



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DE ARTES PLÁSTICAS

INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO AL TÍTULO DE ARQUITECTO

TEMA:

Estudio del espacio público del centro de Manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento.

AUTOR

Tonny Gabriel Arteaga Bailón

TUTOR(A):

Arq. Jakeline Jaramillo (Mg)

MANTA – ECUADOR

2022

“Estudio del espacio público del centro de Manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento”

2 CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.

Quien suscribe, Arq. Jakeline Jaramillo a través de presente y en mi calidad de directo del trabajo de titulación profesional de la carrera de arquitectura designado por el consejo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí”

Certifico: Que el señor **Tonny Gabriel Arteaga Bailon**, portador de la cedula de ciudadanía # 1316960804 ha desarrollado bajo mi tutoría el informe **“Estudio del espacio público del centro de Manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento”** Cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe la validez científica metodológica, por lo cual autorizo su presentación

Manta, 25 de Julio del 2022.

Arq. Jakeline Jaramillo Barcia

Directo de tesis

3 DECLARACIÓN DE AUTORIA.

Yo, Tonny Gabriel Arteaga Bailón. con CC: 131696080-4, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema “Estudio del espacio público del centro de manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento. ”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. Arq. Jakeline Jaramillo (Mg)

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando la referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 25 días del mes de Julio de dos mil veinte y dos.

Tonny Gabriel Arteaga Bailón

C.C. 131696080-4

Autor

4 CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN.

En calidad de tribunal de la carrera de arquitectura y artes de la ULEAM
certifico que:

El trabajo de titulación cuyo tema es *“Estudio del espacio público del centro de manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento”* cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos académicos, por tal motivo doy la certificación necesaria que aprueba el proyecto, esta conste con los méritos y requerimientos necesarios señalados por los reglamentos internos de la facultad.

Cerífico para los siguientes procesos como es la sustentación del tema.

Arq. Juan Ramon Cedeño Candela

Arq. Jose Luis Castro Mero

5 DEDICATORIA.

Desde pequeños tenemos sueños que han sido formados por padres que tienen objetivos en sus hijos y estas metas se ven reflejadas en largas jornadas de trabajo, es entonces que uno comienza a valorar aquello que se obtiene con el esfuerzo y dedicación.

A mis Padres Juan Tonny Arteaga Rivera y Carmen del Roció Bailón Alonzo quienes estuvieron presentes en todos mis procesos de estudio este logro es por ustedes por el apoyo que me dedicaron y la motivación que me dieron, gracias por el esfuerzo y espero retribuir todo con creces por la confianza dada en mí.

A mis hermanos que son sin duda aquellos amigos que se necesitan en la vida, a mi abuelo Álvaro Justino Arteaga Salvatierra que desde pequeño estuvo guiándome en el camino correcto y ahora que estas en cielo sigues siendo mi guía para ser un hombre de Bien, a un paso de graduarme puedo decirte “Hemos llegado a ser profesionales” Te quiero y te amo por siempre.

6 AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios en mi primer lugar por darme siempre las bendiciones que me fue dando a través de la carrera y sin duda a la virgen del Rosario como devoto también intercede por mí.

A mi familia por estar siempre apoyándome en todo momentos sin duda lo mejor del viaje es compartirlo con ustedes y de esta manera sin duda saber que estoy con ustedes con ustedes todo es posible, sin duda a mi madre un agradecimiento infinito sin su apoyo nada de esto sería posible, por ser mi guía los pilares fundamentales de mi vida muchas gracias

Agradezco a mi tutora la arquitecta Jakeline Jaramillo por la confianza en el tema y su dirección profesional para el desarrollo del mismo por haber impartido sus conocimientos y con eso poder seguir adelante con mis procesos para la titulación, a cada uno de los docentes de la facultad de arquitectura por formar profesionales capaces de cumplir cualquier expectativa laboral.

Contenido.

Contenido

| | |
|---|----|
| 2 Certificación del tutor..... | 3 |
| 3 DECLARACIÓN DE AUTORIA. | 4 |
| 4 CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN..... | 5 |
| 5 DEDICATORIA..... | 6 |
| 6 AGRADECIMIENTO | 7 |
| Contenido..... | 8 |
| 8 RESUMEN. | 14 |
| 9. INTRODUCCIÓN..... | 16 |
| 10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 18 |
| 10.1 - MARCO CONTEXTUAL. | 19 |
| 10.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA. | 20 |
| 10.2.1 Definición de problema. | 20 |
| 10.2.2 Problema Central y Sub Problemas | 20 |
| 10.2.3 Pregunta Clave..... | 21 |
| 10.3 JUSTIFICACIÓN..... | 21 |
| 10.3.1 Justificación Social..... | 21 |
| 10.3.2. Justificación Urbana. | 22 |
| 10.3.3 Justificación académica. | 22 |
| 10.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO. | 22 |
| 10.4.1 Delimitación sustantiva. | 22 |

| | |
|---|----|
| 10.4.2 Delimitación espacial. | 23 |
| 10.4.3 Delimitación temporal. | 24 |
| 10.5 CAMPO DE LA INVESTIGACIÓN. | 24 |
| 10.6 Objetivos. | 25 |
| 10.6.1 Objetivos General. | 25 |
| 10.6.2 Objetivos Específicos. | 25 |
| 10.7 IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES | 25 |
| 10.7.1 Variable Dependiente | 25 |
| 10.7.2 Variable Independiente. | 25 |
| 10.8 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES | |
| 10.8.1 Variable Dependiente. | 26 |
| 10.8.2 Variable Independiente. | 27 |
| 10.9 FORMULACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER. | 28 |
| 10.10 TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS. | 28 |
| 10.10.1 TC1. Elaboración del Marco Teórico. | 28 |
| 10.10.2 T.C2 Determinación del diagnóstico y situación actual. | 28 |
| 10.10.3 T.C3 Elaboración de Propuesta. | 28 |
| 11 Diseño de la investigación. | 28 |
| 11.2 Población y muestra. | 29 |
| Fórmula utilizada para la obtención de la muestra. | 29 |
| 11.3 Resultados esperados. | 31 |
| 11.4 Novedad de investigación. | 31 |

| | |
|---|----|
| CAPITULO 1. | 32 |
| 12. MARCO REFERENCIAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN. | 32 |
| 12.1 Marco Antropólogo | 32 |
| 12.2 MARCO TEÓRICO. | 32 |
| 12.2.1 Espacio Público | 32 |
| 12.2.2 Definición del Espacio Público | 33 |
| 12.2.3 Tipos de Espacios Públicos (Territorios)..... | 33 |
| 12.2.4 Función de los espacios públicos..... | 33 |
| 12.2.5 Infraestructura como soporte territorial..... | 34 |
| 12.2.6 Pérdida del espacio público | 34 |
| 12.2.7 Problemas en el siglo XXI del espacio público..... | 35 |
| 12.2.8 Conservar el espacio público..... | 35 |
| 12.2.9 Movilidad..... | 35 |
| 12.2.10 Tipos de movilidad. | 37 |
| 12.2.11 Movilidad Peatonal..... | 37 |
| 12.2.12 Movilidad dentro del desarrollo urbano | 37 |
| 12.1.7 Espacio Multifuncional..... | 39 |
| 12.1.10 Regeneración Urbana | 39 |
| 12.1.11 Planeación urbana..... | 40 |
| 12.1.12 La imagen de la ciudad..... | 40 |
| 12.1.13 Pacificación urbana..... | 42 |
| 12.3 MARCO CONCEPTUAL. | 42 |

| | |
|---|----|
| 12.3.1 Acupuntura urbana enfocada a la ciudad..... | 42 |
| 12.3.2 Adecuar el espacio público a la nueva normalidad. | 42 |
| 12.3.3 Deterioro de la ciudad..... | 43 |
| 12.4 Marco Jurídico..... | 43 |
| 12.5 Modelos de Repertorios..... | 46 |
| 12.51 La peatonalización como elemento clave en la regeneración urbana:.. | 46 |
| 12.5.2 La calle Guayaquil experimenta su pacificación..... | 49 |
| 12.5.3 Inclusión urbana después del covid-19..... | 50 |
| 13. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN..... | 55 |
| 13.1.2 Barrios..... | 56 |
| 13.1.3 Diagnostico parroquial | 57 |
| 13.2.4 Análisis de Accesibilidad | 58 |
| 13.2.5 Uso de Suelo..... | 59 |
| 13.2.6 Elementos del medio construido..... | 60 |
| 13.2.7 Equipamiento..... | 62 |
| 13.2 Tabulación de la Información e Interpretación de Resultados | 66 |
| 13.2.1 Encuesta..... | 66 |
| 13.3. Pronostico | 79 |
| 13.4 COMPROBACIÓN DE LA IDEA PLANTEADA | 80 |
| CAPITULO 3 – PROPUESTA..... | 82 |
| 14.1 DESCRIPCIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA.. | 82 |
| 14.2 IMAGEN CONCEPTUAL DE LA PROPUESTA | 83 |

| | |
|--|-----|
| 14.3 OBJETIVO DE LA PROPUESTA..... | 84 |
| 14.4 CAPACIDAD DE LA PROPUESTA | 84 |
| 14.5 PROGRAMA DE NECESIDADES | 85 |
| 14.6 Cuadros Axiomáticos de diagramación y programación..... | 86 |
| 14.7 CRITERIOS DE OPERATIVIDAD | 88 |
| 14.7.1 Aspectos Funcionales | 88 |
| 14.7.1.1 Componentes y Subcomponentes | 89 |
| 14.7.1.2. Lógica de implantación | 89 |
| 14.7.2 Aspectos Formales..... | 93 |
| 14.7.3 Aspectos Estructurales..... | 94 |
| 14.7.4 Aspectos Técnicos | 95 |
| 14.7.5 Aspectos Ambientales | 95 |
| 14.7.6 Aspectos Sociales | 95 |
| 14.8. PROPUESTA DE PLAN MASA. | 97 |
| 14.8. PROPUESTA DE PACIFICACION URBANA Y MEJORA DE ESPACIOS PUBLICOS EXISTENTES. | 101 |
| 14.9 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS..... | 101 |
| 14.9.1.2 ÁREAS NUEVAS A PROPONER | 102 |
| 14.9.2 REQUERIMIENTOS TECNOLÓGICOS | 103 |
| 14.9.3 REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS | 103 |
| 14.10 PRE - FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA | |
| 14.10.1 PRE - FACTIBILIDAD Técnica:..... | 104 |

| | |
|---|-----|
| 14.10.2 PRE - FACTIBILIDAD Legal: | 104 |
| 14.10.2 PRE - FACTIBILIDAD FINANCIERA: | 105 |
| 14.10. PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS, ESTRATEGIAS Y ACCIONES | 106 |
| 15. CONCLUSIONES..... | |
| 16. RECOMENDACIONES | |
| 17. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 109 |
| 18 Anexos | 112 |

8 RESUMEN.

La siguiente investigación busca realizar una recopilación de información con el fin de conocer cuál es el estado actual del espacio público en la parte céntrica de Manta, se efectuara un análisis de campo con el fin de estudiar las condiciones y características que tiene el sector a estudiar.

Desde nuestro análisis buscaremos sintetizar los problemas que encontremos en el sitio y las características de los mismos, que se desarrollan según particularidades y factores que influyen en la propagación del virus Covid-19, de esta manera encontramos en este trabajo de titulación una recopilación fundamentada del espacio-lugar del centro, un diagnóstico para una propuesta dando una posible solución urbana para responder ante esta necesidad del espacio y sus características.

El desarrollo del trabajo de titulación se detalla de manera sistemática cual fue el proceso de fases como son el diagnóstico y la propuesta, en este nos encargaremos de detallar las áreas que se mejoraran en el diseño, las zonas destinadas a una mejor funcionalidad, e implementar un objetivo de movilidad, se propondrá como se puede mejorar la función del espacio público para poder dar un acercamiento a la realidad del estado actual del espacio público.

La intervención se basará en una regeneración de los espacios públicos con énfasis a la accesibilidad y la movilidad.

Palabras claves:

Movilidad- Accesibilidad- Regeneración- Peatón- Espacio Público.

Abstract.

The following investigation seeks to collect information in order to know the current state of public space in the central part of Manta; a field analysis will be carried out in order to study the conditions and characteristics of the sector to be studied.

From our analysis we will seek to synthesize the problems that we find on the site and their characteristics, which are developed according to particularities and factors that influence the spread of the Covid-19 virus, in this way we find in this titling work a substantiated compilation of the space-place of the center, a diagnosis for a proposal giving a possible urban solution to respond to this need for space and its characteristics.

The development of the titling work systematically details the phase process such as the diagnosis and the proposal, in this we will be in charge of detailing the areas that will be improved in the design, the areas destined to a better functionality, and implement a mobility objective, it will be proposed how the function of public space can be improved in order to give an approach to the reality of the current state of public space.

The intervention will be based on a regeneration of public spaces with an emphasis on accessibility and mobility.

Keywords:

Mobility- Accessibility- Regeneration- Pedestrian- Public Space.

9. INTRODUCCIÓN

“Estudio del espacio público del centro de Manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento.”

Los centros urbanos que tenemos en consideración los cuales nos referimos a los lugares que tiene una función en un grupo social donde se caracterizan por ser un sector donde se desarrollan actividades de integración con los elementos de la ciudad, se desarrollan actividades sociales, ecológicas, económicas, es decir el centro urbano es un área que se precisa como un centro donde se desarrollan las actividades de la ciudad, el problema de los centros urbanos en el siglo XXI son las problemáticas de accesibilidad que se desarrolló sin planificación de desplazamiento sea vehicular y peatonal, la inseguridad social que siente los transeúntes en los espacios públicos por vulnerabilidad que siente el peatón en del desarrollo del sitio es también causado por los espacios urbanos que no están diseñados ni planificados, es por lo tanto que el estudio va a ser enfocado en el peatón y el desarrollo que tiene en el lugar donde habita. Para ello también la imagen y su paisajismo.

Podemos entender que el espacio público se ha convertido en áreas olvidadas para el peatón, es decir, un aumento en la movilidad vehicular a desplazado al peatón causado por la economía que posibilita la industrialización en Manta generalmente el tráfico es constante por su puerto y en cierta medida aeropuerto que están destinadas en comercializar productos por ello Manta y su infraestructura vial cambio a través de los años , olvidando particularmente al peatón que es el protagonista del espacio público y olvidando a la ciudadanía y su confort con el espacio público.

Una realidad también consecuente es como el espacio público afecta a la salud mental y física de los transeúntes, que tan importante es el espacio público para el

usuario que transita y vive, es cuando podemos pensar en qué lugar que nos desarrollamos menciona Jordi Borja y Zaida (2000, pag36) “*El derecho a la movilidad se ha de complementar con el derecho a la visibilidad.*” Es por lo tanto que tenemos que denotar los problemas que se evidencia en el espacio público de Manta donde no tenemos espacios que cumplan efectivamente con el derecho de la movilidad con ello el paisajismo de la ciudad tampoco tiene identidad en sus áreas urbanas, En el desarrollo de la investigación encontraremos con mayor detalle estos problemas que en consecuencia han estado creciendo gradualmente a lo largo de los años producto de factores como terremotos, el descuido y mantenimiento.

Esta problemática afecta de alguna manera los intereses sociales, económicos y urbanos de la población. Como el usuario no se apropia del espacio urbano.

En el desarrollo de esta investigación corresponde a los procesos sistémicos desde el marco teórico que sea la fuente bibliográfica y la fundamentación de teorías para desarrollar la propuesta, a su par un diagnóstico donde se determinarán cuáles son las causas, los problemas y las falencias del espacio público. Estudiando las normativas que existan en el sitio dando como síntesis ideas para una propuesta que mejore el sitio determinando cual es la alternativa de solución a los sectores afectados.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Manta se encuentra en la parte occidental de la provincia de Manabí, esta ciudad ha sido un polo de desarrollo por sus características comerciales, portuarias e industrial, estas actividades son las que tienen mayor relevancia de la ciudad. *Manta tiene una población estimada de 226.5mil de habitantes. SENPLADES - Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (25 de febrero de 2014)*

El campo de estudio es la parte céntrica de Manta donde se puede identificar que la ciudad se ha desarrollado en los ejes de comercio, siendo este un efecto que causa como se desarrolla la vida en Manta, por lo tanto se ha construido grandes vías de accesos vehiculares por el crecimiento que tiene su puerto, su aeropuerto y el turismo de la ciudad.

EL territorio central de Manta se caracteriza también por tener una aglomeración de personas bastante significativa el comercio informal es un foco activo que se viene dando desde años en el sector del mercado central (calle 12), sus actividades económicas por la red de bancos que se encuentran en el sector, hacen que esta parte sea una área de aglomeración y de circulación para realizar actividades administrativas, sociales, entre otras, es por ello que debemos observar el lugar como está formado y como se encuentran sus espacios como se desarrollan, el encuentro que tienen las personas unas con otras, los equipamientos de salud y sanidad que existen en la zona y sobre todo el turismo que se genera. Sus sistemas viales y peatonales serán estudiados de manera sistemática para entender cómo se va afectando al espacio de manera directa e indirecta.

10.1 - MARCO CONTEXTUAL.

En Manta encontraremos un sistema de espacios públicos que los cuales están afectados por la degradación uno de los aspectos más evidentes son las calles, mobiliario urbano. En las aceras encontraremos obstáculos (barreras arquitectónicas) limitando el uso de los espacios públicos, afectando de manera directa el encuentro entre los transeúntes y el desarrollo del mismo en el espacio

En la actualidad del sector donde se investiga, los espacios públicos no llegan a ser vinculados entre sí, estos no presentan una multifuncionalidad afectando el uso de los mismos, generando una movilidad reducida, interrumpida por la falta de conectividad, provocando una degradación al espacio público.

Con la pandemia del COVID-19 y las restricciones que provocaron en el sistema urbano, se evidencia claramente como el espacio público no proporcionaba formas que facilitaran el distanciamiento físico, con la pandemia se evidencio que el uso de los espacios públicos tiene un déficit de multifuncionalidad y adaptabilidad, por ello el espacio se ha desperdiciado en lugares donde se encuentran desorganizada la ciudad, el tráfico vehicular es alto y produce un caos que degradan el paisaje urbano provocando una contaminación en el espacio que lo rodea.

El espacio público no proporciona un servicio para la comunidad no se sienta vulnerable durante la pandemia, como mobiliario adecuados, puntos de encuentros y las instalaciones necesarias para garantizar que el uso del espacio sea de manera segura proporcionando un déficit den la vida de los usuarios.

10.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

10.2.1 Definición de problema.

En el centro de Manta, no se encuentran proyectos que mejoren la calidad de los espacios públicos cuando se tratan de aceras y la movilidad peatonal, estos espacios se encuentran con un deterioro evidente lo cual imposibilita que la movilidad sea fluida, esto provocando un déficit en los espacios públicos, siendo un factor a que no se desarrollen actividades de esparcimiento y encuentros entre los transeúntes, estos sitios que son de oportunidad debido al desarrollo económico que tiene los centros pierden de cierta manera valor ya que no cuentan con espacios adecuados para la multifuncionalidad; provocando la carencia de espacios adecuados para el desarrollo de la comunidad y el apropiamiento de las zonas por la falta de confort que estos provocan.



Grafico1: Realidad de las aceras en el centro de Manta

Fotográficas: Ciudad de Manta

Fuente: Elaborado por el investigador

Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

10.2.2 Problema Central y Sub Problemas

Espacios Públicos Inadecuados y obstáculos que no permiten una fluida movilidad peatonal.

Sub Problemas.

- Invasión del espacio público.
- Obstaculización en la movilidad peatonal.
- Congestión vehicular.

- Deterioro de mobiliario urbano
- Deterioro del espacio público.
- Inseguridad ciudadana.

10.2.3 Pregunta Clave.

El siguiente estudio corresponde a la interrogante: ¿En qué medida el espacio público del centro de Manta está afectado por la degradación de los espacios que no permitan desarrollar e integrar la movilidad y la accesibilidad de las personas?

10.3 JUSTIFICACIÓN.

El objetivo de este análisis, buscara que se generen ideas para direccionar un proyecto que mejoren las condiciones urbanas del centro del Manta, apoyándose en los lineamientos de un espacio público planificado que se fundamente en la organización, la solución de espacialidad y potencialización urbano del sector a estudiar.

10.3.1 Justificación Social.

El hombre vive en comunidad prácticamente toda su vida, se desarrolla y aprende del lugar donde habita es un proceso sistemático que da como resultado la sociedad, es decir el lugar determina en cierta medida quienes somos y como nos comportamos.

Desde esta perspectiva el proyecto busca beneficiar a todos los transeúntes que puedan movilizarse en el centro de Manta, es dar una respuesta clara a los problemas que se encuentran en el área a investigar, ya que este espacio se evidencia un deterioro y el poco uso del espacio público que se ha relegado por años por el uso vehicular, actualmente existen espacios públicos que los transeúntes utilizan, siendo estos los que dan un poco de soporte a infraestructura social, sin embargo estos ya se encuentran degradados, en este análisis y mejora de los espacios públicos busca satisfacer esa

necesidad del individuo de desarrollarse en lugares de calidad mejorando la vida y el confort de la ciudadanía.

10.3.2. Justificación Urbana.

Para poder mejorarlas condiciones urbanas de los centros se busca proponer que los espacios sean versátiles que ayuden a la recreación y la revitalización de los sectores que se encuentran degradados por el abandono de los mismos convirtiéndose en un problema para la sociedad provocando el aumento de la delincuencia, así también se busca que las personas se empoderen del espacio público recuperando el paisaje urbano.

10.3.3 Justificación académica.

Dentro de la investigación es importante el desarrollo de todos los conocimientos que se adquieren en los talleres, cursos y clases dentro de las aulas, conocimiento el cual es necesario para poder generar una investigación de manera sistemática, asimilando todos los conocimientos para generar ideas del tema que se estudiara. La academia que busca dar soluciones de manera técnica a aquellos problemas que se evidencian dentro del medio y la ciudad. La experiencia adquirida genera se sintetizara para buscar soluciones asertivas que ayuden a mejorar el espacio público.

10.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.

El objeto del proyecto será el centro de Manta la función de los espacios públicos para la movilidad peatonal y la espacialidad urbana.

