

# **UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA**

## **TEMA:**

**PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO  
Y RENOVACIÓN EN EL TEJIDO URBANO Y ESPACIOS  
PÚBLICOS DEL PLAN HABITACIONAL LA PRADERA  
(ETAPAS 1 Y 2) DEL CANTÓN MANTA.**

## **INFORME DE TRABAJO**

Previa a la obtención del Título de:

**ARQUITECTO**

## **AUTORÍA:**

**FERNANDO ANDRÉS MOREIRA NAVARRETE**

## **DIRECTOR:**

**ARQ. ABEL QUIMIS**

**MANTA – FEBRERO 2018**

## **TEMA**

**PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN EN EL TEJIDO URBANO Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL PLAN HABITACIONAL LA PRADERA (ETAPAS 1 Y 2) DEL CANTÓN MANTA.**

## **2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR**

Yo, **ARQ. ABEL QUIMIS**, en mi calidad de director del proyecto de titulación denominado: **“PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN EN EL TEJIDO URBANO Y ESPACIOS PÚBLICOS DE LA PRADERA (ETAPAS 1 Y 2) DEL CANTÓN MANTA”**, realizado por el egresado **FERNANDO ANDRÉS MOREIRA NAVARRETE** que:

El presente trabajo del egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí cumple con los requisitos estipulados por la Universidad y la Facultad por lo tanto, lo considero aprobado para su presentación y revisión por parte del tribunal designado para el efecto.

---

Arq. Abel Quimis

**DIRECTOR DEL PROYECTO**

### **3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Yo, **FERNANDO ANDRÉS MOREIRA NAVARRETE**, con C.I. 135015357-1,  
egresado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

DECLARO que: Este trabajo de titulación es original, de mi autoría, con el tema:  
**“PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN EN EL  
TEJIDO URBANO Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL PLAN HABITACIONAL LA  
PRADERA (ETAPAS 1 Y 2) DEL CANTÓN MANTA”**, el cual fue supervisado bajo la  
dirección del ARQ. ABEL QUIMÍS, tutor designado.

Manifiesto la originalidad de la conceptualización del trabajo, interpretación de datos y  
elaboración de conclusiones, dejando establecido que los aportes intelectuales de otros  
autores se han referenciado en el texto del presente trabajo.

---

Fernando Andrés Moreira Navarrete

CI 135015357-1

#### **4. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Los miembros del Tribunal de Tesis de Grado APRUEBAN el trabajo de investigación sobre el tema “**PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN EN EL TEJIDO URBANO Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL PLAN HABITACIONAL LA PRADERA (ETAPAS 1 Y 2) DEL CANTÓN MANTA**” del egresado Fernando Andrés Moreira Navarrete de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título de Arquitecto.

Para constancia firman:

---

Arq. Juan Solano  
Tribunal 1

---

Arq. Jakeline Jaramillo  
Tribunal 2

---

Ing. Víctor Espinoza  
Tribunal 3

## **5. DEDICATORIA**

*El presente trabajo de investigación de fin de carrera lleva una dedicatoria primero a Dios, por darme la sabiduría, paciencia, constancia y salud para alcanzar mis objetivos.*

*De manera muy especial, a mis padres. Luz María Navarrete y a mi ángel desde el cielo Luis Fernando Moreira quien desde hace 3 años partió de mi lado; a ellos quienes son el pilar fundamental en mi vida y mi apoyo incondicional les dedico todo mi esfuerzo y sacrificio que he dado en mi carrera universitaria y el presente trabajo.*

*A mis hermanos, esperando Yo pueda ser su ejemplo a seguir.*

*A mis abuelos paternos quienes siempre me han apoyado de manera incondicional.*

*A mi abuela materna por darme su bendición y consejos para seguir adelante.*

*A toda mi familia en general por siempre estar al tanto y brindar interés durante mi camino universitario.*

## **6. AGRADECIMIENTO**

*Agradezco a Dios por permitirme darme las fuerzas para seguir adelante durante estos cinco años de carrera, a la Facultad de Arquitectura y sus docentes por compartir su sabiduría y enriquecer mi conocimiento, A mis padres por siempre apoyarme, a mis abuelos, hermanos, familia, y amigos, quienes con ellos compartí muchas experiencias y los llevare siempre en mi mente esperando colaborar algún día de nuevo. INFINITAS GRACIAS.*

<b>7. CONTENIDO</b>	
<b>2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR</b>	I
<b>3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA</b>	II
<b>4. CERTIFICACIÓN APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN</b>	III
<b>5. DEDICATORIA</b>	VI
<b>6. AGRADECIMIENTO</b>	V
<b>7. CONTENIDO</b>	VI
<b>8. RESUMEN</b>	XII
<b>9. INTRODUCCIÓN</b>	XIII
<b>10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:</b>	
<b>10.1. Marco contextual</b>	XVI
10.1.1 Situación actual de la problemática	XVI
<b>10.2. Formulación del problema</b>	
10.2.1. Definición del problema	XVII
10.2.2. Problema Central y Sub-problemas	XVIII
10.2.3. Formulación de la pregunta clave	XVIII
<b>10.3. Justificación</b>	
10.3.1. Justificación Social	XIV
10.3.2. Justificación Urbano Arquitectónica	XIV
10.3.3. Justificación Ambiental	XIV
<b>10.4. Definición del objeto de estudio</b>	
10.4.1. Delimitación sustantiva del tema	XX
10.4.2. Delimitación espacial	XX
10.4.3. Delimitación temporal	XX
<b>10.5. Campo de acción de la investigación</b>	XX
<b>10.6. Objetivos</b>	
10.6.1. Objetivo General	XX
10.6.2. Objetivos Específicos	XXI
<b>10.7. Identificación de variables</b>	
10.7.1. Variable Independiente	XXI
10.7.2. Variable Dependiente	XXI
<b>10.8. Operacionalización de variables</b>	XXI-XXIV
<b>10.9. Formulación de idea a defender</b>	XXV
<b>10.10. Tareas científicas desarrolladas</b>	XXV
10.10.1. TC1. Elaboración del marco teórico referencial inherente al tema	



- 10.10.2. TC2. Elaboración de un diagnóstico situacional de la problemática
- 10.10.3. TC3. Elaboración de una propuesta

### **10.11. Diseño de la investigación**

- 10.11.1. Fases del estudio, Métodos teóricos y empíricos y técnicas utilizadas...XXV
- 10.11.2. Población y muestra.....XXVI
- 10.11.3. Resultados esperados.....XXVII
- 10.11.4. Novedad científica o innovación .....XXVII

## **11. Marco Referencial de la investigación**

- 11.1. Marco Antropológico .....1
- 11.2. Marco Conceptual .....2-3
- 11.3. Marco Teórico .....3-26
  - 11.3.1. El nuevo urbanismo o el rescate del urbanismo tradicional.....4
  - 11.3.2. La carta del nuevo urbanismo .....4-6
  - 11.3.3. La sustentabilidad y aplicación del nuevo urbanismo .....6-7
  - 11.3.4. Renovación Urbana y Renovación Urbana Sostenible .....8-10
  - 11.3.5. Diferencias entre Renovación y Renovación Sostenible. ....10-11
  - 11.3.6. Propuestas para la integración de la Sostenibilidad en la Planificación Urbana .....11-12
  - 11.3.7. El espacio público: Conceptos .....12-13
    - 11.3.7.1. La ciudad como espacio público .....13
    - 11.3.7.2. El espacio público en la actualidad .....13
  - 11.3.8. Recomendaciones del diseño según las cualidades del espacio .....14-15
  - 11.3.9. Áreas verdes y densidad habitacional.....15-16
  - 11.3.10. Ecobarrio .....16-17
    - 11.3.10.1. Principios de los Ecobarrios .....18-20
  - 11.3.11. Calles activas y peatonales .....20-23
  - 11.3.12. Tipos de calles .....23-26
- 11.4. Marco Jurídico .....27-29
  - 11.4.1. Constitución del Ecuador
  - 11.4.2. Plan Nacional del Buen Vivir
- 11.5. Marco Normativo .....30-38
  - 11.5.1. COOTAD
  - 11.5.2. Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación del Suelo en el Cantón Manta
- 11.6. Modelo de Repertorio .....38-43
  - 11.6.1. Renovación Sauces 3
  - 11.6.2. Proyecto Urbano Barrio Abajo Baranquilla Colombia

## **12. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN**

- 12.1. Información Básica
  - 12.1.1. Antecedentes históricos .....44-45
  - 12.1.2. Delimitación del área de estudio .....45-46
  - 12.1.3. Estudio de la población.....46-47

