



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ



**FACULTAD DE ARQUITECTURA
TRABAJO DE FIN DE CARRERA**

PREVIO LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

ARQUITECTO

TEMA:

**“REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL MANABI GUILLEM
DEL SECTOR MIRAFLORES DESDE EL REDONDEL DE LOS
SANTOS HASTA EL REDONDEL DE LA AGRICULTURA
MANABITA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.”**

AUTORA:

PAREDES MENDOZA KARLA ANDREA

DIRECTOR:

ARQ. RICARDO ÁVILA ÁVILA

2018- 2019

1. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Manta, septiembre de 2018

Yo, **Arq. Ricardo Ávila Ávila.**

Certifico:

Que el presente trabajo de fin de carrera cuyo tema es **“REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL MANABI GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DESDE EL REDONDEL DE LOS SANTOS HASTA EL REDONDEL DE LA AGRICULTURA MANABITA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.”**

Ha sido elaborado por la señorita KARLA ANDREA PAREDES MENDOZA; el mismo que ha sido analizado, controlado y supervisado bajo mi dirección.

El presente trabajo reúne todos los requisitos pertinentes en lo referente a la investigación y diseño, que ha sido concluida mediante el esfuerzo, constancia y dedicación en todas las etapas, razón por la cual me permito a firmar su originalidad.

Para testimonio y autenticidad, firmo el documento.

Atentamente.

.....

Arq. Ricardo Ávila Ávila.

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

2. DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Manta, septiembre de 2018

Yo, **KARLA ANDREA PAREDES MENDOZA** con C.I. **131569417-2** declaro de mi propia autoría el presente trabajo de titulación con el tema: es **“REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL MANABI GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DESDE EL REDONDEL DE LOS SANTOS HASTA EL REDONDEL DE LA AGRICULTURA MANABITA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO ”** el mismo que fue dirigido y autorizado por el **Arq. RICARDO AVILA AVILA.**

Este proyecto está protegido por las Leyes del Autor y otros Tratados Internacionales.

La reproducción o distribución no autorizadas total o parcial del mismo pueden dar lugar a responsabilidades civiles y penales que serán perseguidas por las autoridades competentes.

Su análisis, diseño y codificación son de exclusividad del autor.

Atentamente.

.....

KARLA ANDREA PAREDES MENDOZA

C.I. # 1315694172

TESISTA

3. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El tribunal Evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, titulado: **“REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL MANABI GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DESDE EL REDONDEL DE LOS SANTOS HASTA EL REDONDEL DE LA AGRICULTURA MANABITA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO”** ha sido realizado y concluido por la señorita **KARLA ANDREA PAREDES MENDOZA** mismo que ha sido sustentado y defendido ante los miembros del tribunal.

El trabajo de fin de carrera reúne todos los requisitos pertinentes en lo referente a la investigación y diseño, que ha sido revisado por este Tribunal.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente.

.....

Arq.: Carlos Cañarte

.....

Arq.: Adil Cedeño

4. DEDICATORIA

Mi trabajo de titulación lo dedico a mi madre Yessenia Mendoza y a mi padre, abuelo, tío Jesús Roldan que han sido incondicionales en mi vida, principalmente en mis años de estudio, siempre han estado hay para darme su amor y a no dejarme rendir ante las duras circunstancias que se me presentan.

A mis hermanos por día a día confiar en mí y darme ánimos y no dejar que me derrumbe en los días difíciles.

A mi novio por soportar cada uno de mis momentos de colapso y estar para escucharme y motivarme a seguir y nunca rendirme.

A mi familia entera por su gran apoyo e impulso a cumplir mi sueño de titulación

Me dedico mi tesis por la confianza, la constancia y la responsabilidad a lo largo de mi carrera universitaria.

“La confianza en sí mismo es el primer secreto del éxito.”

Ralph Waldo Emerson

Karla Andrea Paredes Mendoza.

5. AGRADECIMIENTO

Doy gracias a DIOS y a la VIRGEN por permitirme llegar a cumplir mis metas, por sus bendiciones a diario, por darme salud, fuerzas y por permitir realizar mis sueños en el tiempo perfecto.

A mis PADRES mis pilares fundamentales a lo largo de este caminar, quienes han dado todo para que yo cumpla con mis ideales, en especial mi madre quien me acompaño en las largas noches de estudios.

Agradezco a mi FAMILIA por el esfuerzo de estos años, por siempre estar pendientes de mí y apoyarme.

Agradezco a mi NOVIO por la paciencia, la motivación, por su dedicación en los momentos que necesite de su ayuda.

Doy gracias a mi tutor de tesis el Arq. RICARDO AVILA quien es un digno maestro dedicado a la enseñanza, ya que fue quien me ayudo, me guio con sus grandes conocimientos en mi proyecto de titulación.

Doy gracias a mis AMIGOS y a mis COMPAÑEROS de este tiempo universitario por siempre ponerme su hombro para recuperar fuerzas, por escucharme y darme su apoyo moral ante los momentos difíciles.

A mis MAESTROS por impartir su conocimiento y ayudar a mi educación profesional.

Gracias de todo corazón por su apoyo incondicional en el transitar de mi carrera.

“El aprecio es algo maravilloso: hace que lo que es excelente en otros pertenezcan a nosotros también.”

Voltaire

Karla Andrea Paredes Mendoza.

6. CONTENIDO

1. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	ii
2. DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iii
3. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	iv
4. DEDICATORIA	v
5. AGRADECIMIENTO	vi
6. CONTENIDO	vii
7. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	xiii
8. ÍNDICE DE TABLAS.....	xv
9. RESUMEN.....	xvi
10. INTRODUCCIÓN.....	xvii
11. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	xix
11.1. Marco contextual.....	xix
11.2. Formulación del problema.....	xix
11.2.1. Definición del problema	xix
11.2.2. Problema central y subproblemas	xxi
11.2.3. Formulación de la pregunta clave.	xxi
11.3. Justificación.	xxii
11.3.1. Aspecto social:	xxii
11.3.2. Aspecto urbano.	xxii
11.3.3. Aspecto ambiental.....	xxii
11.3.4. Aspecto académico	xxiii
11.4. Definición del objeto de estudio	xxiii
11.4.1. Delimitación sustantiva.....	xxiii
11.4.2. Delimitación espacial.....	xxiii
11.4.3. Delimitación temporal.....	xxiii
11.5. Campo de acción de la investigación.....	xxiii

11.6.	Objetivos	xxiv
11.6.1.	Objetivo general:	xxiv
11.6.2.	Objetivos específicos:.....	xxiv
11.7.	Identificación de la variable:.....	xxiv
11.7.1.	Variables independientes:	xxiv
11.7.2.	Variable dependiente:.....	xxiv
11.7.2.	Operacionalización de las variables:	xxiv
11.8.	Formulación de idea a defender:	xxvi
11.9.	Tareas científicas desarrolladas:	xxvi
	Tc1:.....	xxvi
	Tc2:.....	xxvi
	Tc3:.....	xxvi
11.10.	Diseño de la investigación	xxvi
11.10.2.	Fases de estudio métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados por cada fase.....	xxvi
11.10.3.	Métodos de Investigación:.....	xxvii
11.10.4.	Técnicas utilizadas:	xxvii
11.10.5.	Instrumentos utilizados:.....	xxviii
11.10.6.	Población y muestra.....	xxviii
11.10.7.	Novedad de la investigación.....	xxix
12.	CAPÍTULO I: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN	2
12.1.	Marco antropológico.....	2
12.2.	Marco conceptual.....	3
12.3.	Marco teórico.	5
12.3.1.	Reforma Interior	5
12.3.2.	El nuevo urbanismo	6
12.3.3.	Crecimiento de las ciudades.....	7

12.3.4. Espacio público.....	7
12.3.4. Diseño de las áreas libres.....	8
12.3.5. Morfología urbana:.....	9
12.3.6. Vía urbana	9
12.3.7. Las calles y sus funciones	9
12.3.8. Partes de una calle	10
12.3.9. Tipos de calles.....	10
Autopista.....	10
Autovía.....	10
Avenida.....	11
Boulevard.....	12
Calles para peatones	12
Ciclovía	13
12.3.10. Beneficios de las zonas peatonales.....	13
12.3.11. Imagen urbana.....	13
12.3.12. ¿Por qué es importante la imagen urbana?.....	14
12.3.13. Áreas verdes.....	14
12.3.14. Mobiliario urbano	15
12.4. Marco jurídico.....	15
12.4.1. Constitución del Ecuador	16
12.4.2. Reglamento urbano Portoviejo	17
12.5. Modelos de repertorios	18
12.5.1. Repertorio #1	18
12.5.2. Repertorio #2	26
13. CAPITULO II: DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	30
13.1. Delimitación Espacial.....	30
13.2. Delimitación Temporal.	30

13.3.	Información Básica	30
13.4.	Servicios básicos	32
13.5.	Análisis Vial.....	33
13.5.1.	Jerarquización vial	33
13.5.2.	Vialidad.....	33
13.4.3.	Equipamientos	36
13.4.4.	Mobiliario urbano y espacios verdes.....	36
13.4.5.	Clima y temperatura.....	37
13.4.6.	Precipitaciones.....	37
13.4.7.	Humedad	38
13.4.8.	Heliofanía.....	38
13.4.9.	Vientos.....	38
13.6.	Tabulación de la Información	38
13.6.1.	Ficha de Encuesta.....	38
13.6.2.	Tabulación de las encuestas.....	40
	Pregunta No. 1:.....	40
	Análisis:	40
	Interpretación:.....	40
	Pregunta No. 2:.....	41
	Análisis:	41
	Interpretación.....	41
	Pregunta No. 3:.....	42
	Análisis:	42
	Interpretación:.....	42
	Pregunta No. 4:.....	43
	Análisis:	43
	Interpretación:.....	43

Pregunta No. 5:.....	44
Análisis:	44
Interpretación:.....	44
Pregunta No. 6:.....	45
Análisis:	45
Interpretación:.....	45
Pregunta No. 7:.....	46
Analisis:	46
Interpretación:.....	46
Pregunta No. 8:.....	47
Análisis e interpretación:.....	47
Pregunta No. 9:.....	48
Análisis e interpretación:.....	48
Pregunta No. 10:.....	49
Análisis e interpretación:.....	49
Pregunta No. 11:.....	50
Análisis e interpretación:.....	50
Pregunta No. 12:.....	51
Análisis e interpretación:.....	51
13.7. Pronostico	52
14. CAPITULO III: ANALISIS DEL SISTEMA ARQUITECTONICO URBANO.	55
14.1. Aspecto funcional.....	55
14.2. Aspecto formal	56
14.3. Aspecto técnico.....	56
14.4. Aspecto ambiental.....	57
14.5. Subsistemas y componentes	58
14.6. Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.....	59

14.7. Lógica de la implantación de la propuesta	60
14.8. Infraestructura y equipamientos	62
14.9. Capacidad de la propuesta	66
14.10. capacidad de personas en las zonas implementadas.....	67
14.11. Requerimientos normativos.....	67
Art. 15 JERARQUIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL.	67
Art .21 vías locales	68
Art. 22 vías peatonales (referencia NTE INEN 2 243:2000):	70
Art 33 especificaciones mínimas para el diseño de vías.....	72
ART .42 EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES Y SERVICIOS PUBLICOS.....	74
14.12. Requerimientos tecnológicos	77
14.13. Requerimiento de equipamientos.....	78
14.14. Prefactibilidad de la propuesta.....	78
14.14.1. Prefactibilidad técnica.....	78
14.14.2. Prefactibilidad Económica.....	79
14.14.3. Prefactibilidad social.....	79
14.14.4. Prefactibilidad institucional.....	80
14.14.5. Perfectibilidad legal.....	80
15. CONCLUSIONES	82
16. RECOMENDACIONES.....	83
17. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	84
18. ANEXOS.....	86
Autopista Manabí Guillen	86
Área por intervenir.....	88

7. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Equipo de Diseño.....	19
Ilustración 2: Detalles del Parque Chapultepec.....	20
Ilustración 3: Detalles del Parque Chapultepec 2.....	20
Ilustración 4: Detalles del Parque Chapultepec 3.....	21
Ilustración 5: Comercio en Juárez.....	21
Ilustración 6: Barrios México	22
Ilustración 7: Barrios México 2	23
Ilustración 8: Barrios México 3	23
Ilustración 9: Estrategias Fundamentales	24
Ilustración 10: Estrategias fundamentales 2.....	25
Ilustración 11: Barrio Sustentable	25
Ilustración 12: AVENIDA PRESIDENTE MASARYK.....	26
Ilustración 13: AVENIDA PRESIDENTE MASARYK 2.....	27
Ilustración 14: Delimitación Espacial.....	30
Ilustración 15: Información Básica.....	31
Ilustración 16: Agua Potable	32
Ilustración 17: Alumbrado Publico.....	32
Ilustración 18: Detalle Vial.....	33
Ilustración 19: Avenida reales tamarindo, estado actual de la vía....	34
Ilustración 20: Autopista Manabí Guillem, estado actual de la vía. ..	34
Ilustración 21: Avenida José María Urbina, estado actual de la vía. 35	
Ilustración 22: Calle 5 de junio, estado actual de la vía.....	35
Ilustración 23: SOLCA.....	36
Ilustración 24: Registro Civil.....	36
Ilustración 25: Clima y Temperatura.....	37
Ilustración 26: Humedad	38
Ilustración 27: Lógica de Implantación	60
Ilustración 28: Lógica Utilizada.....	61
Ilustración 29: Lógica Utilizada 2.....	61
Ilustración 30 Certificación Urkund.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 31 Entrada del Bypass altura redondel de la agricultura. 86	

Ilustración 32 Bypass	86
Ilustración 33 Bypass altura Cámara de Comercio	87
Ilustración 34: Vista Aérea de la autopista Manabí Guillen	88

8. ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de las variables	xxv
Tabla 2: Pregunta 1	40
Tabla 3: Pregunta 2	41
Tabla 4: Pregunta 3	42
Tabla 5: Pregunta 4	43
Tabla 6: Pregunta 5	44
Tabla 7: Pregunta 6	45
Tabla 8: Pregunta 7	46
Tabla 9: Pregunta 8	47
Tabla 10: Pregunta 9	48
Tabla 11: Pregunta 10	49
Tabla 12: Pregunta 11	50
Tabla 13: Pregunta 12	51
Tabla 14: Subsistemas y componentes	58
Tabla 15: Lógicas Utilizadas.	60
Tabla 16: Uso del Suelo	62
Tabla 17: Vialidad	63
Tabla 18: Mobiliario Urbano.	64
Tabla 19: Ciclo Vía.	64
Tabla 20: Capacidad de la Propuesta.	66
Tabla 21: capacidad de personas en las zonas implementadas	67
Tabla 22: Características Técnicas	69
Tabla 23: Radios de acera, calzadas e intersecciones	73
Tabla 24: EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES Y SERVICIOS PUBLICOS	75
Tabla 25: Requerimientos tecnológicos	77
Tabla 26: REQUERIMIENTO DE EQUIPAMIENTOS	78

9. RESUMEN

Este proyecto de investigación se da en la ciudad de Portoviejo en el sector Miraflores del paso lateral Manabí Guillem, el cual es un punto de conexión importante del cantón. Este presenta desorden en cuanto a su circulación interna por la utilización del vehículo y a través de las calles peatonales a la vez la falta de varios espacios públicos dentro de su trama urbana interna.

A falta de normativas y la despreocupación de las autoridades, la zona no ha crecido de la mejor forma y es por esto que se nota el desorden urbano, y la degradación de la imagen urbana.

Es por esto que mediante este trabajo de titulación se elabora una propuesta de reforma interior del sector y una proyección espacial de la imagen para no estar en los mismos errores y así aplicar los principios del nuevo urbanismo para que la zona tenga una atracción, y resolver el impacto visual que provoca.

La investigación pertenece a la línea #2 (ORDENAMIENTO TERRITORIAL, VULNERABILIDAD Y GESTION DE RIESGOS.) de la facultad de arquitectura de la universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

Palabras Claves: Reforma, desorden, degradación, espacios públicos, autopista, imagen urbana, desarrollo, parque cultural, parque de recreación, corredor gastronómico.

10. INTRODUCCIÓN

Las ciudades presentan crecimiento urbano, el cual es participe de proyectos a nivel administrativos, recreativos, sociales, culturales, etc., en los diferentes barrios, sectores, ciudadelas.

La ciudad de Portoviejo se desarrolla en su casco central, dejando en el olvido su periferia, dejándolo aparte de sus proyectos de mejoramiento para el cantón y sus habitantes, se puede observar de los espacios públicos recreativos que se han construido en lo central, y es así como este sector Miraflores (paso lateral) no cuenta con espacios de atracción, vinculación, encuentro entre los habitantes y el medio natural.

Los espacios públicos se pueden reflejar, en área de cultura, comercial, recreativa, social y demás. Las ciudades hoy en día se desarrollan más a lo habitacional, dejando a un lado los espacios libres, que sean de uso para espacios públicos, es importante la restauración, regeneración de estos espacios para mejorar y lograr un urbanismo amigable.

El sector Miraflores estos años, solo ha tenido una intervención a nivel de materiales de carreteras, y un enfoque a las viviendas privadas, pocos equipamientos sociales, lo que ha provocado que esta se visualice toda insegura, gracias a la impactante imagen que provoca, por la carencia de espacios públicos, áreas verdes, elementos urbanos.