10.4.1 Delimitación sustantiva.

Los espacios públicos el mejorar estas áreas se encuentran en una síntesis que va enlazado por los factores económico, social, entre otros la cual para la implementación de estrategias que ayuden a solucionar la problemática de movilidad que se han generado a través de los años por la falta de control y el poco cuidado de las mismas es

entonces que buscando una propuesta que sea adaptable en el sitio-lugar es decir el contexto del sitio por aquello que se analizaran fundamentos basados en:

- Espacio Público
- Movilidad dentro del desarrollo urbano
- Flexibilidad de los espacios públicos

10.4.2 Delimitación espacial.

La investigación se enmarca dentro de la parroquia Manta, nuestra área es el centro de Manta, que comprende un área aproximadamente de 43 hectáreas entre estas se encuentran vías importantes como son: La calle 13, la avenida 2, la avenida de la cultura, calle 12 entre otras.

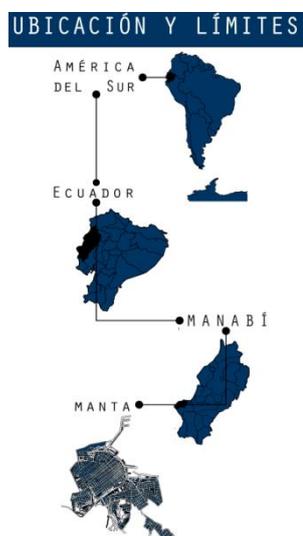


Grafico2: Ubicación y Límites Global del área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Los límites de Manta son los siguientes:

Norte: Océano Pacífico

Sur: Montecristi

Este: Jaramijo

Oeste: San Mateo



Grafico3: Área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

10.4.3 Delimitación temporal.

El espacio público que se estudiara en el centro de Manta se encuentra deteriorado y sin intervenciones salvo la calle 13 desde el 2016 donde se efectuó dicha regeneración, es por ello el área a estudiar está en constante degradación es por ello que se estudiara los últimos 6 años aproximadamente en el tiempo que se genera esta intervención a el tiempo actual de pandemia.

10.5 CAMPO DE LA INVESTIGACIÓN.

Según el título del tema desarrollado "Estudio del espacio público del centro de manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento. " se marca dentro de los campos de "Al ordenamiento territorial vulnerabilidad y gestión de riesgo " lo que nos permite desarrollar soluciones urbanas en el contexto de Manta de la provincia de Manabí.

10.6 Objetivos.

10.6.1 Objetivos General.

Diagnosticar cuales son los factores que afectan en el inadecuado uso de los espacios públicos y los equipamientos que existen provocando la degradación de áreas de esparcimiento y movilidad, para generar un proyecto que tenga énfasis en lo urbano para la implementación de técnicas que mejoren la movilidad, la accesibilidad y la calidad de vida de los peatones en relación con el medio que lo rodea.

10.6.2 Objetivos Específicos.

- Determinar cuál es la situación actual del territorio del centro desde el ámbito urbano
- Generar una posible solución que permita la recuperación del espacio público en el centro de Manta y potencie las áreas de esparcimiento.

10.7 IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

10.7.1 Variable Dependiente

Deterioro del uso y la accesibilidad de la movilidad en los flujos peatonales en el centro de Manta.

10.7.2 Variable Independiente.

Espacios Públicos en el centro de Manta.

10.8.1 Variable Dependiente.

| Variable Dependiente | Conceptualización | Categoría o dimensiones | Indicadores. | Ítems | Técnica e Instrumento |
|---|---|--|---|---|-----------------------|
| Deterioro del uso y la accesibilidad de la movilidad en los flujos peatonales en el centro de Manta | La movilidad urbana es el movimiento de las personas en la ciudad esto ya sea a pie, en transporte público-privado o cualquier tipo de medio que sea algún tipo de transporte que se genere movimiento entre un lugar a otro. | Actividades y Características de la movilidad de los usuarios del centro | Percepción del usuario de los espacios públicos | ¿Cuál es la percepción del espacio público en la calle 13 y sus alrededores? | Encuesta |
| | | | | ¿Percepción del espacio público, según el usuario y la funcionalidad de las aceras? | Encuesta |
| | | | Eficiencia del espacio publico | ¿En qué medida las actividades que se desarrollan en el espacio público de la avenida de la cultura cumplen con los espacios para la habitabilidad de los usuarios? | Encuesta |
| | | | | ¿Cuál es la razón por la cual se desplaza al centro de Manta? | Encuesta |
| | | | | ¿En qué medida Manta cumple con la accesibilidad integral en los espacios urbano-arquitectónicos del sector? | Encuesta |

Tabla 1: Variable Dependiente

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

10.8.2 Variable Independiente.

| Variable Independiente | Conceptualización | Categoría o dimensiones | Indicadores. | Ítems | Técnica e Instrumento |
|---|--|-------------------------|---|---|-----------------------|
| Espacios Públicos en el centro de Manta | El espacio público del centro de Manta se estudia sus características en la circulación del tráfico peatonal que puede que tenga limitaciones al acceso peatonal con aceras de poco dimensionamiento, la sobredotación de ciertos espacios para el tránsito peatonal que en cierta medida afectan la movilidad urbana. | Planificación | Vías de circulación (aceras) mal dimensionadas. | ¿Cree usted que dentro del análisis del entorno y el territorio las aceras tienen dimensiones adecuadas para la movilidad peatonal? | Encuestas |
| | | | Barreras arquitectónicas en aceras | ¿Cree usted que en sector de Manta se encuentran barreras arquitectónicas para el transeúnte cotidiano? | Encuestas |
| | | | Gestión del GAD | ¿La falta de control de la municipalidad es incidente en la organización de la ciudad? | Encuestas |
| | | Gestión Del GAD | sistema de señalización | ¿Dentro de los ámbitos del territorio considera que un causante es la falta de organismos para delimitar y organizar el espacio? | Encuestas |
| | | | Accesibilidad Universal. | ¿Cree usted que dentro del análisis del entorno y el territorio hace falta una planificación estratégica para que el sector tenga más oportunidades de accesibilidad? | Encuestas |

Tabla 2: Variable independiente

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

10.9 FORMULACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER.

La falta de planificación y el uso inadecuado de los espacios públicos limitan la movilidad incidiendo en el deterioro de los espacios públicos y la accesibilidad.

10.10 TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS

10.10.1 TC1. Elaboración del Marco Teórico.

El marcos teóricos se desarrolla en referencias y normativas vigentes sobre el espacio público, la recolocación de información será a través de la construcción de análisis y estudios.

10.10.2 T.C2 Determinación del diagnóstico y situación actual.

En la investigación se basara en un estudio pertinente del sitio y un diagnóstico sobre el espacio público en las áreas del estudio, mediante la información de las bibliografías, encuestas y observación de campo.

10.10.3 T.C3 Elaboración de Propuesta.

Síntesis de los temas para generar una propuesta la cual se desarrolle en el espacio público del centro, dentro del territorio

11 Diseño de la investigación

- Métodos de investigación.

Método 1: Método Analítico / Sintético: Este método en la fase 1 de la investigación permite analizar las partes que componen al objeto de estudio de forma individual. Además de poder integrar estos elementos dispersos y estudiarlos en su totalidad

Método 2: Abstracción / Concreción: Permitió la creación de la propuesta alternativa al problema diagnosticado.

- Técnicas e instrumentos a la recolección de datos:

Técnicas utilizadas

- Observación de campo
- Investigación bibliográfica
- Teoría fundamentada

Instrumentos utilizados.

- Guía de observación
- Cartografías/mapa

11.2 Población y muestra.

Según el INEC la población en el 2010 alcanzó la cifra de 226.477 habitantes los cuales el 21,38% s los niveles de 18 a 29 años de edad los cuales nos servirán como muestra en nuestra investigación con las personas adultas de 30 a 64 años que son el 36,64%, dándonos un total de 131.401 de habitantes de población.

Fórmula utilizada para la obtención de la muestra.

Para la definición de encuestas a los habitantes del caso comercial de la Parroquia Manta, se aplicó la siguiente formula:

$$\frac{N}{e^2 (N - 1) + 1}$$

- **Datos para la obtención de la muestra:**

**DATOS PARA LA OBTENCION DE LA
MUESTRA**

Nivel de confianza

Z= 95% =

| | | |
|--------------------------------------|---------------------|----------|
| | 1,96 | |
| Probabilidad de ocurrencia | P= 50% | = |
| | 0,50 | |
| Probabilidad de no ocurrencia | Q= 50% | = |
| | 0,50 | |
| Población Total | N= 131401 | |
| Error de estimación | e= 5% = 0,05 | |
| Tamaño de muestra | n=? | |

- **Desarrollo de la formula.**

$$\begin{array}{c}
 N \\
 \hline
 e^2 (N - 1) + 1 \\
 \\
 \frac{131.401}{(0.05)^2 (131401 - 1) + 1} \\
 \\
 \frac{131401}{(0.0025) (131401) + 1}
 \end{array}$$

226,477

= 384.99 ≠

Tabla 3: Obtención de muestra

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Con el resultado obtenido se estable el número de encuestados a realizar, considerando los habitantes del sector, por lo tanto se deberá encuestar a 385 personas las cuales serán de las zonas esperando tener un valor del objeto de estudio.

11.3 Resultados esperados.

Se espera obtener los siguientes logros:

R1: Como primera fase se logrará crear un marco teórico donde estudiaremos la parte teórica del tema para determinar los problemas que existan en el área de estudio.

R2: Como segunda fase el diagnóstico que será esencial en el estudio del contexto que ejerce el actual espacio público, será el lugar donde se estudie.

R3: Y tercer y última fase se espera dar una respuesta con un diseño que mejore el espacio público actual.

11.4 Novedad de investigación

El tema a investigar es quizás actualmente es más evidente dentro del centro de Manta aquel tema que está siendo olvidado y pasado sin relevancia en nuestras vidas incluso por las autoridades competentes, este problema es de manera social y corresponde al deterioro del sector donde habitan comerciantes, transeúntes entre otros.

Es por ello que el tema a investigar busca dar razones sobre los efectos negativos que tienen los espacios públicos con déficit de aceras en mal estado la sobreocupación, dando una respuesta de la posible solución de propuesta urbana.

CAPITULO 1.

12. MARCO REFERENCIAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.

12.1 Marco Antropólogo

La movilidad urbana es de vital importancia para realizar las actividades del desarrollo de la comunidad ya que estos generan que los transeúntes puedan generar un espacio de comunidad donde la población disponga un espacio público adecuado. En la actualidad el espacio se ve afectado por la falta de confort que existen, es importante recalcar que el problema genera que nos desarrollemos de manera descontrolada el déficit y la falta de movilidad provoca el congestionamiento vehicular y peatonal la carencia de mobiliarios óptimos para el desarrollo hace que la áreas no sean de permanecía por ello un buen mobiliario provocara el cambio de estos sectores mejorando la calidad de vida de las personas.

En Manta, la movilidad está siendo afectada de manera significativa ya que no existen aceras óptimas en la mayor cantidad de casos donde el desarrollo se va dando en sobreocupación de aceras afectando a la sociedad. El problema de esto, son as particularidades al progreso de la ciudad afectando la legibilidad y la accesibilidad sin lograr recuperar los espacios urbanos.

12.2 MARCO TEÓRICO.

12.2.1 Espacio Público

El espacio público corresponde a un territorio de la ciudad donde cualquier persona puede hacer uso de este espacio, corresponde también a un determinado conjunto de muebles e inmuebles que son de uso común lugares como: plazas, parques, pasos peatonales, calles y avenidas.

Se destaca por ser un área abierta en la trama urbana destinada al descanso, la recreación, el intercambio social y el ocio; facilita la movilidad de los ciudadanos; es de uso colectivo y dominio público, alcanzando en el tiempo valores simbólicos e históricos que definen la identidad de la ciudad.

12.2.2 Definición del Espacio Público

Como nos menciona Borja *“El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad”* (Borja y Muxi.2000)

Como nos menciona Jordi Borja el espacio público es para el uso de las personas, es decir, todo ciudadano se encuentra en todo el derecho de exigir espacio público donde tenga libres accesos a las comunicaciones que se generen en el sitio, El espacio público pasa a ser el lugar donde los colectivos sociales se encuentran y se vinculan en sociedad, también nos explica como este espacio público es foco vital para la centralidad es decir es un polo donde existen aglomeración de personas, donde convengan distintos tipos de encuentros sociales, civiles, culturales, comerciales incluso de gobiernos.

12.2.3 Tipos de Espacios Públicos (Territorios).

En general podemos definir 3 tipos de territorios estos con sus características, podemos entender que los espacios públicos se subdividen de la siguiente manera:

Territorio Primarios (Privados) Son aquellos lugares donde el territorio es total de un solo beneficiario.

Territorios secundarios (Semipúblicos o semi-privados) El control o dominio de este territorio es difícil de cuantificar por ello la asistencia de los usuarios es temporal.

Territorios públicos. Son abiertos a todo el mundo, todos los usuarios tienen el mismo derecho a ocuparlo.

12.2.4 Función de los espacios públicos

El espacio público determina la accesibilidad y la centralidad de la ciudad; ordena la circulación; transforma y enriquece el paisaje urbano.

Las condiciones urbanas de los espacios públicos se relaciona con la cantidad y la calidad de los mismos, estén estos planificados o no, la imagen que dan a través del tiempo y el desarrollo adecuado de su función debe ser disfrutados por la sociedad y no solamente contemplado como un espacio más sin nada que ofrecer, como se va dando en los espacios públicos donde por lo general tiene horarios de atención como parques y no aceptas que el público los utilice mayor tiempo, el espacio público debe contribuir funcionalmente a la ciudadanía en la construcción de permanecía del mismo es donde se genera una identidad ciudadana dentro de espacio.

12.2.5 Infraestructura como soporte territorial

“Las redes de infraestructuras, su forma y la cobertura del espacio que producen, son el factor organizativo principal del territorio; las carreteras y ejes de transporte constituyen espacios canales por el que discurre la mayor parte de los servicios urbanos y se dan sobre ella parte de los flujos y relaciones entre actividades económicas y sociales” (Herce, 2010)

Sin lugar a dudas la estructura organizada en los territorios serán de mayor ayuda en los lugares donde los sistemas urbanos tienen a observar un caos, debido a que estas redes organizan el espacio como un territorio articulador de la zona con interconexiones entre barrios y parroquias creando panoramas nuevos y marcando de formalmente la construcción de la ciudad.

12.2.6 Pérdida del espacio público

“El espacio público debe ser considerado como el principal lugar de encuentro y socialización en las ciudades, soporte de múltiples actividades, así como de debate político y empoderamiento colectivo. Un bien común desde el cual se puede fomentar la igualdad, el respeto y la solidaridad como base en una sociedad más justa” (Guzmán, s.f.)

Como nos menciona el texto una característica que tiene el espacio público debe ser la adaptabilidad que tiene frente a los nuevos desafíos y usos, estos deben ser espacios públicos altamente funcionales en los centros puesto que la función de estos serán localidades para la población económicamente activa como son los comerciantes y los turistas lugares de ocio donde no se restrinja la circulación sino más bien que de libre acceso y movilidad fluida

12.2.7 Problemas en el siglo XXI del espacio público.

Para desarrollar propuestas urbanas es necesario conocer cuáles son los procesos del diseño a largo y corto plazo enfocándonos en las necesidades que deben ser atendidas de manera primordial con el fin de evitar la pérdida y abandono social del espacio público como se evidencia en ciudades de América Latina donde el espacio va perdiendo su funcionalidad disminuyendo su uso desfavorablemente, faltas de accesibilidad, la seguridad que estos ofrecen y la experiencias han dado a conocer como están en desventaja estos espacios públicos en contra los espacios públicos que pueden satisfacer actividades lucidas y de encuentros. La comunidad debe acceder a estos espacios y que sean seguros y atractivos para la cohesión social del mismo

12.2.8 Conservar el espacio público.

El espacio público es necesario para mejorar la calidad de vida de una ciudad, este es un recurso que es mal utilizado ya que favorece a la movilidad peatonal y no contempla la recreación y el descanso por tal motivo es importante cuidado y conservarlo para ello existen varias acciones como son:

- Mantener en buen estado los juegos infantiles y equipamientos urbanos.
- Utilizar los andenes para transitar.
- Comunicar el mal uso y estado de los equipamientos urbanos.
- Mantener un comportamiento cívico en todo momento.
- Incentivar a la sociedad en usar todos los espacios.

12.2.9 Movilidad

Actualmente, la problemática sobre el gran número de impactos ambientales y sociales que produce el transporte motorizado, que tienen una fuerte y negativa repercusión en la calidad de vida de las personas, recae en la forma significativa de una pérdida de habitabilidad de las ciudades. Desde el punto de vista de una ciudad contemplada como un espacio que ofrece servicios laborales, académicos, y ofertas

culturales existe sin lugar a duda la brecha de oportunidades en intentar escapar a la búsqueda de la calidad de vida en territorio.

Según Jordi Borja define la movilidad como el lugar donde cada individuo debe tener accesibilidad e igualdad de condiciones solo de esta manera se podrá tener ciudades democráticas Borja define el espacio público de manera tal que su concepto de movilidad debe ser para toda la ciudadanía.

El derecho a la movilidad se ha de complementar con el derecho a la visibilidad.” (Jordi B. Zaida M. 2000, p36)

Lo que Jordi Borja nos menciona: la movilidad es un factor importante en la ciudadanía el cual hace posible la accesibilidad de los espacios desde una perspectiva macro nos dice que las ciudades que se conectan entre sí tendrá una tendencia a ser mucho más funcional, desde el punto de vista micro la movilidad depende en gran variable de la demanda que se genera en el sitio, la distribución de la centralidades de esta y la calidad urbana que se puede ofrecer dentro del lugar a los usuarios entregan medios de servicios y proporcionan personalidad e interés en el espacios, es decir no solo buscan que un espacios sea iluminado para hacerlo visible sino buscan una particularidad para que este centro o este espacio tenga una particularidad que nos permita movernos en los tejidos urbanos.

Por lo tanto, los proyectos que circunscriben al tema de la movilidad, están dispuestos desde el transporte en el seno de estrategias de planificación urbana integral sistematizada, que señala a la movilidad futura, con la finalidad de resolver necesidades de desplazamientos y los efectos que generan los transportes privados.

12.2.10 Tipos de movilidad.

Hablar de movilidad es tener en cuenta los espacios públicos que se generan estos teniendo en cuenta criterios de eficiencia, equidad, calidad de vida entre otros nos hace imprescindible tener dos tipos de movilidad a tener en cuenta como son: **Peatones:** Son aquellos que el desplazamiento debe ser más eficiente ya que la actividad de desplazamiento es en un colectivo mayor ya que abarca a todo tipo de personas estos sean, en este colectivo se incluyen personas con discapacidad por ello es importante que no existan barreras arquitectónicas para la movilidad fluida.

12.2.11 Movilidad Peatonal.

La peatonalización se entiende como una herramienta de planificación para ordenar espacios urbanos, espacios públicos. Es necesario saber que estas acciones funcionan en la infraestructura siempre que se entienda cuáles son los problemas de movilidad para ello las intervenciones serán proyectos que aporte eficientemente al proceso de peatonalización y el conjunto de acciones para dar sostenibilidad al proyecto eliminando todo tipo de barreras arquitectónicas que existan en el área que sea de impedimento para los peatones y su movilidad continua, es entonces que se entiende que el espacio construido debe ser caminable para desarrollar actividades varias.

12.2.12 Movilidad dentro del desarrollo urbano

“El enfoque de movilidad cotidiana no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas desde un espacio a otro en el territorio, sino que también se refiere a los significados que estas movilizaciones generan en términos de sus consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas, entre otras y por otro lado, las experiencias de las personas sobre estos desplazamientos. Este enfoque resulta fundamental para entender la relación entre sociedad y tiempo-espacio ya que la movilidad es un elemento dominante y constitutivo del vivir contemporáneo y del espacio urbano” (Jirón)

Las experiencias de movilidad pueden dar luces sobre procesos más específicos respecto a cómo las personas organizan sus viajes cotidianos, las complejidades que se enfrentan y cómo acompañan o no la ciudad y los medios de transporte en el trayecto.

En este sentido, generalmente la planificación del transporte y la urbana poco conocen de la forma en que los viajeros coordinan su quehacer diario y cómo sobrellevan los obstáculos que puede imponer la ciudad.

12.1.5 Flexibilidad de los espacios.

Jordi Borja dice que “*Un área urbana que permite una flexibilidad de usos es la que mejor se adapta a su evolución y se puede mantener correctamente durante mucho tiempo*” (Jordi B. Zaida M. 2000, p39).

Mientras que Kevin Lynch menciona: *La flexibilidad de la percepción humana, hay que agregar que la forma física exterior desempeña un papel de igual importancia. Hay medios ambientes que incitan o rechazan la atención.* (Kevin L, 166).

Si bien es cierto cuando se habla de flexibilidad se refieren a la capacidad de proponer diferentes soluciones para los diversos tipos de personas que se encuentran en el medio, ciertamente como mencionan los estudiados del tema las respuestas de esta flexibilidad buscara señalar comportamientos y organizaciones espacial de cómo debería seguir la adaptabilidad, es decir, en nuestros tiempos de pandemia el espacio debió ser un espacio físicamente flexible al tener la capacidad de usarlo de manera que sea eficaz ante un distanciamiento social, el sistema que funciona bajo conceptos de calle compartida.

12.1.6 Tejido Urbano

El tejido urbano, es la forma física en que la ciudad va creciendo en el territorio, es entonces que esta tiene un entramado físico producto del tiempo y la realidad funcional con la que va creciendo la ciudad este entramado es el que sostiene la vida urbana.

Kevin Lynch hace referencia a este tema de tejidos urbanos de esta manera:
“Heredamos unas tramas, construimos otras, algunas se degradan con el uso, otras se adaptan a nuevos usos.” (Jordi B. Zaida p38).

La trama tiene que poder cambiar a los diversos usos que se le pueda dar y favorecer a la multifuncionalidad, la ciudad se degrada debido a la zonificación rígidas y pierde valor en la sensibilidad que esta tiene, la función entre lo público y privado puede generar áreas interesantes como bien podemos sectorizar para encontrarnos con ambientes diversos que permitan la flexibilidad de uso o a su vez que sean capaz de evolucionar, la exigencia social cada vez es más grande y los tejidos urbanos se destacan por la problemática que sea una zona entre otra, es por ello que se debe invertir más en los materiales y los mobiliarios urbanos como parte de una solución estética en el urbanismo.