12.1.4. Aspectos Físicos .....	47
12.1.5. Usos de suelo .....	47-48
12.1.6. Equipamiento comunal .....	49-52
12.1.7. Infraestructura .....	53
12.1.8. Red Vial .....	53-57
12.1.9. Transporte público.....	58
12.1.10. Morfología urbana .....	58-59
12.1.11. Mobiliario urbano .....	59
12.2. Tabulación de la información .....	60-79
12.3. Interpretación de resultados .....	80-81
12.4. Pronóstico .....	82-83
12.5. Comprobación de la idea planteada .....	84-88

## **13. PROPUESTA**

### **13.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano**

13.1.1 Aspectos funcionales .....	89-103
13.1.2. Aspectos formales .....	103-107
13.1.3. Aspectos Técnicos .....	108-111
13.1.4. Aspectos Ambientales .....	111

### **13.2. Subsistemas y componentes .....**

### **13.3. Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones .....**

### **13.4. Lógica de implantación de la propuesta .....**

### **13.5. Capacidad de la propuesta .....**

### **13.6. Requerimientos normativos .....**

### **13.7. Requerimientos tecnológicos .....**

### **13.8. Requerimientos de equipamiento .....**

### **13.9. Prefactibilidad de la propuesta .....**

## **14. CONCLUSIONES .....**

## **15. RECOMENDACIONES .....**

## **16. REFERENCIAS BIBLIOGR. ....**

## **ANEXOS**

### **Contenido de tablas**

Tabla 1. Subproblemas

Tabla 2. Operacionalización de Variable Independiente

Tabla 3. Operacionalización de Variable Dependiente

Tabla 4. Acera Mínima

Tabla 5. Medida de franjas en aceras

Tabla 6. Medidas de calles

Tabla 7. Medidas de bancas

Tabla 8. Medidas de baños públicos

Tabla 9. Conocimiento general del plan habitacional Tabla

Tabla 10. Importancia ante cambios en la imagen urbana

Tabla 11. Percepción de desorden e incomodidad ante el uso del vehículo

Tabla 12. Sostenibilidad de proyectos

Tabla 13. Propuestas a implementarse

Tabla 14. Delimitación de la circulación vehicular

Tabla 15. Renovación y delimitación de los pasajes

Tabla 16. Renovación de espacios públicos  
Tabla 17. No utilización de pasajes para ampliaciones  
Tabla 18. Condiciones de los espacios públicos  
Tabla 19. Porcentaje de deterioro de los espacios públicos actuales  
Tabla 20. Porcentaje de deterioro de los pasajes actuales  
Tabla 21. Frecuencia de utilización de parqueos públicos  
Tabla 22. Frecuencia de utilización de espacios públicos  
Tabla 23. Importancia de la utilización de espacios residuales  
Tabla 24. Cambios significativos para el mejoramiento de la imagen urbana  
Tabla 25. Frecuencia de circulación vehicular por los pasajes  
Tabla 26. Implementación de áreas verdes  
Tabla 27. Nivel de participación ciudadana  
Tabla 28. Propuestas para la calle principal  
Tabla 29. Interpretación de resultados  
Tabla 30. Comprobación de la idea planteada – Variable Independiente  
Tabla 31. Comprobación de la idea planteada – Variable Dependiente  
Tabla 32. Subsistemas y componentes  
Tabla 33. Planes, programas, proyecto, acciones y estrategias  
Tabla 34. Requerimientos Tecnológicos  
Tabla 35. Requerimientos de equipamientos

### **Contenido de figuras**

Figura N°1. Ubicación General (Vista Satelital)  
Figura N°2. Ubicación del Área de Estudio (Vista Satelital)  
Figura N°3. Cercanía de equipamientos  
Figura N°4. Utilización de arborización  
Figura N°5. Tipos de Luminarias  
Figura N°6. Planta baja generando comercio en la calle  
Figura N°7. Partes de la acera  
Figura N°8. Siglas de acera  
Figura N°9. Calle peatonal con franja de borde y servicios, arborización e iluminación en el centro  
Figura N°10. Calle peatonal con franja de borde y servicios, iluminación lateral  
Figura N°11. Carril bajo aceras  
Figura N°12. Carril a nivel de acera  
Figura N°13. Calle Local (L1) perfil tipo  
Figura N°14. Calle Local (L1)  
Figura N°15. Calle Local (L2)  
Figura N°16. Equipamientos de servicios sociales  
Figura N°17. Equipamientos de servicios comunales  
Figura N°18. Área de intervención Sauces 3  
Figura N°19. Renovación de pasajes sauces 3  
Figura N°20. Zonificación para propuestas y equipamientos

Figura N°21. Implantación de propuestas  
Figura N°22. Corredor peatonal collage  
Figura N°23. Diseño plaza carnaval  
Figura N°24. Collage inicio parque lineal  
Figura N°25. Collage parque lineal y equipamientos  
Figura N°26. Plano Original  
Figura N°27. Ubicación Macro La Pradera  
Figura N°28. Ubicación Micro La Pradera  
Figura N°29. Comercio Calle 6ta  
Figura N°30. Usos de suelo y codificación  
Figura N°31. Mapa de usos de suelo  
Figura N°32. Visualización UEF La Pradera  
Figura N°33. Visualización UE Rios de Agua Viv  
Figura N°34. Visualización Hospital IEES  
Figura N°35. Vía conexión La Pradera IEES  
Figura N°36. Visualización Iglesia Virgen de Fátima  
Figura N°37. Ubicación de espacios recreativos La Pradera 1  
Figura N°38. Espacios recreativos existentes La Pradera 1  
Figura N°39. Ubicación de Parque La Pradera 2  
Figura N°40. Visualización de Parque La Pradera 2  
Figura N°41. Visualización juegos infantiles  
Figura N°42. Visualización de red eléctrica  
Figura N°43. Visualización de drenaje AALL  
Figura N°44. Mapa de calles e ingresos al sector  
Figura N°45. Visualización de calles locales  
Figura N°46. Mapa de usos de suelo y calles  
Figura N°47. Visualización calle 4ta  
Figura N°48. Visualización calle 6ta  
Figura N°49. Collage situación actual  
Figura N°50. Recorrido líneas de buses  
Figura N°51. Morfología Urbana  
Figura N°52. Paisaje Construido  
Figura N°53. Paisaje Natural  
Figura N°54. Emplazamiento general de propuestas  
Figura N°55. Visualización ubicación Macro Área Multifuncional 2  
Figura N°56. Visualización Micro Área Multifuncional 2  
Figura N°57. Fases en la concepción del diseño  
Figura N°58. Diseño final AM1  
Figura N°59. Visualización Zona de Parqueo y deportiva  
Figura N°60. Visualización Micro Zona Deportiva  
Figura N°61. Visualización Micro zona de servicios e ingreso y parqueo sur  
Figura N°62. Visualización Macro Área Multifuncional 2  
Figura N°63. Esquema funcional y zonificación Área Mulft 2  
Figura N°64. Diseño final Área multifuncional 2  
Figura N°65. Implantación de cubiertas  
Figura N°66. Ubicación de plazoletas a intervenir  
Figura N°67. Esquema funcional y zonificación plazoletas tipo

Figura N°68. Diseño final Plazoletas Tipo  
Figura N°69. Implantación de cubiertas en plazoletas tipo  
Figura N°70. Jerarquización de eje principal  
Figura N°71. Diseño modulo pasaje principal  
Figura N°72. Diseño de modulo pasajes conectores  
Figura N°73. Conectividad entre plazoletas  
Figura N°74. Diseño de módulos desde vías de acceso  
Figura N°75. Diseño de módulos pasajes menores  
Figura N°76. Designación de pasajes desde vías y pasajes menores  
Figura N°77. Sinuosidad de ejes principales y cinturón verde  
Figura N°78. Vista aérea  
Figura N°79. Juegos infantiles área multifuncional 2  
Figura N°80. Diseño de césped prolongado y área de descanso  
Figura N°81. Diseño de zona de servicios  
Figura N°82. Diseño de plataforma central  
Figura N°83. Plazoleta Multifuncional  
Figura N°84. Detalle constructivo general cubiertas  
Figura N°85. Detalle constructivo general módulos de ventas  
Figura N°86. Planta módulos de ventas  
Figura N°87. Detalle constructivo general bancas  
Figura N°88. Detalle constructivo general asientos anclados a muros  
Figura N°89. Implantación de propuestas