También le damos importancia a la desventaja que se da al ser una autopista de flujo rápido del vehículo, particular, urbanos e Inter cantonal, lo que dispone al transeúnte en un peligro constante, al no contar con sus respectivas señalizaciones, al no tener una acera peatonal atractiva que cuente con sombra también es una queja de los que habitan y transitan por la Manabí Guillem.

Ante los problemas ya expuestos, se considera la intervención en los espacios que se encuentran vacíos, para originar nuevas propuestas con características de varias funciones que se orienten a lo cultural, recreación, turismo activando el sector con la finalidad de mejorar la imagen y generar orden.

Es indispensable hacer una investigación para diagnosticar el estado actual del sector y un estudio referencial que se sustente para la realización de las distintas propuestas que se desean plantear y sean las apropiadas a la situación del sector.

Para finalizar se presentan conclusiones y recomendaciones con el propósito de que puedan ser tomadas para la concepción de los proyectos futuros planteados ya sea para complementar o mejorar el sector y la ciudad.

11. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

11.1. Marco contextual

El siguiente estudio refleja como la ciudad de Portoviejo ha crecido urbanísticamente, y por falta de un plan de desarrollo territorial se hace visible un problema de movilidad, el uso de las vías falta de señalizaciones en las mismas, mobiliarios urbanos, equipamientos, uso de suelo, en donde se observan un gran número de lotes sin construir específicamente en el sector Miraflores, el mismo que comprende una avenida que conecta algunos puntos de la ciudad y otros cantones, es una vía principal e importante que necesita ser rediseñada para el embellecimiento del contexto urbano de la ciudad.

El sector carece de espacios verdes, recreacionales y atractivos urbanos, al no ser tan poblado el área de estudio aun da muchas inseguridades a los pocos moradores que lo habitan y a sus negocios.

El sector ha crecido en población, pero a efecto de la inversión privada en el área de la construcción existiendo varias urbanizaciones, en el día funciona lo que es el registro civil, algunos restaurantes, oficinas del seguro que comenzaron a dar su servicios a partir del terremoto del año 2016, además cuenta con las instalaciones de la cámara de comercio el mismo que es utilizado únicamente la actividad ferial de la ciudad.

Esta es una zona de un estatus social. Medio alto, que está creciendo de manera espontánea, también encontramos terrenos vacíos, en ventas.

11.2. Formulación del problema

11.2.1. Definición del problema

El sector Miraflores de la ciudad de Portoviejo necesita de una reforma interior urgente, se da a notar

problemas en diferentes ámbitos como es en salud, lo urbano, lo arquitectónico, y lo social.

Salud: en el entorno de la autopista encontramos lotes vacíos los cuales están llenos de maleza y basura, lo que es perjudicial para los moradores del sector Miraflores, además podemos encontrar plagas, contaminaciones de las cuales se pueden desarrollar varias enfermedades provocadas por esta insalubridad.

Lo urbano: podemos observar que la autopista es una vía muy transitada de la ciudad de Portoviejo por su conexión directa con varios sectores urbanos de la ciudad ,y es vía de conexión con otros cantones de la provincia ,por esta razón es importante mediante una planificación hacer los cambios urbanos necesarios , actualmente carece de iluminación en su totalidad, no cuenta con parques, plazas, elementos que hacen el desarrollo de una ciudad moderna, sustentable y atractiva.

Lo arquitectónico: a este tema tenemos ventajas y desventajas por mencionar algunos tenemos una imagen desagradable provocando pánico, asombro al visitante como a los mismos habitantes de Portoviejo, encontramos en la mayoría construcciones privadas las cuales hacen del sector un espacio desolado, inseguro, otras edificaciones, equipamientos en cambio dan vida como es el hospital de Solca que es el único espacio podemos decir que se encuentra activo gracias a la función o servicio que este brinda a los usuarios y otros espacios que generan concurrencia de personas en el día como el registro civil, las oficinas del IESS.

En lo social: podemos mencionar que en el sector no existe una organización ni una sede social que se preocupe por el bienestar de la comunidad, por falta de organización.

Pero una intervención adecuada no es imposible y la historia del mundo y la ciudad como tal lo ha vivido a través de las constantes revoluciones que se ha tenido por tratar de mejorar lo ya establecido, por romper aquellas barreras que nos oprimen y así sobresalir como seres humanos independientes pero que forman parte de una sociedad.

Por lo tanto, el descuido de la imagen urbana se da como problema por el deterioro de la autopista pasó lateral Manabí Guillem, todos estos problemas los antes mencionados los encerramos en el principal que es la **“Degradación espacial urbana en el paso lateral Manabí Guillem del sector Miraflores de la ciudad de Portoviejo.”**

11.2.2. Problema central y subproblemas

El problema base que se identifico **es la degradación espacial urbana del sector mencionado.** Del cual se desencadenan los siguientes subproblemas

- **La inseguridad que se da en el sector al ser desolado**, ya que es un lugar donde las pocas actividades que se dan son en el día.
- La carencia de espacios públicos.
- Descuido de la imagen urbana.
- Falta de espacio verde.
- Falta de mobiliarios urbanos.
- Falta de señaléticas viales.

11.2.3. Formulación de la pregunta clave.

De acuerdo con lo explicado en la pregunta clave de investigación que se situó y se limitó el presente estudio fue:

¿Cuáles son las causas que incurren en la satisfacción de las necesidades que la ciudad y el sector

tiene para hacer una reforma interior en una de sus avenidas principales, dada las investigaciones se apruebe la intervención propuesta, que se da como alternativa de un estudio urbano espacial , el cual pueda cumplir con las necesidades de los habitantes dándoles confort, atractivos, y de esta forma coopere con una mejor imagen a la ciudad

11.3. Justificación.

11.3.1. Aspecto social:

La investigación del proyecto explica los obstáculos y necesidades que tiene la ciudad por la falta de espacios necesarios del sector.

Como solución importante busco aportar con herramientas que puedan contribuir a la ciudadanía a la realización de los proyectos que aporten al crecimiento del sector, que ayuden en las necesidades más indispensables de dicho lugar, intercediendo con la propuesta procuro subvenir al desarrollo del grupo de moradores.

11.3.2. Aspecto urbano.

Con la valoración hecha en el sector, se puede proyectar el crecimiento del lugar, mediante la organización de los espacios, con la finalidad de hacer de este acogedor y armonioso, así ejecutar cual sería la ocupación que se le dará al uso de suelo con espacios perfectos, funcional que ayuden en las labores de los pobladores.

11.3.3. Aspecto ambiental

Respecto a la imagen natural del área a intervenir, hay que proporcionarle vías en buen estado, un ambiente acogedor con equipamientos, área verde que se necesitan para que el sector se aprecie mejor.

Así este pueda aportar a la accesibilidad, a la mejora de crecimiento de la ciudad brindando una avenida atractiva.

11.3.4. Aspecto académico

Ayuda a Desarrollar la teoría impartidas en las aulas de clases y así en base a esto lograr una solución explorando varias alternativas que certifiquen lo aprendido y también seguir indagando procesos de formación a nivel profesional.

11.4. Definición del objeto de estudio

11.4.1. Delimitación sustantiva

El recorrido del área a intervenir se basa en la gestión del territorio que da como equipamiento con varias funciones, las cuales hacen realce en los factores que den confort a los habitantes cumpliendo con las necesidades, donde la principal es la accesibilidad a los espacios públicos, áreas verdes, mobiliarios urbanos, etc.

11.4.2. Delimitación espacial

El espacio en el que se plantea intervenir la reforma interior espacial urbana está situado en el sector del paso lateral de la ciudad de Portoviejo, delimitando desde el redondel de los santos al redondel de la agricultura manabita, los cuales están ubicados a la entrada de la ciudad, y se denomina sector Miraflores.

11.4.3. Delimitación temporal.

Con el afán de entender lo que existe en el área de estudio, se da paso a ir indagando sobre cómo evoluciona el problema que se ha identificado en los últimos años.

11.5. Campo de acción de la investigación

La investigación se desarrolla como proyecto de titulación de la carrera lo que es proyecto integrado, el cual se conoce como

ORDENAMIENTO TERRITORIAL, VULNERABILIDAD Y GESTION DE RIESGOS.

11.6. Objetivos

11.6.1. Objetivo general:

Reformar interiormente la autopista Manabí Guillem y orientar a espacios con áreas verdes, mobiliarios urbanos, espacio público, para así dar una mejor imagen a la ciudad.

11.6.2. Objetivos específicos:

- Caracterizar el incremento poblacional alrededor de la autopista Manabí Guillem, de tal forma que se pueda disponer de los espacios vacíos como espacios públicos o áreas verdes.
- Analizar la inexistencia del mobiliario urbano, en la zona y el requerimiento que exige como respuesta a la intervención.
- Diseñar toda la reforma interior de la autopista Manabí Guillem.

11.7. Identificación de la variable:

11.7.1. Variables independientes:

Gestión inadecuada del mal uso del espacio publico

11.7.2. Variable dependiente:

Déficit acceso a las áreas verdes y áreas recreacionales.

11.7.2. Operacionalización de las variables:

Variable	Concepto	Categorías	Indicadores	Ítems	Instrumento
v. independiente Gestión inadecuada del mal uso del espacio publico	Hace referencia a las acciones incorrectas sobre el territorio, dejando a un lado los requerimientos primordiales como los espacios públicos y áreas verdes.	Intervención de la vía Imagen urbana.	Cambios en su suelo. Malezas en lotes vacíos	¿Con que frecuencia se ha intervenido la vía? ¿Existen buena arborización? ¿Su infraestructura da mala imagen Urbana?	Questionario Guía de Entrevista
v. Dependiente Déficit de áreas verdes y áreas recreacionales	No existe espacios comunitarios de recreación, y sociales.	Espacios públicos	Inseguridad Zonificación	¿con que frecuencia se presentan accidentes en la vía? ¿Considera acertado la distribución de los espacios públicos dentro del sector?	Questionario Guía de Entrevista

Tabla 1: Operacionalización de las variables

11.8. Formulación de idea a defender:

La falta de espacios complementarios (áreas verdes, áreas recreativas etc.) en la autopista Manabí Guillem sector Miraflores, provoca una imagen que impacta al entorno natural y urbano.

11.9. Tareas científicas desarrolladas:

Tc1: Se fundamentó un marco referencial inherente a los espacios públicos y áreas verdes, correspondientes a la intervención de la autopista Manabí Guillen.

Tc2: Se determinó el diagnóstico y pronóstico respecto a la realidad analizada, y posteriormente, la misma que se tomó como línea base para la toma de decisiones.

Tc3: Se procedió a elaborar una propuesta en respuesta a las necesidades encontradas en el diagnóstico.

11.10. Diseño de la investigación

11.10.2. Fases de estudio métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados por cada fase.

Fase 1.- Fundamentación teórica: En la presente fase se realizó una recopilación de bibliografía que permita sustentar y defender la presente investigación.

Fase 2.- Determinación de diagnóstico: Con los datos recolectados se procedió a realizar las encuestas

para así obtener información que brinde un resultado sobre la situación que presenta la problemática.

Fase 3.- Elaboración de propuesta: Con la fundamentación adquirida mediante la recopilación y el análisis previamente establecido, se procedió a elaborar la propuesta para el sector con el fin de mejorar la calidad vial y la imagen urbana.

11.10.3. Métodos de Investigación:

- Fase 1. Diseño de la investigación - Método Inductivo y Deductivo
- Fase 2. Formulación del Diagnóstico – Método Analítico
- Fase 3. Elaboración de la propuesta – Método Empírico y Abstracto

En el proyecto investigativo se utilizará el método inductivo mediante el cual a partir del análisis de hechos singulares de los habitantes y de las actividades que realizan en el sector Miraflores de la ciudad de Portoviejo se pretende llegar a una reforma interior para satisfacer estas necesidades y a una proyección urbana espacial que colabore con el crecimiento urbano arquitectónico de manera ordenada.

11.10.4. Técnicas utilizadas:

En base a la presente investigación se aplicaron las siguientes técnicas.

- **Recopilación de datos:** Mediante la investigación para el desarrollo del marco teórico.

- **Encuestas:** En modalidades de entrevista y cuestionario.
- **Observación:** interviniendo en el campo de estudio con la finalidad de observar los problemas desarrollados.

11.10.5. Instrumentos utilizados:

Los siguientes instrumentos fueron utilizados para el desarrollo de la metodología:

- Cuestionarios
- Entrevistas
- Cámara fotográfica
- bibliográficas y linkografías

11.10.6. Población y muestra.

Para calcular la muestra que necesitamos para la realización de nuestra encuesta utilizamos la siguiente formula:

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

Z = Nivel de confianza = 75% = - 1,15

P = Probabilidad de ocurrencia = 50% = 0,50

Q = Probabilidad de no ocurrencia = 50% = 0,50

N = Población total = 49.500 habitantes

e = Error de estimación = 5% = 0,05

n = Tamaño de la muestra =?

$$n = \frac{(-1,15)^2 * 0,5 * 0,5 * 49.500}{(0,05)^2 (49.500 - 1) + (-1,15)^2 * 0,5 * 0,5}$$

Esta fórmula indico que la muestra necesaria será de un total 130 personas.

11.10.7. Novedad de la investigación.

El presente proyecto de investigación tiene como novedad la elaboración de un referente para fundamentar y ayudar a futuras investigaciones que se desarrollen en el mismo campo.

CAPITULO I

12. CAPÍTULO I: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN

12.1. Marco antropológico.

La autopista a intervenir está ubicada en la parroquia 18 de octubre, desde el redondel de los santos que es la entrada a la parroquia Picoaza, hasta el redondel de la agricultura manabita de la vía crucita.

A lo largo de los cambios y mejoras que tiene la ciudad en el 2003 el paso lateral Manabí Guillem tuvo un tratamiento, en lo que es materiales de la calzada, fue así como se vio un poco de desarrollo en el sector, se urbanizó privadamente, el nuevo registro civil de la ciudad también dio una funcionalidad al sector.

El sector Miraflores actualmente es una zona de conexión de la ciudad internamente como externamente con otros cantones, provincia ya que se encuentra atravesando por la autopista Manabí Guillem un sector de poca densidad urbana, cuenta con servicios básicos, se hace una investigación exhaustiva sobre sus alrededores de espacios verdes, públicos para evitar una mala imagen y dando respuesta a la recuperación de la misma para mantener una mejor vista que llame la atención a la sociedad, siendo esta autopista una atracción para el desarrollo de la ciudad, dando respuesta a la reforma de la zona ya que este tipo de intervenciones son parte del crecimiento de una ciudad con mejor calidad de vida.

Contribuye a una mejor imagen urbana para Portoviejo, ayudando a no encontrarnos con una avenida insegura, espacios vacíos, y que la ciudadanía se

orgullezca del avance de la ciudad creando áreas sostenibles, sustentables.

También se pretende que los habitantes de los alrededores se adaptan al cambio de un nuevo estilo de vida más sano dinámico con un ambiente puro y refrescante encontrando tranquilidad cerca de sus hogares.

12.2. Marco conceptual

Avenidas: Son aquellas que tienen una considerable amplitud y una cierta importancia para la circulación de vehículos.

Urbanismo: Es una organización u ordenación de los edificios y los espacios de una ciudad basados a un marco normativo.

Ciudad: Agrupación urbana, conformada por grandes porciones de edificaciones y complejos sistemas viales, densidad de población, y es ahí donde las principales actividades económicas están asociadas al sector industrial y los servicios.

Contexto: Es todo lo que nos rodea, puede ser tangible o simbólicamente a partir del ambiente, por lo tanto, se puede aclarar un hecho. [1]

Delimitar: Nos facilita establecer límites de alguna o varias cosas; además nos permite también señalar o marcar algo en algún lugar o simplemente señalar para que sepan sus límites. [2]

Planificación urbana: Es el proceso que se lleva a cabo dentro de los límites previstos por la política y la

administración, a través del cual se hacen más racionales las decisiones referentes a los fines y métodos de las grandes organizaciones.

Sistema vial: Es el conjunto de calles que conectan diferentes sectores internos de la ciudad, receptan los movimientos urbanos, de autos y buses, además vinculan varias actividades barriales. Por lo general suelen estar sanforizadas, de anchos considerables, con vías selectivas, y sin estacionamiento permitido en sus bordes.

Equipamiento urbano: Conjunto de recursos e instalaciones cubiertas y/o libres, fijas o móviles, con distintas jerarquías y grados de complejidad, prestados por el Estado u otros para satisfacer diferentes necesidades de la comunidad.

Acera. - Parte complementaria de la vía pública que comprende la línea de lindero del predio y la calzada; destinada para el tránsito de peatones.

Calle peatonal. - Espacio de circulación pública, destinada preferentemente para la circulación de peatones y en la que el uso comercial y/o turístico está sujeto a ubicaciones, normas y especificaciones contenidas en el Plan de Regeneración Urbana.

Plazas y parques. - Áreas de uso público cuyas condiciones físicas y que, combinadas con elementos artificiales de diseño, permiten el desarrollo de actividades de esparcimiento.

Calzada. - Área de uso público destinada a la circulación vehicular y aparcamiento donde está prohibida todo comercio de tipo estacionario y no estacionario o ambulante, tales como triciclos y carretas.

Espaldón: Es aquella cinta pavimentada que esta adyacente o no adyacente a la calzada de una vía.

Estacionamiento: Espacio o lugar público o privado destinado para acomodar o guardar vehículos.