12.1.7 Espacio Multifuncional

Jordi menciona que los espacios públicos no deben ser espacios residuales los cuales por simple justificación es considerado para no dejar un vacío por razones jurídicas, es entonces que los espacios públicos tienen a ser necesarios para que los ciudadanos tengan más razones para habitarlos en este caso la multifuncionalidad. Donde el espacio público tiende a ser más que un simple parque o plaza sino que se convierte en lo que el usuario sus necesidades requieran.

12.1.10 Regeneración Urbana

La regeneración urbana cumple con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los centros urbanos esto implica que el área a regenerar sea proporcionada de nuevas estructuras o mantenimiento de las mismas mediante técnicas que puedan adecuar lo existente mejorando el patrimonio y así el sector y rehabilitando la zona.

Las teorías que se están generando son un complejo estudio de factores sociales, económicos, ambientales que se basa en una planeación y gestión para poder implementar las teorías adecuadas para la implementación de las mismas acompañadas de estrategias que permitan conocer cuáles son los déficit del lugar a implantar, conociendo cuales son los procesos de deterioro siendo sensibles a la forma urbana del sector reconociendo lo que las ciudades necesitan.

12.1.11 Planeación urbana

Es un proceso continuo y permanente de análisis de la situación actual y de previsión de los escenarios futuros para el desarrollo de los asentamientos humanos de tipo urbano (Rocha 2011).

La planificación urbana se ocupa de la historia urbana, la formación y transformación del espacio urbano, las dimensiones geográficas, demográficas, sociológicas, culturales, económicas y legales de la organización y evolución de las ciudades. Y cómo guiar esta transformación para fomentar un desarrollo socialmente equitativo, económicamente viable y ambientalmente sostenible.

La disciplina se fundó a mediados del siglo XIX, mientras las revoluciones industriales y urbanas cambiaron radicalmente los asentamientos humanos de las sociedades occidentales, la planificación urbana se enfrenta hoy a los desafíos de una urbanización global, más de la mitad de los habitantes de Terrenos que ahora residen en aglomeraciones urbanas, ciudades de varios tamaños y sus múltiples extensiones.

El planificador urbano es el profesional en la planificación del uso del suelo y el desarrollo urbano cuya acción se basa en un enfoque multidisciplinario. Sus intervenciones tienen como objetivo garantizar la calidad de vida y la armonización de las actividades humanas, en una perspectiva de desarrollo sostenible, teniendo en cuenta las necesidades de los ciudadanos y las comunidades, así como las características de los entornos naturales y construidos.

12.1.12 La imagen de la ciudad

El concepto de imagen urbana se encuentra estrechamente relacionado con la calidad del ambiente urbano, mismo que se conforma principalmente a través de la

mezcla de elementos arquitectónicos, de diseño, arte y comunicación. Mismo que depende en gran medida del equilibrio de las fuerzas que interactúan en el espacio público y de las masas que lo componen, es decir entre el espacio natural y el construido, equilibrio que finalmente permite leer claramente a la ciudad y por tanto vivirla e identificarse con ella.

Desde un punto de vista teórico Kevin Lynch, señala que los elementos a partir de los cuales se estructura la imagen de la ciudad, son referencias físicas, clasificándolos en cinco tipos de elementos básicos:

- **Sendas:** Vías que sigue el usuario un claro ejemplo son las calles
- **Bordes:** Área de transición entre un lugar a otro en este caso es la división en alguna continuidad.
- **Barrios:** son las secciones de la ciudad identificables fácilmente, en los que el ciudadano puede penetrar fácilmente.
- **Nodos:** lugares que son estratégicos para la ciudad debido a que es un punto de interés común en el cual los ciudadanos se encaminan
- **Mojones:** son puntos de referencia exteriores, en los cuales el ciudadano no ingresa, se refiere a objetos físicos definidos con claridad.

La imagen urbana se integra por diversos criterios normativos como son; confort, legibilidad, orientación, variedad y armonía entre sus componentes tanto estructurales como estéticos que puedan transmitir al ciudadano una perspectiva de la ciudad legible, armónica y con significado, es decir espacios reconocibles y fácilmente identificables.

Uno de los elementos de mayor significación e identidad para la comunidad, son los espacios abiertos o públicos, y son todos aquellos que en la traza de una ciudad quedan definidos por los paramentos de la edificación o los límites de predios. En donde la población circula, se reúne, descansa o se recrea.

12.1.13 Pacificación urbana

La pacificación urbana es un modelo de ciudad que organiza y precisa el uso y la función del espacio urbano para el usuario, este modelo busca que la ciudad tenga más fortaleza aunque limite el acceso a vehículos en la ciudad por medio de flujos este sistema hace que la circulación peatonal será de tal manera que reduce los riesgos de fricción social y humano, así se da protección a espacios públicos con la par de desplazamientos

Para los estrategas más innovadores de la “pacificación urbana”, es preciso establecer un nuevo modelo de organización y de funcionamiento del espacio urbano, más sofisticado y más sutil (*Jean-Pierre Garnier, sociólogo urbano*)

Como nos mencionan en el texto la pacificación urbana es más bien el modelo de organizar la ciudad de tal manera que se fortaleza mediante flujos por los tipos de circulación, enfocándonos de manera social y basándonos en comportamientos a través de los entornos que se construyen

12.3 MARCO CONCEPTUAL.

12.3.1 Acupuntura urbana enfocada a la ciudad

La acupuntura urbana es una práctica de diseño arquitectónico que consiste en la regeneración urbana. Se trata de regenerar una zona urbana a nivel local con el objetivo de tener un impacto transformador y revitalizador en esa zona y sus alrededores. (Jaime Lerner. Acupuntura urbana)

12.3.2 Adecuar el espacio público a la nueva normalidad.

El espacio público se debe adaptar a las necesidades que van surgiendo como la pandemia que se evidencia en el 2020 el Covid-19 es entonces necesaria estrategias que ayuden a socializar y crear la adaptabilidad de los espacios urbanos junto con las personas.

12.3.3 Deterioro de la ciudad.

El deterioro es la necesidad de *adaptabilidad*, la cual requiere que aquellos recursos que ya no sean útiles se reciclen, en lugar de desecharlos. La mayor parte de la planificación se ocupa precisamente de eso, de encontrar nuevos usos para antiguas bases militares, centros urbanos moribundos o zonas industriales, por citar algunos. Es tan importante para los planificadores ayudar a que los lugares decaigan, o incluso mueran, con dignidad, como promover el crecimiento y el desarrollo. Los planificadores se ven abocados cada vez más a gestionar los procesos de deterioro y las consecuencias de los desastres relacionados con la contaminación. De esta forma, el lector se dará cuenta de que el tópico es fundamental –o debería serlo– para la planificación. (Kevin Lynch, Michael Southworth, 2005)

12.4 Marco Jurídico.

La nueva agenda urbana

La Nueva Agenda Urbana se aprobó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) celebrada en Quito, Ecuador, el 20 de octubre de 2016.

De acuerdo al ideal común de la Nueva Agenda Urbana III en el numeral 13 Imaginamos ciudades y asentamientos humanos expresa lo siguiente:

b) Alientan la participación, promueven la colaboración cívica, generan un sentimiento de pertenencia y propiedad entre todos sus habitantes, otorgan prioridad a la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, donde se satisfacen las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad;

e) Cumplen sus funciones territoriales más allá de los límites administrativos y actúan como centros e impulsores de un desarrollo urbano y territorial equilibrado, sostenible e integrado a todos los niveles;

Las características de los espacios públicos se pueden enumerar en 4 cualidades principales que nos indican la Nueva Agenda Urbana III. (Unidas, 2016)

El compromiso de transformación en pro del desarrollo urbano sostenible

- **Accesos y conexiones**

Numeral 36. Nos comprometemos a promover medidas adecuadas en las ciudades y los asentamientos humanos que faciliten el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico de las ciudades, en particular a los espacios públicos, el transporte público, la vivienda, la educación y los servicios de salud, la información pública y las comunicaciones (incluidas las tecnologías y sistemas de la información y las comunicaciones), y a otros servicios e instalaciones abiertos o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Numeral 37. Nos comprometemos a promover la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas, plazas, paseos marítimos, jardines y parques, que sean zonas multifuncionales para la interacción social y la inclusión, la salud y el bienestar humanos, el intercambio económico y la expresión cultural, y el diálogo entre una amplia diversidad de personas y culturas, y que estén diseñados y gestionados de manera tal que garanticen el desarrollo humano, construyan sociedades pacíficas, inclusivas y participativas, y promuevan la convivencia, la conectividad y la inclusión social.

Por lo tanto, en los espacios públicos el compromiso e impulso en la creación de accesos y conexiones deben facilitar primordialmente a los habitantes igualdad de condiciones en el territorio. Incitar la seguridad, accesibilidad y calidad en los espacios públicos para fortalecer el territorio urbano, con amplias zonas multifuncionales, para el intercambio de la cultura, economía y sociabilidad en la ciudad.

- **Usos y actividades**

Numeral 39. Nos comprometemos a promover un entorno seguro, saludable e inclusivo en las ciudades y los asentamientos humanos que permita a todos vivir, trabajar y participar en la vida urbana sin temor a la violencia y la intimidación, teniendo en cuenta que las mujeres y las niñas, los niños y los jóvenes y las personas en situaciones vulnerables suelen verse especialmente afectados.

Por lo tanto, los espacios públicos son lugares usados para la recreación y diversificación de actividades en su entorno, son espacios donde los habitantes de una ciudad pueden expresarse de manera artística, deportiva, cultural y otros, con la oportunidad de vivir, trabajar y participar en el desarrollo y vida urbanística.

El espacio público debe ser planificado con la debida capacidad de adaptación, con la suficiente apertura de acoger la multiplicidad de actividades vigentes, y a su vez adaptarse a los usos.

Desarrollo urbano resilientes y ambientalmente sostenible

- **Confort e imagen**

Numeral 67. Nos comprometemos a promover la creación y el mantenimiento de redes bien conectadas y distribuidas de espacios públicos de calidad, abiertos, seguros, inclusivos, accesibles, verdes y destinados a fines múltiples, a incrementar la resiliencia de las ciudades frente al cambio climático y los desastres, como las inundaciones, los riesgos de sequía y las olas de calor, a mejorar la seguridad alimentaria y la nutrición, la salud física y mental y la calidad del aire en los hogares y el ambiente, a reducir el ruido y promover ciudades, asentamientos humanos y paisajes urbanos que sean atractivos y habitables, y a dar prioridad a la conservación de especies endémicas.

Numeral 72. Nos comprometemos a aplicar a largo plazo procesos de planificación urbana y territorial y prácticas de desarrollo espacial con gestión y planificación integradas de los recursos hídricos, teniendo en cuenta la continuidad entre las zonas urbanas y las rurales a escala local y territorial y con la participación de las comunidades y los interesados pertinentes.

Por lo tanto, en el desarrollo urbano el compromiso en la creación de los espacios públicos el mantenimiento del mismo y sus redes deben estar totalmente

conectados y distribuidos en su entorno. Contar con una planificación urbana y territorial que se integren a escala local o nacional.

Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano

- **Sociabilidad**

Numeral 97. Fomentaremos las ampliaciones urbanas y las construcciones de relleno planificadas, dando prioridad a la renovación, la regeneración y la adaptación de las zonas urbanas, según sea necesario, incluida la mejora de los barrios marginales y los asentamientos informales, construyendo edificios y espacios públicos de calidad, promoviendo enfoques integrados y participativos en los que intervengan todos los habitantes y los interesados pertinentes, y evitando la segregación espacial y socioeconómica y la gentrificación, y al mismo tiempo preservando el patrimonio cultural y previniendo y conteniendo el crecimiento urbano incontrolado.

Por lo tanto, la dinámica que exista en el espacio público en la ciudad depende totalmente del nivel de apropiación dado por parte de los habitantes, más de lo que se encuentre equipado en el espacio.

12.5 Modelos de Repertorios

12.51 La peatonalización como elemento clave en la regeneración urbana:

Este proyecto referencial se basa en el estudio del centro urbano, lugar donde predominan el uso vehicular los problemas que se suscitan en América Latina, en general la ciudad no se ocupó de la movilidad peatonal con ejemplos donde predominan los vehículos para poder circular.

Los transeúntes tienen que movilizarse por medio de los vehículos, los centros de este estudio son precarios de manera que el peatón no se siente cómodo creando congestión y caos en la ciudad. Es por ello que se está generando un cambio en las ciudades latinoamericanas comenzando hacer calles donde el protagonista es el peatón con lugares accesibles, inclusivos entre otros.

En casos donde la ciudad se desarrolle para los peatones frenando la típica ciudad agobiada por los automóviles provocando la hostilidad vehicular. Este concepto cambia la ciudad ya que abre paso para la conexión de áreas invitando al peatón a caminar a desarrollarse en el espacio público.

La propuestas del Plan 4d-2050 están basados en mejorar la conectividad funcional del ambiente y los centros lograr a su vez tener una movilidad más eficiente en el territorio mejorando la infraestructura del sitio

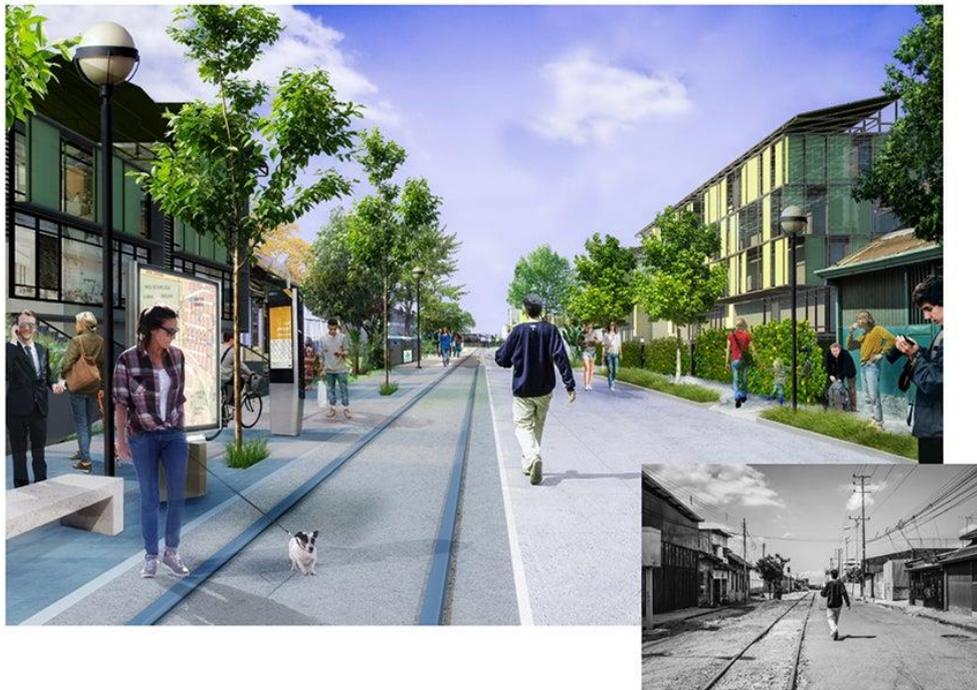


Grafico4: simulación urbanística de reactivación de espacios públicos, repoblamiento inclusivo, promoción de la movilidad sostenible, accesible y segura, y fomento a la competitividad del cantón con la generación de nueva oferta de base tecnológica. En Blanco y negro el “antes” y a color una visualización preliminar.

Fuente: Plan 4D-2050. BID

Autor: Plan Maestro para el centro de San José, Costa Rica

El Plan 4D-2050 propone para nuestro caso de estudio un sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad.

Además de una mejora del sistema de transporte público y la infraestructura peatonal -aceras, semáforos, paradas, pasos peatonales- también promueve el programa de infraestructura ciclista, articulando los planes de parqueo y alquiler de bicicletas.

Entre otras medidas, también se propone restringir el acceso de automóviles al centro de la ciudad, generar zonas de tránsito restringidas, aplicar estrategias de pacificación y disminuir la oferta de estacionamientos, apoyándose en una planificación integrada de usos de suelo.



Grafico5: Implementación de un sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad, sustentable, seguro y accesible.

Fuente: Plan 4D-2050. BID

Autor: Plan Maestro para el centro de San José, Costa Rica

Las propuestas se basan en:

- Activación de los bienes patrimoniales y culturales catalogados
- Mejora de la infraestructura peatonal del Centro Histórico
- Repoblamiento inclusivo a partir del uso de la edificación sin valor patrimonial

El proyecto se basa en conexiones y ejes en relación de lo existente en medio como son elementos urbanos, arquitectónicos creando un eje de movilidad de transporte

12.5.2 La calle Guayaquil experimenta su pacificación.

Como sabemos el Covid-19 nos hizo enfrentar como población un cambio en nuestros sistemas de operaciones es por ello que en Ecuador se implementó Plan Piloto de Movilidad Sostenible sobre la calle Guayaquil', en el tramo comprendido entre las calles Caldas y Ambato. Con la finalidad de mejorar la movilidad con este virus la economía se vio afectada es por ello que en La calle Guayaquil se pacífico con medidas preventivas es decir se cierran vías para la exclusividad del peatón en un horario establecido en tramos así mismo indicados.

Estas decisiones avaladas en la cantidad de personas que se desplazan en el sector que es cerca de 2400, es por ello que priorizando la movilidad sostenible se esperar aumentar el comercio en el sector.

Según los pobladores esta estrategia ayudó a disminuir la contaminación que originan los vehículos, además de mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad mejorando el ornamento de la ciudad y su accesibilidad con diseños inclusivos

El Trolebús opera con normalidad, existe la suficiente señalización y agentes de tránsito están en las intersecciones para una movilidad segura por el sitio. Los vecinos y peatones están contentos con la propuesta.

Katherine Cueva, dueña de un local comercial, dijo que espera que la gente transite más por el sitio y eso beneficie a los negocios. "Se reduce la contaminación, invitó a los ciudadanos que conozcan más la ciudad, que caminemos por el Centro

Histórico, que muchos no saben dónde es y de paso consumen lo que ofrecemos”, reiteró.



Grafico6: Peatonalización calle Guayaquil

Fuente: www.quito.gob.ec

Autor: www.quito.gob.ec

12.5.3 Inclusión urbana después del covid-19

Es importante no solo mejorar la inclusión de las personas que presentan alguna discapacidad este problema que se encuentra desde hace años en los centros urbanos. Este diseño debe ser de manera social, en el sentido de mejorar los derechos humanos de las personas, la importancia de mejorar los diseños donde incluyan la planificación urbana y el diseño para personas con discapacidad.

Planificar las ciudades se basará en una accesibilidad universal de esta manera reforzar el entorno en que se desarrolla este tipo de transeúntes mejorando la parte social y económica velando por sus necesidades.

La pandemia nos está revelando como nuestras ciudades están desarrollándose de manera que no representa la movilidad adecuada, la necesidad de distanciamientos

están alterando la vida dentro de la ciudad es por ello que necesitamos diseños sostenibles y con resiliencia.

Controlar y evaluar patrones de movilidad.

Implementando sistemas donde la movilidad es regulada según el tiempo y los horarios una evaluación efectiva donde las áreas sean destinados para los peatones en relación con la funcionalidad de los espacios

Señalización de la distancia.

Se ha mejorado la comunicación y la señalización en las calles para advertir e informar mejor sobre las medidas de distanciamiento entre personas. Además, se utilizan diferentes tipos de sensores para mostrar la separación real entre las personas.



Grafico7: Señalización de distancia segura (2 m) en el área de espera de la parada de autobús.

Fuente: Municipio de Quito.

Autor: Municipio de Quito.

Se amplía los espacios de circulación peatonal y la movilidad para vehículos no motorizados, con este enfoque podemos para mejorar la ciudad con enfoques humanos.

Planificación y diseño para la vida de la ciudad:

Reducir las distancias es esencial para la accesibilidad. Mejorar el acceso a los bienes y servicios públicos en diferentes áreas de la ciudad mejora la calidad de vida para todos.



Grafico7: Diseñando para la vida de la ciudad. “Una variedad de usuarios de la calle”. Imagen de la Guía global de diseño de calles.

Fuente: Iniciativa de diseño global de ciudades. 2016.

Autor: Iniciativa de diseño global de ciudades. 2016.

Planificación para una movilidad peatonal segura y accesible:

Esto es volver a darle al peatón su protagonismo necesario es cambiar los diseños que han estado enfocados en la movilidad vehicular y dedicar estos diseños a los humanos, este cambio es necesario para la planificación de redes de transporte públicos y priorizar la accesibilidad de los peatones

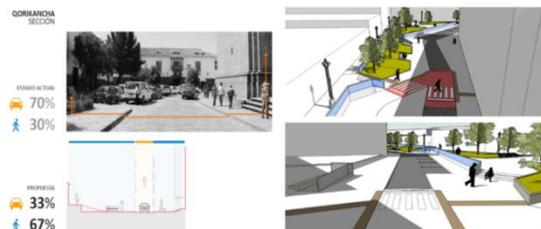


Grafico7: Propuestas para mejorar áreas peatonales en la ciudad de Cusco.

Fuente: Imagen del proyecto piloto “Inclusión persona-entorno en la ciudad de Cusco”

Autor: BID y Aceplan. 2016.

La necesidad de espacios públicos abiertos a escala de barrio:

Este modelo de ciudad está basado en la ciudad de 15 minutos que es un modelo donde se optimiza la movilidad para que su desplazamiento está enfocado en el acceso de bienes y servicios esto con una movilidad urbana donde sea accesibles áreas como parques áreas recreativas y accesibles para todos en ciudades ya construidas se basa en la acupuntura urbana

La salud debe ser parte de la ecuación: se deben abordar las necesidades de salud física y mental de los ciudadanos. El papel del espacio público como complemento de la vivienda se ha evidenciado en la pandemia. Se deben crear espacios para caminar por diversión y por salud. Un parámetro de diseño para promover calles en las que sea fácil caminar, con aceras que acomodan a más peatones, particularmente a aquellos con discapacidades.

Entender la inclusión de la discapacidad también como productividad urbana: la accesibilidad universal puede proporcionar un gran salto hacia delante en la productividad urbana. Un claro ejemplo es que el diseño de vehículos y paradas de transporte público con el máximo acceso a la máxima diversidad funcional mejora la eficiencia y la frecuencia del servicio. Los beneficios no son solo para las personas con discapacidad, sino también para los operadores y la sociedad en general.