### **Contenido de gráficos**

Gráfico N°1. Conocimiento general del plan habitacional  
Gráfico NN°2. Importancia ante cambios de la imagen urbana  
Gráfico N°3. Desorden e incomodidad ante el uso del vehículo  
Gráfico N°4. Importancia en la sostenibilidad de proyectos  
Gráfico N°5. Propuestas a implementarse  
Gráfico N°6. Aceptación ante la delimitación de la circulación vehicular  
Gráfico N°7. Renovación y delimitación de pasajes  
Gráfico N°8. Renovación de espacios públicos  
Gráfico N°9. No utilización de los pasajes para ampliaciones  
Gráfico N°10. Condiciones de los espacios públicos  
Gráfico N°11. Deterioro de los espacios públicos actuales  
Gráfico N°12. Deterioro de los pasajes actuales  
Gráfico N°13. Frecuencia de uso de parqueos públicos.  
Gráfico N°14. Frecuencia de uso de espacios públicos  
Gráfico N°15. Utilización de espacios residuales  
Gráfico N°16. Cambios significativos para el mejoramiento de la imagen urbana  
Gráfico N°17. Frecuencia de circulación vehicular por los pasajes.  
Gráfico N°18. Implementación de áreas verdes  
Gráfico N°19. Participación ciudadana  
Gráfico N°20. Propuestas para la calle principal

## 8. Resumen

El plan habitacional La Pradera el cual consta de dos etapas, se encuentra ubicado en el límite de la ciudad de Manta de la parroquia Esteros. Durante su funcionamiento con más de 20 años de vida útil actualmente este presenta desorden en cuanto a su circulación interna por la utilización del vehículo a través de los pasajes peatonales y a su vez el deterioro e inexistencia de varios espacios públicos dentro de su trama urbana interna.

Con la presente investigación se pretende diagnosticar el estado de desorden y deterioro, apoyándose en la construcción de un marco referencial a fin de elaborar una propuesta alternativa cuyo propósito es generar una delimitación de la circulación de sus pasajes peatonales y la renovación de los espacios de tipo públicos, planteando así solución ante los problemas que aquejan a sus habitantes, siendo un aporte a un desarrollo tanto del lugar como de sus habitantes.

La investigación pertenece a la línea N°2 de Ordenamiento Territorial y Gestión de riesgo establecido por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

**Palabras Claves:** deterioro, desorden, desarrollo, delimitación, renovación, espacios públicos, trama urbana.

## **9. Introducción**

Nuestras ciudades han presentado un desarrollo urbano, en la cual se han generado distintos proyectos de intervención en varios sectores, sin embargo actualmente la ciudad de Manta en específico no cuenta con los suficientes espacios de tipo públicos con características que permita la recreación y vinculación de los habitantes en contacto con la naturaleza y sectores como La Pradera es un ejemplo de ello.

Los espacios públicos llámense estos parques, calles, zona deportivas son espacios utilizados para la recreación, espacios donde los habitantes se pueden expresar de distintas formas a nivel cultural, social y demás.

Las ciudades con el paso del tiempo se van desarrollando usualmente enfocadas hacia espacios de tipo residencial como viviendas, lo cual provoca que se deje de lado o la reducción de espacios libres y necesarios para la implementación de espacios públicos, la recuperación, renovación o generación de estos es una herramienta fundamental para generar un mejor urbanismo, sin embargo actualmente no todas las personas poseen un acceso a estos.

El sector conocido como La Pradera, lugar en donde se realiza la investigación cuenta con aproximadamente 1500 viviendas y una población aproximada de 6750 habitantes, los cuales residen dentro del sector desde ya varios años; este Plan Habitacional nace a finales de los ochenta y principios de los noventa como una necesidad de vivienda para personas de escasos recursos económicos los cuales para ese entonces residían dentro de denominadas Villas del Banco Ecuatoriano de la vivienda, actualmente conocido como Miduvi, y varias de estas viviendas se mantienen hasta la actualidad construidas sobre terrenos de 60m<sup>2</sup> aproximadamente.

Estas viviendas se distribuyen a través de una trama urbana la cual se destinó para la circulación de peatones por denominados pasajes peatonales, los cuales se consideró conectarlos hacia pequeñas plazas públicas a manera de pequeñas centralidades dentro de la

trama, hacia espacios públicos de grandes dimensiones los cuales actualmente están en inexistencia, y hacia parqueaderos públicos que en la actualidad presentan abandono o poca utilización ante la falta de aspectos como seguridad y protección para el vehículo.

El desarrollo de La Pradera durante los últimos años se ha visto enfocado hacia la vivienda y el comercio, el cual se encuentra muy marcado dentro del plan habitacional, lo cual genera un desarrollo económico para quienes se dedican a labores de este tipo, sin embargo actualmente presenta varios problemas de tipo espacial que aquejan a sus habitantes, principalmente la carencia o deterioro de los pocos espacios públicos con los que cuenta el sector, los cuales presentan un grado de utilización muy bajo al no contar con los equipamientos y recursos para generar un confort y disfrute de los mismos por parte de quienes residen alrededor de estos.

A esto se suma la disfuncionalidad que existe dentro de su trama interna la cual se encuentra influenciada por la utilización del vehículo lo cual genera un deterioro constante de los pasajes peatonales provocando molestias en sus habitantes y resultando ser un peligro en ciertos casos.

Ante estos principales problemas se considera la intervención dentro de las áreas libres para la generación de nuevas propuestas que presenten características multifuncionales enfocadas hacia la recreación, deporte y ciertos servicios; la renovación de los espacios actuales deteriorados y la delimitación de la circulación interna mediante la renovación de los pasajes actuales, la activación y renovación de las plazas de parqueos públicas, a fin de que se genere un orden.

Para esto es necesario la elaboración de un diagnóstico de la situación actual y un marco referencial que apoye y sean un sustento para la elaboración de las distintas propuestas



que se puedan plantear y se adecuen a la situación actual que vive el plan habitacional la cual presenta una descontextualización, es decir que los escenarios que se suscitan no tienen relación a lo que pretendieron ser o se planificó desde sus inicios.

Finalmente se aportan conclusiones y recomendaciones que puedan ser consideradas para la generación de futuros proyectos que puedan ya sea complementar lo propuesto o mejorarlo.

## 10. Planteamiento del problema

### 10.1 Marco contextual

El presente trabajo de investigación está enfocado en el Plan habitacional La Pradera (etapas 1 y 2) ubicado en el límite de la ciudad de Manta, perteneciente a la parroquia Los Esteros.



*Figura N° 1 - Ubicacion general (vista satelital).  
Fuente: Google Earth Investigador*



*Fig. N° 2 - Ubicacion del area de estudio (vista satelital). Fuente: Google Earth Investigador*

#### 10.1.1 Situación actual de la problemática

La Pradera en sus etapas 1 y 2 alberga alrededor de 1500 viviendas, las cuales son en su mayoría adosadas unas a otras con áreas de terreno de 60m<sup>2</sup> aproximadamente. Dichas viviendas se encuentran establecidas por medio de una trama que actualmente presenta una mezcla tanto de circulación peatonal como vehicular, por medio de denominados pasajes; la trama se complementa (o debería) con espacios de parqueos y espacios públicos que actualmente se encuentran en deterioro, desuso o inexistencia.

Su tejido urbano presenta ciertas inconsistencias en cuanto a la funcionalidad del mismo reflejado en diferentes aspectos. En primera instancia la utilización de los denominados “pasajes”, (los cuales cabe mencionar que presentan anchos variables debido a los habitantes han optado por tomar partes de la calle como extensión de sus viviendas.) Regularmente estos

se ven influenciados por la circulación tanto peatonal como vehicular, lo cual genera una mezcla de circulaciones en estos espacios (unos más que otros) generando cierto grado de desorden y a la vez el desgaste de la superficie de los mismos (adoquinado en el mayor de los casos) generando una situación visual relacionada al deterioro.

La utilización del vehículo no se encuentra restringida en su totalidad debido a la existencia de zonas de parqueos que podrían considerarse de tipo comunal ubicadas en ciertos puntos del tejido conectados hacia las vías principales, las cuales no presentan las condiciones necesarias para hacer uso de las mismas, debido a que no se encuentran delimitadas (ya sea mediante aceras, bordillos o señalética) o una protección adecuada para el vehículo tanto en aspectos de seguridad como el clima mediante la incidencia solar que estos puedan recibir, es por esto que muchos de sus habitantes han optado por implementar en sus viviendas garajes propios, o estacionar fuera de sus viviendas, por tanto estos espacios quedan en desuso.