Barrera Arquitectónica: Establece todo elemento de un levantamiento o espacio urbano, de difícil uso para aquellas personas con problemas de discapacidad.

Basurero Publico: Cavidad instalada en las aceras, plazas y parques, con el afán de acopiar todos los pequeños residuos eliminados por la población. [3]

12.3. Marco teórico.

Los temas que se van a implicar en este siguiente proceso se enmarca en el crecimiento de las ciudades, importancia de las vías urbanas, la imagen urbana espacial, además, la importancia de espacios verdes en su entorno urbano y con integración a la ciudad y sus habitantes.

12.3.1. Reforma Interior

Aquellos proyectos de Reforma Interior son ingenios generales que ordenan sectorialmente el territorio con finalidades distintas previstas por la Ley tales como la descongestión, creación de dotaciones urbanísticas y equipamientos comunitarios, saneamiento de barrios insalubres, resolución de problemas de circulación o de estética y mejora del medio ambiente o de los servicios públicos u otros fines análogos.

Grupo de decisiones, que exponen los propósitos de órgano que tiene la potestad para adoptarlas, sobre un determinado espacio y los medios para encaminarlas con finalidades específicas.

La implicación sobre el interior de las ciudades para acoplarlas a las nuevas exigencias de mayor calidad de vida en un contexto urbano que nos facilite el disfrute de viviendas adecuadas y confortables con ambientes y equipamientos comunitarios adecuados y, además la planificación viene concebida como una ordenación abierta y de evolución en la que sean fácilmente integrables las herramientas urbanísticas. [4]

12.3.2. El nuevo urbanismo

A fines de la década de 1980 surge en EE.UU un nuevo grupo, autodenominado New Urbanismo, que defiende el acercamiento y la revitalización de las comunidades, que se basaba en modelos de desarrollo anteriores a la segunda guerra mundial, y pretende integrar los componentes de la vida moderna tales como vivir, trabajar, comprar y la recreación en vecindarios compactos, funcionales y amables con el peatón, en relación con un marco regional mayor.

Por ello, intenta rescatar los principios del urbanismo tradicional como son los usos mixtos del suelo, la peatonalización del espacio público, la

inserción de vegetación en la ciudad, el uso de sistemas eficientes de transporte público, el rescate de los patrones arquitectónicos y urbanos locales.

12.3.3. Crecimiento de las ciudades

El crecimiento de las ciudades va de la mano con la transformación del entorno natural, que día a día se va llenando de construcciones y sistemas favorables para la habitación, el intercambio, la elaboración de materias primas y productos, así como para el encuentro social.

Las ciudades tienen como visión que siguen a través de un marco para lograr un desarrollo de manera ordenada, que no se trata de un control centralizado, sino de una forma de anticipar las necesidades, coordinar esfuerzos y establecer un camino hacia un horizonte que se construye de forma colectiva.

Los grandes esfuerzos para mejorar la habitabilidad, la prosperidad y la equidad que han tenido lugar en varias ciudades son muy conocidos. Dicho impacto transformador no es un producto de la espontaneidad, sino de una planificación constructiva.

12.3.4. Espacio público.

Es la personalidad y firmeza que brinda la ciudad, la cual nos permite reconocerla y subsistir en sus sitios urbanos tales como: naturales, culturales y patrimoniales. Aunque las autoridades locales se encargaron de su gestión a través de la regulación,

la normativa y los proyectos urbanos en la década de los 80, no pudieron corregir las constantes y, muchas veces toleradas, invasiones privadas que deterioraron la calidad de vida y el medio ambiente.

En la década de los 90 el mercado, con relevantes inversiones en centros recreativos y de consumo y en las urbanizaciones privadas, incluye el concepto de espacio privado de uso público. No obstante, el cuidado de los espacios públicos cotidianos, con una vigorosa participación ciudadana, multiplica todas aquellas acciones y la diversidad de soluciones para mejorar la calidad ambiental. [5]

12.3.4. Diseño de las áreas libres

El incremento en espacios que fortalezcan e induzcan la relación con el exterior se interpreta en una prioridad básica para el ser humano. Además es de suma importancia predisponer una grata experiencia por parte del usuario, así como el confort y la seguridad, características que son factibles de llevar cabo por medio de espacios transitorios.

Estos nos permiten emprender una relación multisensorial con el medio circundante, gracias a una demarcación formal que, obligada de restringirse a cuatro paredes y una cubierta, se realiza por medio de mobiliario, vegetación, pilares, cubiertas o cierto número de muros. [6]

12.3.5. Morfología urbana:

Forma externa de las ciudades que se ve influenciada por el emplazamiento y la situación, su estudio se efectúa sobre una representación, que es el dibujo a escala de los espacios construidos y de la red urbana.

12.3.6. Vía urbana

Es el conjunto de autopistas y carreteras las cuales son inversiones productivas, con retorno rápido, seguro y bien multiplicado. Ninguna sociedad concibe su desarrollo al margen de un eficiente sistema de comunicación vial. [7]

En los tiempos modernos, el desarrollo de una nación se visualiza por la calidad de sus vías de comunicación y el ordenamiento del tránsito.

12.3.7. Las calles y sus funciones

Área Urbana, que nos permite la circulación de transeúntes, automóviles y da acceso a las edificaciones que se encuentran al margen de las mismas. El subsuelo de la calle se disponen las redes de las instalaciones de servicios urbanos a las edificaciones.

La calle es de longitud indefinida, a veces suele ser interrumpida por el cruce con otras calles y en casos singulares, por el final de la calle.

12.3.8. Partes de una calle

Una calle se caracteriza por las múltiples actividades que tiene. Las siguientes son requerimientos mínimos de las partes de la calle.

- Borde de seguridad
- Borde de servicio.
- Franja o circulación peatonales.
- Circulación de vehículos
- Estacionamiento de vehículos.
- Parterre central.
- Ciclovía.
- Refugio o calle para el peatón.
- Carril de bus, metro vía, etc.

12.3.9. Tipos de calles

Autopista: Es un área de circulación para automóviles y vehículos terrestres.

La cual debe ser rápida, segura, y admitir un volumen de tráfico considerable, y se diferencia de una carretera convencional, en que dispone de más de un carril para cada sentido con calzadas separadas.

Autovía: Una vía de dominio y de uso público proyectada y construida fundamentalmente para la

circulación de vehículos automóviles tienen las siguientes características:

- Calzadas independientes para cada sentido de circulación.
- Limitado el acceso a y desde las propiedades colindantes.
- No pueden cruzar ni ser cruzadas al mismo nivel por otras vías, líneas de ferrocarril o tranvía ni por servidumbre de paso alguna.

Avenida: Importante vía de comunicación dentro de la ciudad o asentamiento urbano. Frecuentemente una avenida tiene dos sentidos de circulación, lo que lo diferencia de la calle de sentido único.

El nombre viene de la avenida, creciente impetuosa de un río o arroyo, puesto que las primeras se hicieron sobre cauces de avenidas antiguos.

Estas soportan mayor circulación de vehículos, porque son vías urbanas principales que comunican diferentes lugares de la ciudad y en las cuales convergen las vías secundarias.

La diferencia en la denominación entre calles y avenidas es en cierto modo subjetiva y reside a menudo en la voluntad del ayuntamiento de dar más categoría a determinadas vías de circulación, que al ser calificadas incrementan su valor en el mercado urbano.

Las avenidas responden a una mayor intervención en la planificación del trazado urbano basado en la combinación de calles, de configuración más recogida con mejor aprovechamiento del espacio, y las avenidas, que desahogan el tráfico del área.

Se aprecia cómo en las ciudades las grandes avenidas se encuentran en los ensanches, demostrando una moderna preocupación por el diseño racional de una ciudad.

Boulevard: Elemento urbano en forma de avenida ancha y arbolada, en muchas ocasiones son sitios propicios para el comercio, generalmente minorista. La palabra proviene de la castellanización del francés boulevard, y éste del neerlandés bolwerk, ‘bastión’, ‘baluarte’, ‘defensa’. Su abreviación es Blvr o Blvd.

Calles para peatones: Son áreas de una ciudad donde está prohibido la circulación de vehículos motorizados. En este tipo de zona prevalece la circulación de peatones y en muchos casos usuarios de sistemas de transporte no motorizados.

La conversión de una calle o un área sólo para el uso de peatones se lo llama peatonalización. Cuando una zona peatonal cumple igualmente una función turística o de recreación, reciben igualmente el nombre de Paseo peatonal.

Ciclovía: Es el nombre genérico que se da a una parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. La misma que puede ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalado apropiadamente para este propósito o una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas.

12.3.10. Beneficios de las zonas peatonales

Las vías para uso de los peatones son estudiadas desde los años 90 en Europa. Su buen funcionamiento ha sido ampliamente valorado. Los principales beneficios del progreso del no uso al vehículo son:

- Pocas emisiones atmosféricas que dan contaminación ambiental.
- Bajan el porcentaje de accidentalidad.
- Desmotivación del uso del vehículo privado.
- Motivación a los modos activos.
- Mejoramiento en las condiciones ambientales.

12.3.11. Imagen urbana

Es la cara o imagen que nos da una ciudad o entidad, esta incluye elementos arquitectónicos, urbanos, sociales y naturales. Todos ellos son

algunos de los elementos que contribuyen a crear la imagen urbana y nos crean la imagen de la ciudad. Elementos menos tangibles tales como las costumbres y tradiciones de la sociedad también marcan esa imagen.

12.3.12. ¿Por qué es importante la imagen urbana?

Es importante debido a que es la forma en que las personas percibimos una ciudad, el impacto emocionalmente a través de la visión, por lo tanto, en la planeación se debe tener muy en cuenta esto.

“Se debe tomar en cuenta el gran impacto ocular que una ciudad puede producir en quienes habitan en ella o en los que la frecuentan, ya que los levantamientos nos brindan mucho más placer visual que el que nos daría cada uno de ellos contemplado por separados. Es por ello que la ciudad se debe planear como un todo, esto es lo que le da valor a la ciudad.” [8]

12.3.13. Áreas verdes

Estos constituyen uno de los principales articuladores de la vida social porque son lugares de encuentro, de integración y de intercambio que promueven la diversidad cultural y generacional de una sociedad además generan valor simbólico, identidad y pertenencia. Los gobiernos locales tienden a desarrollar estrategias para incrementar su oferta, para optimizar su mantenimiento, para

mejorar la calidad de su equipamiento, así como para potenciar su acceso público.

Los espacios verdes públicos ejecutan en la ciudad funciones estéticas, enriquecen el paisaje urbano y asumen un papel central de oxigenación. Así mismo, contribuyen en la regulación hídrica y en la reducción del impacto de la ciudad construida sobre el medio ambiente. [9]

12.3.14. Mobiliario urbano

Es todo elemento urbano complementario, que lo encontramos ubicado en la vía o en espacios públicos, de uso y con la finalidad de favorecer las necesidades del ciudadano, mejorando así su calidad de vida y que fomenta el uso correcto de espacios públicos, así como brindar el apoyo a la infraestructura y al equipamiento, constituyendo así parte de la imagen urbana de la ciudad.

El mismo que abarca gran diversidad de elementos desde bancas, mesas, alumbrado, bebederos, basureros, pasamanos, teléfonos, fuentes, jardineras, bicicletas, entre otros; también se estima como mobiliario urbano las señalizaciones. [10]

12.4. Marco jurídico

En lo que es el marco jurídico conocido también como el marco normativo podemos revisar las normas y los reglamentos que una ciudad tiene, en este caso los del cantón Portoviejo.

En los que reviraremos para ver si la investigación y la propuesta de intervención estén acoplados a las leyes del país y de la ciudad.

12.4.1. Constitución del Ecuador

La constitución del Ecuador fue emitida por la Asamblea Nacional constituyente en el año 2008. Esta carga magna es la fuente de la autoridad jurídica del Ecuador y el estado, siendo este el texto principal de la política en el país, y una relación de la ciudadanía y el gobierno.

De entre sus artículos y secciones rescato los siguientes

Sección Segunda – Ambiente Sano

Art. 14. Esta manifiesta el derecho de la población al vivir en un ambiente sano y equilibrado, que garantice el ser sostenible y el buen vivir

Sección Sexta – Hábitat y Vivienda

Art. 31. El cual manifiesta el derecho de las personas al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos.

Capítulo Cuarto – Régimen de competencias

Art. 264. Competencia N°7: Manifiesta que los gobiernos municipales deben de planificar, construir y mantener la infraestructura física y equipamientos referentes a salud y educación, de igual forma los espacios públicos propuestos al desarrollo social, deportivo y cultural.28. [11]

12.4.2. Reglamento urbano Portoviejo

Art. 1.- La presente Ordenanza regula y establece las normas del uso del suelo, de las edificaciones, de uso turístico y de los demás elementos que conforman la estructura urbana comprendida dentro de los límites señalados en el Art. 2 de la presente Ordenanza con el Objeto de garantizar la seguridad, mejorar el medio ambiente y el aseo urbano, y la cultura, formalizar la actividad del comercio informal, estimular la actividad residencial, comercial, turística, administrativa y de servicios, así como establecer los procedimientos aplicables para incentivar la autogestión de la comunidad conjuntamente con la Municipalidad de Portoviejo.

Art. 3.- Alcance

En el plan de Regeneración urbana, así como en los proyectos de carácter específico que de él se deriven, se deberá cumplir con las disposiciones del Plan Ordenamiento Físico Espacial del Area Urbana de la Ciudad de Portoviejo, referente a la Ordenanza de Reglamentación Urbana, especialmente con lo establecido en los artículos 7, numeral 7.2; 20, numeral 20.2; 63; 64, numerales 64.2 y 64.3, Y 66 en razón de que tales intervenciones constituyen un Plan Especial. 3.2.- El Plan Especial de Regeneración urbana comprende diseños, acciones y obras de mejoras del medio urbano, social, económico, ambiental, a través de una gestión integral.

Art. 4.- La Regeneración urbana contempla el adecuado manejo de los espacios de uso público, sean estos destinados a la circulación peatonal, y/o vehicular, de conformidad con los siguientes conceptos y disposiciones generales.[12]

12.5. Modelos de repertorios

En la ciudad de México en una de las avenidas principales se encuentra una propuesta de un parque elevado, que nos sirve como ejemplo, modelo para la propuesta de diseño en la ciudad de Portoviejo, específicamente en la autopista Manabí Guillem.

12.5.1. Repertorio #1

Parque Elevado Chapultepec, proyecto catalizador para generar comunidad en la Ciudad de México

- **Arquitectos**

FRENTE arquitectura, RVDG arquitectura + urbanismo

- **Ubicación**

Avenida Chapultepec, Distrito Federal, Mexico

- **Equipo de Diseño**

Juan Pablo Maza y Ruysdael Vivanco



Ilustración 1: Equipo de Diseño

El crecimiento exponencial de la mancha urbana de la Ciudad de México de las últimas décadas ha llevado a ciertas problemáticas en términos de movilidad, desarrollo urbano desorganizado y contaminación ambiental, afectando a sus vías y ejes de acceso o transición dentro de la ciudad, no sólo en conectividad sino también en su imagen urbana; sin embargo, los convierte en áreas de oportunidad importantes a intervenir urbana y arquitectónicamente.

Presentamos a continuación, un proyecto, desarrollado por FRENTE arquitectura y RVDG arquitectura + urbanismo, que ha sido galardonado recientemente con el 'IAA International Architecture Awards' en la categoría de Planeación Urbana y que expone una propuesta de regeneración de espacio público con la finalidad de crear comunidad en una de las zonas con más potencial de la ciudad.

Los detalles del Parque Elevado Chapultepec, después del salto.

El espacio contenido entre las colonias Juárez y Roma Norte (desde el metro Chapultepec hasta la Glorieta de Insurgentes), tiene un altísimo potencial de desarrollo debido a su ubicación privilegiada dentro de la ciudad, su gran conectividad y los servicios con los que actualmente cuenta.



Ilustración 2: Detalles del Parque Chapultepec

La recuperación de dicha zona representa una gran oportunidad para activar la economía local, para generar empleo e integrar diferentes modos de vida. Teniendo la capacidad para impulsar nuevos modelos económicos y sociales.

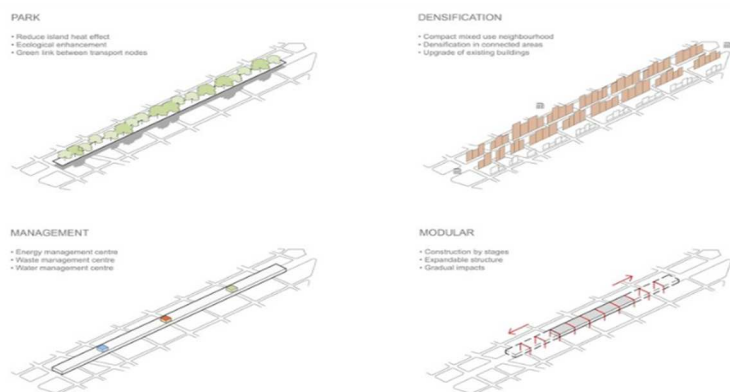


Ilustración 3: Detalles del Parque Chapultepec 2

Por medio del acondicionamiento y la reprogramación de un tramo de la Avenida Chapultepec, es posible potencializar el desarrollo de éstas dos colonias tan importantes en la Ciudad de México.