En todo el mundo, expertos de diferentes áreas están reflexionando sobre la “nueva normalidad” anunciada para la vida social y económica en las ciudades que vendrá después del Covid-19. Todavía no es posible determinar qué tan “nueva” será, pero ciertamente esta situación sin precedentes que afecta al mundo entero presenta una oportunidad para ayudar a crear ciudades inclusivas, alineadas con los compromisos

clave del Pacto Mundial sobre Ciudades Inclusivas y Accesibles. La accesibilidad universal es clave para promover formas más justas, productivas, eficientes e inclusivas de vivir en las ciudades, que se pueden establecer una vez que se deja atrás la pandemia.

13. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

La siguiente investigación tiene cabida en Ecuador, provincia de Manabí en la ciudad de Manta, en una área específica que corresponde al Centro de Manta, Parroquia Manta ubicada al norte de ciudad.

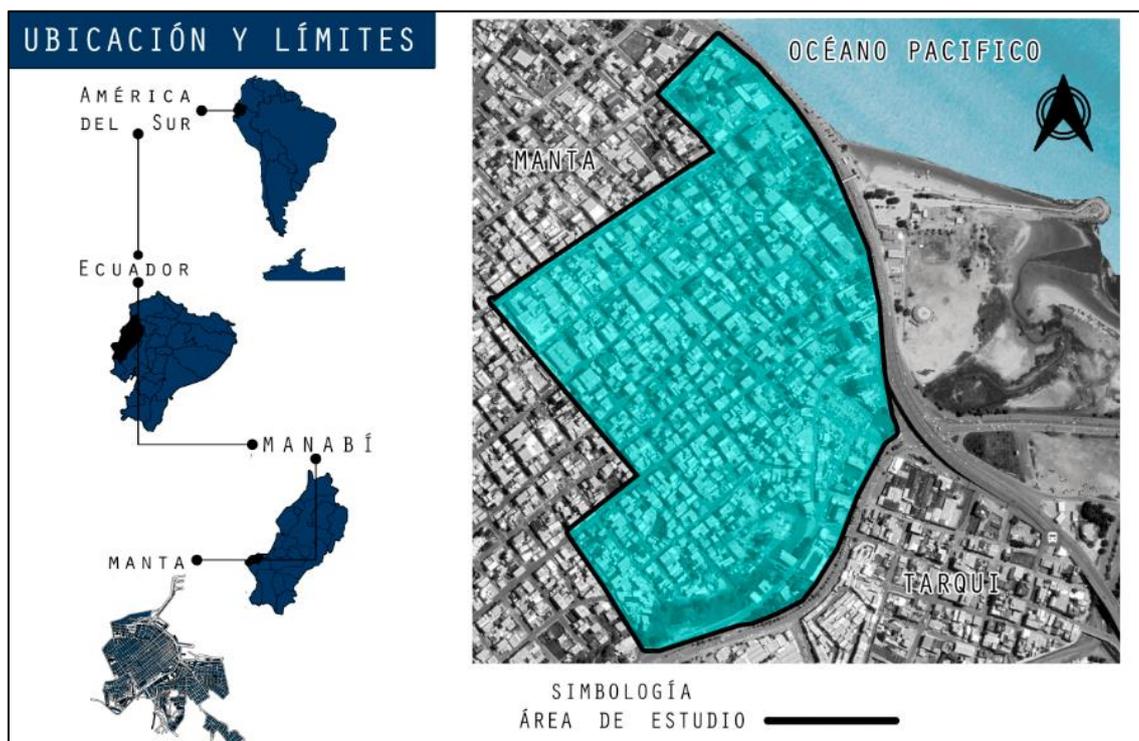


Grafico8: Ubicación y Límites

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Como se observa en la imagen se analizará el centro de Manta, aquellas actividades que se generan en el centro y sus alrededores por efecto de estudio y la investigación el área de estudio será desde el noroeste desde la calle 13, pasando por el suroeste por la avenida 16 al sur con la avenida de la cultura, al este con la avenida de la cultura y al norte con la avenida el Malecón.

El área de estudio comprende aproximadamente a 43 hectáreas de terreno

13.1.2 Barrios.

El área de estudio que se investigará cuenta con 6 barrios que son los que se conforman en el límite de nuestro estudio estos con mayor área de exploración serán el Centro de Manta y el barrio El Mirador los cuales tiene la mayor cantidad de área a estudiar.

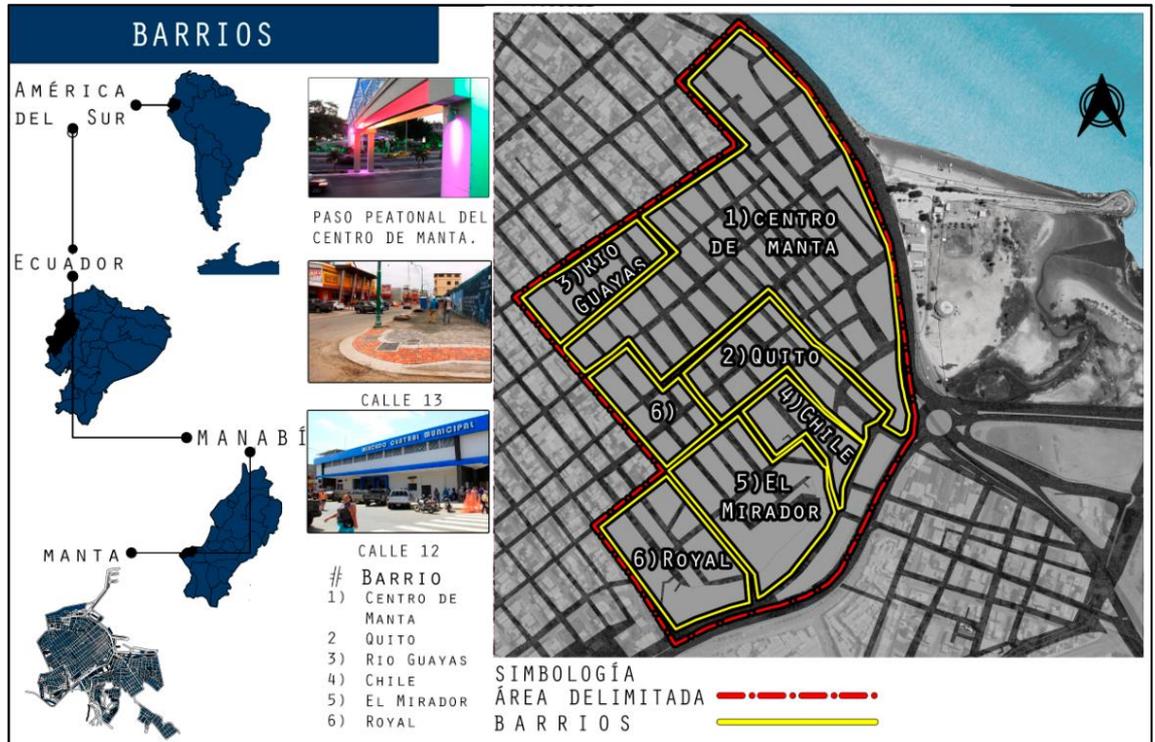


Grafico9: Barrios

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

| BARRIOS EN ÁREA DE ESTUDIO | | |
|----------------------------|-----------------|----------|
| # | BARRIO | ÁREA |
| 1 | CENTRO DE MANTA | 19.62 HA |
| 2 | QUITO | 3.98 HA |
| 3 | RIO GUAYAS | 2.56 HA |
| 4 | CHILE | 2.08 HA |
| 5 | EL MIRADOR | 5.18 HA |
| 5 | ROYAL | 3.80 HA |

Tabla 3: Cuadro de Áreas según barrios

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

13.1.3 Diagnóstico parroquial

En el siguiente proceso se estudiarán cuáles son las funciones y los roles que cumple la área a estudiar, cual es el desarrollo del centro urbano propio de la ciudad, en las actividades que se evidencian.

El centro de Manta se puede definir con un lugar donde la función lógica es la económica y en ello predominan sectores de producción en estos casos el comercio y las actividades administrativas inclusive el turismo juega un papel importante en el espacio. Estos sectores en el centro tienen una gran concentración peatonal.

Función Interna

Las funciones que se observan en el centro de Manta son de carácter administrativas, comerciales, sociales. Dentro de estas características del desarrollo urbano que tiene es significativo ya que en él convergen una cantidad significativa de personas, es decir, el centro de Manta tiene una afluencia de personas lo que provoca que el área sea propensa a saturarse por la movilidad vehicular y peatonal.

La influencia de los bancos la municipalidad y los parques que se encuentran en el sector son ejes para la movilidad peatonal que se genera provocando una afluencia de personas que se movilizan por estas actividades.

También podemos encontrar calles importantes como son la calle 13 que es una área con una influencia comercial bastante significativa ya que es el lugar donde encontraremos negocios de todo tipo, incluyendo la calle 12 que es una calle la cual se encuentra el mercado central, el cual por diversos motivos es una calle la cual el tránsito se estanca provocando que sea difícil el acceso peatonal y vehicular.



Grafico10: Municipio de Manta

Fuente: Pagina WEB

Autor: Anónimo

Función Externa

Las funciones externas que se desarrollan en el centro de Manta serán de movilidad ya que es un eje central el cual se encuentra la avenida Malecón con el cual convergen distintos tipos de personas, las actividades económicas que se generan y turísticas.

13.2.4 Análisis de Accesibilidad

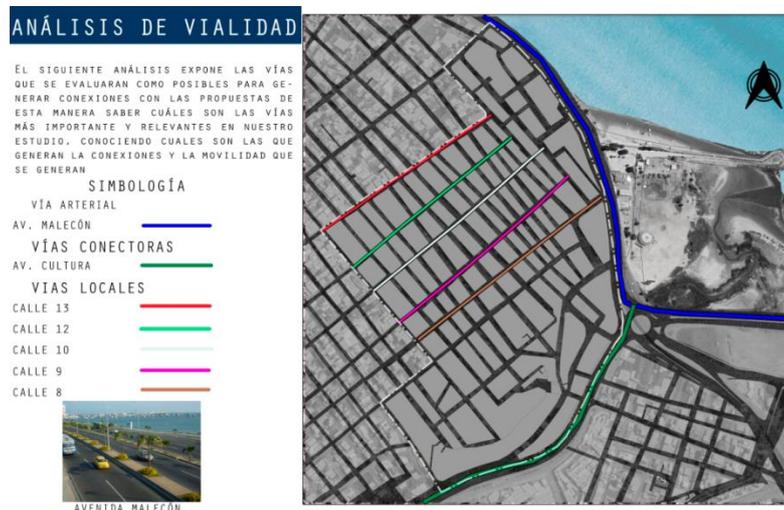


Grafico11: Análisis de accesibilidad del área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador

Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Las calles de Manta en este caso la avenida Malecón que es la vía más importante en nuestro campo de estudio junto la avenida malecón que son las que conecta prácticamente con toda nuestra área de trabajo, estas calles tienen un tráfico significativo especialmente en horas donde la congestión vehicular se ve incrementada al medio día 12:00 H y las 18:00 H las avenida se encuentran en un estado óptimo considerando que son de asfaltos quizás lo único a destacar es la señalética que debe mejorarse.

También es importante hablar de las vías que conectan estas calles que son de suma importancia en nuestro estudio de manera vial el centro de Manta se conecta con nuestra vías arteriales como son la calle 12 y la calle 11, como también la calle 13 estas calles son las que por lo general tienen acceso y movilidad vehicular en el territorio estudiado, estas vías se deben tener cuenta ya que dentro de nuestro análisis son las que conectarán nuestros proyectos de manera fluida el estado de las calles se encuentran en óptimas condiciones y asfaltadas en su totalidad, con este estudio se planteara espacios de movilidad mediante elementos arquitectónicos que permitan mejorar las condiciones urbano-arquitectónicas del sitio.

13.2.5 Uso de Suelo

El uso de suelo del centro de Manta se compone particularmente de algunas zonas entre ellas: los espacios residenciales, los comerciales y las zonas administrativas que están conectado más en la avenida 2 y la Avenida Malecón. Como se observa en el gráfico existe una mayor cantidad de residencias en el área de estudio establecido generando un uso de suelo mixto, entre las zonas ya especificadas, En nuestro análisis del uso de suelo cabe recalcar que las áreas mixtas donde se ejecutan el comercio se observan diferentes tipos de viviendas con la particularidad que son de dos pisos.

USO DE SUELO

EL USO DE SUELO QUE PERMITEN EN UN PREDIO O LA EDIFICACIÓN EN SI CON LA CONFORMIDAD DE LAS NORMATIVAS QUE ESTÉN VIGENTES EN EL PLAN DE DESARROLLO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. EL USO DE SUELO DEL CENTRO DE MANTA SE COMPONE PARTICULARMENTE DE ALGUNAS ZONAS ENTRE ELLAS: LOS ESPACIOS RESIDENCIALES, LOS COMERCIALES Y LAS ZONAS ADMINISTRATIVAS

SIMBOLOGÍA

| | | |
|---|----------------|---|
|  | RESIDENCIA |  |
|  | COMERCIO |  |
|  | MIXTO R/C |  |
|  | ADMINISTRATIVO |  |



Grafico12: Análisis de usos de suelo en área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

13.2.6 Elementos del medio construido.

En general la mayoría de aceras existentes se encuentran en un estado medio, sin embargo, en muchos casos se encuentran en malas condiciones, además, también tienen problemas de continuidad en las aceras.

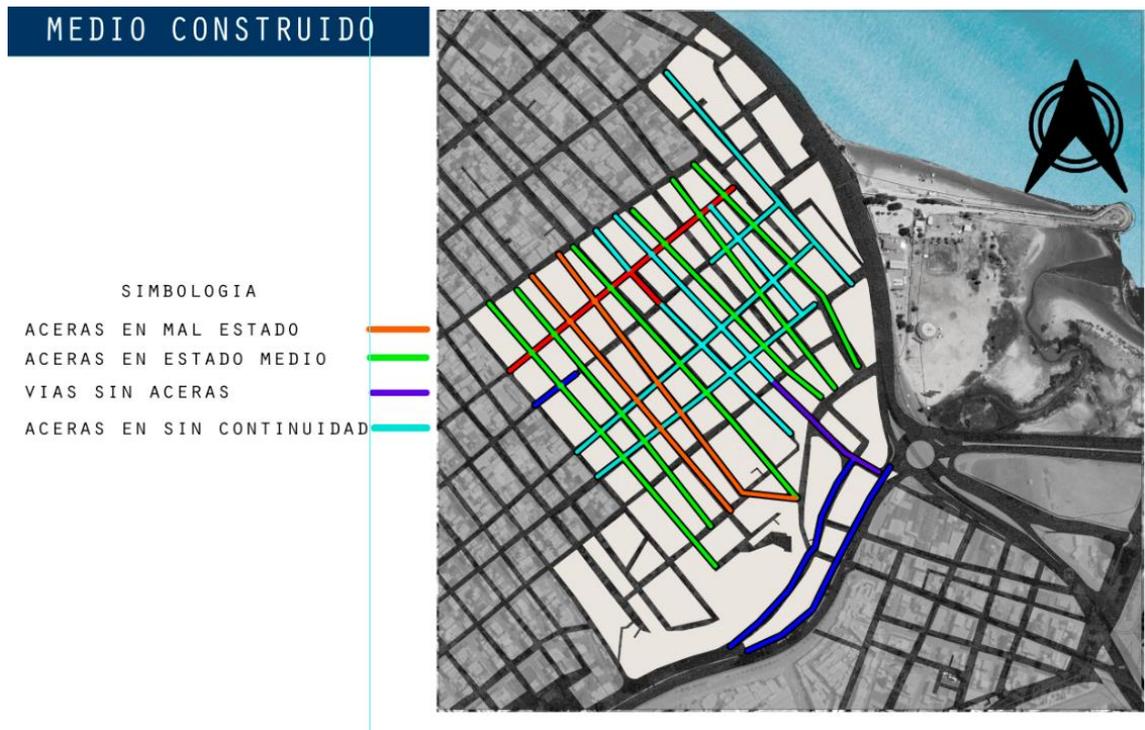


Grafico13: Análisis del medio construido en área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Vías y Transporte.

En el centro de Manta cuenta con el servicio de transporte público, el cual en la mayoría de autobús.

En general el medio de transporte en el sitio es adecuado con sus calles pavimentadas, sin embargo las aceras si se encuentran con déficit de diseño incluso con problemas con barreras arquitectónicas.

Servicios Básicos.

Los servicios básicos que tiene el área de estudio se encuentran abastecidos en su mayoría las calles como son de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica.

No se evidencia ningún tipo de necesidad de servicios básicos en el centro en su totalidad se encuentra bien abastecidas de este tipo de insumos.

13.2.7 Equipamiento

Cuando consideramos los equipamientos por sectores en el centro de Manta es importante mencionar que el barrio Centro de Manta tiene la mayor cantidad de equipamientos estos por estar más cercano a la avenida malecón el cual es un punto fundamental de paso. En este caso los equipamientos son de carácter administrativo y comercial.

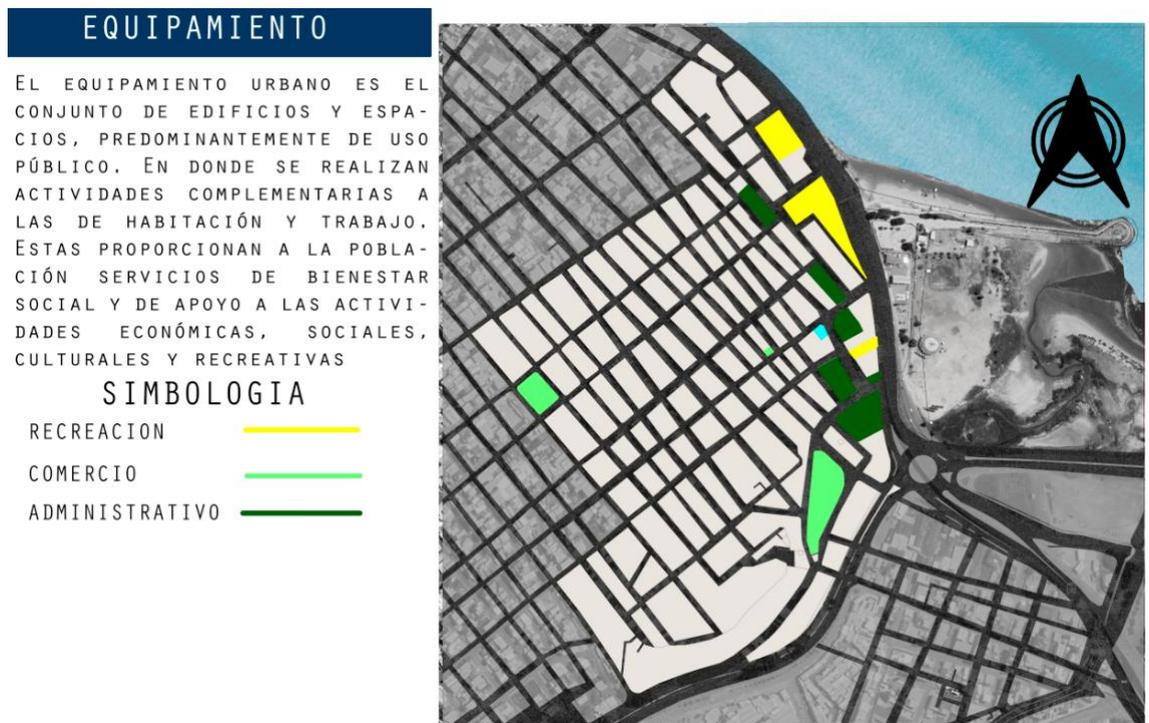


Grafico14: Análisis del equipamiento en área de estudio

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Los equipamientos más significativos son los siguientes:

Plaza Cívica.

Es un lugar donde se celebran actos conmemorativos en este caso es el espacio donde se realizan diferentes tipos de ferias artesanales de vez en cuando, en la plaza también se desarrollan eventos artísticos y culturales.



Grafico15: Plaza Cívica

Fuente: Pagina WEB

Autor: Anónimo

Parque de la Madre

El parque de la Madre es un sitio donde se pueden divertir niños, jóvenes y adultos el cual la mayor concurrencia es los fines de semana, el área es amplia con árboles y una línea de distribución la cual está con áreas cercanas con la Plaza Cívica y el municipio de Manta



Grafico16: Parque de la Madre

Fuente: Pagina WEB

Autor: Anónimo

GAD Manta.

El GAD por sus siglas es el Gobierno municipal del cantón Manta es el lugar donde se encontraran las oficinas de la municipalidad estas generando las operaciones administrativas de la ciudad



Grafico17: Municipio de Manta

Fuente: Pagina WEB

Autor: Anónimo

Mercado Central

El Mercado Central es un lugar de abasto para Manta ya que ofrecen diferentes servicios, además los comerciantes que se encuentran en esta área hacen que sea un punto importante de la ciudad y sus alrededores.



Grafico18: Mercado Central Municipal

Fuente: Pagina WEB

Autor: Anónimo

Diagnóstico del sistema de espacio público.

En el respectivo análisis se observa que los espacios públicos del centro de Manta por lo general se concentran en la avenida Malecón donde se tiene la Plaza y el parque de la Madre, no se encuentran mayores áreas de espacio público

13.2.7 Vacantes libres

Se analizó el área a estudiar dando como resultado algunos potenciales libres entre ellos el T01 con mayor cantidad de área y en un terreno consolidado.