La necesidad de espacios públicos y áreas verdes es primordial, actualmente estos cubren a penas un porcentaje mínimo, generando situaciones de discomfort en sus habitantes los cuales hacen uso de estos espacios muy pocas veces ante la necesidad de un diseño sustentable que cumpla las condiciones espaciales y sociales necesarias de uso diario.

## **10.2 Formulación del problema**

### **10.2.1 Definición del Problema**

La Pradera es un plan habitacional conocido por su ubicación en el límite de la ciudad con más de 20 años de antigüedad, de entre sus problemas actuales existe una mezcla de la circulación en su trama internamente, es decir la mezcla de circulaciones vehiculares y peatonales por medio de sus pasajes, (los cuales se concibieron como peatonales en un principio) generando desorden, el deterioro de los mismos a su vez la necesidad de proyectos de espacios públicos y otros con un buen nivel de carácter arquitectónico, ya sea nuevos o una

renovación de los actuales los cuales no presentan condiciones óptimas de generar un uso y confort para sus habitantes.

### 10.2.2 Problema central y subproblemas

#### **PROBLEMA CENTRAL**

Mediante lo mencionado anteriormente podemos citar el problema central como una:

DISFUNCIONALIDAD EN LA TRAMA URBANA Y DETERIORO DE LOS ESPACIOS ANEXOS ESTABLECIDOS EN EL AMANZANAMIENTO DEL PLAN HABITACIONAL LA PRADERA (ETAPAS 1 Y 2), COMPRENDIDO ENTRE LAS CALLES NOVENA Y CUARTA

#### **SUB-PROBLEMAS**

<b>DIMENSIÓN</b>	<b>SUB-PROBLEMAS</b>
Social	- Necesidad de equipamientos y espacios de tipo público
Ambiental	- Escases de áreas verdes y de esparcimiento
Movilidad	- Desorden de la circulación en la trama urbana interna
Espacial	- Abandono y deterioro de espacios existentes
Política	- Regularización en la ocupación de los pasajes para ampliación de viviendas (línea de fábrica)

**Tabla 1.** Subproblemas

**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaboración:** Investigador

### 10.2.3 Formulación de la pregunta clave

¿Requiere el Plan Habitacional La Pradera un reordenamiento y renovación de su tejido urbano y espacios públicos a fin de generar una propuesta que intente mejorar el deterioro del sector y el confort de sus habitantes?

## **10.3 Justificación**

La presente investigación se justifica desde los siguientes ámbitos

### **10.3.1. Justificación social**

El presente trabajo surge como respuesta al poder abarcar ciertos aspectos o problemas de tipo urbano que se generan dentro un espacio determinado como es La Pradera (etapas 1 y 2), intentando aportar significativamente hacia un cambio positivo del mismo, creando procesos de renovación y un reordenamiento en el tejido urbano, mejorando y generando espacios públicos, por medio de obras de urbanismo y arquitectura que inventen cambios sociales dentro de sector y quienes lo habitan, ambicionar a mejorar las condiciones del hábitat con un rumbo más sostenible.

### **10.3.2. Justificación urbano arquitectónico**

Se justifica mediante la implementación de una propuesta alternativa de tipo urbana que permita generar una situación de orden dentro del plan habitacional y conectar nuevamente su trama hacia espacios públicos y áreas verdes, evitando el deterioro constante de los últimos años, de tal forma que La Pradera sea una referencia hacia otros barrios como un lugar que se inserta en la ciudad y contribuye al mejoramiento de esta, así como del desarrollo social de sus habitantes.

### **10.3.3. Justificación ambiental**

Se justifica en lo ambiental, ya que el sector y la ciudad en si carecen de espacios públicos y áreas verdes, las cuales son parte fundamental para una población sirviendo como pulmón para la misma, generando un mayor confort térmico.

## **10.4 Definición del objeto de estudio**

### **10.4.1 Delimitación sustantiva del tema**

El presente trabajo de investigación pretende estudiar el plan habitacional de la Pradera (etapas 1 y 2) en el límite de la ciudad de Manta, indagando los aspectos que provocan un desorden y deterioro, ante la carencia de organización, planificación y espacios determinados para un uso, intentando mitigar problemas de discomfort de sus habitantes por medio de una propuesta alternativa de reordenamiento y renovación de carácter urbana aportando al desarrollo urbano y social del sector.

### **10.4.2 Delimitación espacial**

La investigación en cuanto al disfuncionalidad en la trama urbana y el deterioro de espacios anexados a esta se desarrolla en el plan habitacional conocido como La Pradera 1 y 2 del cantón Manta; se pretende abarcar un espacios que cubra el amanzanamiento que se establece entre las calles cuarta y novena.

### **10.4.3 Delimitación temporal**

EL presente trabajo de investigación pretenderá estudiar los distintos problemas actuales mediante una retrospectiva básica desde los inicios del sector.

## **10.5 Campo de acción de la investigación**

Este proyecto se encuentra dentro de la línea de investigación 2: ORDENAMIENTO TERRITORIAL, VULNERABILIDAD Y GESTION DE RIESGOS.

## **10.6 OBJETIVOS**

### **10.6.1 OBJETIVO GENERAL**

Diagnosticar el estado del desorden y deterioro espacial que permita elaborar una propuesta alternativa

## **10.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

**10.6.2.1. O.E.1.** Utilizar instrumentos de recolección de información en el sitio que permitan comprender de una manera más amplia el contexto en el cual se desarrolla el problema y de esta forma se permita crear una sustentación válida del trabajo de investigación y su idea a defender que se plantea

**10.6.2.2. O.E.2.** Recopilar y analizar información bibliográfica pertinente que se relacione y permita sustentar la recolección de datos en el sitio.

**10.6.2.3. O.E.3.** Mediante la propuesta que se plantea implementar se busca contribuir al mejoramiento de la imagen del sector.

## **10.7. Identificación de variables**

### **10.7.1. Variable independiente**

Descontextualización en la planificación del plan habitacional

### **10.7.2. Variable dependiente**

Disfuncionalidad en la trama urbana

## 10.8. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

### VARIABLE INDEPENDIENTE

OPERACIONALIZACION DE VARIABLES					
VARIABLE INDEPENDIENTE					
VARIABLE	CONCEPTO	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
- Descontextualización en la Planificación del Plan Habitacional	Se entiende como una descontextualización a una situación que no tiene relación con la realidad que se está suscitando, por tanto esto se refiere a que el Plan habitacional no fue concebido de acuerdo a lo propuesto y la utilización adecuada que este debería presentar	- Situación actual (contexto) diferente a los propuesto o planeado	Necesidad de una planificación urbana sostenible	Podría plantearse una alternativa que se acople al sector y sea sostenible?	<b>Cuestionario</b>
			Imagen Urbana deteriorada	En que medida el sector podría ha presentado cambios?	
			Desorden urbano	Se podría considerar que las acciones de los habitantes generaron un desorden en el sector?	
		- Concepción del Plan Habitacional	Diseño urbano arquitectónico poco funcionales	Que propuestas se podrían implementar para renovar el plan habitacional?	<b>Cuestionario</b>

**Tabla 2:** Operacionalizacion de Variable Independiente **Fuente:** Inv. De campo

**Elaboración:** Investigador



**VARIABLE DEPENDIENTE**

<b>OPERACIONALIZACION DE VARIABLES</b>					
<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>					
<b>VARIABLE</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>CATEGORÍAS</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ITEMS</b>	<b>INSTRUMENTO</b>
- Disfuncionalidad de la trama o tejido urbano interno	Se entiende por una disfuncionalidad hacia la alteración de un sistema ya predeterminado en una o más funciones que éste presente o que le correspondan	- Planificación	Alternativas de solución al contexto actual	En qué medida los hábitos del uso del vehículo actualmente serían un obstáculo para generar nuevas propuestas que intenten un orden? Es necesario una alternativa de renovación? Cuanto conocen los habitantes el plan habitacional y como fue se planteo inicialmente?	<b>Cuestionario</b>
		- Control en la movilidad de la trama	Delimitación de la circulación interna	Considera necesario la delimitación de la circulación? Cuál sería su nivel de aceptación ante una propuesta de delimitación?	<b>Cuestionario</b>
			Regularización de línea de fabrica	Podría plantearse el regularizar los límites de los terrenos para no generar ampliaciones mediante el apropiamiento de pasajes?	<b>Cuestionario</b>