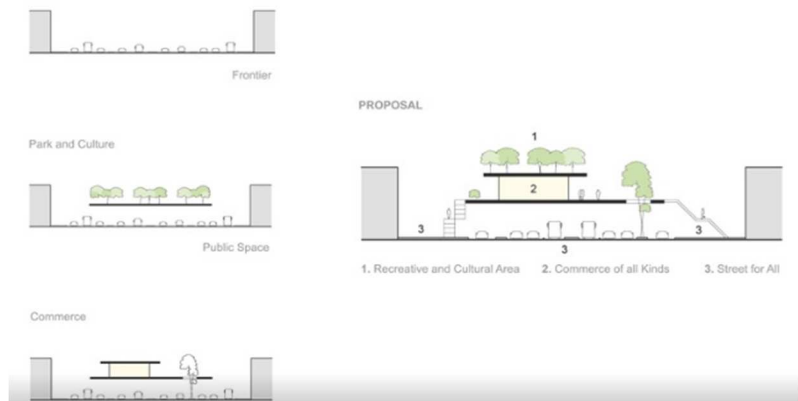


Ilustración 4: Detalles del Parque Chapultepec 3

La colonia Juárez se ha orientado hacia el comercio y las oficinas, mientras que la Roma Norte se ha mantenido como una colonia primordialmente habitacional, por lo que es necesario conformar un lugar de encuentro con programas complementarios que apunten el crecimiento de ambas colonias, que fomenten la interacción social y generen nuevos y mejores vínculos.



Ilustración 5: Comercio en Juárez

Diagnóstico

Actualmente la Avenida Chapultepec es un espacio utilizado principalmente para tránsito vehicular, creando una frontera inhóspita y prácticamente infranqueable.

Dicha Avenida requiere de manera urgente un nuevo arreglo espacial, que dé solución al problema de los diferentes medios de transporte de la zona, el comercio informal y la contaminación. Que amplíe las áreas verdes y regenere la imagen urbana.

Es necesario generar un ambiente público que reconozca la diversidad social y cultural del lugar, y que promueva estilos de vida más seguros y sanos.[13]

Descripción de la propuesta

La propuesta consiste en entretejer 2 barrios en la ciudad de México, por medio de la construcción de un Parque Elevado con comercio incluyente, equipamiento cultural y de asistencia social, áreas verdes y movilidad sustentable.

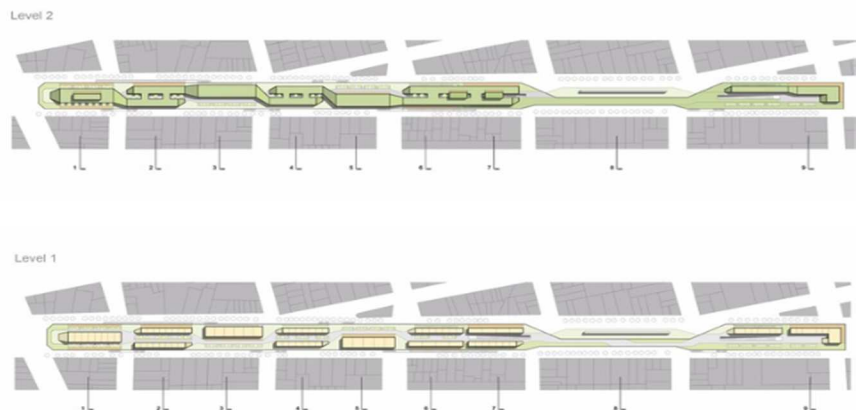


Ilustración 6: Barrios México

Un Proyecto Urbano: Dinámico (con actividades comerciales y culturales); Compacto (con alta: densidad y conectividad); e Incluyente (con comercio y servicios de diversos formatos).

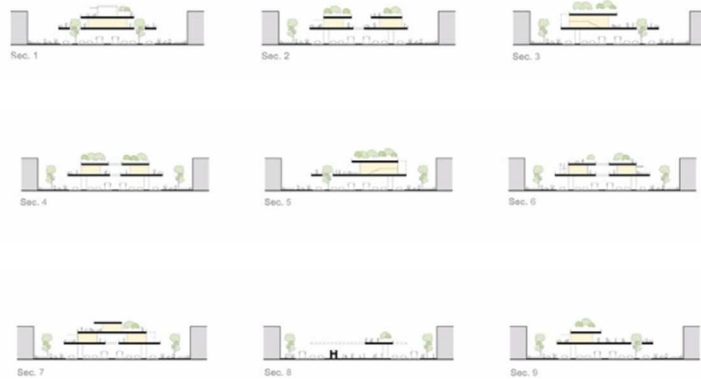


Ilustración 7: Barrios México 2

Una Infraestructura Pública que actúe como catalizador para generar comunidad. Donde los servicios públicos y equipamiento urbano no solo compensen una necesidad, sino que se conviertan en espacios de integración social.

PROGRAM

- COMMERCIAL WALKABLE ENVIRONMENT**
 - 01 Walk Sidewalks
 - 02 Big Formal Stores
 - 03 Medium and Small Formal Stores
 - 04 Food and Entertainment
 - 05 Terraces
 - 06 Kiosks
- MOBILITY**
 - 07 Continuous Pedestrian Way
 - 08 Universal Accessibility
 - 09 Continuous Bike Way
 - 10 Bike Parking
 - 11 Carpool Lane
 - 12 Confined Lane for Public Transport
 - 13 Subway
- CONNECTIONS**
 - 14 Safe Pedestrian Crossing
 - 15 Tunnels
 - 16 Stairways
 - 17 Electric Stairways
 - 18 Ramps
 - 19 Elevators
- GREEN AREAS**
 - 21 Children's Playgrounds
 - 22 Fitness Equipment
 - 23 Leisure Areas
 - 24 Other Adult Amenities
 - 25 Green Areas
 - 26 Urban Orchards
 - 27 Areas for Youth Activities
- FACILITIES**
 - 28 Libraries
 - 29 Amphitheaters
 - 30 Artistic Exhibition Areas
 - 31 Social Assistance Halls
 - 32 OpenReading Areas
- SERVICES**
 - 33 Information
 - 34 Restrooms and Drinking Fountains
 - 35 Machine Rooms
 - 36 Waste Management
- COMFORT**
 - 37 Urban Furnishing
 - 38 Rain Cover Devices
 - 39 Shading Devices
 - 40 Photoselective Lighting
- DENSIFICATION**
 - 41 Commercial Ground floors
 - 42 Training and Work Spaces
 - 43 Dwelling of Diverse Formats

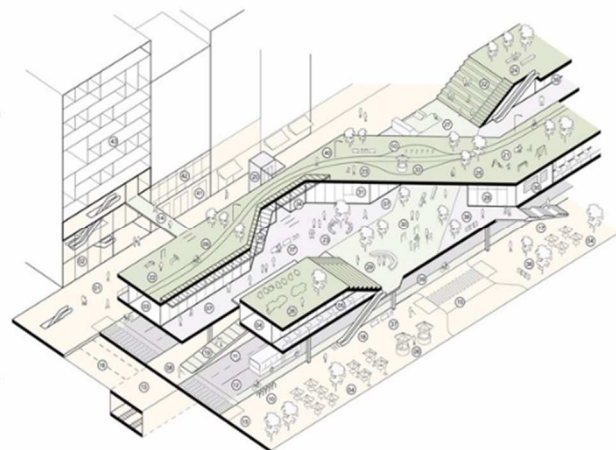


Ilustración 8: Barrios México 3

El proyecto crea un “Nuevo destino” en la ciudad, al generar una atmósfera: atractiva cómoda y segura. Funciona como detonador para desarrollos urbanos contiguos, al ofrecer servicios que tienen impacto regional. Mejora la calidad de vida de los habitantes al impulsar el desarrollo económico, social y ambiental, al tiempo de inhibir la expansión de la ciudad.

Tres Estrategias Fundamentales

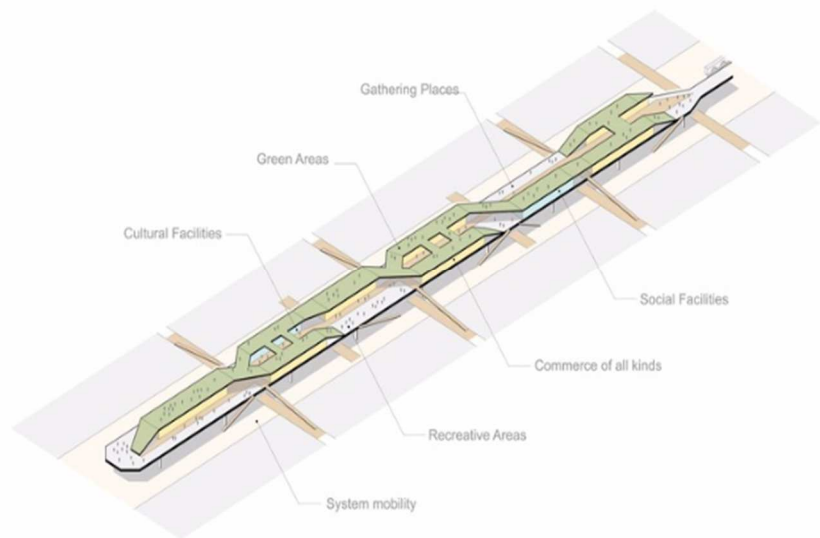


Ilustración 9: Estrategias Fundamentales

1. Incrementar las áreas verdes y ordenar el tránsito vial.
2. Crear un paseo cultural y comercial
3. Integrar a la sociedad impulsando el desarrollo económico

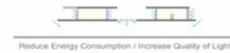
ENVIRONMENTAL STRATEGY

NATURAL VENTILATION



Cross Ventilation / Passive Cooling

NATURAL DAYLIGHT



Reduce Energy Consumption / Increase Quality of Light

SUNLIGHT CONTROL



Reduce Overheating / Reduce HVAC



WASTE MANAGEMENT

- Waste management stations
- Recycle waste: paper, glass, plastic, metal, organic.

ENERGY MANAGEMENT

- Produce the energy needed.
- Use green energy such as photovoltaic panels & biogas from organic waste.

TRANSPORT LINK

- Reduce vehicle trips.

WATER MANAGEMENT

- Rainwater re-uses
- Waste water management.
- Storm water management / SUDS

PARKING

- Only for disabled, elderly, pregnant, emergency vehicles, etc.

Ilustración 10: Estrategias fundamentales 2

Creación de un barrio sustentable

Crea un nuevo destino en la ciudad, al generar una 'Experiencia': atractiva, cómoda y segura. Mejora la calidad de vida de los habitantes al impulsar el desarrollo económico, social y ambiental.



Ilustración 11: Barrio Sustentable

12.5.2. Repertorio #2

AVENIDA PRESIDENTE MASARYK

Lo referente al ejemplo a tomar ubicado en la ciudad de México en la Avenida Presidente Masaryk en Polanco, es una arteria comercial más importante de América Latina, con las boutiques y restaurantes más lujosos en México. Esta regeneración urbana aparece de una asociación de vecinos, y con financiamiento de instituciones públicas. Siendo un ejemplo que debería repetirse por esta colaboración público-privada.



Ilustración 12: AVENIDA PRESIDENTE MASARYK

El proyecto rescata el valor patrimonial, como corazón comercial de Polanco, atrayendo a sus habitantes e incrementar el turismo mediante un mejoramiento en la imagen urbana; mejorar y ordenar las condiciones de uso y de seguridad identificando la diversidad de funciones coexistentes.

Para lograr esto, se procura trabajar en 4 áreas:

Dar prioridad al transeúnte y a la accesibilidad universal apartando una zona franca de circulación libre de obstáculos en su recorrido a lo largo de los tres kilómetros de la avenida; regularizar y unificar los materiales y niveles. Se emplearán materiales de alta durabilidad, como granito para banquetas y concreto para arroyo vehicular.

Implementar las instalaciones de electricidad, telefonía, televisión, etc., en zanjas subterráneas para eliminar la presencia de cables aéreos. Rehacer todas las instalaciones subterráneas como agua y drenaje. Iluminar adecuadamente tanto la banqueta como el arroyo vehicular empleando luminarias de bajo consumo energético, así como colocar cámaras de seguridad.



Ilustración 13: AVENIDA PRESIDENTE MASARYK 2

Proporcionar de nuevo mobiliario urbano, como son bancas, estacionamientos de bicicletas, postes de alumbrado y/o semáforos.

Recuperar la vegetación en el camellón y banquetas haciendo una poda y limpieza de las especies existentes, revisando el estado de salud de la población vegetal, y colocando o sustituyendo vegetación enferma o muerta con plantas de bajo mantenimiento. [14]

Capítulo II

13. CAPITULO II: DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN

13.1. Delimitación Espacial

La investigación se da como propuesta en el sector Miraflores (paso lateral Manabí Guillem) Ciudad de Portoviejo para su diagnóstico se analiza la zona a intervenir, la parroquia y la ciudad en su totalidad.

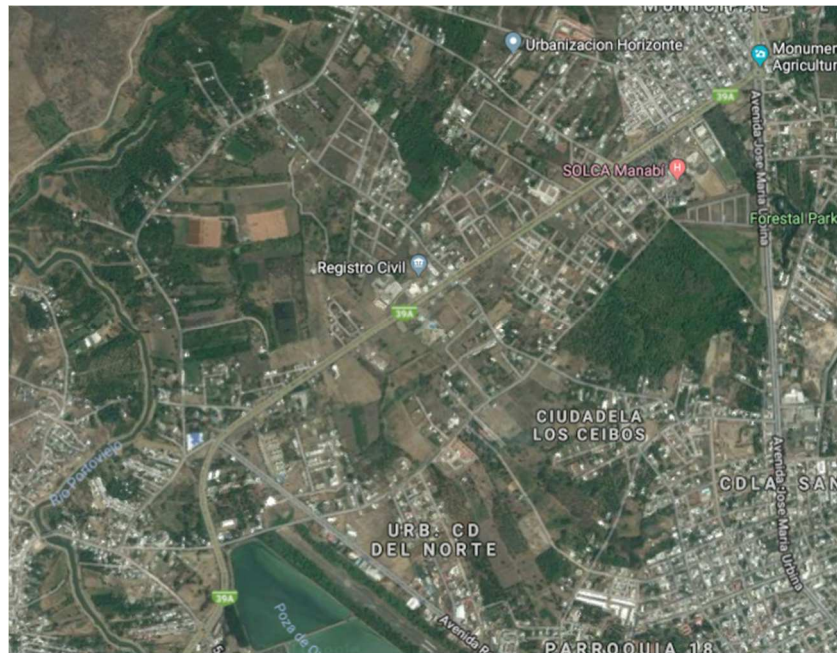


Ilustración 14: Delimitación Espacial

13.2. Delimitación Temporal.

El proyecto de reforma interior del sector Miraflores del paso lateral Manabí Guillem se realizara como un proyecto de corto plazo que durara 8 meses, se analizara con una cobertura temporal de crecimiento y desarrollo, con una proyección de crecimiento a 10 años.

13.3. Información Básica

No se encuentran datos exactos del paso lateral Manabí Guillem, pero en base a las investigaciones y las

entrevistas podemos decir que a partir de 1997 el sector se fue poblando en lo que son las ciudadelas de los alrededores como son los cerezos, el rosal, la municipal.

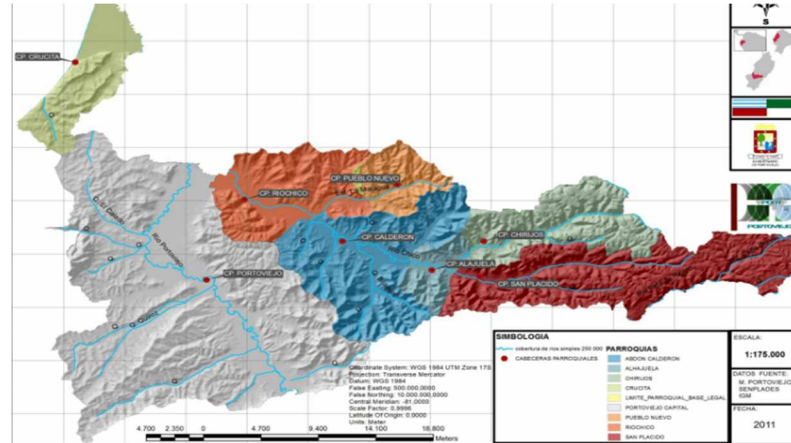


Ilustración 15: Información Básica

En el 2003, después de 6 años que la ciudad espero para tener el paso lateral el cual serviría como punto de conexión en la ciudad, lo cual también daba una solución de descongestionamiento vehicular, lo cual beneficiaba a los pocos moradores, subía la plusvalía le daba un mejor valor a los sectores que se encuentran a cerca del paso lateral.

Al ser una extensa autopista brinda inseguridad, accidentes de tránsitos se dan mucho, en el 2014 los pobladores piden algo que ayude a limitar la velocidad, y se les propone un redondel, el cual lleva el nombre de los santos.

Al ser esta una vía de gran conexión aún no se encuentra poblada a su totalidad en lo que es a sus costados, pero si se han formado algunas ciudadelas a partir de su creación; Por lo que podemos notar no está equipada, se cuenta con unos que otros establecimientos de salud, educativo, administrativos, pero se necesita un más para que se active.

13.4. Servicios básicos

13.4.1. Agua potable.

El sistema de agua potable existe en toda la parroquia 18 de octubre y todo el sector de la autopista Manabí Guillem.