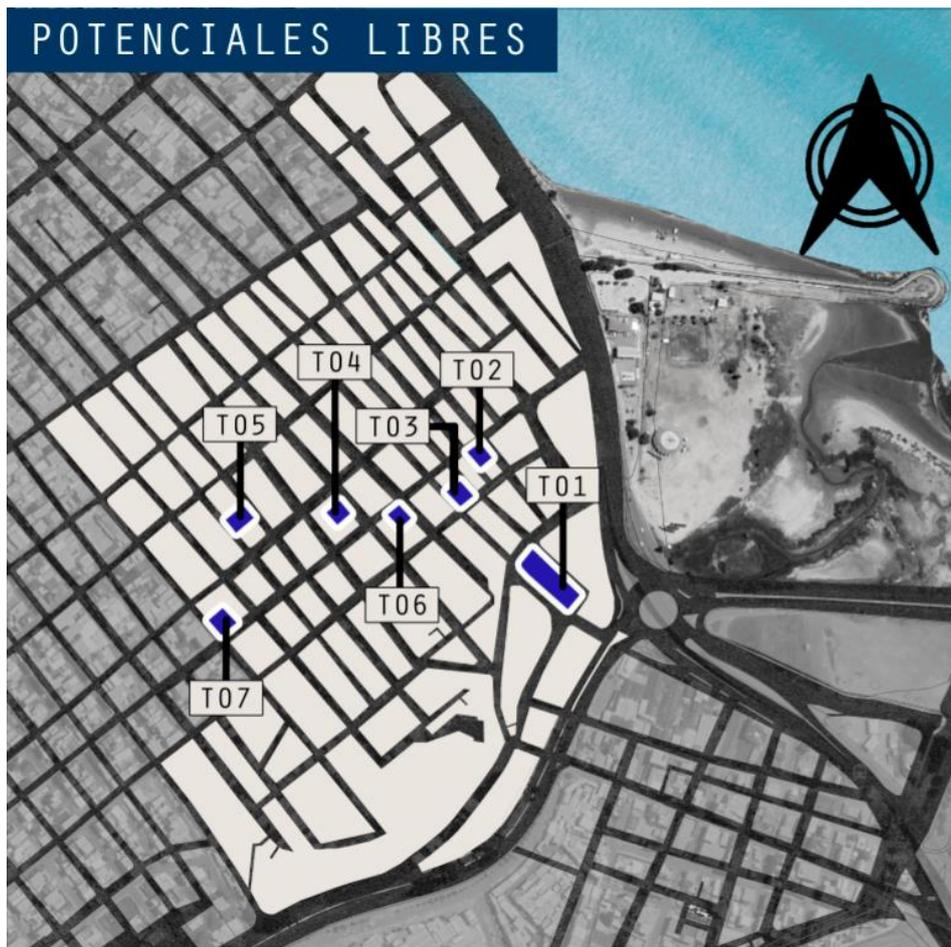


Grafico19: Áreas con Potenciales libres

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

| TABLA DE ÁREAS VACANTES/LIBRES | | |
|--------------------------------|--|------------|
| CÓDIGO DEL TERRENO | UBICACIÓN. | ÁREA |
| T01 | ANTIGUA TERMINAL TERRESTE | 1729,40 M2 |
| T02 | CALLE 9 AVENIDA 6 | 381 M2 |
| T03 | CALLE 8 Y AVENIDA 9 | 445,69 M2 |
| T04 | AVENIA 11 TERRENO A MITAD DE LA CUADRA | 438,4 M2 |
| T05 | CALLE 8 Y AVENIDA 10 | 410,67 M2 |
| T06 | AVENIDA 13 | 530 M2 |
| T07 | AVENIDA 16 Y CALLE 9 | 580 M2 |

Tabla 4: Cuadro de Áreas según los vacantes libres

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

13.2 Tabulación de la Información e Interpretación de Resultados

Los datos que se incluyen en el siguiente informe corresponden a datos que fueron recopilados con los instrumentos de investigación, la encuesta que se realizó a las personas que circundan en el área de estudio y guías de observación directa.

13.2.1 Encuesta

El estudio se realizó a las personas que concurren los espacios públicos existentes en el centro de Manta, del cantón manta una de las técnicas fue de manera física, direccionado a las necesidades que se encuentran en el espacio público. La información que se obtuvo en este periodo es una forma de analizar cuál es el contexto del área con referente a los espacios públicos, la percepción pública y la causa que estos provocan debido al déficit de los mismos.

Pregunta # 1

¿La razón por la cual se moviliza al centro de Manta?

Objetivo: Conocer cuál es la realidad de la movilidad dentro del territorio del centro de Manta, de esta manera justificar los diseños de propuesta sea cercano a la realidad de las actividades que se generan en el centro.



Grafico20: Resultado de encuesta Movilización

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: Después de realizar la encuesta a los diferentes grupos de personas, encontramos que un 67% de las personas se movilizan por actividades económicas entre las cuales se identifican como comercio y visitar a los locales comerciales, un 22% por actividades culturales y sociales entre ellas exposiciones y galerías que suelen hacer en las plazas y un 11% en las actividades de recreación y por deporte.

Pregunta # 2

¿Cuál es su percepción del espacio público en la calle 13 y sus alrededores?

Objetivo: Realizar un diagnóstico situacional del lugar a estudiar y la percepción que tiene el usuario respecto al sitio que se estudia.

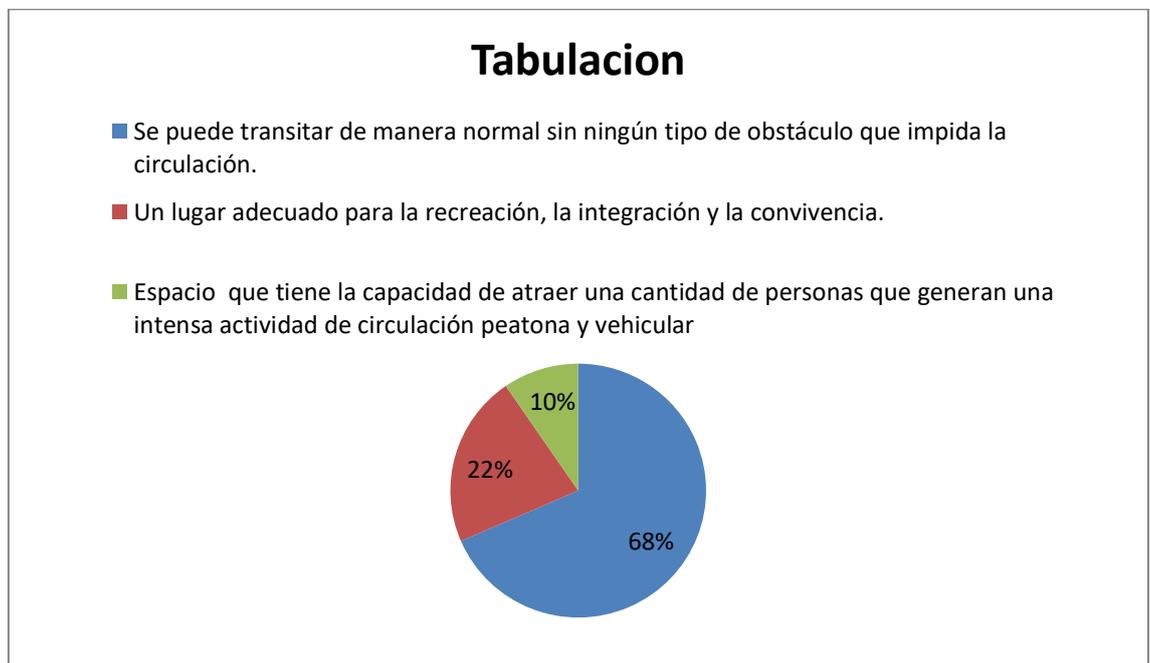


Grafico21: Resultado de encuesta percepción del espacio público según su percepción

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: La calle 13 debido a su regeneración los comentarios son positivos en esta encuesta dando con 68% en total que se puede movilizar sin ningún tipo de obstáculos, los espacios públicos generan en esta área un lugar adecuado para la integración.

Pregunta # 3

¿Cuál es la percepción del espacio público en la calle 13, según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

Objetivo: Conocer cuál es estado actual de las aceras respecto a la movilidad de los usuarios en la calle 13

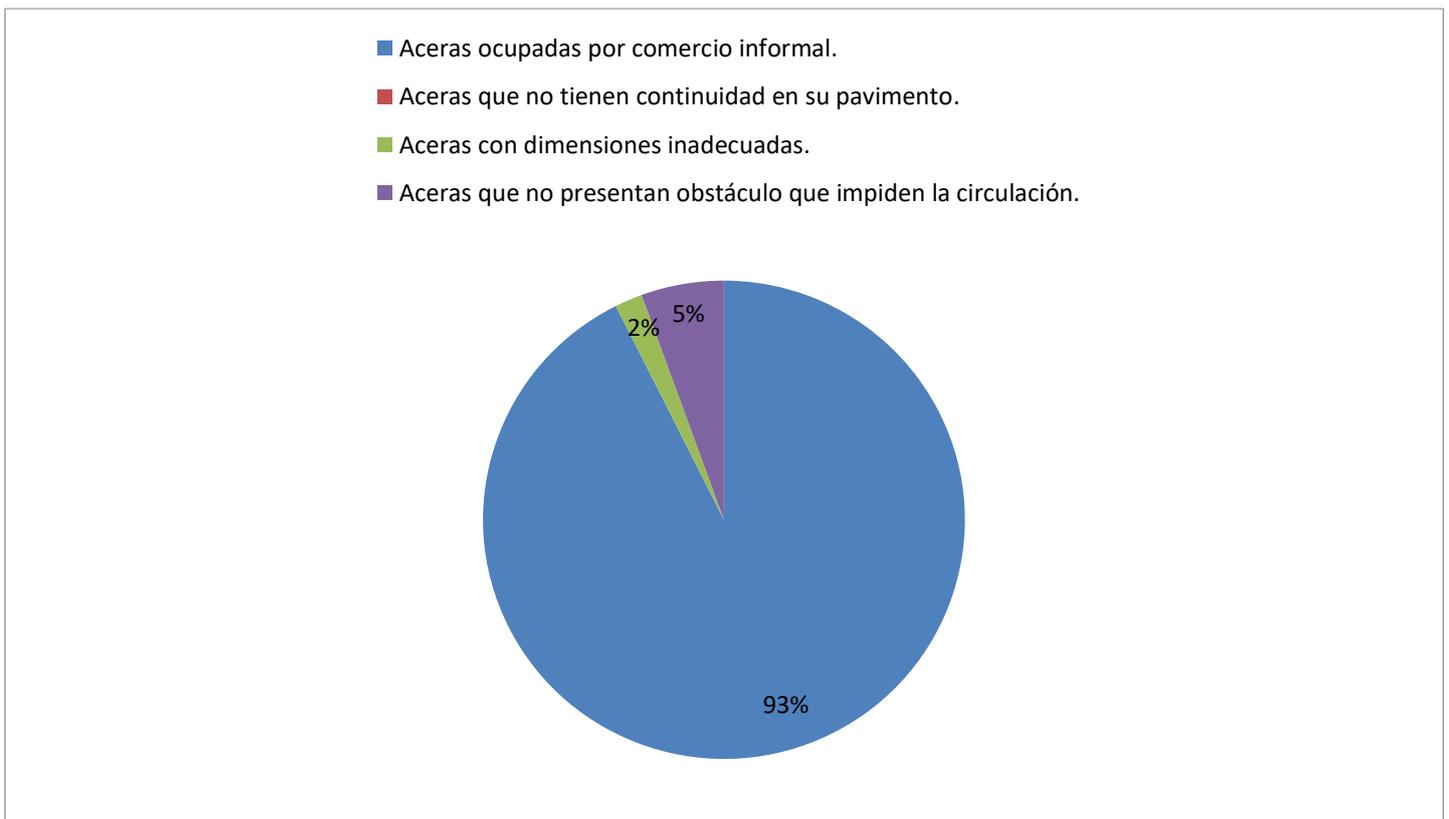


Grafico22: Resultado de encuesta percepción del espacio público en la calle 13 según su funcionalidad

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: En general la calle 13 ya fue regenerada por lo tanto los usuarios y moradores no tienen comentarios negativos en esta calle, dando como mayor porcentaje un 93% que es un espacio público donde atraen personas por su cantidad de locales comerciales y la circulación que este provoca

Pregunta # 4

Cuál es su percepción del espacio público en la calle 12 (Mercado Central), y sus alrededores

Objetivo: Realizar un diagnóstico situacional del lugar a estudiar y la percepción que tiene el usuario respecto al sitio que se estudia.

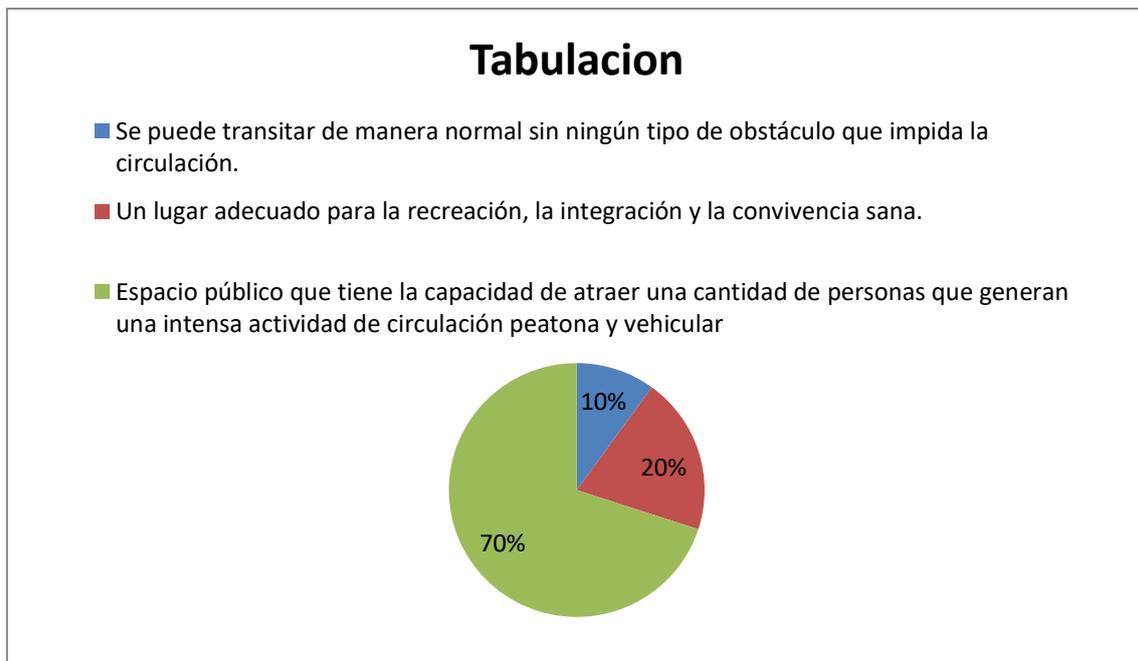


Grafico23: Resultado de encuesta percepción del espacio público en la calle 12

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: En la calle 12 con un 70% a favor nos indican que es un área donde tendrá la capacidad de atraer personas generando una intensa actividad peatonal lo cual es necesario e indicativo en nuestra propuesta darles prioridad a esta calle que necesita un diseño ideal para las condiciones del área.

Pregunta # 5

¿Cuál es la percepción del espacio público en la calle 12, según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

Objetivo: Conocer cuál es estado actual de las aceras respecto a la movilidad de los usuarios en la calle 12

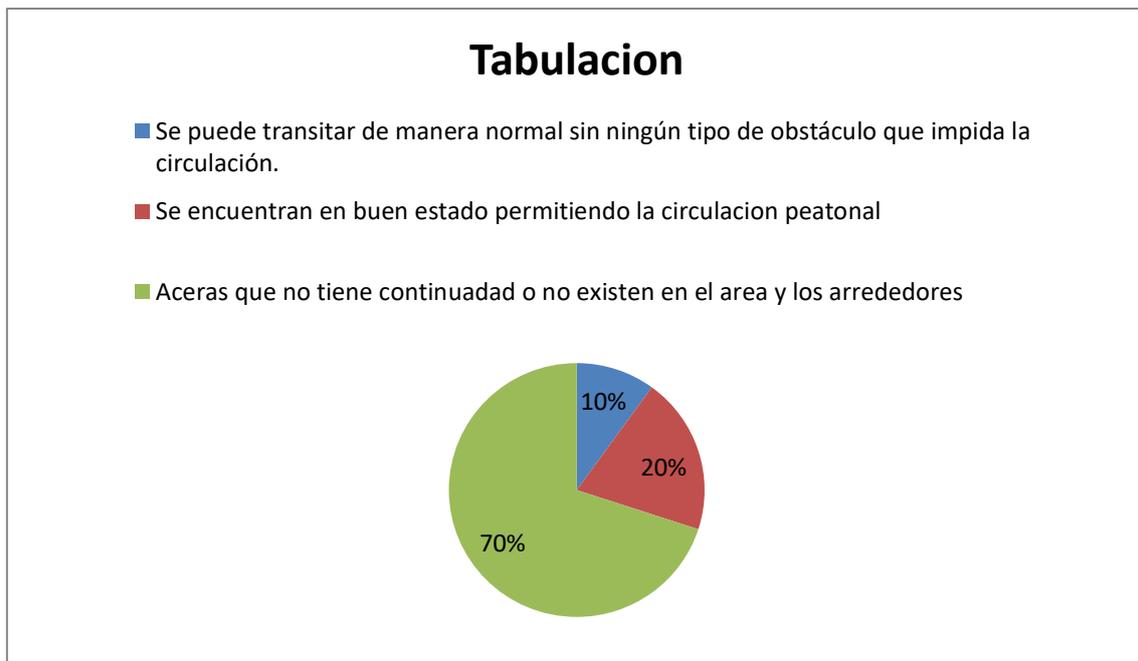


Grafico24: Resultado de encuesta estado de las aceras

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: En general la calle 12 según las muestras encuestas con el 70% -indican que las aceras que se encuentran no tienen continuidad o que no existen en algunas partes de las calles, esto no permite una movilidad fluida en el sector.

Pregunta # 6

¿Cuál es su percepción del espacio público en la avenida 2, y sus alrededores?

Objetivo: Realizar un diagnóstico situacional del lugar a estudiar y la percepción que tiene el usuario respecto al sitio que se estudia.

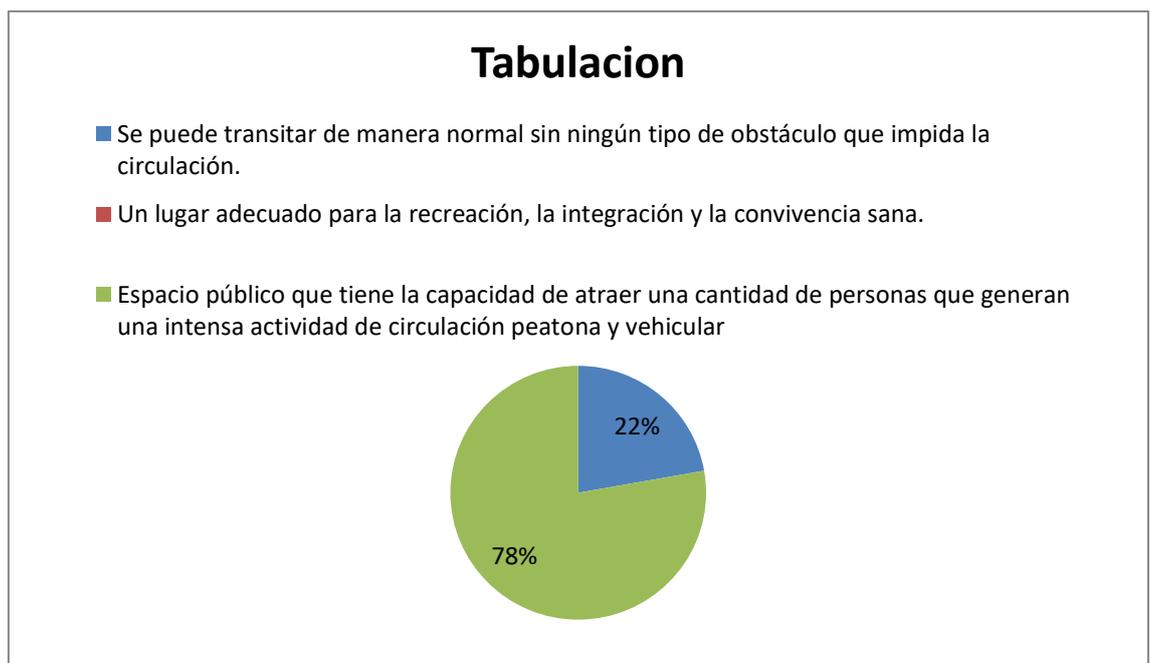


Grafico25: Resultado de encuesta percepción del espacio público en la avenida 2

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: La avenida 2 es una avenida la cual es concurrida por la parte de gestión administrativas ya que se generan algunos trámites este es un espacio según nuestra encuesta con un 78% donde alberga cantidad de personas y su tránsito peatonal es intenso.

Pregunta # 7

¿Cuál es la percepción del espacio público en avenida 2 según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

Objetivo: Conocer cuál es estado actual de las aceras respecto a la movilidad de los usuarios en la avenida 2

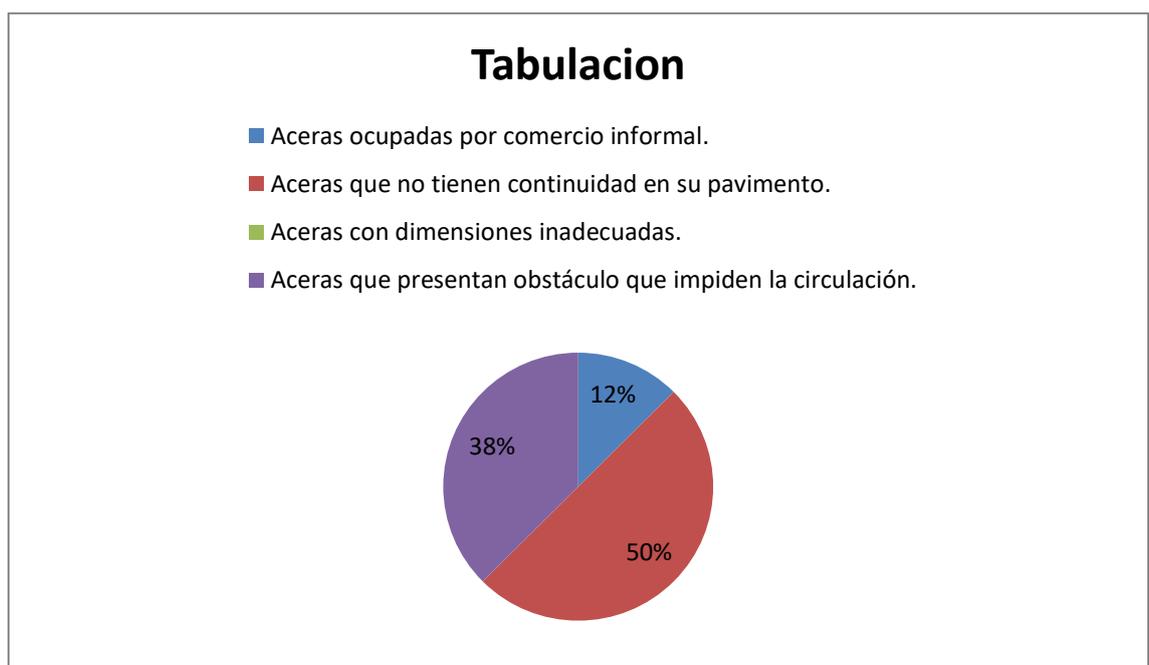


Grafico26: Resultado de encuesta percepción y la función del espacio público en la avenida 2

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: La avenida 2 con un 50% teniendo la mayor cantidad podemos observar el sentir de la ciudadanía donde indican que la avenida 2 no presenta continuidad en las aceras en muchos casos expresaron también un sistema de aceras con un déficit de diseño para las operaciones que se generan en el sitio como son económicas, administrativas y de movilidad.