		- Déficit de espacios públicos	Nuevos espacios públicos	Que opciones y condiciones deberían presentar los nuevos espacios públicos? En qué medida se pueden implementar estos espacios? Cuanto útil serían estos espacios?	Cuestionario
			Áreas verdes y de esparcimiento	Cuan necesario son las áreas verdes y de esparcimiento? Existiría participación de sus habitantes hacia el cuidado de estos?	Cuestionario

**Tabla 3:** Operacionalización de variable dependiente

**Fuente:** Inv. De campo

**Elaboración:** Investigador

## **10.9. IDEA A DEFENDER**

Ante las variables presentadas se considera que existe relación entre ambas ya que la planificación inicial del Plan Habitacional la cual se presenta de manera descontextualizada, genera las múltiples situaciones suscitadas dentro de la trama urbana establecida en el amanzamiento de las viviendas. Las razones por las cuales esta situación se da actualmente pueden ser varias, sin embargo si no se posee una buena planificación desde una concepción de un proyecto, el resultado puede ser desordenado, o descontextualizado, generando alteraciones en las funcionalidades de sus elementos. Es por esto que se manifiesta que: *“La descontextualización en la planificación del Plan Habitacional de La Pradera (etapas 1 y 2) genera una disfuncionalidad en su trama urbana actualmente”*

## **10.10. Tareas científicas desarrolladas**

**10.10.1. TC1.** ELABORACION DEL MARCO TEÓRICO REFERENCIAL INERENTE AL TEMA

**10.10.2. TC2.** ELABORACIÓN DE UN DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA PROBLEMÁTICA

**10.10.3. TC3.** ELABORACIÓN DE UNA PROPUESTA

## **10.11. Diseño de la investigación**

**10.11.1 Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos, técnicas e instrumentos utilizados**

**Capítulo 1.** Diseño de la investigación

**Capítulo 2.** Formulación del Diagnóstico

**Capítulo 3.** Elaboración de la propuesta.

De entre los métodos de investigación existentes los utilizados fueron los siguientes

**Capítulo 1:** Diseño de la investigación – Método Inductivo – Deductivo

**Capítulo 2:** Formulación del Diagnóstico – Método Analítico

**Capítulo 3:** Elaboración de la propuesta – Método Empírico y Abstracto

De entre las técnicas e instrumentos de investigación y recolección de información se utilizaron las siguientes:

**Capítulo 1:** Diseño de la investigación – Bibliográfico y Documental

**Capítulo 2:** Formulación del Diagnóstico – Encuestas (Cuestionario), Observación, fotografías

**Capítulo 3:** Elaboración de la propuesta – Planos arquitectónicos y renders.

### 10.11.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

Para determinar la zona a intervenir lo cual para esto será recomendable ajustarse a un muestreo los cuales nos darán el porcentaje de la población la cual debe ser investigada en el campo.  $Z^2$  El muestreo se lo determina a través de una formula en base a la población actúa de la zona. Se pretende realizar una encuesta probabilística aleatoria simple se concluirá un muestreo que comprende la siguiente formula

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

#### DATOS

Nivel de confianza  $Z=1,96$

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

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

Población Total (Viviendas)  $N=1500$  (aprox)

Error de estimación  $e=0,07$

Tamaño de la muestra  $n=$  desconocido

Entonces mediante la aplicación de la formula se determinan un total de 87 encuestas:

$$n = \frac{(1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5 \times 1500}{(0,07)^2(1500 - 1) + (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5} = 87,20 = 87$$

### **10.11.3 RESULTADOS ESPERADOS**

Mediante el presente trabajo de investigación se espera aportar al plan habitacional por medio de proyectos urbanos que generen espacios dignos y se cree un orden a fin de intentar mejorar el habitar de quienes residen o transitan en él.

### **10.11.4 NOVEDAD DE LA INVESTIGACIÓN**

El aporte que puede generar la investigación al conocimiento podría verse reflejado en ser un referente en la intervención de un sector el cuales el cual surge como una necesidad de vivienda hace más de 20 años debido al crecimiento poblacional; este ha venido desarrollándose de tal manera que en la actualidad, su contexto se encuentra lejano a la realidad que pudo ser en base a lo planificado (si es que fuese así) o considerado, por tanto los habitantes y sus costumbres podrían estar marcadas de tal manera que el plantear una nueva propuesta de renovación y reordenamiento resultaría con un nivel de dificultad llevar lo teórico a la práctica.

Por tanto el poder intervenir el plan habitacional ubicado fuera de un centro urbano permitiría complementar y consolidar a una ciudad preocupada no solo por su principales puntos de desarrollo de las actividades de un conglomerado social si no por quienes habitan en sus puntos más lejanos los cuales esperan y aspiran ver cambios sostenibles que contribuyan a intentar mejorar sus condiciones de vida, siendo así ejemplo para la intervención en otros sectores con características similares.

## **11. Marco referencial de la investigación**

### **11.1. Marco Antropológico**

Hablar de un reordenamiento y renovación urbana del Plan Habitacional La Pradera (etapas 1 y 2), hace referencia hacia mejorar las condiciones de los espacios públicos, la movilidad, necesidad de áreas verdes y demás, que presenta en este actualmente. El presente tema de investigación pretende beneficiar principalmente al ser humano y como este pueda desarrollarse mediante la intervención y generación de una propuesta (as) que se adecue al contexto actual que vive el plan habitacional, en el cual se encuentran costumbres rutinarias, que se ven reflejadas en el uso constante del vehículo mezclándose así circulaciones peatonales y vehiculares en una trama que en sus inicios pretendía que esto no sucediese, intentando un orden

El abarcar el problema central y sus subproblemas, podría aportar significativamente a que el ser humano pueda habitar un sector con las condiciones de confort suficiente reflejadas en un ambiente agradable y ordenado dentro del mismo lugar donde vive, ya sea por medio de áreas comunales, pasajes peatonales, implementación de áreas verdes, una mejor distribución de la movilidad peatonal y vehicular en espacios que reflejen modernidad para el desarrollo de sus actividades diarias, esto y mucho más permitiría o se esperaría generar varios cambios a nivel emocional y como el ser humano puede concebir bajo una mirada distinta el lugar que habita desde pocos o varios años, creando un sentido de conciencia sobre el cuidado y apreciación de este lugar y conseguir un aspecto de vecindad y armonía con quienes habitan cerca.

## **11.2. Marco conceptual**

**Plan Habitacional.-** Es el conjunto de antecedentes técnicos, económicos y legales del proyecto a desarrollar, además de las viviendas construir o adquirir, el equipamiento comunitario y los espacios públicos.

**Renovación Urbana Sostenible.-** La renovación urbana es un proceso continuo e interdisciplinario en el que los aspectos social y económico del desarrollo no deben ser olvidados, ya que forman parte de la sostenibilidad. Esta busca, además, reducir el consumo energético a largo plazo, hacer una ciudad más eficiente.

**Planificación Sostenible.-** Busca modificar físicamente la ciudad para ordenar y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, minimizando el impacto de las actividades humanas sobre el ecosistema permitiendo llevar a los ciudadanos una vida más sana.

**Disfuncionalidad.-** Se entiende como el desarreglo o alteración en el funcionamiento de un sistema u organismo predeterminado en una o más funciones u operaciones que le correspondan

**Trama Urbana.-** Es el sistema de conectores entre espacios, es el entramado de calles y edificios de una ciudad, resultado de las distintas fases de crecimiento y del proceso de urbanización.

**Sostenibilidad Medio Ambiental.-** Que se presenta causar en lo posible el menor impacto sobre el medio ambiente, consumiendo recursos y energía en menores cantidades y generar posibles residuos y emisiones en cantidades menores

**Impacto Ambiental.-** Se denomina así a las consecuencias provocadas por cualquier acción humana que modifique las condiciones de subsistencia o de supervivencias de los ecosistemas. Estas acciones provocan efectos colaterales sobre el medio natural o social.

**Delimitar.-** Establecer o fijar los límites de alguna cosa o también varias; señalar o marcar algo en algún lugar o simplemente señalar algún lugar para que sepan sus límites

**Contexto.-** Conjunto de circunstancias que rodean una situación y sin las cuales no se puede comprender correctamente.

**Responsabilidad Social:** Se refleja en las actividades socialmente útiles y en la generación de un espacio urbano que dote a los individuos de las condiciones necesarias para el desarrollo de sus capacidades humanas y que permita el cuidado de los más débiles.

**Planificación Urbana.-** Disciplina conformada por un conjunto de ciencias, técnicas y arte cuyo objetivo es plantear una estructura urbana con actividades como: zonificar, localizar, servicios, considerando aspectos geográficos, sociales, políticos, económicos y ecológicos.