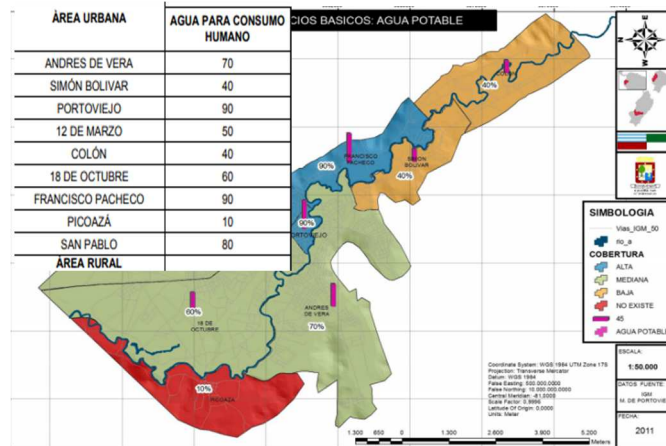


Ilustración 16: Agua Potable

13.4.2. Alumbrado publico

El sector cuenta en su totalidad con alumbrado público, el tendido eléctrico en la actualidad se encuentra afectado en ciertos lugares por las copas de los árboles, dando oscuridad al sector, es por esto que en las noches da mucha inseguridad, tanto para los moradores como para los que transitan por la autopista.



Ilustración 17: Alumbrado Publico

13.5. Análisis Vial

13.5.1. Jerarquización vial

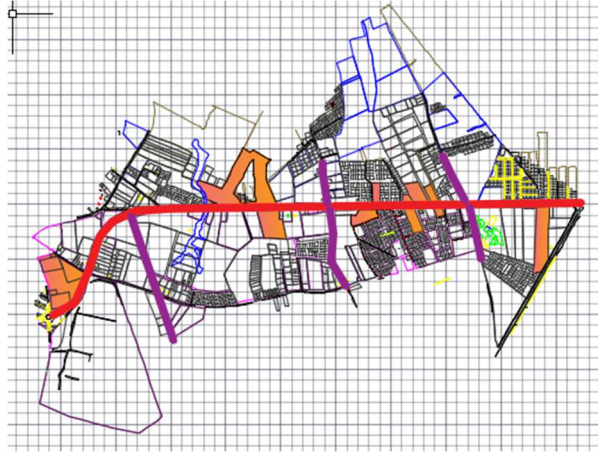


Ilustración 18: Detalle Vial

El sector se encuentra delimitado por varias vías principales de acceso, se puede llegar desde la avenida José María Urbina, por la avenida reales tamarindo y la calle 5 de junio.

13.5.2. Vialidad.

Las calles se encuentran en un estado medio de conservación, la vía principal que es la autopista a intervenir llamada Manabí Guillem es de asfalto, las vías locales también son asfaltadas, algunas calles no presentan aceras.

El sistema vial posee un gran problema por la falta de señalización, se dificulta más al peatón que al vehículo.

No posee diseño para parqueos de emergencia ni diseño de rampas para personas discapacitadas.



Ilustración 20: Autopista Manabí Guillem, estado actual de la vía.



Ilustración 19: Avenida reales tamarindo, estado actual de la vía.



Ilustración 22: Calle 5 de junio, estado actual de la vía.



Ilustración 21: Avenida José María Urbina, estado actual de la vía.

13.4.3. Equipamientos

Lo que es a lo largo de la autopista encontramos un centro educativo “arcoíris”, el hospital de SOLCA en lo referente a salud, y en lo administrativo y servicios privados como son el REGISTRO CIVIL, y las oficinas del SEGURO SOCIAL.



Ilustración 23: SOLCA



Ilustración 24: Registro Civil

13.4.4. Mobiliario urbano y espacios verdes

La autopista carece de elementos urbanos que brinden algo de comodidad a los transeúntes, es por eso que se puede visualizar una vía sin atracción, también carece de áreas verdes como parques y jardines, el

impacto que se observa es la cantidad de lotes vacíos los cuales están llenos de maleza y contaminación.

13.4.5. Clima y temperatura

CUADRO 1.4.4		CLIMA Y TEMPERATURA	
CLIMA	Al igual que toda la costa de Manabí, el territorio se beneficia de las corrientes frías de Humboldt y la cálida de El Niño.		
	El sector sur oriental de Manabí posee un clima cálido variante de acuerdo al periodo de invierno y verano teniendo así: Clima seco tropical, semi-húmedo tropical y húmedo.		
TEMPERATURA	Máxima: 32° Media: 14°-16°		
Fuente	Equipo multidisciplinario		

Ilustración 25: Clima y Temperatura

13.4.6. Precipitaciones

Las precipitaciones promedio de los años, 2000 al 2009 son de 596,20 mm por año, los años más lluviosos son el 2000 con 733 mm y 2008 con 823 mm; en tanto que los más secos son el 2001, 2003, y el 2009 con precipitaciones por debajo de los 500 mm. Valores de precipitación máximos en 1997 y 1998 para el fenómeno del Niño.

13.4.7. Humedad

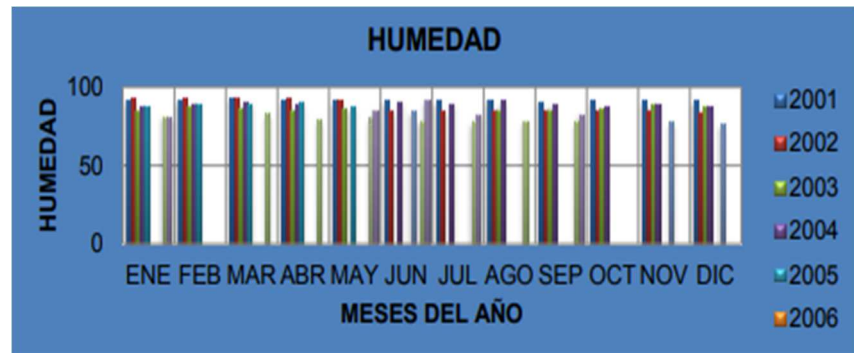


Ilustración 26: Humedad

13.4.8. Heliofanía



Los meses que cuentan con mayor número de horas de sol son: junio, julio y agosto, casualmente son los meses que presentan mayor velocidad de vientos y evaporación, además son los meses de menores precipitaciones.

13.4.9. Vientos

En cuanto a la velocidad del viento, se puede apreciar que en junio, julio agosto y septiembre, son los meses en los cuales la velocidad tiene un incremento; en cuanto a la dirección es sur este.

13.6. Tabulación de la Información

13.6.1. Ficha de Encuesta

 <p>Uleam UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI</p>	<p>ENCUESTA</p> <p>REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL HUMBERTO GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.</p>	
1. CONOCE UD. LO QUE ES UNA REFORMA INTERIOR URBANA.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
2. ESTA DE ACUERDO QUE SE REALICE UNA INTERVENCION EN LA AUTOPISTA PARA MEJORAR LA IMAGEN DEL SECTOR COMO BENEFICIO A LA SOCIEDAD.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Si su respuesta es NO, seleccionar razones por las que no estaría de acuerdo:		
<input type="checkbox"/> No es vía de prioridad <input type="checkbox"/> Existen otros problemas que solucionar en la ciudad		
<input type="checkbox"/> Esta bien en la actualidad no necesita cambios.		
3. CREE UD. QUE ES NECESARIO ACTIVAR LA ZONA CON ESPACIOS VERDES Y RECREATIVOS.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Si su respuesta es NO, seleccionar razones por las que no estaría de acuerdo:		
<input type="checkbox"/> Ya cuenta con espacios recreativos <input type="checkbox"/> Por la zona no es necesario este tipo de espacios		
<input type="checkbox"/> No existe seguridad por la zona		
4. PIENSA UD. QUE LA AVENIDA NECESITA DE UNA IMPLEMENTACION DE MOBILIARIOS URBANOS.		
<ul style="list-style-type: none"> • PARADA DE BUSES • BANQUETAS • BOTES DE BASURA 		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
5. CREE CONVENIENTE COLOCAR LOCALES COMERCIALES, OFICINAS EN LA AVENIDA.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Si su respuesta es NO, seleccionar razones por las que no estaría de acuerdo:		
<input type="checkbox"/> Ya existen Plazas comerciales <input type="checkbox"/> No hay espacios para este tipo de comercio		
6. ESTA DE ACUERDO EN DARLE PRIORIDAD A UNA CALLE PEATONAL A LO LARGO DE LA AUTOPISTA.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Si su respuesta es NO, seleccionar razones por las que no estaría de acuerdo:		
<input type="checkbox"/> Por la vía no frecuentan Transeúntes <input type="checkbox"/> No hay el espacio requerido		
<input type="checkbox"/> Porque los peatones no respetan sus espacios		
7. CREE UD. QUE ES BUENA IDEA PLANTEAR UNA CICLOVIA PARA MOTIVAR A LOS HABITANTES AL DEPORTE.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
8. CREE UD. QUE SE DEBERIAN IMPLEMENTAR PARQUEOS EN LOS LOTES VACIOS.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
9. CREE UD. QUE LE HACE FALTA SEÑALIZACION A LA VIA PARA LA MEJOR CIRCULACION VEHICULAR Y SEGURIDAD A LOS HABITANTES.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
10. CREE UD. QUE ESTA REFORMA QUE SE PLANTEA MEJORARIA LA SEGURIDAD A LOS HABITANTES.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Si su respuesta es NO, seleccionar razones por las que no estaría de acuerdo:		
<input type="checkbox"/> No existe presencia de uniformados <input type="checkbox"/> Los moradores no colaboran con la seguridad		
<input type="checkbox"/> Otros:		
11. ESTA DE ACUERDO EN QUE LA CIUDAD SE DESARROLLE Y CAMBIE SU IMAGEN URBANA CON EL PASAR DE LOS DIAS.		
<input type="checkbox"/> 1. SI <input type="checkbox"/> 2. NO <input type="checkbox"/> 3. TAL VEZ		
Porque:		
12. QUE ESPERA UD. DESPUES DE LA INTERVECCION URBANA EN LA AUTOPISTA.		
<input type="checkbox"/> Que mejore la imagen de la ciudad <input type="checkbox"/> que se den nuevas actividades en el sector		
<input type="checkbox"/> Que brinde seguridad y confort <input type="checkbox"/> Otros:.....		

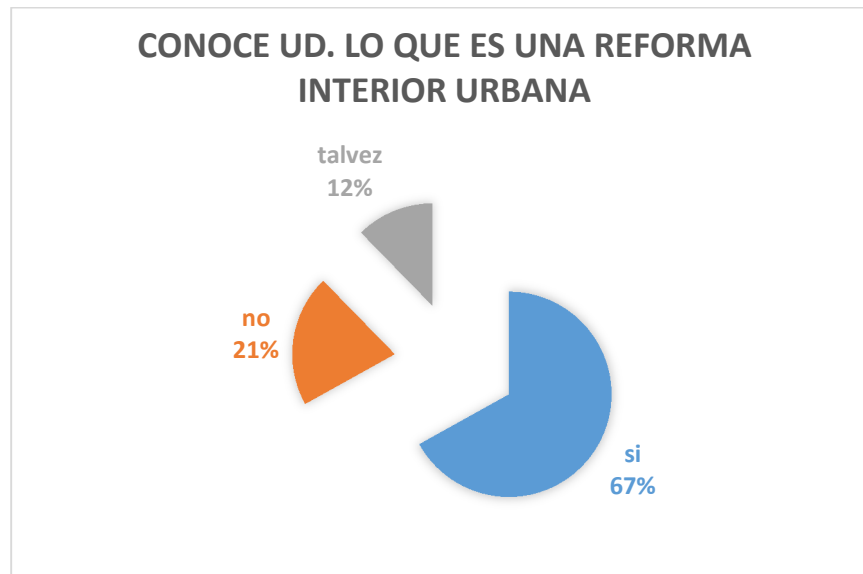
13.6.2. Tabulación de las encuestas.

Pregunta No. 1:

Conoce ud que es una reforma interior urbana

Tabla 2: Pregunta 1

Respuesta	Población
Si	87
No	27
Tal vez	28



Análisis:

El 67% de las personas encuestadas tienen conocimiento sobre lo que es una reforma interior.

Interpretación:

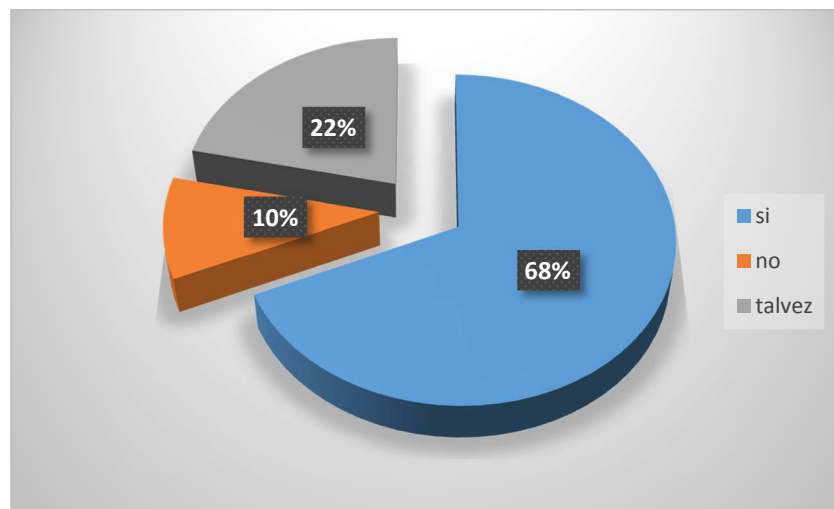
Las encuestas realizadas a 130 personas, 87 de las cuales da como resultado que la ciudadanía si está informada sobre temas urbanos.

Pregunta No. 2:

Está de acuerdo que se realice una intervención en la autopista para mejorar la imagen del sector como beneficio a la sociedad.

Tabla 3: Pregunta 2

Respuesta	Poblacion
Si	89
No	13
Tal vez	28



Análisis:

El 66% está de acuerdo en que la autopista necesita de un cambio que mejore el sector y la ciudad.

Interpretación:

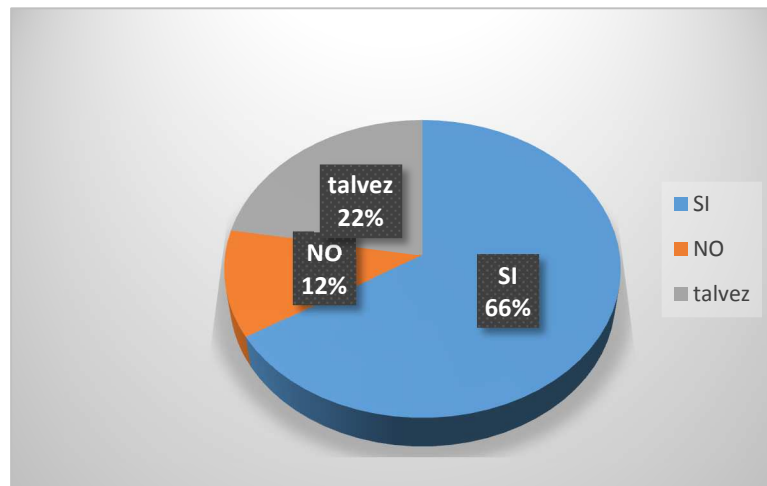
De las 130 personas, 89 de las cuales están de acuerdo a la intervención del sector para mejorar la imagen y el paisaje urbano.

Pregunta No. 3:

Cree ud.. Que es necesario activar la zona con espacios verdes y recreativos.

Tabla 4: Pregunta 3

Respuesta	Poblacion
Si	86
No	15
Tal vez	29



Análisis:

El 66% de las personas que se logró encuestar opina que si se debe activar la zona con espacios verdes y áreas recreativas.

Interpretación:

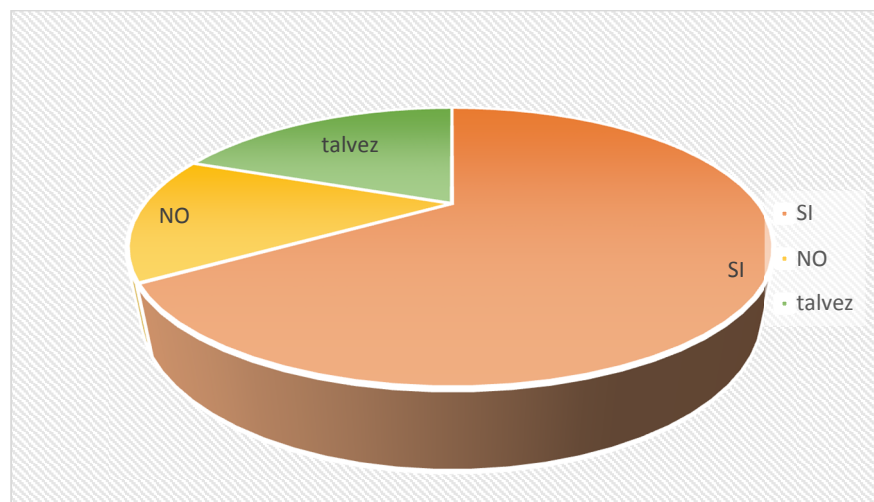
86 de las personas que participaron en esta información dieron un si a la activación de espacios que den atracción y permitan relajación.

Pregunta No. 4:

Piensa ud Que la avenida necesita de una implementacion de mobiliarios urbanos.