Pregunta # 8

¿La falta de control de la municipalidad afecta en la organización de la ciudad en los espacios públicos (Aceras, calles, parques, plaza)?

Objetivo: Identificar cual es el pensamiento de la comunidad con respecto a los gobiernos autónomos y su función con la ciudad.

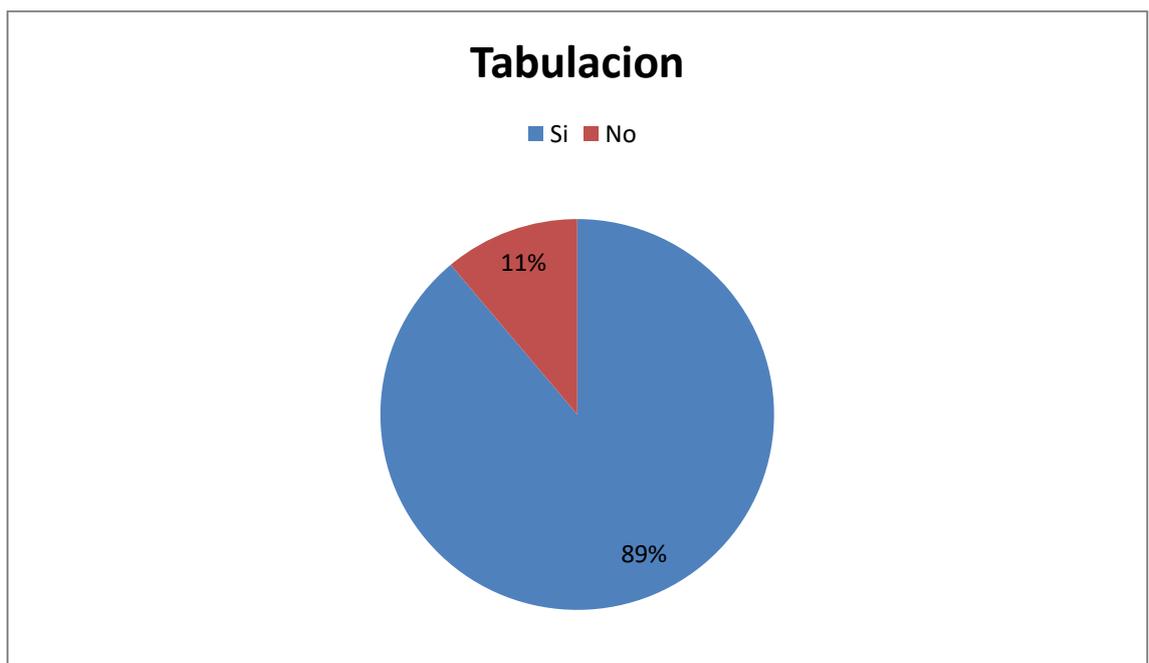


Grafico27: Resultado de encuesta del control de la municipalidad

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: Con un 89 % la ciudadanía expresa que la municipalidad tiene que estar en frente de la organización de la ciudad y los espacios públicos para que estos puedan ser funcionales.

Pregunta # 9

¿Considera usted que el mobiliario urbano es óptimo para el desarrollo del sector del centro?

Objetivo: Recopilar información sobre la calidad del mobiliario urbano y su función dentro del territorio.

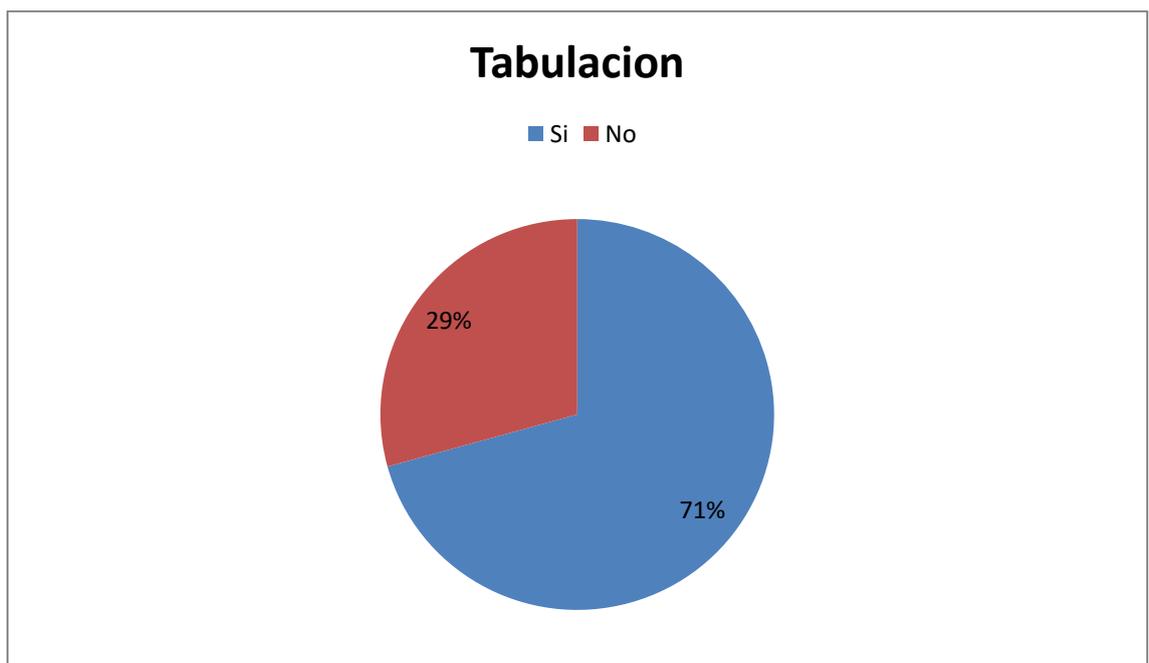


Grafico28: Resultado de encuesta del mobiliario urbano si es optimo

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: el 71% de los encuestados consideran que hace faltan un mobiliario más óptimo para el desarrollo de los centros.

Pregunta # 10

¿Considera usted que las señaléticas del centro de Manta son suficientes para delimitar áreas y espacios públicos?

Objetivo: Tener un acercamiento con la percepción de los usuarios respecto a la señalización de los espacios públicos y como estos afectan a la movilidad de los usuarios.

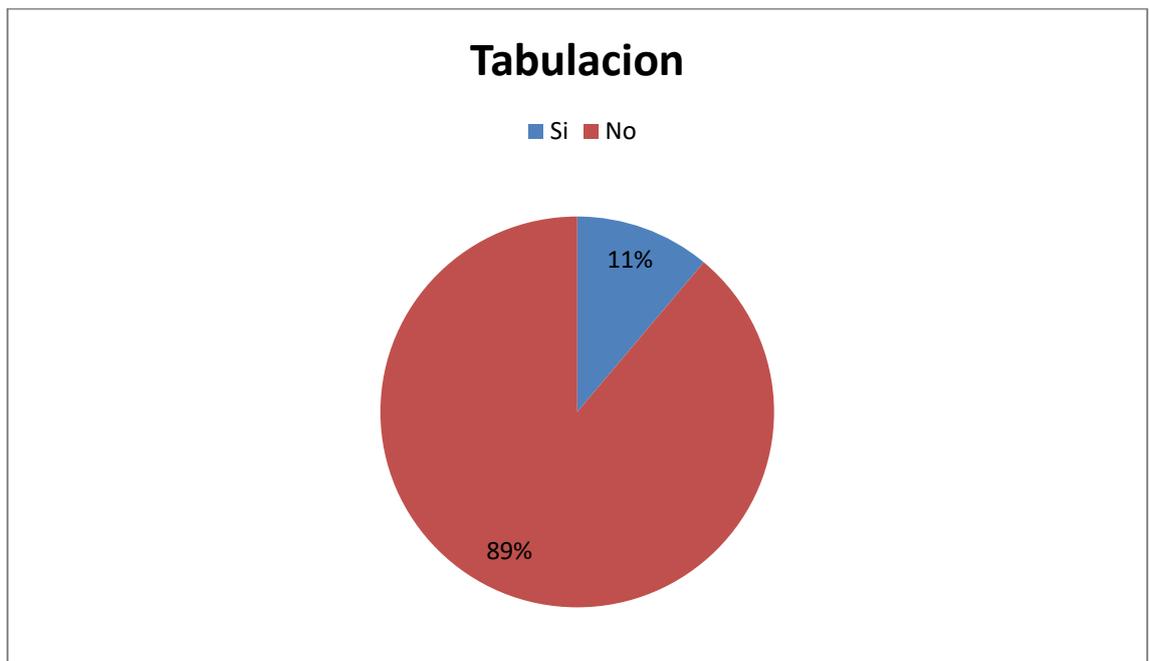


Grafico29: Resultado de encuesta de las señaléticas del centro de Manta

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: Los encuestados en su mayoría respondieron negativamente con un total del 89% a la cantidad de señaléticas que se encuentran en el centro de Manta para delimitar áreas y usos de los espacios públicos.

Pregunta # 11

¿Según su valoración en qué estado se encuentra el espacio público del sector del centro?

Objetivo: Recocer el estado óptimo o deficiente de los espacios públicos según la apreciación de la ciudadanía.

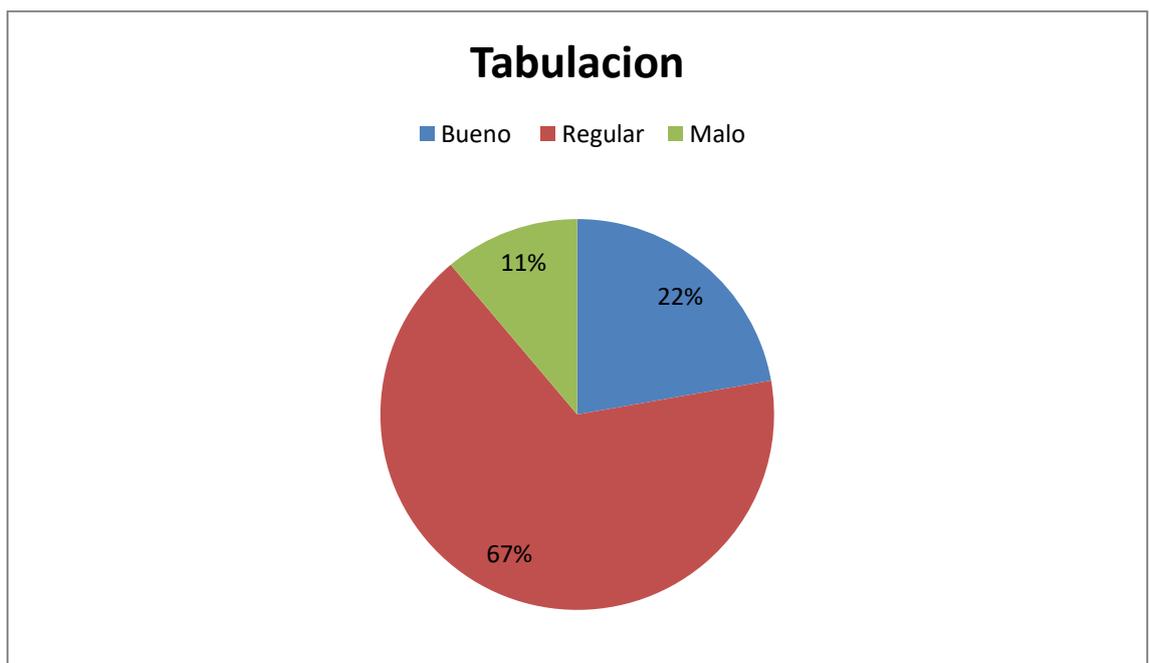


Grafico30: Resultado de encuesta de la valoración del espacio publico

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: El estado del espacio público según los resultados de la encuesta realizada señala que el 67% de los encuestados opinan que se encuentran los espacios públicos de manera regular sin cuidados.

Pregunta # 12

¿Cree usted que el centro de Manta cumple con la accesibilidad universal para todos los usuarios del sector en los espacios urbanos-arquitectónicos del sector?

Objetivo: Cual es la forma en la que observa la ciudadanía con respecto a la accesibilidad de las personas con sillas de ruedas

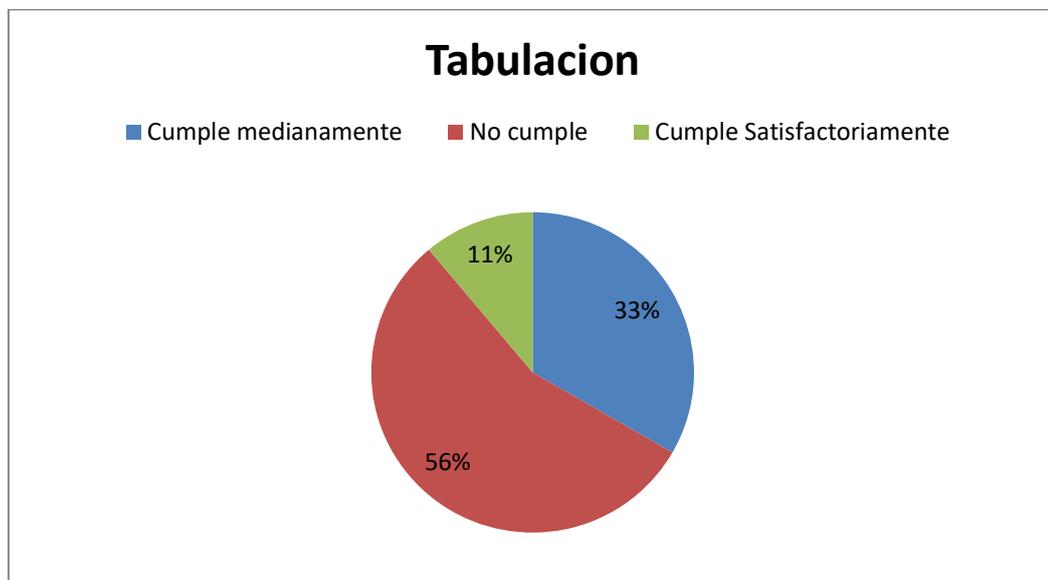


Grafico31: Resultado de encuesta de la accesibilidad universal

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Conclusión: En un 56% de encuestados mencionan que no cumple con la accesibilidad universal.

13.3. Pronóstico

Después del análisis se concluye que, en caso de que en el futuro no se implementen proyectos de movilidad para mejorar las condiciones precarias existentes, las personas pueden experimentar problemas de salud física y mental por la falta de espacios recreacionales y de esparcimiento, de igual manera pueden afectar su capacidad de socialización e integración de las poblaciones y familias, aumenta la probabilidad de que la actividad ilícita aumente ya que los espacios se están degradando con el tiempo es por ello que se deben considerar que mejorando estas áreas podemos disminuir estos problemas.

Adicionalmente después de haber analizado las condiciones particulares de cada espacio público, se concluye que de no ser intervenidos influirá aún más en el decaimiento de su uso, por falta de mobiliario adecuado, lugares de estancia, juegos infantiles, entre otros aspectos que hacen de un espacio público confortable y agradable, cabe recalcar que necesitamos mejorar las aceras y la movilidad peatonal debió a la necesidades que surgen en el espacio.

13.4 COMPROBACIÓN DE LA IDEA PLANTEADA

| Hipótesis | Ámbito | Indicador | Resultados |
|--|---|---|--|
| <p>La planificación inadecuada en los espacios públicos existentes repercute a nivel de satisfacción de las necesidades de los usuarios y su esparcimiento</p> | Espacio público inadecuados | En general los encuestados opinan que los espacios públicos no cumplen con estándares de calidad y señalan que son espacios sin cuidados | Déficit y deterioro de espacios públicos |
| | Necesidades de espacios de movilidad urbana | El 71% de la población mencionó que, en los espacios públicos la convivencia y la integración es importante, entre más áreas recreativas mayor y mejor interacción y por ende mejor estado anímico de la población. | Mejora del hábitat y calidad de vida a través de espacios públicos |
| | | Un 67% de la población a estudiar realizar una actividad económica por lo cual es importante enfatizar el comercio y lugares de recreación lugares donde la distracción y el estar se conviertan en puntos los cuales el espacio pueda ayudar a estos elementos | |
| | | La población en su mayoría respondió que se requiere continuidad de aceras para desplazarse con normalidad y sin barreras arquitectónicas | |
| La mayor parte de la población está de acuerdo con un proyecto de pacificación urbana | | | |

Tabla 5: Comprobación de idea planteada

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

La idea que se planteó "Estudio del espacio público del centro de manta y su función frente a la pandemia covid-19 y propuesta de mejoramiento" encontramos las siguientes características:

Disminución de áreas verdes en el centro de Manta:

El paisaje urbano que existe en el centro de Manta en la observación de campo denota el déficit que existe por lo tanto necesita una mejora en este ámbito que permita mejorar las condiciones urbano-arquitectónicas del sector.

Déficit del espacio público.

El actual espacio público se encuentra en decadencia las aceras en un estado de deterioro, las instalaciones descuidadas y la falta de continuidad que existe provocan que el espacio público tenga menos interés por la ocupación de los mismos.

CAPITULO 3 – PROPUESTA.

14.1 DESCRIPCIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA

El proyecto se realiza ante la necesidad de espacios públicos en la actualidad y después de investigar se evidencia que estos tienen un déficit de calidad no solo desde el punto urbano sino también desde el área de la salud, en nuestro estudio hemos encontrado que los habitantes no se empoderan de los espacios públicos ni el uso del mismo, es entonces que ante la necesidad sanitaria que se emergió en el Covid-19 donde el transeúnte no se sintió empoderado del espacio público, sin embargo la recuperación del espacio público genera nuevos modelos los cuales sirven para reactivar las ciudades generando beneficios sociales y de salud como son parques o calles que sean para el peatón y no para el uso del automóvil, ofrecer una área donde el transeúnte pueda recrearse, generar una socialización hasta hacer ejercicio contribuye de manera significativa a la mejora mental y física. Desde este enfoque describimos que el acceder a un espacio público de calidad e inclusión maximizando estos puntos los beneficios es mayor ya que reactiva el uso de los espacios públicos y los centros vuelven a cumplir el rol de ser elementos fundamentales para la convivencia. Por lo tanto nos enfocaremos en estos aspectos:

- 1) Pacificación Vial y movilidad.
- 2) Incremento y recuperación de espacios públicos.
- 3) Mejora del paisajismo existente.
- 4) Micro mercado al aire libre y regeneración urbana

14.2 IMAGEN CONCEPTUAL DE LA PROPUESTA

La pandemia ha conseguido transformar parte de nuestra vida provocando cambios en nuestros hábitos y la forma en que hemos vivido de manera “normal” nos hemos proyectado desde los inicios de la pandemia a una nueva normalidad es entonces que los estudios que tenemos realizados considera el espacio público para cubrir fielmente las necesidades de las personas conjuntamente con el desarrollo de las mismas, mejorando la calidad de los espacios con los usuarios, mejorando las condiciones de habitabilidad. La seguridad es un factor importante a estudiar dado que es un factor que incide en el territorio por ello cada aspecto está basado en la nueva normalidad que generan las pandemias en los territorios urbanos.



Grafico20: Concepto de propuesta arquitectónica.

Fuente: Imágenes de google

Autor: Anónimo

Así como las pandemias afectan a un aglomerado de personas porque no usamos estos términos para influenciar el espacio público es decir, desde nuestro concepto un espacio público se vinculara con el otro afectando así los siguientes espacios, es decir un diseño que sea en redes y funcione como conexión entre los otros espacios, Manta es de los lugares donde el comercio es importante por lo tanto su sistema económico organizado y eficiente, sistema de turismo, entre otros es el concepto de como un sistema que esté vinculado sea una representación geométrica de lo que un sistema puede servir para generar camineras en las aceras provocando encuentros y los equipamientos que se coloquen para la función de las personas. Un espacio que se vincule con el otro.

14.3 OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La habitabilidad de los transeúntes en el centro de Manta, mejorando así las condiciones urbanas del lugar para que puedan desarrollar sus actividades de comercio, de movilidad, reduciendo los efectos de aglomeraciones mejorando la salud física y la cohesión social.

14.4 CAPACIDAD DE LA PROPUESTA

La propuesta es de capacidad de ciudad en los sectores cercados del centro de Manta que será los beneficiados del proyecto que busca mejorar el espacio público existente en el centro de Manta va enfocado en el transeúnte que se desarrolla en el espacio público quienes serán atraídos por las mejoras del espacio público, en este caso se basará en un proyecto en el que el usuario podrá mejorar las condiciones urbanas teniendo en cuenta que el espacio público debido al covid-19 se demostró tiene un déficit, mejorar el espacio público ayudará a la gentrificación urbana a mejorar áreas recreativas mejorando el paisajismo de la ciudad.

El proyecto directamente beneficiará a los comerciantes del centro con un total de 250 negocios que existen aproximadamente cerca del mercado central y alrededores.