**Amanzanamiento.-** Consiste en la división de un terreno de gran extensión en manzanas, para la construcción de elementos artificiales e implementar elementos naturales.

**Mitigar.-** Moderar, aplacar o suavizar la intensidad de algo.

**Polisémico.-** En lingüística se presenta cuando una misma palabra tiene varias acepciones o significados.



### **11.3 Marco teórico**

El presente marco teórico presente tomar los temas más relevantes en cuanto a este trabajo investigativo, permitiendo obtener una visión más extensa sobre temas de tipo urbano planteados los cuales apuntan hacia un desarrollo sostenible, cuyos principales miran se direccionan hacia la renovación o recuperación en varios ámbitos, para lo cual se considera el tratar teóricamente conceptos urbanos en primera instancia, posteriormente concepciones referencia a una escala de barrio y la importancia del espacio público y las áreas verdes, optimizando la trama urbana existente dentro de un sector en específico y a su vez dentro de una ciudad.

#### **11.3.1. El nuevo urbanismo o el rescate del urbanismo tradicional**

En la década de los 90's se empezó a estructuras un movimiento denominado Nuevo Urbanismo, el cual ha estado trabajando arduamente por homogenizar principios conceptuales y metodologías de tal forma que se permita transformar las ciudades, en espacios más habitables y humanos. De entre los principales factores que intentan rescatar se presentan los siguientes, los cuales considero a nivel personal que son de suma importancia para un proceso urbano con miras de cambios positivos.

Para 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.<sup>1</sup>

#### **11.3.2. La Carta del nuevo Urbanismo**

En referencia a lo expresado anteriormente, estos principios se sustentan o entiende de manera clara mediante la Carta del Nuevo Urbanismo publicada en el año 1994, la cual se presenta estructurada mediante 3 escalas distintas, con 9 principios cada uno, ,haciendo

<sup>1</sup> (Meza 2007) *El Nuevo Urbanismo: Un desafío para las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*

referencia a principios aplicables a escala de ciudad, distrito o vecindario, y manzana. De la presente carta rescato y tomo en consideración la tercera escala en la cual se expresa lo siguiente.

***La manzana, la calle y el edificio***

*1.- Una tarea primordial de toda arquitectura urbana y paisajista es la definición física de calles y espacios públicos como lugares de uso compartido*

*2.- Los proyectos arquitectónicos individuales deberían estar perfectamente vinculador a su entorno.*

*3.- La revitalización de lugares urbanos depende de cuan seguros sean.*

*4.- En las metrópolis contemporáneas los desarrollos deben dar espacios adecuado para los vehículos, respetando al peatón y al espacio público en sus distintas formas*

*5.- Las plazas y calles deben ser seguras, interesantes y cómodas para el peatón; fomentando el caminar permitiendo a los vecinos conocerse y proteger a su comunidad.*

*6.- El paisaje y diseño arquitectónico debería brotar de la topografía, clima, historia y prácticas de construcción locales.*

*7.- Los lugares de concentración pública requieren de lugares importantes para fortalecer la identidad de la comunidad.*

*8.- Los edificios deben aportar a sus habitantes un claro sentido de clima, lugar y tiempo en el que se encuentran. Métodos de climatización para ahorrar recursos.*

*9.- La renovación y preservación de edificios históricos y paisajes afirman la evolución y continuidad de la sociedad urbana.<sup>2</sup>*

<sup>2</sup> (Abonce, 2007) *Hacia un nuevo Urbanismo Latinoamericano*

Dichos fundamentos ha tenido éxito en distintas ciudades a nivel mundial, los cuales han sido un aporte los cuales considero pueden ser una base inicialmente teórica, y en lo posterior permitan ser un fundamento en la realización de propuestas concretas y realizables en distintos contextos en diferentes países.

### **11.3.3. La sustentabilidad y aplicación del nuevo urbanismo**

Uno de los factores más importantes el cuanto al nuevo urbanismo es la sustentabilidad. Un sinnúmero de ciudades de mucha relevancia en la actualidad son metrópolis que han venido desarrollándose de manera desorganizada sin una planificación sostenible, perdiendo la identidad que en un inicio las pudo caracterizar. Un urbanismo sustentable integra aspectos como funcionalidad, estética de las ciudades para intentar otorgarles a sus habitantes una mejor calidad de vida, haciendo una nueva forma de hacer urbanismo.

El nuevo urbanismo, surge como una creencia de que regresar al vecindario tradicional es esencial para restaurar la funcionalidad y la sustentabilidad de las ciudades.(Dunlop 1997)

Según los arquitectos Andres Duany y Elizabeth PlaterZyberk, preocupados por la forma en la que estaban diseñándose las ciudades, crean conceptos del nuevo urbanismo los cuales se exponen mediante 13 principios o puntos, los cuales considero importantes y pueden ser aplicados en distintos contextos de ciudades.

1. EL vecindario debe tener un centro perceptible: un área verde o una esquina de una calle memorable
2. La mayoría de las viviendas deben estar a no más de cinco minutos de estos centros.
3. Deben existir una variedad de tipos de vivienda

4. Deben haber tiendas y oficinas de diferentes tipos en los vecindarios, para que sus habitantes puedan cubrir sus necesidades diarias.
5. Un pequeño edificio complementario es permitido en el patio trasero de cada casa, siendo usado como lugar de trabajo o renta.
6. Una escuela debe estar lo suficientemente cerca, de manera que los niños puedan caminar desde su casa
7. Deben existir lugares de juego cerca de cada vivienda, a no más de 160 metros
8. Las calles de los vecindarios son una red conectada que dispersa el tránsito vehicular por medio de rutas peatonales y vehiculares.
9. Las calles deben ser relativamente angostas y sombreadas por hileras de árboles. Esto disminuye el tránsito vehículos, creando un ambiente agradable para los peatones y bicicletas.
10. Los edificios en el centro del vecindario deben estar ubicados cerca de la calle.
11. Los Estacionamientos y puertas de estacionamientos no deben estar al frente de la calle, sino detrás de los edificios.
12. Ciertos sitios al final de las calles del centro del vecindario deben existir como espacios cívicos, para que la comunidad se reúna.
13. El vecindario debe organizarse. Una asociación formal de debatir y decidir los problemas de mantenimiento, seguridad y cambio físicos.<sup>3</sup>

Considero que estos principio pueden aplicarse para crear proyectos a nivel de barrio y su renovación, siendo analizados de tal forma que se cree un empoderamiento del mismo y una identidad, ya que dentro de la ciudad encontramos muy pocas veces ese sentido de identidad debido a un inadecuado ordenamiento y planificación del territorio.

<sup>3</sup> (Duany & PlaterZyberth 2007) *Hacia un nuevo Urbanismo Latinoamericano*

### 11.3.4. Renovación Urbana y Renovación Urbana Sostenible

La renovación urbana usualmente se manifiesta cuando hablamos de planes de regeneración e intervención urbanística, especialmente sobre ámbitos deteriorados fuera de un casco central. Según la RAE la palabra “renovar” da a entender como “hacer algo nuevo, o volverlo a su estado primero”.

Pueden existir varios conceptos sobre lo que la renovación urbana significa en sí. Según el economista estadounidense Miles Calean, el cual acuñó el término en 1950 la renovación urbana se refiere a: *“La renovación de la edificación, equipamientos e infraestructuras de la ciudad, necesaria a consecuencia de su envejecimiento o para adaptarla a nuevos usos y diferentes actividades”*

El concepto que aplica Miles, resulta ser básico y directo, con fácil entendimiento, lo cual se acopla de manera similar al pensamiento que se pudiese tener en la actualidad sobre una renovación, la cual es sinónimo de cambios a manera positiva.

*La renovación Urbana es un concepto relacionado con la regeneración de la edificación, equipamientos e infraestructuras de la ciudad necesaria para evitar su envejecimiento o para adaptarla a nuevos usos y actividades. Puede perseguir distintos fines:*

- *Desarrollo económico a través del comercio y el turismo*
- *Ser una política para la inversión del capital público y privado para revalorizar el suelo*
- *Estrategia para el mejoramiento de la imagen urbana*
- *Reducción del surgimiento de asentamientos*
- *O respuesta emergente ante algún desastre de tipo natural.*<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ugalde (2012), Instituto Global para la Sostenibilidad) Renovación Urbana Sostenible

Según lo expresado anteriormente se puede notar claramente como la renovación urbana es sinónimo de regeneración, los cuales presentan diferentes fines que mezclan desarrollo, estrategia, reducción, mejoramiento, sin embargo estos conceptos suelen ser concretos en cuanto a Renovación Urbana, sin embargo podemos también mencionar un nuevo tipo de renovación y esta es Sostenible.