Tabla 5: Pregunta 4

Respuesta	Población
Si	86
No	19
Tal vez	25



Análisis:

El mayor porcentaje es positivo a la implementación de estos elementos urbano.

Interpretación:

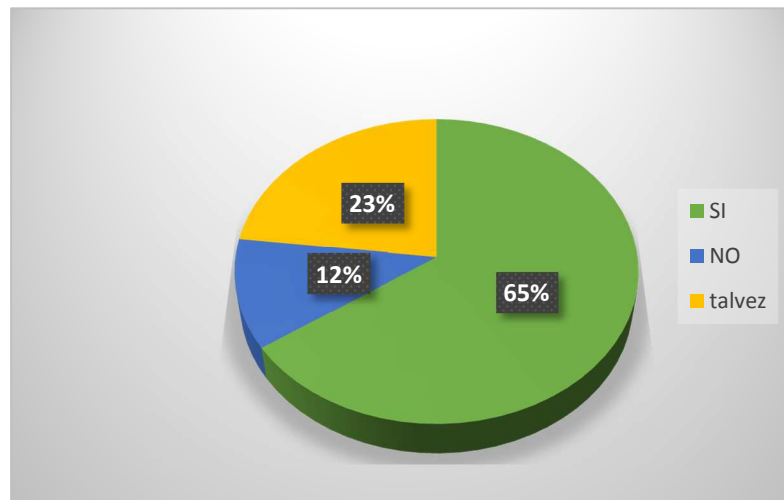
A la carencia de mobiliario urbano las personas dan su opinión y dicen que si los necesita para brindar comodidad al sector.

Pregunta No. 5:

Cree conveniente colocar locales comerciales, oficinas en la avenida.

Tabla 6: Pregunta 5

Respuesta	Poblacion
Si	85
No	15
talvez	30



Análisis:

Un 65% de los encuestados si están de acuerdo en que esta zona implemente comercio.

Interpretación:

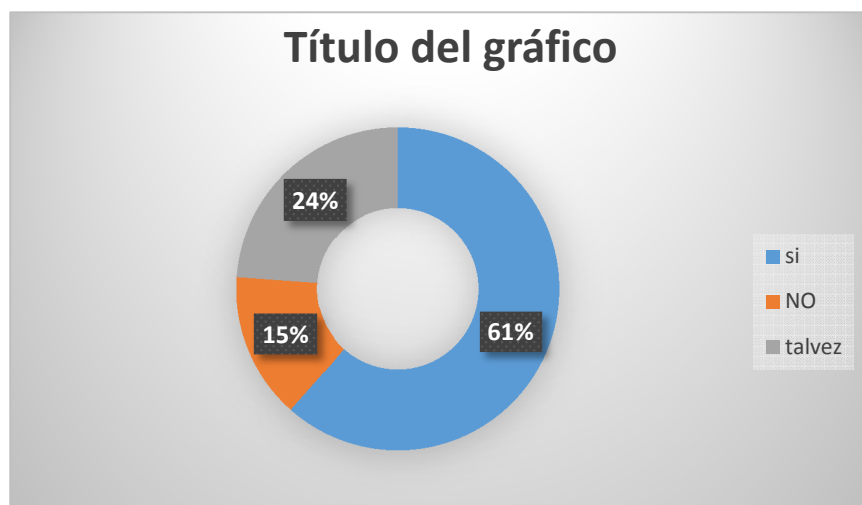
La mayoría está de acuerdo en que se active comercialmente la zona para ayudar con el desarrollo y la seguridad.

Pregunta No. 6:

Está de acuerdo en darle prioridad a una calle peatonal a lo largo de la autopista.

Tabla 7: Pregunta 6

Respuesta	Poblacion
Si	80
No	19
talvez	24



El 61% de las 130 encuestas dan como resultado que si se debe implementar una calle peatonal.

Interpretación:

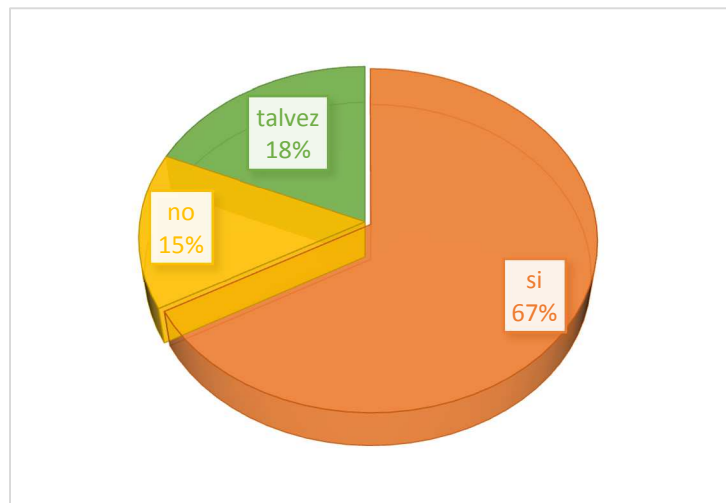
Una calle peatonal brindaría un nuevo sentido a la autopista e invitara al transeúnte a que lo haga caminando.

Pregunta No. 7:

Cree ud. Que es buena idea plantear una ciclovía para motivar a los habitantes al deporte.

Tabla 8: Pregunta 7

Respuesta	Población
Si	87
No	19
talvez	24



Analisis:

Si es necesario una ciclovía a lo largo de la vía, es lo que da como resultado un 67% de positivismo a la pregunta.

Interpretación:

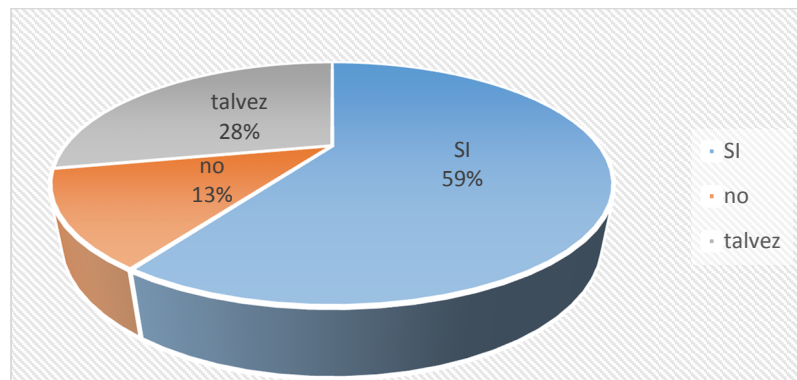
Al analizar la vía que es de conexión a algunos puntos de la ciudad, se da para que se plantee una ciclovía.

Pregunta No. 8:

Cree ud. Que se deberian implementar parqueos en los lotes vacios.

Tabla 9: Pregunta 8

Respuesta	Población
Si	76
No	16
Tal vez	36



Análisis e interpretación:

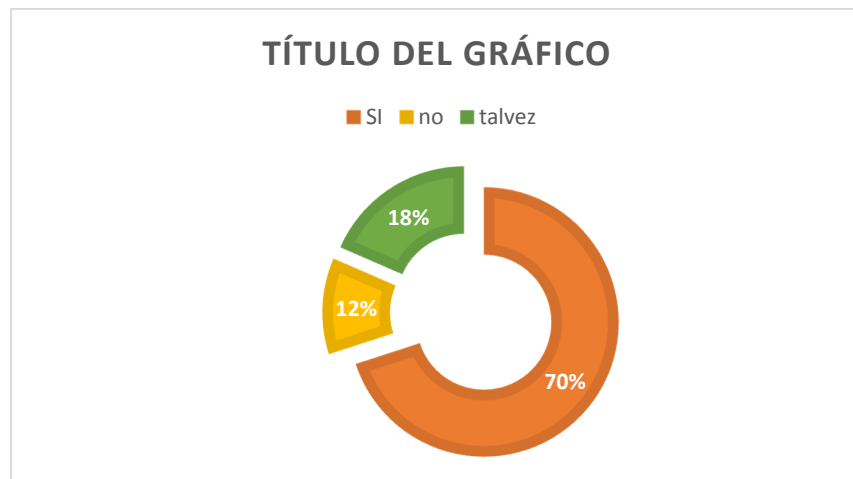
Como resultado da que 76 de las personas encuestadas están de acuerdo en que se de este equipamiento para darle un uso adecuado a los lotes vacíos.

Pregunta No. 9:

Cree ud. Que le hace falta señalización a la vía para la mejor circulación vehicular y seguridad a los habitantes.

Tabla 10: Pregunta 9

Respuesta	Población
Si	91
No	15
Tal vez	24



Análisis e interpretación:

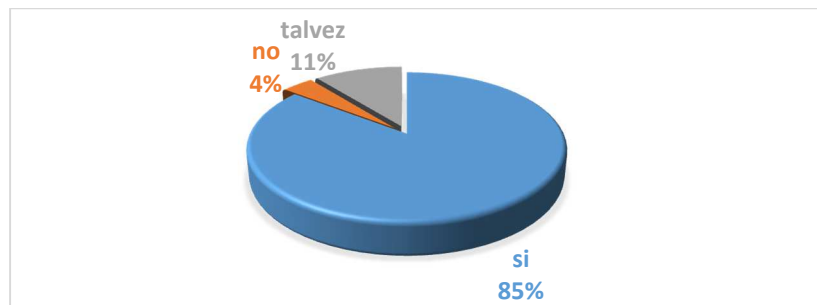
Como resultado a que esta vía no cuenta con la señalización necesaria, los encuestados el 70% opinan que sería bueno que se la equipe de esta forma para dar seguridad.

Pregunta No. 10:

Cree ud. Que esta reforma que se plantea mejoraría la seguridad a los habitantes.

Tabla 11: Pregunta 10

Respuesta	Población
Si	111
No	5
talvez	14



Análisis e interpretación:

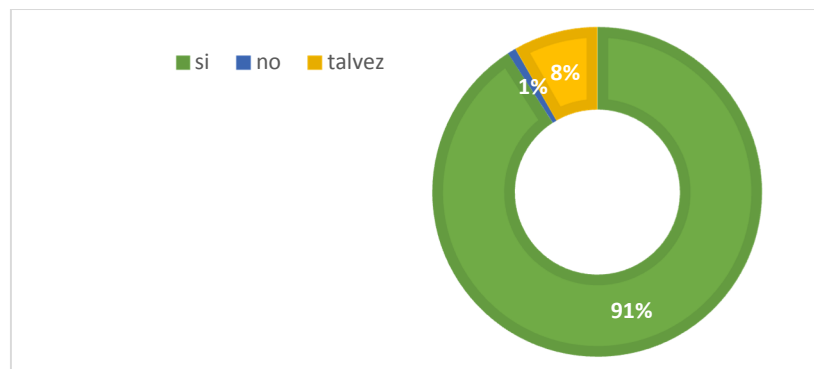
Un 85% lo que es 111 personas opinaron que si, ya que es la forma en que exista seguridad y confianza al transitar por la vía.

Pregunta No. 11:

Esta de acuerdo en que la ciudad se desarrolle y cambie su imagen urbana con el pasar de los días.

Tabla 12: Pregunta 11

Respuesta	Población
Si	110
No	1
talvez	19



Análisis e interpretación:

Al ser un beneficio para la ciudad los habitantes están emocionados en que la ciudad día a día tenga buenos cambios.

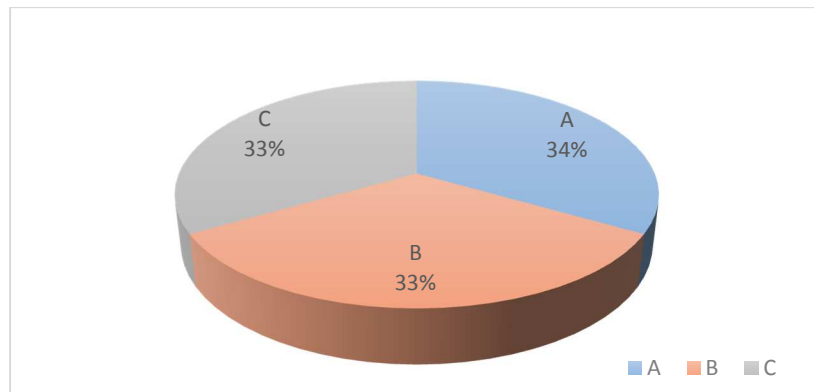
Pregunta No. 12:

Que espera Ud. Después de la intervención urbana en la autopista.

- (x) Que mejore la imagen de la ciudad
- (x) Que se den nuevas actividades en el sector
- (x) Que brinde seguridad y confort

Tabla 13: Pregunta 12

Respuesta	Población
Que mejore la imagen de la ciudad	130
Que brinde seguridad y confort	130
Que se den nuevas actividades en el sector	130



Análisis e interpretación:

Un buen resultado es lo que la mayoría de los habitantes de Portoviejo esperan, que la avenida impacte con una buena imagen, con actividades las cuales ayuden en el desarrollo del sector y brinde seguridad los que transitan por la vía.

13.7. Pronostico

Después de haber realizado la investigación, estudio de campo y análisis actual de la problemática del sector donde se enfoca el proyecto de REFORMA INTERIOR EN EL SECTOR MIRAFLORES PASO LATERAL MANABI GUILLEM, se puede reconocer que el problema principal nace de una falta de planificación al constatar que la vía carece de mobiliario urbano y áreas verdes que son el complemento de la estética de una autopista de tanta importancia como lo es la que es objeto de este estudio.

A raíz de este diagnóstico podemos darnos cuenta también la falta de señalización vial, falta de actividad comercial, falta de áreas de recreación entre otros aspectos que han hecho que el sector del paso lateral no se desarrolle ni en lo comercial ni en lo residencial, no se aplican las normativas para el uso de suelo, los problemas que tiene el paso lateral actualmente seguirán incrementándose, limitando a los habitantes de un lugar adecuado para vivir de manera confortable, a gusto y gozando de los servicios básicos e infraestructura necesaria de una zona segura.

2.6 .COMPROBACION DE LA IDEA A DEFENDER

Ya realizados los debidos estudios del trabajo investigativo se puede concluir que la imagen y la degradación de la vía expresa **Manabí Guillem** la que se va a intervenir son basados al mal uso que se le da a los espacios vacíos, que de acuerdo a las circunstancias que dan los indicadores sociales y urbanos son el reflejo de los siguientes hechos:

El desinterés municipal sobre mejorar la imagen del sector, lo cual es necesario.

A esto se suman los problemas viales como son:

La falta de señalización vial, el conflicto vehicular, lo que hace que el peatón quede aparte, y en este caso sería una prioridad en la intervención.

El espacio público recreacional es un déficit en el sector Miraflores, la inexistencia de parqueaderos, del mobiliario urbano y la contaminación visual.

Los resultados fundamentados en la sustentación de la investigación nos demuestra que la autopista Manabí Guillem de la ciudad de Portoviejo en la actualidad se encuentra con problemas que inciden en la calidad de vida de un ciudad que se les muestra a los habitantes tanto del sector como del cantón y a los visitantes.

Todo lo que se ha mencionado es lo que confronta con la necesidad social de reformar la autopista mencionada en una vía que tenga elementos urbanos para el embellecimiento de la misma , ya que es de mucha importancia para el desarrollo urbano integrando y potenciando lo económico, cultural comercial, y social de la urbe.

Capítulo III

14. CAPITULO III: ANALISIS DEL SISTEMA ARQUITECTONICO URBANO

14.1. Aspecto funcional

Propuesta para el buen uso del suelo: para realizar esta propuesta se tomará en cuenta las actividades urbanas que realizan los habitantes del sector Miraflores (paso lateral) en la cual claramente se dio a notar que es de uso residencial de baja y media densidad en lo comercial, recreativo, administrativo, educativo y salud.

Propuesta de un mejor parterre: al analizar el sector basado en la investigación se necesita de un mejor diseño, esta es una vía muy extensa y muy transitada a toda hora, entonces se plantea una mejor isla de seguridad para encausar el flujo vehicular y así dar un refugio a los habitantes que se trasladan de extremo a extremo.

Implementar áreas verdes: es necesario la implementación de espacios verdes para dar vida los espacios vacíos, ubicando parques infantiles, zonas de descanso, plaza cultural.

Señalización vial: una autopista necesita de organizar y brindar seguridad en caminos, calles, pistas o carreteras. la vida y la integridad de quienes transitan por dichas vías dependen de lo que la señalización indique, de la atención que se le preste y de la responsabilidad de asumir lo que ordenen.

Equipamiento urbano: la propuesta ubica nuevos equipamientos para el sector miraflores en espacios vacíos y descuidados que en lo posterior beneficiaran a la comunidad y satisfarán las necesidades que actualmente presentan los habitantes de este sector. (parqueaderos)

Recuperación de la vereda: darle el uso específico, para la está diseñado este espacio, dándole vida con arborización haciendo una calle peatonal, bajo sombra lo cual invite a caminar.

Implementación de ciclovía: es una forma de activar la zona invitando a los habitantes no solo del sector y sus alrededores sino a toda la población de la ciudad de Portoviejo.

Mobiliario urbano: elementos instalados a lo largo de la vía para varios propósitos, como dar identidad a la ciudad.

Imagen urbana: el impacto que uno tiene de una ciudad sea este agradable o no, en este caso el objetivo es que sea llamativo, impresionante al encontrar en los lotes espacios verdes, recreacionales.