14.5 PROGRAMA DE NECESIDADES

| ZONA | NECESIDADES | ACTIVIDADES | ESPACIOS | ELEMENTOS |
|--|--|--|------------------------------------|--|
| Espacios públicos existentes | Mejorar el flujo peatonal y vehicular | Espacios de permanencia Recreación Relación de las personas La comunicación humana Actividades físicas | Plazoletas | Monumentos Fuentes Pérgolas Quioscos Mobiliario urbano |
| | | Facilidad de Desplazamiento Desarrollar actividades complementarias Paseos recreacionales | Aceras y calles | Luminarias Bancos Áreas verdes Recolección de desechos |
| Zona de los espacios públicos a proponer | Integrar espacios públicos en zonas donde existe un déficit. | Espacios de permanencia Recreación Relación de las personas La comunicación humana Actividades físicas | Mobiliarios Urbanos | Luminarias Bancas |
| | | | Áreas verdes | Vegetación. |
| | | | Señalización horizontal y vertical | Señalización |
| | Generar una área peatonal que facilite el desplazamiento y que ayude a desarrollar actividades complementarias para hacer más atractivos de los paseos cuidada | Pacificación de calles | Aceras y calles | Mejorar la movilidad peatonal Fomentar la movilidad no motorizada Cultura Vial |

Tabla 6: Programa de necesidades

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

14.6 Cuadros Axiomáticos de diagramación y programación.

14.6.1 Programa arquitectónico

La siguiente propuesta urbana tiene dos ejes los cuales serán los catalizadores del proyecto para satisfacer las necesidades que se generan en el espacio público determinando los puntos donde se integran las demás propuestas. Los transeúntes son los usuarios con mayor necesidad que tiene para moverse de manera fluida y libre ante la necesidad de un espacio público asequible. Con el fin de lograr un espacio digno y de recreación donde puedan interactuar socialmente.

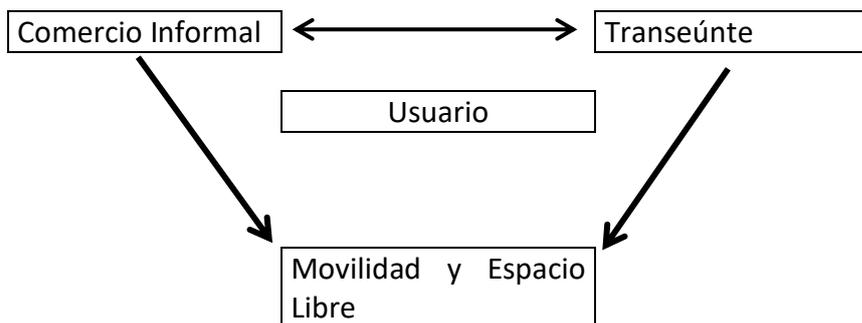


Tabla 6: Programa arquitectónico

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

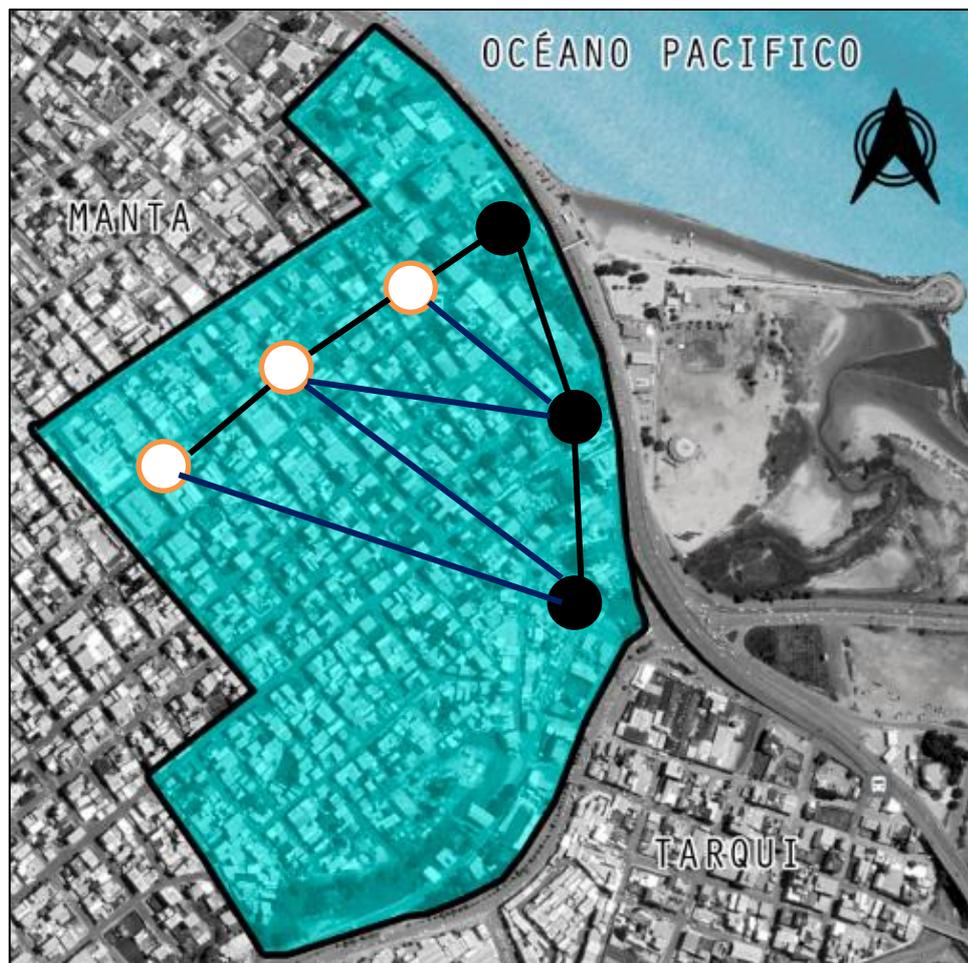
Dentro de la investigación encontramos que el centro de Manta es un espacio comercial, de turismo y de recreación usado también como flujo económico por el mercado central y las actividades de comercio que alrededor existen, el sector de cierta manera es un lugar donde se han reformado espacios como bien sabemos la calle 13 acondicionando la zonas para tratar de mejorar las condiciones sin embargo existen lugares donde no se han dado tanta importancia en los proyectos urbanísticos.

Por esta razón la propuesta está pensando la nueva normalidad de acuerdo a estándares de calidad para cumplir con las necesidades del sector que son evidentes,

luego de encontrar puntos los cuales trabajar en ayuda a los requerimientos de los usuarios para su desarrollo adecuado

16.6.2 Zonificación

La zonificación de la propuesta esta generado por zonas: Espacios públicos existentes y Zona de los espacios públicos a proponer



● Reactivación de los espacios públicos.

○ Sistema integrado equitativo.

— Circulación directa

— Circulación indirecta

Tabla 7: Zonificación

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

En la primer zona Reactivación de los espacios públicos es donde nuestro proyecto encontró déficit en las áreas urbanas estudiadas contamos con la necesidad de mejora el paisajismo de la ciudad, donde los transeúntes puedan desarrollar sus actividades sin ningún problema, esta zona busca la mejora de los espacios para su permanencia y facilidad de desplazamiento.

En la segunda zona En los sistemas integrados buscamos una accesibilidad segura de movilidad, donde la infraestructura peatonal promueva la articulación de lugares entre otros hitos a plantear.

14.7 CRITERIOS DE OPERATIVIDAD

14.7.1 Aspectos Funcionales

El proyecto se realiza bajo estándares de calidad enfocados a la movilidad urbana dando respuesta ordenadora para el sistema de espacio público que existente para el sistema de espacios públicos, implementado la pacificación de los espacios dentro de los espacios urbanos generando que los transeúntes puedan caminar seguros y cómodos por las aceras priorizando sistema de movilidad no motorizados y así conectar cada espacio que se vaya a proyectar.

El proyecto funciona a través de varios ejes como son la creación de aceras que conecte con áreas de pacificación y la pacificación de aceras, el incremento y la recuperación de espacios públicos, mejora del paisajismo existente y un micro mercado al aire libre. Estos ejes en los que el proyecto funciona se aprovecha el área urbana y el

potencial libre que relaciona las áreas unas con otras con aceras rediseñadas que conecte con los espacios públicos.

14.7.1.1 Componentes y Subcomponentes

| Componente | Sub-Componente |
|--|---|
| Recuperar el espacio público existente | Recuperar el espacio público Acondicionamiento de áreas |
| Pacificación urbana en los espacios públicos | Acera (Vereda) Regular la edificación Cruces (Áreas peatonales) |
| Infraestructura | Sistema de iluminación eléctrico redes de distribución eléctrica |
| Mobiliario Urbano | Luminarias Bancas Plazoletas |
| Paisajismo Urbano | Áreas Verdes |

Tabla 9: Componente y subcomponente

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

14.7.1.2. Lógica de implantación

La propuesta se basa en mejorar el espacio público mejora la calidad de vida por medio de pacificación y conexión de espacios públicos mejorando y creando sistema de movilidad continua.

| Componente | Sub-Componente |
|--|--|
| Recuperar el espacio público existente | Recuperar el espacio público Acondicionamiento de áreas |

Tabla 9: Lógica de implantación en la recuperación del espacio público

Fuente: Elaborado por el investigador

Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

El acondicionamiento urbano de áreas existentes estarán desarrollados bajo criterios de sostenibilidad, después del diagnóstico conocemos el caos urbano y el déficit de los equipamientos urbanos que existen en el área, es por ello que desarrollando una mejora a estos espacios físicos mejorando la calidad de vida de la población que se desarrolla en las zonas mejorando las actividades de producción para implementar acciones de recuperar el espacio público en áreas como parques, plazas y el mobiliario que existe lugares de confortables y de permanencia

| Componente | Sub-Componente |
|--|---|
| Pacificación urbana en los espacios públicos | Acera (Vereda) Regular la edificación Cruces (Áreas peatonales) |

Tabla 10: Lógica de implantación de la pacificación urbana

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Según el estudio que se realizó, los transeúntes del sector tienen una percepción del espacio público en las aceras sin continuidad, también se pudo constatar con la investigación de campo que se realizó estos no dan total cobertura de cada espacio, no abastecen a la cantidad de personas que transitan en el territorio, quedando desprovista, los resultados de este análisis es de mejorar con potencialidades con el fin de cubrir las necesidades de los espacios públicos.

Acera y la pacificación:

Supone una reordenación de la movilidad, con el objetivo de ir desviando los flujos de tráfico a vías principales y a algunas secundarias y reconfigurar grandes avenidas en las que el coche tenía un protagonismo excesivo

Entre las acciones previstas se encuentran la creación de:

- Un estrechamiento que favorecerá también la implantación de medidas de calmado del tráfico.
- La mayor reducción de posibles afecciones por ruidos o vibraciones a las viviendas del entorno.

Cruces peatonales a media cuadra con alta visibilidad:

La mayoría de los urbanistas suelen instalar cruces peatonales en las intersecciones para ayudar a los peatones a cruzar. Sin embargo, muchas de las muertes de peatones se producen cuando intentan cruzar la calle a media cuadra, ya sea en un cruce peatonal sin señalamiento o en una zona peligrosa donde no se debe cruzar, Los cruces peatonales correctamente señalizados y altamente visibles son una forma probada y segura de mejorar la seguridad de los peatones en las zonas urbanas. Determinar los lugares donde es más probable que los peatones crucen e instalar cruces peatonales ayuda a incrementar la visibilidad de peatones y advertir a los conductores.

- Señalización de Tránsito de Alta Visibilidad
- Marcas del pavimento reflectantes
- Canalizadores y delimitadores

Circulación Peatonal: Urbanísticamente necesitamos que el proyecto sea caminable, es decir la circulación principal del peatón debe ser un espacio amplio para el desarrollo de los mismos, capaz de ser adaptado según las necesidades que se encuentren, que sea un espacio de interacción y recreación al mismo tiempo para distribuir de manera funcional a los transeúntes por las calles

| Componente | Sub-Componente |
|-----------------|---|
| Infraestructura | Sistema de iluminación eléctrico redes de distribución eléctrica |

Tabla 11: Lógica de implantación de la pacificación urbana

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Redes de distribución eléctrica: La infraestructura urbana ha tomado relevancia en los últimos años, debido a la relación con los riesgos antropogénicos. Debido a esto, en muchos casos este esquema resulta y deriva de espacios vacíos dentro del área urbana. La energía eléctrica es uno de los elementos de la infraestructura urbana más compleja y de mayor especificidad técnica. La ubicación de redes de iluminación y emplazamiento de las torres y cableado de distribución, así como las zonas de mantenimiento, mejoramiento y redistribución de la energía debe cuidarse

| Componente | Sub-Componente |
|-------------------|------------------------------------|
| Mobiliario Urbano | Luminarias Bancas Plazoletas |

Tabla 12: Lógica de implantación de la pacificación urbana

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Elemento Urbano, Plazoletas: Estas forman pequeñas plazas donde podemos usar espacios residuales que por lo general quedan rezagados en la planificación urbana para usar espacios o área reducidos para el descanso o la recreación. Se revaloriza el espacio como un área compartida para el encuentro de los ciudadanos y su descanso.

Mobiliarios Urbanos

Los mobiliarios urbanos hacen de nuestro proyecto atractivo y sus áreas son generalmente mejor tratadas y mejor usadas es decir nuestro proyecto funcionalmente

tendrá que ser un diseño flexible donde no solo serán ubicados de manera aleatoria sino también de manera específica en áreas donde se pueda promover la identidad de las personas, el mobiliario urbano es entonces el lugar donde va a ofrecer oportunidades de encuentros al aire libre

| Componente | Sub-Componente |
|-------------------|----------------|
| Paisajismo Urbano | Áreas Verdes |

Tabla 13: Lógica de implantación de la pacificación urbana

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

Paisajismo urbano: Dentro de nuestra investigación también se ha detectado una falta de áreas verdes las cuales generan un impacto negativo en la sociedad y como esta se desarrolla es por ello que implementando el paisajismo queremos relacionar el diseño del espacio público con entornos naturales para gestionar el paisaje y la legibilidad del sector los ejes urbanos serán:

1) Aumentar la rentabilidad del sector donde de manera evidente serán elevados los niveles de productividad al ser los lugares más vistosos y más saludables.

2) Reducir las temperaturas del sector.

3) Mejorar la calidad de vida.

14.7.2 Aspectos Formales.

La forma de la arquitectura del proyecto va relacionada a como la pandemia nos afectó a estar distanciados, es por ello que así como una persona se contagia y afecta a

otra, el espacio público puede correlacionarse con el otro por lo tal razón que el concepto de este proyecto existe para que las relaciones entre los espacios representen actividades productivas y el flujo peatona que se genere sea la constante que una la propuesta para que sea dinámico y sea un proyecto integral entre sociedad-arquitectura.

14.7.3 Aspectos Estructurales

Como estructura urbana tenemos que considerar

El proyecto se basa en la materialidad del hormigón armado, técnicas de construcción aprobadas por la INEC.

Uso de suelo. En el uso de suelo caracterizaremos las áreas y dentro de las mismas potenciaremos de manera explícita las áreas como son vivienda, comercio y las áreas recreativas. los usos de suelos públicos serán compartidos para que puedan coexistir un uso constante dentro de la zona de manera fluida.

Vialidad y transporte: Referente a la vialidad los caminos, las aceras y las calles deberán estar en óptimas condiciones para que brinden al transeúnte la seguridad y el confort necesarios para la movilización peatonal y no motorizada.

Equipamiento Urbano: este será de vital importancia para la función que cumplen los espacios públicos ya que brindaran al usuarios el equipo necesario para que su permanencia en el espacio público será la adecuada para generar sensaciones de seguridad y confort

14.7.4 Aspectos Técnicos

Como aspecto técnico encontramos con la regeneración de las áreas a intervenir para repotenciar y rehabilitar las áreas creando una nueva imagen de la ciudad de esta manera siendo una oportunidad de desarrollo y progreso del sector

Las instalaciones eléctricas serán soterradas, con iluminación solar, el proyecto tendrá una serie de pérgolas de acero, fondeados y pintadas color café para simular la madera, las camineras serán con adoquines normales y pódicos táctiles para que ayuden a las personas con discapacidad visual así dinamizamos y hacemos que el proyecto sea integral. Los anchos de la acera serán mínimo de 1.20 metros de ancho en las aceras.

14.7.5 Aspectos Ambientales

El medio ambiente urbano implica que las ciudades contaminan el medio natural, esto con el constante ruido que provocan los automóviles, contaminando el aire, por ello el medio ambiente urbano y la planificación urbana están íntimamente relacionados con la eficacia de los diseños el proyecto busca un sistema que posibilite la movilidad a través de áreas verdes que se integren a la ciudad, donde el impacto sea lo más positivo posible para mitigar los efectos de la contaminación de la ciudad. La implementación de áreas caminables se basan en sistemas de áreas verdes para fomentar el desarrollo del territorio y la movilidad peatonal reduciendo significativamente el uso del automóvil en las áreas propuestas, las luces de energía solar que favorecerán al medio ambiente reduciendo el uso de las energías convencionales. Mejorando así la ciudad y el área a intervenir.

14.7.6 Aspectos Sociales

Manta al ser un polo de desarrollo y existiendo una economía que se mantiene en constante movimiento necesita áreas las cuales cumplan con criterios formales,

funcionales y sociales, donde los transeúntes puedan disfrutar de áreas como son de permanencia donde podrán generar vínculos y experiencias para la ciudadanía, empoderar el espacio público será también posible debido a que los espacios no serán relegados y espacios residuales, más bien serán productos de una planificación donde el usuario tendrá el confort necesario y la participación de los proyectos haciendo que estos sean sustentados en las necesidades de la población.

14.8. PROPUESTA DE PLAN MASA.

PLAN MASA PACIFICACIÓN VIAL Y MOVILIDAD

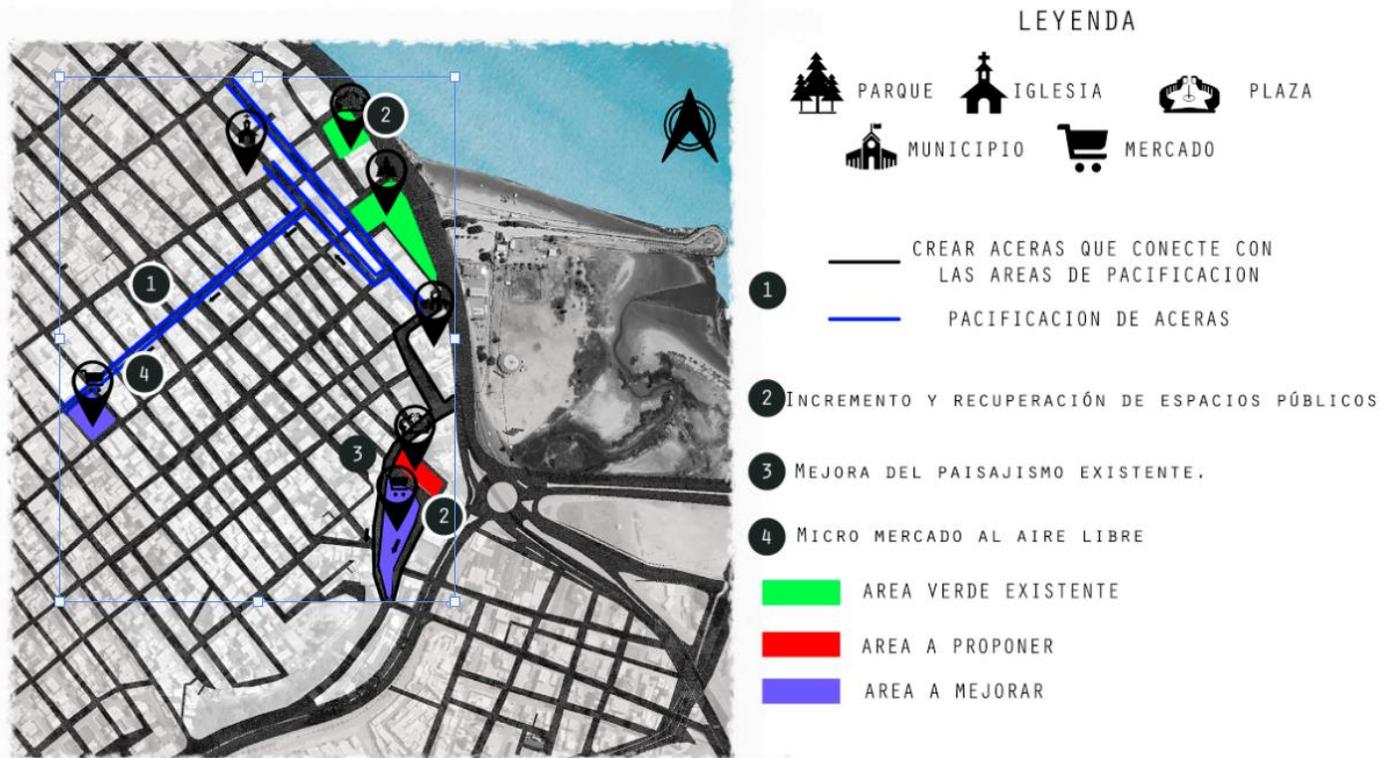


Grafico32: descripción de proyecto en plan masa

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

PACIFICACIÓN VIAL Y MOVILIDAD

AREAS REGENERADAS PACIFICACION VIAL



1 — DISEÑO DE ACERAS PARA CONEXION DE ESPACIOS PUBLICOS

CREAR ESPACIOS QUE GENEREN MOVILIDAD ES IMPORTANTE EN LA AVENIDA 24 DE MAYO EXISTE UN DÉFICIT DE ACERA PARA SER UN LUGAR FOCO DE DESARROLLO ECONÓMICO, EL PROYECTO DESTINARA CREAR ESPACIOS DE CONFORMIDAD PARA GENERAR FLUJOS ACTIVOS.



— PACIFICACION DE ACERAS

CON LA PACIFICACIÓN URBANA BUSCAMOS ESTRATEGIAS EN EL MEDIO PARA REDUCIR EL VOLUMEN DE TRÁFICO QUE SE GENERA EN LA CALLE 12 Y GENERAR ESPACIOS PARA MEJORA LA MOVILIDAD PEATONAL, CON EL PROYECTO ES BUSCA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA QUE ESTA SE ENCUENTRA DEFICIENTE Y CONECTAR LAS ÁREAS DE MANERA QUE EL TRANSEÚNTE SE EMPODERE DEL ESPACIO.