*La renovación urbana sostenible busca, además, reducir el consumo energético a largo plazo, hacer una ciudad más eficiente, revalorizando los centros históricos como las pequeñas viviendas, barrios con años de antigüedad, la periferia de la ciudad. Renovar una ciudad que se degrada de manera natural es inevitable, pero renovarla en términos sustentables puede ser una política pública viable a nivel económico, social, técnico y ambiental.*<sup>5</sup>

Estos conceptos expresados por el Instituto Global para la Sostenibilidad, resultan interesantes el que a pesar que puede existir mucha similitud entre una renovación urbana y renovación urbana sostenible, se presentan aspectos que marcan una diferencia entre ambas, una la cual puede estar sujeta a cambios que se necesitan de acuerdo a usos o actividades, mientras que la otra se enfoca hacia el ahorro, la reducción del consumo energético y un cambio más profundo y significativo de la ciudad y sus barrios, periferias y demás.

De acuerdo a la Dra. En Arquitectura Mozalvo Marisol manifiesta que: *“La renovación urbana sostenible es responsabilidad de todos; tenemos la posibilidad (afirma la arquitecta) de hacer una mejor ciudad, y para lograrlo es importante la vinculación de los sectores académico y público. La renovación urbana es un proceso continuo e interdisciplinario en el que los aspectos social y económico del desarrollo no deben ser olvidados, ya que forman parte de la sostenibilidad; sin ellos es imposible llevar a la práctica cualquier teoría”*<sup>6</sup>

<sup>5</sup> (Instituto Global para la sostenibilidad, Think Green 2012) *Renovación Urbana Sostenible*

<sup>6</sup> (Monzalvo 2013) UNAM Gaceta Electrónica, conferencia por la Dra. Marisol Monzalvo: *Renovación Urbana Sostenible*)

Mediante este concepto según la arquitecta, rescato el aspecto de vincular al sector académico en el proceso de renovación, ya que es resulta favorable la vinculación de los estudiantes en el hacer una mejorar ciudad, los cuales pueden aportar con ideas innovadoras y positivas, mentes frescas y abiertas que asumen un compromiso de responsabilidad con la sociedad hacia cambios sostenibles.

### **11.3.5. Diferencias entre Renovación y Renovación Sostenible.**

El poder aplicar aspectos de sostenibilidad resulta relativamente fácil cuando se trata de construcciones o proyectos urbanos nuevos, como la eficiencia ambiental, vialidad económica, y otros. Sin embargo, cuando se pretende intervenir en un ambiente ya construido y proponer una restructuración, resulta con un grado de dificultad, considerando aspectos que pudieron haberse aplicado en un inicio.

*La renovación urbana puede estar centrada en resolver problemas que quieren solución inmediata, haciendo difícil y aun impidiendo la atención de problemas a largo plazo, pero la intención de mejorar estos aspectos, dentro del marco de las limitantes de lo existente, puede ser la principal diferencia entre “Renovación” y “Renovación Sostenible”*

*Se puede entender de mejor manera esta distinción mediante los siguientes aspectos*

*. La renovación sostenible tiene como objetivo agregar información al sistema ciudad para mejorarlo y mantenerlo*

*. Es una estrategia de diseño, que proporciona estabilidad y permite generar sistemas maduros.*

*. Es una respuesta basada en posibilidades de cada situación, es decir analizar las posibilidades para la correcta intervención.<sup>7</sup>*

<sup>7</sup> (Monzalvo 2012), *Renovación urbana sostenible, Memorias de ponencias Think Green: Economía Verdes y desarrollo sostenible de México.*

Por tanto una ciudad con una renovación sostenible tiende a ser más eficiente, con disminución en el consumo de energía, disminución en el impacto ambiental, buscando el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. De esta manera busca una armonía entre lo económico, viable, social, y ambiental.

### **11.3.6. Propuestas para la integración de la Sostenibilidad en la Planificación**

#### **Urbana**

Actualmente las ciudades están acogiendo un modelo de urbanización difuso, ocupando áreas extensas, dirigiendo actividades industriales, de oficinas o baja calidad de viviendas hacia los límites de la ciudad, generando barrios dormidos. Esto usualmente se genera por varios factores, entre ellos los precios de suelo, el cambio de la percepción de la calidad de vida, el vehículo y su dominio sobre una ciudad, generando mayores consumos de energía, siendo estas menos sostenibles.

Por tanto la planificación urbana que busca la sostenibilidad, y que sirva como un instrumento operativo, incluyendo la participación ciudadana como un aspecto de suma importancia, para así lograr entornos más habitables e igualitarios para sus habitantes. A continuación se exponen varias acciones generales, cuya introducción en esta planificación pueden ser muy útiles.

- 1. El mantener una ciudad más compacta puede ayudar a reducir los consumos y acortar distancias sin depender del automóvil. Se rehabilitan los centros históricos. Se han de localizar los servicios públicos en lugares estratégicos, teniendo la población fácil acceso a esta.*
- 2. Se deben compaginar diferentes usos en el territorio, aunque a veces exista incompatibilidad ejemplo; residencial e industrial. En este punto, habrá de considerar que unos usos no generen molestias a otros*



3. *Cuando se destina nuevo suelo para viviendas, se podrán aplicar medidas alternativas a la construcción de nuevas viviendas, como la rehabilitación de las que se encuentren en mal estado. Se intenta evitar la construcción de una ciudad expandida y reducir el consumo de recursos y necesidad del automóvil*
4. *En el aspecto ambiental, (en caso de existir) se deberían recuperar las riberas de los ríos y dedicarlas a usos no agresivos del río.*
5. *En quinto lugar, la creación de corredores verdes promoviendo un mayor contacto de los ciudadanos con la naturaleza, favoreciendo de este modo su concienciación ambiental, actual como pulmón para la ciudad.*
6. *Habrá que recuperar la ciudad para los peatones, peatonalizando las calles, ampliando aceras, diseñando recorridos. Se prioriza el transporte respetuoso, con el medio ambiente (a pie, bicicleta o público)<sup>8</sup>*

### **11.3.7. El espacio público: Conceptos**

El Espacio público y el concepto del mismo a lo largo de la historia han tenido distintas interpretaciones que su significado en sí. Este se relaciona estrechamente hacia el concepto de ciudad, y de acuerdo a Borja 2003 afirma que *“La ciudad ante todo es un espacio público, un lugar abierto y significativo en que el confluyen todo tipo de flujos”*. Este concepto resulta interesante debido a que usualmente cuando se habla de espacios públicos en sí, se debe considerar que el mismo es un concepto propio del urbanismo, y usualmente se lo relaciona con equipamientos, áreas verdes y otros, sin embargo se lo puede considerar como un lugar de representación o de expresión de una sociedad de tipo colectivo, entre otros. Es de esta manera como nos encontramos con varias concepciones los cuales tienden a confundirse y confundirnos debido a que presentan una tendencia expansiva, es decir que estos hoy en día se los puede considerar usualmente polisémicos

<sup>8</sup> (Echevarría; Aguado; Carmen; Itziar 2002): *La Planificación Urbana Sostenible*

### **11.3.7.1. La ciudad como espacio público**

Por lo expresado anteriormente se puede considerar que la consideración de espacio público, se niega el mismo como un suelo el cual tiene un uso especializado del cual no se saben sus características o funcionalidades, al cual simplemente se lo cualifica por ser de dominio público. *La ciudad en su conjunto es la que merece la consideración de espacio público. La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo*<sup>9</sup>

### **11.3.7.2. El espacio público en la actualidad**

El espacio público dentro de sus múltiples concepciones actualmente existen varias la cuales se asemejan a la idea que se presenta cuando se habla sobre este. Como un concepto jurídico “es un espacio sometido a una regulación específica por parte de una administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización y de instalación de actividades” Desde una concepción sociocultural “el espacio público es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana y a veces de expresión comunitaria”. El espacio público puede igualmente utilizarse con fines de tipo cultural o comercial, instalaciones simbólicas y otros.

Ya expuesto los puntos anteriores sobre como el espacio público y su concepción se puede presentar actualmente, es claro que la conclusión del mismo debe ser el que este es un espacio el cual debe suponer un dominio de tipo público, un uso colectivo y que sea multifuncional. Este debe caracterizarse por ser accesible, convirtiéndose así en una centralidad, cuya calidad se califique en referencia a la intensidad de las relaciones de tipo social que hay se puedan generar integración cultura.