14.2. Aspecto formal

Para determinar el aspecto formal del sector se considerará la forma de la autopista, terreno y su topografía más la trama irregular que presenta Miraflores, zonificando y para este efecto se tomará en cuenta la incidencia del sol para poder crear ambientes confortables y funcionales ubicando vegetación, caminos peatonales, banquetas y mobiliarios en los lugares adecuados.

14.3. Aspecto técnico

El sector presenta problemas de lotes vacíos, ausencia de mobiliarios urbanos, falta de señalización y espacios verdes, recreativos, por lo cual la propuesta está orientada a un mejor tratamiento de imagen urbana espacial planteando una reforma interior a nivel de vía

integrando las soluciones a los aspectos problemáticos ya mencionados.

Diseñando espacios verdes y parqueaderos en los lotes vacíos, así se logra mejorar el impacto visual , proponiendo unas aceras más caminables con arborización y así mismo dándole la función a la señalización vial para culturalizar a las personas sea en este tema como en los mobiliarios urbanos que se les dé la debida función de embellecer al sector.

14.4. Aspecto ambiental

Es el elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente” El aspecto ambiental es una actividad que tiene relación con el medio ambiente y su entorno.

Antes de realizar la identificación de los aspectos ambientales se debe tomar en cuenta el conjunto de actividades que se llevan a cabo en el sector.

Estas actividades generan una interacción con el medio ambiente que tienen un efecto, como una relación causa – efecto, es por esto que el proyecto desarrollado en la propuesta de

“REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL HUMBERTO GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO” tiene como finalidad la conservación del medio ambiente y el bienestar de sus habitantes.

14.5. Subsistemas y componentes

Tabla 14: Subsistemas y componentes

Subsistemas	Componentes
Usos del suelo	Zona residencial Zona comercial Zona de equipamientos Zona recreativa
Infraestructura y equipamientos	Aceras y bordillos Vías Señalización
Reordenamiento territorial	Lotización Mobiliario urbano
Recuperación de áreas comunales	Circuitos peatonales Áreas verdes ciclo vía3
Parque recreativo	Plazoleta Juegos infantiles Mobiliario urbano Áreas de descanso Arborización Zona cultural Zona turística Zona deportiva

14.6. Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones

Planes	Programas	Proyectos	Estrategias	Acciones
Plan de implantar áreas verdes	Recuperación de la vegetación propia del sector.	Creación de áreas verdes.	Definir un criterio de diseño que contribuya de manera visual y funcional.	Propuesta de áreas verdes para el paso lateral MANABI GUILLEN
Plan de diseño de equipamiento urbano	Calculo de la capacidad que tendrá el equipamiento urbano.	Mantenimiento y mejoramiento del equipamiento existente. Diseño de zonas de recreación y esparcimiento.	Definir el terreno donde se va a establecer el nuevo equipamiento urbano.	Propuesta de diseño de equipamiento. Mejoramiento de equipamiento existente.
Plan de implementación de mobiliario publico	Determinar las posibles alternativas para mobiliario.	Diseño de mobiliario.	Establecer la ubicación en donde los mobiliarios puedan establecer su función de manera adecuada.	Propuesta de implantación del mobiliario urbano.
Plan de diseño de espacio de recreación.	Uso de criterios de diseño para la implantación y organización del espacio recreativo.	Diseño de un espacio comunal y de recreación que sea de uso y acceso de todos los habitantes del sector y de la ciudad.	Establecer cuáles son las necesidades de los habitantes del sector. Encontrar la ubicación donde todos los usuarios puedan acceder y cuenten con seguridad.	Propuesta de diseño del espacio recreativo para el sector

14.7. Lógica de la implantación de la propuesta

La implantación de la propuesta **REFORMA INTERIOR DEL PASO LATERAL MANABI GUILLEM DEL SECTOR MIRAFLORES DESDE EL REDONDEL DE LOS SANTOS HASTA EL REDONDEL DE LA AGRICULTURA MANABITA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO**. Surge de criterios de análisis del contexto del sector en general y de las actividades que se realizan en el sector de acuerdo al plan base que se realizó a partir de los estudios de campo e investigaciones del lugar.

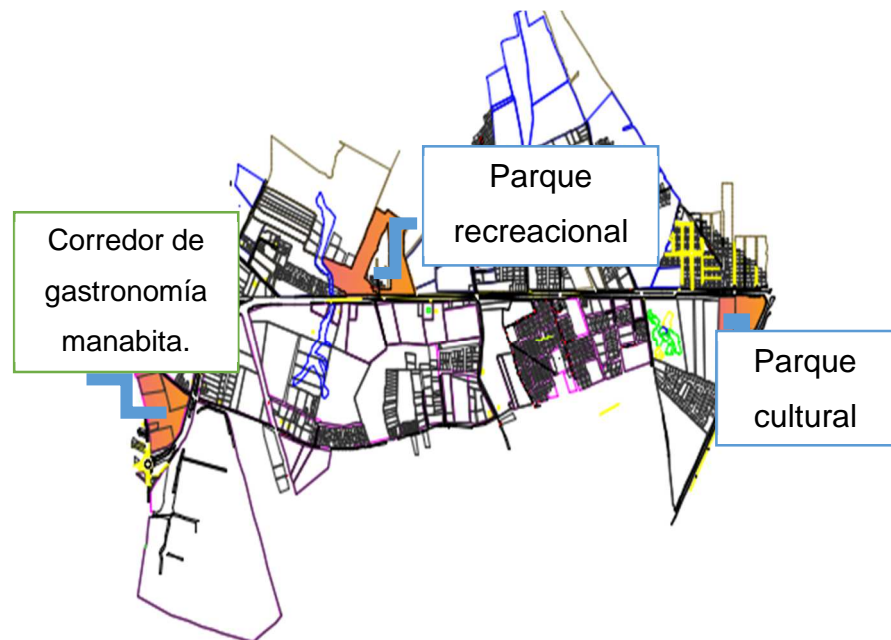


Ilustración 27: Lógica de Implantación

A continuación, se especificara la lógica utilizada en base a los sistemas y subsistemas expuestos.

Tabla 15: Lógicas Utilizadas.

sistemas	Subsistemas
Usos de suelo	<ul style="list-style-type: none"> • Residencial • Comercial • Recreativo • Equipamientos

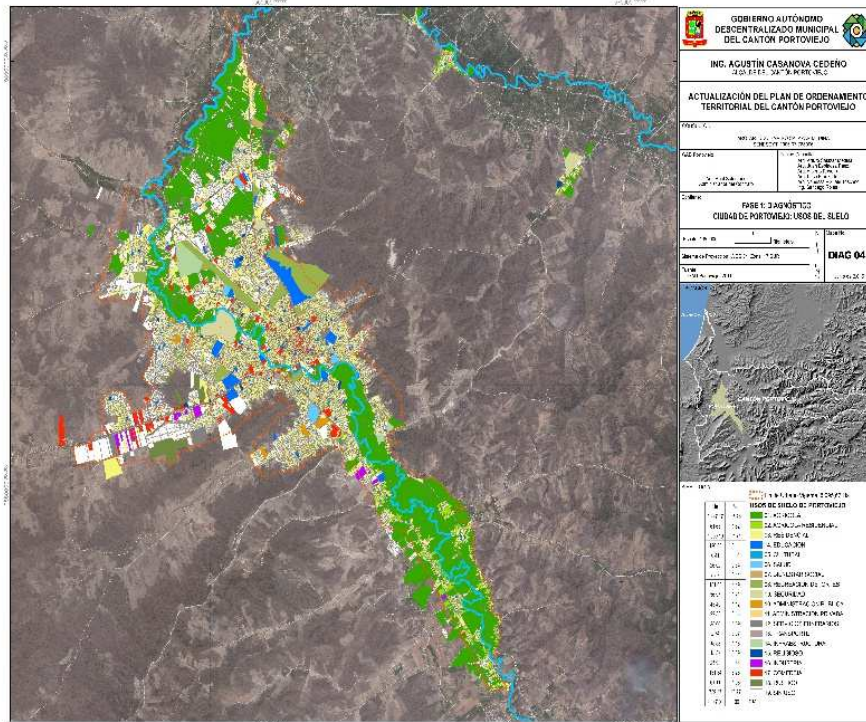


Ilustración 28: Lógica Utilizada.



Ilustración 29: Lógica Utilizada 2

Uso del suelo:

Para realizar la propuesta del plano de usos de suelo se analiza las actividades que se dan en el sector Miraflores. La zona da una proyección en lo residencial media, en lo comercial y equipamiento se está potenciando un poco en la actualidad, respecto a lo recreacional una influencia baja al ser un sector con déficit de áreas verdes y recreacional.

Tabla 16: Uso del Suelo

sistemas	Subsistemas
Infraestructura Equipamientos	<ul style="list-style-type: none"> • Aceras • Bordillos • Señalización vial • vías

14.8. Infraestructura y equipamientos

Aceras. -Analizando la autopista Manabí Guillem del sector Miraflores, conociendo que carece del tratamiento de las aceras se propone definir las aceras de 3 mt, con su bordillo que separe de la vía vehicular.

Señalización vial. - Con la finalidad de señalar y de transmitir a los usuarios que transitan por las vías unas normas específicas mediante símbolos, o palabras establecidas, con el objetivo de regular y dirigir la circulación, usando señales circunstanciales como son semáforos, señales verticales de circulación, marcas viales que tienen como finalidad de advertir e informar al conductor como al peatón .

Vialidad. Se realiza el análisis de la vía principal, la autopista Manabí Guillem que tiene una prolongación de 4km en lo que se da a intervenir desde el redondel de la agricultura manabita hasta el redondel de los santos, en la actualidad funciona como una vía arterial que conecta varios puntos de la ciudad, tienen varias salidas como es a la vía crucita, vía manta Portoviejo, algunas calles locales perpendiculares a la vía principal que conectan al centro de la ciudad y a otras parroquias.

Se proyectan las vías en sus sentidos designados cada vía tiene un nacho de 10mt, estas son separadas por un parterre verdes para dar el sentido de ida o regreso, este también tiene la función de la ubicación de sus limitadas luminarias.

Sistemas	subsistemas
Reordenación territorial	lotización

Tabla 17: Vialidad

Lotización. - la ciudad de Portoviejo tiene sus normativas como es la restructuración de lotes, que es una forma de trazar parcelaciones imperfectas en la que explica que se podrá imponer con los fines de regularizar la configuración de los lotes, o distribuir equitativamente a los propietarios y los beneficios de la ordenación urbana.

Mobiliario urbano. - este se propone a lo largo de la vía, para mejorar la imagen con diferentes características como son bancas, botes de basura, jardineas, y también se les da relevancia en cada una de las propuestas como bancas

, luminarias ,cubiertas etc., permitiendo ser más que un complemento en los proyectos , de tal forma que brinden atracción y comodidad a los usuarios.

Tabla 18: Mobiliario Urbano.

Sistemas	Subsistemas
Recuperación de áreas comunales	Áreas verdes ciclo vía

Áreas verdes.

- complemento con fin de generar sombras y un mejor ambiente , para así tener un mejor contacto con la naturaleza , implementando el uso de arbusto menores , árboles para aportar vistosidad a las propuestas y embellecer la autopista y cada una de las propuestas que son objetivo a dar espacios naturales , frescos, confortables al visitante como al habitante del sector.

Ciclo vía. - las ciudades en la actualidad son sustentables, cuidan del medio ambiente, son participes al uso de la bicicleta bajando el porcentaje al uso del vehículo, y proponiendo innovación al deporte, a mejorar la salud.

Se proyecta una ciclovía a los extremos de la autopista para así dar un recorrido sin peligro de los autos, con una protección de la calzada, el tramo de la ciclovía es de 2mt, para comodidad del ciclista.

Tabla 19: Ciclo Vía.

Sistemas	Subsistemas
Parque recreativo	• plazoleta
Parque cultural	• juegos infantiles
Corredor de	• mobiliarios urbanos

gastronomía típica	<ul style="list-style-type: none"> • áreas de descanso • arborización • zona cultural • zona turística • zona deportiva
---------------------------	---

Estos proyectos son planteados en terrenos vacíos, que se encuentran a lo largo de la autopista, se usan tres los que están más centrados a los pocos equipamientos del sector, tomando de cada uno una determinada área.

Se ubican en los determinados tramos con la ventaja de que se puedan visualizar mejor y poder ser partícipe del beneficio del diseño.

PARQUE RECREATIVO. - Se lo proyecta al extremo izquierdo de la autopista en un terreno vacío que esta junto a las instalaciones de la cámara de comercio de la construcción de la ciudad de Portoviejo, se tomó una área definida para poder intervenir con el diseño.

Este parque se lo diseña de la forma más didáctica para los niños, en un espacio sombreado con áreas de juegos, áreas de descansos, área deportes (patinaje, pin pon), área de snack, sus baterías sanitarias, y arborizado.

PARQUE CULTURAL.- La idea es un tributo a la cultura de nuestra provincia , dando a conocer algunas identidades en una zona de monumentos a cosas representativas de Manabí , dando también espacio a una zona de teatro , a un espacio de exposiciones para actividades de la comunidad , de los centro educativos o nivel municipal , se propone un museo para dar a conocer aspectos relevantes del tema principal de este espacio público cultural ,este se

encuentra ubicado al inicio de la autopista , cercar del redondel de la agricultura de Manabita.

CORREDOR GASTRONOMICO. - Nuestra provincia es la más enriquecida en la gastronomía de nuestro país, lo que da la iniciativa a este proyecto de unos restaurantes de caña guadua, todo a lo natural, la ubicación de los comensales en un área libre bajo árboles. Dando una vista que impacte positivamente y que el sector se potencie turísticamente y económicamente, e proyecta una zona de hamacas bajo cubierta verdes, zonas de picnic o descanso disfrutando de la mejor manera comfortable.

14.9. Capacidad de la propuesta

La autopista a intervenir tiene 4km desde el redondel de los santos hasta el redondel de la agricultura de la vía crucita.

Al presentar las propuestas destinadas en el sector Miraflores, con multifunciones, siendo de uso público se establece m2 por habitante de acuerdo a la ordenanza de uso de suelo del cantón Portoviejo, que también da como ley que en los proyectos urbanísticos , el área del terreno fraccionada que es ofrecida como lote con infraestructura este sin vivienda edificada.

Tabla 20: Capacidad de la Propuesta.

proyecto	capacidad
Reformar la autopista	Nivel de vía, acera peatonal, ciclo vía, estacionamiento de emergencia, señalización vial, elementos urbanos.
Nuevos equipamientos	Parques, plaza, corredor gastronómico.
Parque cultural	3.800.500m2
Parque recreativo	5.795,760m2

Corredor gastronómico	5.476,765m ²
------------------------------	-------------------------

14.10. capacidad de personas en las zonas implementadas.

Tabla 21: capacidad de personas en las zonas implementadas

COMPONENTE	ÁREA	NORMTIVAM ² /HAB	CAPACIDAD DE PERSONA
Parque cultural	3.800.500m ²	1MT	3800500 PER
Parque recreacional	5.795,760m ²	1MT	5795760 PER
Corredor Gastronómico	5.476,765m ²	1MT	5476765 PER

14.11. Requerimientos normativos

Ordenanzas de gestión urbana territorial – normas de arquitectura y urbanismo.

Corresponden a la codificación de los textos de las ordenanzas N.3457 Y 3477.

Art. 15 JERARQUIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL.

Toda habilitación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público integrado al trazado de las vías existentes al interior del terreno, y al previsto en la planificación vial.

Para los efectos de la presente normativa en relación con el sistema vial y para un manejo adecuado de los planes viales zonales contenidas en el plan maestro de transporte y red vial, se establece la siguiente clasificación.

Sistema vial urbano: correspondiente a las zonas definidas como urbano y urbanizables, en el plan general de DESARROLLO TERRITORIAL.

Sistema vial suburbano: correspondiente a las zonas definidas como urbanizables y no urbanizables en EL PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL.

Art .21 vías locales

Conforman el sistema vial urbano menor y se conectan solamente con las vías colectoras, se ubican generalmente en zonas residenciales. Sirven exclusivamente para dar acceso a las propiedades de los residentes, siendo prioridad la circulación peatonal. Permiten solamente la circulación de vehículos livianos de los residentes y no permiten el tráfico de paso ni de vehículos pesados (excepto vehículos de emergencia y mantenimiento).

Pueden operar independientemente o como componentes de un área de restricción de velocidad, cuyo límite máximo es de 30km/h. Además los tramos de restricción no deben ser mayor a 500m. Para conectarse a una vía colectora.

Características funcionales

- Se conectan solamente con vías colectoras
- Proveen acceso directo a los lotes frontales
- Proporcionan baja modalidad de tráfico y velocidad de operación.
- Bajos flujos vehiculares
- No deben permitir el desplazamiento vehicular de paso (vías sin continuidad)
- No permiten la circulación de vehículos pesados. Deben proveerse de mecanismo para admitir

excepcionalmente a vehículos de mantenimiento, emergencia y salubridad.

- Pueden permitir el estacionamiento de vehículos.
- La circulación de vehículos en un solo sentido es recomendable.
- La circulación peatonal tiene preferencia sobre vehículos.
- Pueden ser componentes de sistemas de restricción de velocidad para vehículos.

