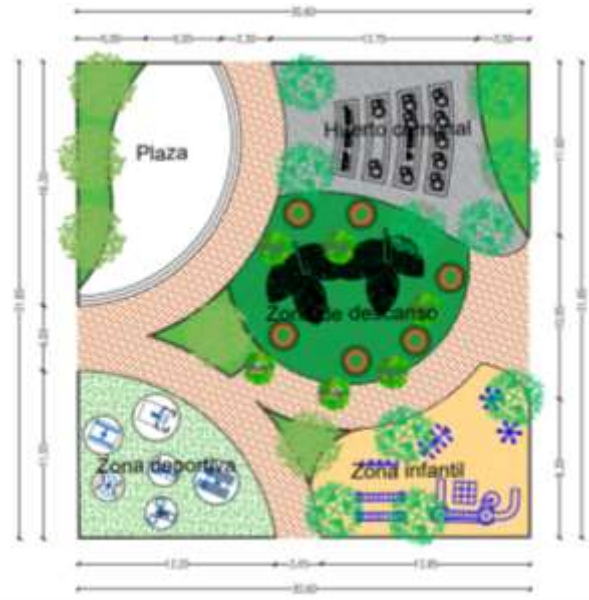
	CONECTORA
	LOCAL
	PEATONAL



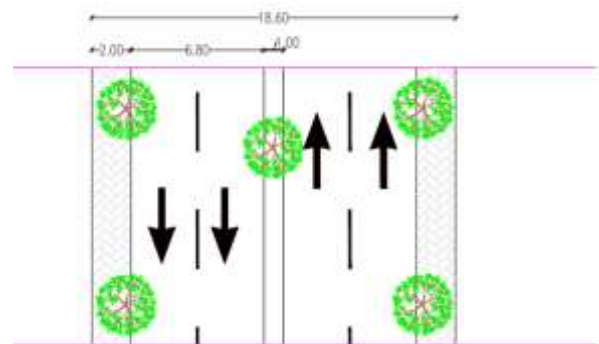
PARQUE PRINCIPAL



PARQUE TIPO



CALLE COLECTORA



Renders

Vía Principal



Vía Peatonal/ Calle Local



Parada de Bus/ Señalética



Estacionamiento comunal



Parque Principal







Parque tipo