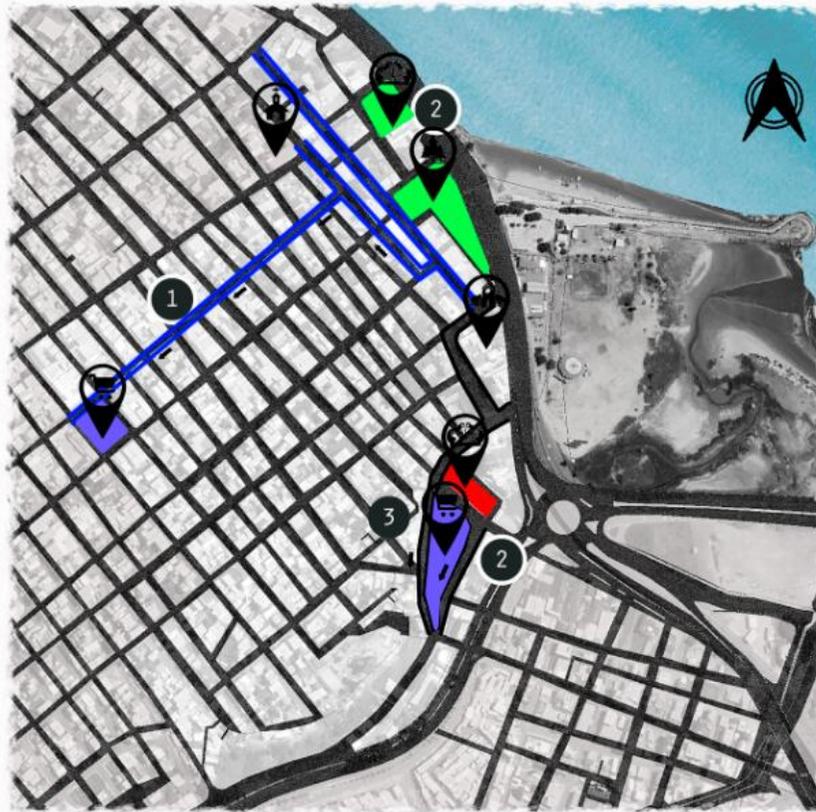


Grafico33: Pacificación vial y movilidad

Fuente: Elaborado por el investigador
Autor: Tonny Gabriel Arteaga Bailón 2022

.PROPUESTA DE CONEXIÓN DE ESPACIOS.

PLAN MASA PACIFICACIÓN VIAL Y MOVILIDAD



CONEXIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

MEJORAR LAS CONDICIONES DE HABITABILIDAD QUE EXISTEN EN LOS CENTROS URBANOS POR MEDIO DE SISTEMAS QUE CONECTE CON LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE TAL MANERA QUE EL TRANSEÚNTE SE SIENTA EMPODERADO DE ESPACIO MEJORANDO LA COHESIÓN SOCIAL, LA SALUD Y LA CALIDAD DE VIDA.



COMPONENTES DE CONEXIÓN



1) ILUMINACION GENERAL EN EL SITIO



2) PACIFICACION DE CALLES



3 PLAZAS ACCESIBLES

CALLES REGENERADAS

CALLE 12: POR SU AFLUENCIA DE PERSONAS Y COMERCIO INFORMAL Y FORMAL ESTA CALLE TIENE A SER UN CAOS VEHICULAR A PESAR DE QUE LA CALLE TIENE UN ANCHO ACEPTABLE LOS VEHICULOS SE ESTACIONAN IMPOSIBILITANDO EL TRANCURSO REGULAR DEL PEATÓN. SE UTILIZARA LA HERRAMIENTA DE PACIFICACIÓN PARA GENERAR MOVILIDAD ACTIVA

AVENIDA 24 DE MAYO: EN LA INVESTIGACIÓN NO SE EVIDENCIO ACERAS LAS CUALES EL USUARIO PUEDE TRANSITAR DE MANERA REGULAR. SE REGENERARA ESTA ZONA CON EL FIN DE MEJORAR LAS CONDICIONES DE HABITABILIDAD.

AVENIDA 2 A PESAR DE ESTA ESTAR ESTRECHAMENTE CONECTADA AL PARQUE DE LA MADRE EN CIERTAS ÁREAS NO SE EVIDENCIA ACERAS POR LO CUAL IMPOSIBILITA EL ACCESO PEATONAL GENERANDO INCONFORMIDAD Y PELIGRO PARA LOS USUARIOS SE REGENERARA CON EL FIN DE CONECTAR CON LOS DEMÁS ESPACIOS

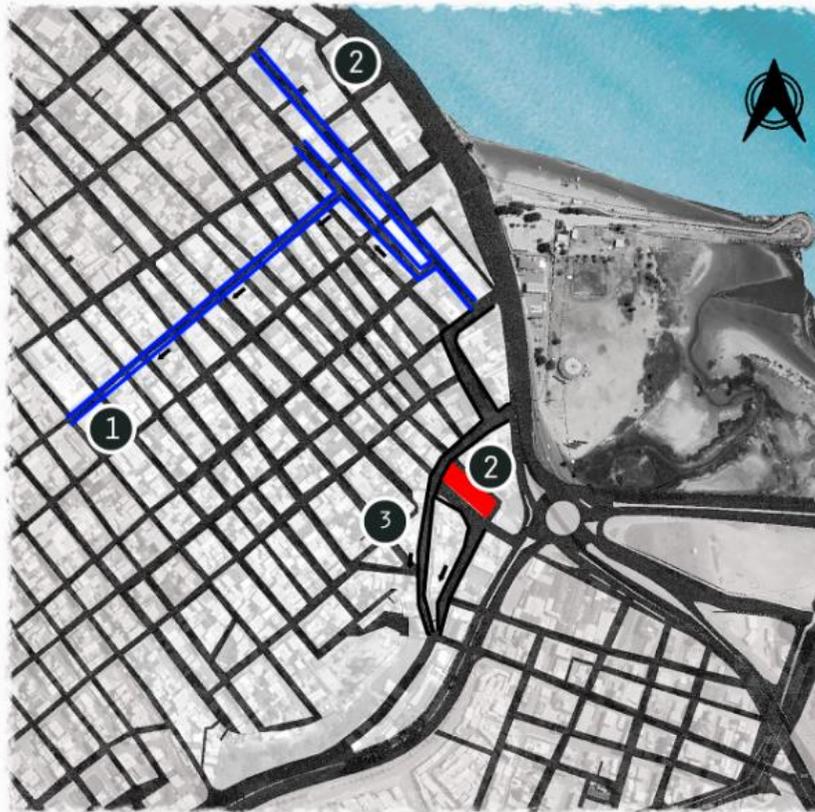
*Grafico34:
Conexión de espacios*

Fuente:
Elaborado por el investigador

Autor:
Tonny Gabriel Arteaga Bailón
2022

REGENERACIÓN URBANA

AREAS REGENERADAS PACIFICACION VIAL



1 MERCADO CENTRAL

MEJORAR LOS SISTEMAS Y ESPACIOS URBANOS CONSTRUIDOS ES DE VITAL IMPORTANCIA Y MEJORAR LA ÁREA DEL MERCADO CENTRAL ES NECESARIO POR SUS ESPACIOS QUE ESTÁN OLVIDADOS Y EN DEGRADACIÓN.



2 PLAZA CIVICA Y CENTROS DE EMPREDIMIENTOS

LA ARQUITECTURA DEBE CONLLEVAR AL CRECIMIENTO HUMANO DE LAS PERSONAS, POR LO TANTO EL PROYECTO DEBERA SER UN HITO PARA EL CRECIMIENTO HUMANO ECONOMICAMENTE, SOCIAL Y HUMANAMENTE UN PROYECTO QUE SE ADAPTE A LAS NECESIDADES DE LA POBLACION OFRECIENDO LUGARES PARA EL COMERCIO DE EMPREDIMIENTOS SEMI-INDUSTRIALES CON LA NUEVA NORMALIDAD EXISTENTE.



3 REGENERACIÓN DE ÁREA COMERCIAL

LA REGENERACIÓN DE ESTE ESPACIOS DE VITAL IMPORTANCIA PARA QUE EL ESPACIO PÚBLICO NO SE DEGRADAR SE PROPENDA ÁREAS COMERCIALES DE UNA PLANTA COMO EXISTEN EN LA ACTUALIDAD CON LA VARIANTE DE PÉRGOLAS TIPO PORTAL QUE ES CARACTERÍSTICO DE MANTA PARA CREAR IDENTIDAD Y ESPACIOS DE MOVILIDAD.



*Grafico35:
Regeneración
urbana*

Fuente:
Elaborado por el
investigador

Autor:
Tony Gabriel
Arteaga Bailón
2022

14.8. PROPUESTA DE PACIFICACION URBANA Y MEJORA DE ESPACIOS PUBLICOS EXISTENTES.

14.9 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Art.21 VÍAS LOCALES

Según lo establecido con la ordenanza 3457 – NORMAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, las vías locales:

a) Características Funcionales:

- Se conectan solamente con vías colectoras.
- Proveen acceso directo a los lotes frentistas.
- Proporcionan baja movilidad de tráfico y velocidad de operación.
- Bajos flujos vehiculares

b) Características Técnicas:

- Las vías las cuales estarán destinadas para la circulación peatonal tendrá dimensiones aceptables según las calles en este caso podemos definir un ancho de 1,80 metros según sea el caso
- Las vías peatonales deben diferenciarse de las vías de movilidad vehicular.

Art.22 VÍAS PEATONALES (referencia NTE INEN 2 243: 2000)

Estas vías son de uso exclusivo del tránsito peatonal. Eventualmente, pueden ser utilizadas por vehículos de residentes que circulen a velocidades bajas (acceso a propiedades), y en determinados horarios para vehículos especiales como: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento. El ancho mínimo 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

- La circulación de las vías peatonales deben regularse y tener un ancho establecido como mínimo de 1,60 metros sin algún elemento que dificulte la movilidad

La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 0.10 de altura. Cuando se supere los 0.10 m. de altura, se debe disponer de bordillo.

En el **art 33** en especificaciones mínimas para el diseño de vías, en el literal **i) Vegetación y obstáculos laterales:** Se sujetarán a los siguientes lineamientos:

El urbanizador arborizará las áreas verdes de las vías, sujetándose a las especificaciones que esta Normativa determine y a lo dispuesto por la Dirección de Parques y Jardines.

El follaje de la vegetación que se ubique sobre los parterres y veredas deberá limitarse a una altura de 1,00 m. como máximo, para evitar la obstrucción de la visibilidad a los conductores y peatones.

14.9.1.2 ÁREAS NUEVAS A PROPONER

| CATEGORIA | TIPOLOGIA | SIMBOLOGIA | ESTABLECIMIENTOS | RADIO DE INFLUENCIA | NORMA/ M2 HAB | LOTE MINIMO | POBLACION BASE |
|------------------------|-----------|------------|----------------------|---------------------|---------------|-------------|----------------|
| CULTURAL | SECTORIAL | ECS | GALERIAS PUBLICAS | 1 | 0.10 | 500 | 5000 |
| RECREATIVOS Y DEPORTES | BARRIAL | EDB | PLAZAS | 400 | 0.30 | 300 | 1.000 |
| INFRAESTRUCTURA | BARRIAL | EIB | SERVICIOS HIGIENICOS | 500 | 0.20 | 200 | 1000 |

14.9.2 REQUERIMIENTOS TECNOLÓGICOS

| ESPACIOS | VEGETACION | | VENTILACION | | RUIDOS | | MOBIARIO | | ILUMINACION | | INST. ELETRICAS | | | INST. | | |
|------------------------------------|------------|------------|-------------|------------|--------|-------|----------|-------|-------------|------------|-----------------|-----|-----|-------|-------|-------|
| | NATURAL | ARTIFICIAL | NATURAL | ARTIFICIAL | ALTOS | BAJOS | FJO | MOVIL | NATURAL | ARTIFICIAL | PANEL SOLAR | 110 | 220 | AA.LL | AA.PP | AA.SS |
| Plazoletas | X | | X | | | X | X | | X | X | X | | | | | |
| Aceras y calles | X | | X | | X | | X | | X | X | X | | | | | |
| Mobiliarios Urbanos | X | | X | | | X | | X | X | X | X | | | | | |
| Áreas verdes | X | | X | | | X | X | | X | X | X | | | | | |
| Señalización horizontal y vertical | | X | X | | | X | X | | X | X | | | | | | |

14.9.3 REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS

| Equipamiento | |
|---------------------|--|
| Espacios Públicos | Requerimiento |
| Plazoletas | Monumentos Mobiliario urbano |
| Aceras y calles | Mobiliario urbano Rampas Áreas verdes Alumbrado Señalización horizontal y vertical |
| AREAS A IMPLEMENTAR | Espacios de estancia Mobiliario urbano Alumbrado Señalización horizontal y vertical Áreas verdes |
| AREAS EXISTENTES | Alumbrado Señalización horizontal y vertical Mobiliario Urbano |

14.10 PRE - FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA.

14.10.1 PRE - FACTIBILIDAD Técnica:

La implementación de espacios públicos de calidad que se ofrecen al usuario mejoran la implementación de áreas urbanas, mejorando así el uso de las aceras otorgando una solución y construyendo áreas peatonales destinadas para el transeúnte, se mejora el uso de suelo donde sea más fácil al accesibilidad de las mismas, cabe recalcar la importancia que tiene el peatón a generar seguridad cosa que en estos últimos años no existe para ellos en el sentido de circulación, el aumento de áreas verdes se verá relacionado para embellecer la ciudad y las camineras serán punto icónico para entablar comunidad, los materiales que se usaran serán los siguientes:

Hormigones, armaduras y materiales varios (Encofrados de madera)

Los caminos serán de adoquines podó táctiles requisito de accesibilidad

14.10.2 PRE - FACTIBILIDAD Legal:

De forma legal los espacios públicos son de propiedad municipal, lo cual conviene ya que estos son de uso público a los usuarios, se mantiene normativas de accesibilidad universal para el uso eficaz de las áreas lo que nos indica

Las entidades que se presentan en este proyecto son las siguientes:

- Comisión de Tránsito del Ecuador(CTE)
- Ministerio de Cultura y Patrimonio(MC)
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas(MTOP)
- Ministerio de Salud Pública(MSP)
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Manta(GADMC-MANTA)

Por ser un proyecto que involucra características legales, turismo, la parte económica de la ciudad es necesario tener en consideración que estas entidades

desarrollan parte fundamental por sus reglamentos y normas en el proyecto con el fin de desarrollar un proyecto integral entre la parte legal y la arquitectura.

14.10.2 PRE - FACTIBILIDAD FINANCIERA:

Las instituciones que se involucraran en la ejecución del proyecto son:

- GAD Manta
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE)
- Organizaciones no gubernamentales (ONG)

Para generar el proyecto es necesario el apoyo de las entidades intergubernamentales, para la infraestructura urbana que se utilice los activos de dinero en el bienestar de la comunidad, también el financiamiento de entidades municipales, al ser Manta un polo de desarrollo se puede desarrollar áreas suficiente desarrolladas para que la infraestructura para la optimización de recolección de ingresos, generar estrategias de asignación de recursos que asegure los mejores resultados en términos de ahorro de tiempo y capital, si se tienen en cuenta las ventajas que genera la implementación del proyecto desde una perspectiva urbana y social, con el crecimiento y mejora de su economía, mejora de la calidad de vida, una ciudad más organizada, se puede concluir que la propuesta tiene posibilidades de éxito.

14.10. PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS, ESTRATEGIAS Y

ACCIONES

| PLAN | PROGRAMAS | PROYECTOS | ESTRATEGIAS | ACCIONES |
|---|--|-----------------|--|---|
| MEJORA DEL SISTEMA URBANO DEL CENTRO DE MANTA | Reactivación de espacios públicos | Plazas | Mejorar diseños existente sin cambiar la originalidad de los mismos | Intervención para mejoramiento |
| | | Parques | Mantener el diseño original, mejorando sus caminarias y sus lugares de estancia. | Fomentar las actividades físicas |
| | Sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad | vías peatonales | Elegir calles para peatonalizar | Análisis de vías |
| | | | Utilizar Áreas verdes para generar una movilidad placentera | Implementación de arbolado de raíces pivotantes |

15. CONCLUSIONES

Una vez terminado el proceso de investigación y pasando por las etapas correspondientes podemos entender más la situación y la problemática acerca del espacio público, las necesidades que se encuentran en el sitio estudiado y la importancia de implementar estrategias que mejoren los espacios públicos

1. La mejora del espacio público en el centro de Manta se convertirá en un proyecto que ayude al turismo y mejore la calidad de vida de las personas en los alrededores a su vez la apropiación y la permanencia que existen entre usuario y medio.
2. Elaborar la fase de diagnósticos permitió que se observe de manera eficaz el estado del espacio público lo cual índice en la elaboración del diseño el cual mejora estos aspectos.
3. Implementar estrategias que mejoren el sistema de movilidad aportara significativamente al usuario a mejorar su nivel de vida y sus condiciones, el acondicionamiento de las áreas verdes sus lugares de recreación contribuirán de manera positiva a la trama urbana y a la conexión de espacios según las necesidades.

16. RECOMENDACIONES

- Se sugiere implementar programas o lineamientos para la recuperación y mantenimiento de los espacios públicos
- Se Sugiere que los proyectos estén enfocados ante las necesidades que se generen, es decir por medio de la población reconocer cuales son las necesidades para así mejorar las condiciones de habitabilidad del sector
- Se sugiere que las entidades administrativas y gubernamentales prioricen las necesidades de la población para crear espacios de confort y recreativos para la población

17. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

(Borja, 1998) Ambiente y Desarrollo - Septiembre 1998. Obtenido de http://www.pieb.org/espacios/archivos/doconline_ciudadania_y_espacio_publico.pdf

(Muxi, 2003) “El espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana, y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político”
obtenido de : https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc0cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

(Holahan J. Charles. Psicología Ambiental, un enfoque general, Limusam México, 2001, p292) Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/328838540_PSICOLOGIA_AMBIENTAL
<https://urbanistas.lat/la-importancia-de-los-espacios-publicos/>

Ramón Chegade Herrera*, abogado urbanista (la importancia de los espacios públicos)
Obtenido de <https://urbanistas.lat/la-importancia-de-los-espacios-publicos/>

Infraestructuras y medio ambiente una interrelación compleja (3KONOMIQACnc63,3 cuatrimestre, 2006) Obtenido de <file:///C:/Users/Gabo%20Arteaga/Downloads/Dialnet-InfraestructurasYMedioAmbiente-2326274.pdf>

Dr. Alejandro Guzmán Ramírez, Académico – Investigador Departamento de Arquitectura. División de Arquitectura, Arte y Diseño. Universidad de Guanajuato
Obtenido de <https://arkin.mx/la-perdida-del-espacio-publico/>

Revista Bitácora Urbano Territorial ISSN: 0124-7913 Universidad Nacional de Colombia

Colombia Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>

El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona obtenido de [https://www.researchgate.net/profile/Zaida-](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf)

[Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf)

.Kevin L. La imagen de la ciudad , 1era Edición, 8 tiradada, 2008, 166 <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>

Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida Arq. Jair Miramontes Chávez - 09/09/2015 Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html>

Hacia un urbanismo securitario. El mantenimiento del orden en el espacio y a través del espacio Jean-Pierre Garnier Sociólogo urbano Obtenido de https://www.fuhem.es/media/cdv/file/biblioteca/Boletin_ECOS/29/Hacia%20un%20urbanismo%20securitatio_JP_GARNIER.pdf

La nueva agenda urbana III <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

La peatonalización como elemento clave en la regeneración urbana <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/la-peatonalizacion-como-elemento-clave-en-la-regeneracion-urbana-plan-maestro-para-el-centro-de-san-jose-costa-rica/>

La calle Guayaquil experimenta su pacificación <http://www.quitoinforma.gob.ec/2020/12/04/la-calle-guayaquil-experimenta-su-pacificacion/>

Inclusión urbana después del covid-19 <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/inclusion-urbana-despues-del-covid-19/>

18 Anexos

Formularios.

Pregunta # 1

¿La razón por la cual se moviliza al centro de Manta?

- () Actividad Económica.
- () Actividad de Recreación/Deportiva.
- () Actividad Cultural/Social.

Pregunta # 2

¿Cuál es su percepción del espacio público en la calle 13 y sus alrededores?

- () Se puede transitar de manera normal sin ningún tipo de obstáculo que impida la circulación.
- () Un lugar adecuado para la recreación, la integración y la convivencia.
- () Espacio que tiene la capacidad de atraer una cantidad de personas que generan una intensa actividad de circulación peatona y vehicular

Pregunta # 3

¿Cuál es la percepción del espacio público en la calle 13, según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

- () Aceras ocupadas por comercio informal.
- () Aceras que no tienen continuidad en su pavimento.
- () Aceras con dimensiones inadecuadas.
- () Aceras que no presentan obstáculo que impiden la circulación.

Pregunta # 4

Cuál es su percepción del espacio público en la calle 12 (Mercado Central), y sus alrededores

- () Se puede transitar de manera normal sin ningún tipo de obstáculo que impida la circulación.
- () Un lugar adecuado para la recreación, la integración y la convivencia sana.
- () Espacio público que tiene la capacidad de atraer una cantidad de personas que generan una intensa actividad de circulación peatona y vehicular

Pregunta # 5

¿Cuál es la percepción del espacio público en la calle 12, según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

- () Se puede transitar de manera normal sin ningún tipo de obstáculo que impida la circulación.
- () Se encuentran en buen estado permitiendo la circulación peatonal
- () Aceras que no tiene continuidad o no existen en el área y los alrededores

Pregunta # 6

¿Cuál es su percepción del espacio público en la avenida 2, y sus alrededores?

- () Se puede transitar de manera normal sin ningún tipo de obstáculo que impida la circulación.

- Un lugar adecuado para la recreación, la integración y la convivencia sana.
- Espacio público que tiene la capacidad de atraer una cantidad de personas que generan una intensa actividad de circulación peatona y vehicular

Pregunta # 7

¿Cuál es la percepción del espacio público en avenida 2 según el usuario y la funcionalidad de las aceras?

- Aceras ocupadas por comercio informal.
- Aceras que no tienen continuidad en su pavimento.
- Aceras con dimensiones inadecuadas.
- Aceras que presentan obstáculo que impiden la circulación.

Pregunta # 8

¿La falta de control de la municipalidad afecta en la organización de la ciudad en los espacios públicos (Aceras, calles, parques, plaza)?

- Si
- No

Pregunta # 9

¿Considera usted que el mobiliario urbano es óptimo para el desarrollo del sector del centro?

- Si
- No

Pregunta # 10

¿Considera usted que las señaléticas del centro de manta son suficientes para delimitar áreas y espacios públicos?

Si

No

Pregunta # 11

¿Según su valoración en qué estado se encuentra el espacio público del sector del centro?

Bueno

Regular

Malo

Pregunta # 12

¿Cree usted que el centro de Manta cumple con la accesibilidad universal para todos los usuarios del sector en los espacios urbanos-arquitectónicos del sector?

Cumple medianamente

No cumple

Cumple Satisfactoriamente