Características técnicas

Tabla 22: Características Técnicas

Velocidad del proyecto	50km/h
Velocidad de operación	Máximo 30km/h
Distancia paralela entre ellas	100-300m
Control de accesos	La mayoría de intersecciones son a nivel
Número mínimo de carriles	2(1 por sentido)
Ancho de carriles	3.5 m
Estacionamiento lateral	Mínimo 2,00 m
Distancia de visibilidad de parada	30km/h-40m
Radio mínimo de esquinas	3m
Separación de circulación	Señalización horizontal
Longitud máxima de vías de retorno	300m
Aceras	Mínimo 1,20m

El dimensionamiento debe considerar las densidades de ocupación del suelo colindante.

Nota. Las normas referidas a este artículo están sujetas a las especificaciones vigentes del MOP.

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 , mudanza , etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento .

El estacionamiento para visitantes se debe realizar en sitios específicos.

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

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

a) Dimensiones

Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1.60 m. cuando se considere la posibilidad de un giro mayor o igual a 90 grados, el ancho libre debe ser mayor o igual a 1,60m.

Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,050m. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.).

La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones será máxima del 2%.

Para los casos en que supere dicha pendiente, se debe tener en cuenta lo indicado en la NTE INEN 2 245.

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

b) Características generales

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

Cuando exista un tramo continuo de la acera máximo de 100m se dispondrá de un ensanche de 0,80m con respecto al ancho de la vía de circulación existente, por 1.70m de longitud en la dirección de la misma que funciona como área de descanso.

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

En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, estos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2.45.

Los espacios que delimitan la proximidad de rampas no deberán ser utilizados para equipamiento y estacionamiento, en una longitud de 10m.

Art 33 especificaciones mínimas para el diseño de vías.

Acera.

Para determinar el ancho total de una acera, se deberá considerar 1.20 m como base del ancho mínimo para la circulación continua de los peatones y variara de acuerdo al tipo de vía y flujo de peatones. con relación al costado interno de la acera, se considerara 0,45 m. el espacio junto a cerramientos (muros , verjas) que disponen generalmente vegetación ornamental y en donde las fachadas se encuentran retiradas de la línea de fábrica ; 0,15 m más , para el caso de fachadas en línea de fábrica con escaparates o vitrinas (locales comerciales) .

Con respecto al costado externo de la acera se considerara un ancho mínimo de protección al peatón de la circulación de vehículos; 0,45 m; para la ubicación de postes, señales de tránsito, hidrantes, semáforo, rampas par ingreso d vehículos, arborización, se incrementaran 0,15m. Adicionales.

Para la ubicación de mobiliario, se deberá considerar los espacios de ocupación y de influencia, a fin de dejar libre la zona peatonal efectiva requerida.

a) Ancho de carril:

El ancho normalizado de carril de circulación vehicular será 3.65m, su valoración estará en función de la velocidad y el tipo de vía.

b) Carril de estacionamiento lateral o tipo cordón:

En las vías locales con velocidad de circulación menor a 50km/h, el carril de estacionamiento

tendrá un ancho mínimo de 2,00 m. en vías de mayor circulación en la que se ha previsto carril de estacionamiento, este tendrá un ancho mínimo de 2.40 m.

c) **Radios de acera, calzadas e intersecciones:**

Se consideran los siguientes radios mínimos.

- En vías arteriales y colectora: 10m
- Entre vías colectoras y vías locales: 7m
- Entre vías locales: 5m
- Entre pasaje y pasaje. 3m

d) **Radios de giro:**

Radio de giro se define como la distancia mínima que un vehículo requiere para dar la vuelta. dependiendo del tamaño del vehículo, se requiera mayor o menor radio de giro. Las principales especificaciones geométricas acerca de los radios de giro, que debe servir como base para el diseño de las secciones viales y parterres, son los siguientes.

TIPO DE VEHÍCULO	DISTANCIA ENTRE EJES MÁS ALEJADOS	RADIO DE GIRO MÍNIMO
Automóvil	3.35 m.	7.32 m.
Camión Pequeño	4.50 m.	10.40 m.
Camión	6.10 m.	12.81 m.
Tráiler sin remolque	12.20 m.	12.20 m.
Tráiler con remolque	15.25 m.	13.72 m.

de acera, calzadas e intersecciones

Nota: estos datos son referénciales para condiciones mínimas, por lo que, para el diseño en condiciones de operación reales, deberá referirse a normativas específicas.

e) **Vegetación y obstáculos laterales:**

se sujetan a los siguientes lineamientos.

El urbanizador arborizara las áreas verdes de las vías, sujetándose a las especificaciones. El follaje de la vegetación que se ubique sobre a los parterres y veredas deberá limitarse a una altura de 1,00m, como máximo, para evitar la obstrucción de la visibilidad a los conductores y peatones. La vegetación que rebasa la altura de 1,50 m, deberá dejar bajo la copa de la misma, una distancia libre de visibilidad mínima 1,00m, en el caso de que no haya circulación peatonal, y de 1,80m e el caso contrario.

Los árboles que rebasen los 1,50 m, de altura y cuyas ramas se extiendan sobre las vías deberán tener una altura libre de 5. 50 m desde la superficie de rodamiento hasta la parte más baja de las ramas. Los objetos que se ubiquen sobre las aceras, parterres y próximos a los carriles de circulación no deberán estar a una distancia menor de 0,45 m, al interior del bordillo.

ART .42 EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES Y SERVICIOS PUBLICOS.

Toda parcelación de suelo contemplara áreas verdes y equipamientos comunales en atención al número de habitantes proyectado

Tabla 24: EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES Y SERVICIOS PUBLICOS.

Fuente: ORDENANZAS DE GESTIÓN URBANA TERRITORIAL.

Categoría	Tipología	Simb	Establecimientos	Radio de influencia m.	Norma M2/hab	Lote	Población base habitantes
Educación E	Barrial	EEB	Preescolar, escuelas	400	0,80	800	1000
	Sectorial	EES	Secundaria, unidad educativa	1000	0,50	2500	5000
Cultural E	Barrial	ECB	Casas comunales	400	0,15	300	2000
	Sectorial	ECS	Bibliotecas, museos de artes populares, galerías públicas de arte, teatro y cines	1000	0,10	500	5000
Salud E	Barrial	ESB	Subcentros de salud, consultorios médicos y dentales	800	0,15	300	2000
	Sectorial	ESS	Clínicas con un máximo de 15 camas, centros de salud, unidad de emergencia, hospital del día, consultorios hasta 20 unidades de consulta	1500	0,20	800	5000
Bienestar social E	Barrial	EBB	Guarderías infantiles y casa cunas	400	0,30	300	1000
	Sectorial	EBS	Asistencia social, centros de formación juvenil y familiar, aldeas educativas	1500	0,08	400	5000

Recreativo y deportes E	Barrial	EDB	Parques infantiles, parque barrial, plazas, canchas deportivas	400	0,30	300	1000
	Sectorial	EDS	Parque sectorial, polideportivos, gimnasios y piscinas.	1000	1,00	5000	5000
Religioso E	Barrial	ERB	Capillas			800	2000
	Sectorial	ERS	Templos, Iglesias	2000		5000	5000
Seguridad E	Barrial	EGB	Vigilancia de policía	400	0,10	100	1000
	Sectorial	EGS	Estación de bomberos	2000	0,10	500	5000
Transporte E	Barrial	ETB	Estación de taxis, parada de buses	3000	0,10	100	1000
	Sectorial	ETS	Estacionamiento de camionetas, buses urbanos, parqueaderos públicos, centros de revisión vehicular	3000	0,03	300	10000
Infraestructura E	Barrial	EIB	Servicios higiénicos, lavandería	500	0,20	200	1000
	Sectorial	EIS	Estación de bombeo y tanques de almacenamiento de agua				5000

Dimensiones de áreas de uso comunal

Independientemente de la superficie que tengan los espacios verdes y áreas de uso comunal, las áreas destinadas a recreación y esparcimiento deberán ser consolidadas con un lado mínimo de 15 metros.

Casos de excepción

Los valores establecidos en esta norma pueden ser modificados únicamente por acuerdo entre la autoridad municipal y las instituciones oficiales del estado que realizan obras de vivienda de interés social.

14.12. Requerimientos tecnológicos

Tabla 25: Requerimientos tecnológicos

EQUIPAMIENTO	MATERIALES			ELECTRICAS			SANITARIAS		
	Madera	Metal	Concreto	110v	220v	Trifásico	AAPP	AASS	AALL
Bancas		x	X						
Parques	X	x	X				x	x	x
Plaza	X		X						x
Luminarias			X	x					
Juegos infantiles	X	x							
Baterías Sanitarias			X	x	x		x	x	x
Estacionamiento			X	x					
Vías vehiculares			x	x					
Vías peatonales			x	x					

14.13. Requerimiento de equipamientos

Tabla 26: REQUERIMIENTO DE EQUIPAMIENTOS

ZONA	ESPACIO	ANEXO	EQUIPAMIENTO	EQUIPO	FIJO	MOVIL
Recreacional	Parque	Juegos infantiles Plaza Baterías sanitarias	Áreas verdes Camineras Juegos Luminarias	Bancas Pasamanos Columpios Toboganes	X	
Cultural	parque	Monumentos Museo natural Plaza Baterías sanitarias	Áreas verdes Plaza de exposición Luminarias Camineras	Bancas Pérgolas tenso lonas	x	
Gastronómica	corredor	Restaurant Baterías sanitarias	Caminera Área verde Zona de hamacas Descanso Picnic	Mesas Bancas cubiertas	x	
Vehicular	Vías primarias Vías secundarias	Bordillos Aceras	Señalización Luminarias	Paso cebra Rampas	X	
Peatonal	Vías de uso peatonal		Señalización Luminarias		X	
Energía electica	Redes subterráneas		Alumbrado	Postes, luminarias	X	
A.A.P.P. A.A.S.S. y A.A.L.L.	Redes subterráneas				X	

14.14. Prefactibilidad de la propuesta.

14.14.1. Prefactibilidad técnica.

Esta propuesta su construcción basada y ejecutada mediante sistemas constructivos del medio, utilizando os materiales que son más conocidos.

Para las superficies que son destinadas para el peatón se designa un material como adoquín, hormigón, madera,

estos se caracterizan por ser resistentes duraderos que aportan a la sostenibilidad del proyecto, que sean de fácil aplicación que armonicen las zona urbanizada y la que se proyecta.

Los elementos urbanos principales como el mobiliario se los usa de madera y soportes de metal que puede ser hierro o platinas metálicas, con un acabado de buena imagen, duración y de un bajo mantenimiento.

14.14.2. Prefactibilidad Económica.

La propuesta Reforma interior del paso lateral Manabí Guillem del sector Miraflores desde el redondel de los santos hasta el redondel de la agricultura manabita de la ciudad de Portoviejo, es viable en lo económico y financiero gracias a la gestión directa con el GAD de Portoviejo, que a través de su plan de desarrollo puede ser incluida la propuesta para presupuestar lo necesario para financiar la ejecución del proyecto urbanístico, como podemos ver en los últimos años se ha incentivado a los portovejenses con intervenciones de mejoramientos para el cantón.

14.14.3. Prefactibilidad social.

El proyecto tiene la finalidad de satisfacer las necesidades básicas, ambientales y de la relación entre los habitantes, se proponen espacios para uso comunal donde se realicen actividades de recreación, cultural, entretenimiento, turísticas que sean el desarrollo para el sector Miraflores y la ciudad en su totalidad.

14.14.4. Prefactibilidad institucional.

Para la realización de este proyecto es necesario que el GAD de la ciudad de Portoviejo sea participe para que realice los debidos trámites para ejecutar los planes de control respecto al uso de suelo , infraestructura , equipamiento , servicios básicos , sistema vial en colaboración de otras instituciones públicas e instituciones de crédito

14.14.5. Perfectibilidad legal

La mayor parte de la propuesta concite en reformar, lo cual no implica de procedimientos legales, a excepción de las intervenciones de los proyectos de parques recreacional, cultural, corredor gastronómico, lo cual se necesita expropiar una parte de los terrenos ya que es de propiedad privada.

Para la ejecución de este trámite el GAD municipal del cantón Portoviejo deberá seguir de manera legal basándose en las leyes establecidas por el COOTAD en su artículo de la sección séptima referida a las expropiaciones, el cual indica el derecho de la autoridades a la expropiación de terrenos si el uso que se le dé sea para beneficio y mejora de la sustentabilidad al medio ambiente proponiendo un remuneración al propietario.

CAPITULO IV

15. CONCLUSIONES

La propuesta de reforma interior en el sector Miraflores, es una forma de contribuir al cambio, mejorar y beneficiar a la población.

- En los aspectos urbano, ambiental, social del sector debe ser orientado en la realización de cada uno de los proyectos que se van a implantar en el sector Miraflores del paso lateral, lo que da un cambio importante de desarrollo a la ciudad de Portoviejo.
- El uso de las aceras peatonales no es valoradas por la falta de arborización y motivación al recorrerla, es por eso que se da una solución como respuesta al problema.
- Se nota que el sector carece de espacios públicos, áreas verdes, ya que no cuenta con el acceso a estos espacios de recreación.
- Con la realización de los proyectos, el sector se activaría, se lograría potenciar y será un beneficio al ser ya una atracción.
- Rescatar la cultura de nuestra ciudad y provincia dándole una simbolización en los proyectos propuestos.
- Propuestas factibles, accesibles, sustentables, viables son las que se realizan junto a la colaboración de los ciudadanos, quienes son los que conocen las disfuncionalidades que tiene el sector y quienes se beneficiaran del cambio.
- La propuesta urbanística implantada en el sector de Miraflores, genera la aceptación de los espacios públicos por parte del visitante y del habitante, ya que se convierte en una atracción por las actividades de turismo, gastronomía, cultural, recreativa y entre otras.

16. RECOMENDACIONES

- Se debe considerar el rediseño del sistema vial, ya que el mismo en la actualidad no es el apropiado para la movilización del vehículo y del ciclista y por eso se presentan muchos accidentes en la autopista Manabí Guillem.
- El GAD de la ciudad de Portoviejo mediante las administraciones del departamento de planificación urbana y lo que respecta a obras públicas, debe considerar lo que se plantea en sus planes parciales, para dar iniciativa a los espacios públicos y así poder mejorar la imagen y la calidad de vida a los habitantes y a los visitantes del sector como de la ciudad.
- La propuesta planteada debe socializarse con la comunidad, con la parroquia con sus respectivos organismos pertinentes que puedan analizar y así incorporar espacios públicos y áreas verdes en el contexto urbano que se plantean en los terrenos libres que se han tomado para el desarrollo de los proyectos, y también propagar el cuidado y respeto de los pobladores para así cuidar y mantener la nueva imagen que se desea proyectar.

17. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] Julián Pérez Porto y Ana Gardey. Publicado: 2009. Actualizado: 2012.

Definiciones: (<https://definicion.de/contexto/>)

[2] <https://diccionarioactual.com/delimitar/>

[3] Concejo Metropolitano de Quito. Actualizado: 2018

Definiciones: Ordenanza 3457

(http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%20C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf)

[4] Mercedes Lafuente Benaches. (<https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/planes-especiales-reforma-interior-124103>)

[5] Raquel Perahía. Definiciones: Las Ciudades y su Espacio Público (www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm)

[6] CARLOS E. AGUILAR MÉNDEZ. Publicado: 15 de Julio de 2015. Definiciones:

(https://www.homify.com.mx/libros_de_ideas/36923/espacios-de-transicion-areas-de-esparcimiento-y-convivencia-al-aire-libre)

[7] José Antonio Torres Publicado: 24 febrero, 2015.

Definiciones: La Importancia Vial (www.elnacional.com.do/la-importancia-vial/)

[8] IMPLAN Torreón Publicado: 20 de marzo del 2015.

Definiciones: IMPLAN Torreón (www.trcimplan.gob.mx/blog/espacio-publico-urbano.html).

[9] Galfioni María de los Angeles¹, Degioanni Américo José² y Maldonado Gabriela Inés³. Publicado: 2017 Definiciones: Gestión y ordenamiento territorial (www.guillermotella.com/articulos/los-espacios-verdes-publicos-una-delicada-articulacion/9).

[10] Stephanie Ramírez ([Seminario de Espacio Público](#)) Publicado: 19 de marzo del 2019 Definiciones: Mobiliario Urbano(www.espaciopublico-ep.blogspot.com/2009/03/mobiliario-urbano.html).

[11] Presidencia de la República del Ecuador. Publicado: 2008. Definiciones: Constitución 2008 Montecristi (www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)

[12] Ilustre Municipalidad De Portoviejo (Patricia Briones de Poggi). Publicado: 19 de octubre del 2016. Definiciones: Ordenanza Para Regular La Zona De Regeneración Urbana Del Centro De La Ciudad De Portoviejo (<https://lodijeron.files.wordpress.com/2011/07/regeneracion-urbana-centro-de-portoviejo.pdf>).

[13] Plataforma Arquitectura 2006-2018. (<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/770422/mexico-parque-elevado-chapultepec-proyecto-catalizador-para-generar-comunidad-en-la-ciudad-de-mexico>).

[14] BERNARDO GÓMEZ PIMIENTA, LUIS ENRIQUE MENDOZA. Publicado: México 2016. Definiciones: Categoría Diseño urbano y arquitectura del paisaje (<http://www.arquitecturapanamericana.com/regeneracion-de-la-avenida-presidente-masaryk/>).

18. ANEXOS

Autopista Manabí Guillen



Ilustración 30 Entrada del Bypass altura redondel de la agricultura



Ilustración 31 Bypass



Ilustración 32 Bypass altura Cámara de Comercio

Área por intervenir



Ilustración 33: Vista Aérea de la autopista Manabí Guillen