<sup>9</sup> (Borja 2003): *La ciudad conquistada*

### 11.3.8. Recomendaciones de diseño según las cualidades del espacio

#### Diseño de áreas libres

Algunos planes o conjuntos habitacionales presentan áreas libres que se encuentran en deterioro, ya sea por problemas de diseño el cual no responde a un uso asignado y a la vez no propician un dominio sobre el territorio. De tal forma que estos espacios deben tener una funcionalidad clara y asignada a fin de que exista una relación entre otros espacios similares de carácter público. Al crearse nuevos conjuntos o planes habitacionales deben considerarse el generarlos inicialmente con áreas verdes, ya que dentro de un sector determinado, el cual se presenta consolidado se presentan varias áreas residuales que no colaboran a la generación de un desarrollo sostenible del mismo, evitando que permanezcan como espacios vacíos dentro y entre un espacio mayor, dándoles una adecuación un tratamiento generando una mejor funcionalidad.

De acuerdo a Haramoto 1987, existen ciertas recomendaciones del diseño de áreas libres:

Asignar un rol específico a cada una de las áreas libres generadas e incluir en el diseño arquitectónico recursos como el mobiliario y la iluminación, que inciten ducho uso.

Se deben evitar la generación de áreas residuales

Si se planifican áreas de estacionamiento, deben tener un dominio visual desde las viviendas, una relación directa con el acceso a vías principales, centralizar estas áreas, respetar la estructura del conjunto y evitar la vinculación con áreas recreacionales.

El equipamiento comunitario y áreas verdes deben estar cercanos unas a otras.

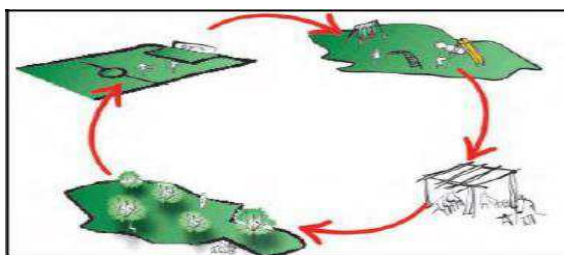
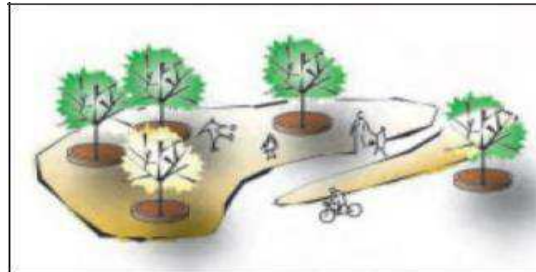


Figura N° 3 – Cercanía de equipamientos

Fuente: Haramoto – Bienestar Habitacional (recomendaciones del diseño)

Se deben evitar grandes áreas de césped, excepto que su mantenimiento sea municipal

Considerar la mantención de estas áreas verdes mientras se habilitan a fin de que se evite su deterioro



*Figura N° 4 – Utilización de arborización  
Fuente: Haramoto – Bienestar Habitacional*

Diseñar el mobiliario urbano de escala vecinal orientado a la seguridad y función de los espacios.

Mejorar la iluminación de los espacios y potenciar la manifestación de actividades.

Buscar luminarias que no tengan luz directa que afecte al habitante.



*Figura N° 5 – Tipos de Luminarias  
Fuente: Haramoto – Bienestar Habitacional*

Estimular constantemente el uso y apropiación de los entornos inmediatos.<sup>10</sup>

### **11.3.9. Áreas verdes y densidad habitacional**

La organización mundial de la salud OMS establece una medida estandarizada de área verdes por habitante (m<sup>2</sup>), pero actualmente estas áreas determinadas están por muy debajo de los parámetros establecidos por la misma, principalmente por el alto costo de mantenimiento que estos requieren, esto afecta principalmente a parques urbanos, y se deriva a la necesidad de buscar recursos o fuentes de financiamiento para parques comunales o ya en una escala de barrio.

<sup>10</sup> (Haramoto 1987): Bienestar Habitacional

El vecindario o barrio; que cuenta con menos de 5000 habitantes y con menos de 2000 viviendas y su superficie aproximada es de 78,95m<sup>2</sup>, por lo que a una escala de barrio se requiere un 2m<sup>2</sup> por habitante.<sup>11</sup>

### **11.3.10. Ecobarrios**

Si bien es cierto el término “Ecobarrio” tiende a ser nuevo dentro del ámbito urbano, ya que como un concepto innovador resulta difícil otorgarle una definición exacta. Se puede decir que un ecobarrio es: *Un desarrollo urbano en el que se pretende mejorar la calidad de vida y es respecto por el medio ambiente. Este relaciona cuatro lineamientos los cuales son: Fortalecer las relaciones ciudadanas, gestión de los residuos, ahorro y eficiencias en los recursos básicos, y educación.*<sup>12</sup>

Existen varios puntos relevantes de diferentes autores en la manera de concebir la idea de ecobarrio en si, por ejemplo.

*La concepción de la ciudad como un conjunto de piezas a la vez interconectadas y con un alto grado de autonomía, que funcionan como escenario cotidiano de articulación entre lo local y lo global, por una parte, y la idea de la regeneración ecológica de la ciudad como marco fundamental de actuación, por otra, son los dos pilares fundamentales sobre los que descansa la idea de ecobarrio.*<sup>13</sup>

Según el autor el concepto de ecobarrio se centra en la importancia del barrio, el cual no se presenta como un elemento aislado, sino integrado hacia el territorio y la ciudad mediante una conexión adecuada a modo que quien los habitan puedan acceder a servicios y equipamientos.

*Si hubiera que resumir en tres rasgos esenciales la imagen de un ecobarrio éstos serían la densidad, la mezcla de usos y el predominio del transporte público, ciclista y peatonal sobre la movilidad basada exclusivamente en el vehículo privado.*<sup>14</sup>

<sup>11</sup>(Bascuñan, Fernandez & Freitas 1995). Nuevo modelo de cálculo de áreas verdes

<sup>12</sup>(Boletín Electrónico Termoarcilla 2008) Recuperado de: [http://www.termoarcilla.com/notBoletin.asp?id\\_rep=1757](http://www.termoarcilla.com/notBoletin.asp?id_rep=1757)

<sup>13</sup>(Verdaguer 2000) Ecobarrio Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-ecobarrio.html>

<sup>14</sup>(Verdaguer 2000) De la sostenibilidad a los Ecobarrios Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-ecobarrio.html>

Resulta interesante lo expresado anteriormente, de lo cual rescato el último rasgo para la imagen de un ecobarrio, haciendo referencia a la movilidad, lo cual es una situación que se genera dentro del sector La Pradera, que si bien pueda no percibirse como un problema de gran magnitud, sigue siendo un problema en cuanto a orden, ya que la circulación se encuentra mezclada actualmente dentro de su trama, deteriorando las condiciones de los pasajes por el uso del vehículo sin generarse cambios de tipo urbano enfocados hacia el peatón y como ellos se sienten al circular dentro de estos espacios, los cuales confío que pueden presentar cambios positivos con miras de un ecobarrio más amigable, agradable para el ser humano.

Haciendo un apartado de lo expresado anteriormente, considero útil el recoger palabras sobre el espacio público de acuerdo a Verdaguer:

*El espacio público debe ser concebido como lugar de encuentro y contar con valores simbólicos con sentido para sus habitantes; además de ser diseñado atendiendo a su seguridad y a la diversidad de usos.*<sup>15</sup>

Sin duda alguna el cómo concebir un espacio público que pueda ser referente de identidad en un sector, y sea sostenible resulta un desafío actualmente, sin embargo considero que el tomar en referencia conceptos mencionados anteriormente se podrían generar propuestas que puedan adaptarse a distintos contextos dentro de la ciudad.

*El ecobarrio supone una ampliación de los derechos y deberes de la ciudadanía, incluyendo la responsabilidad ecológica y la necesaria participación de los ciudadanos en la concepción y gestión de estos ecobarrios. Son pieza necesaria en la recuperación de la ciudad, siendo un modelo de rehabilitación.*<sup>16</sup>

<sup>15</sup> (Verdaguer 2000) De la sostenibilidad a los Ecobarrios Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-ecobarrio.html>

<sup>16</sup> (Hernandez. Velasquez v Verdaguer 2009) Estudios Territoriales – Ecobarrios para ciudades mejores

### 11.3.10.1. Principios de los Eco barrios

Los principios que dan a conocer los autores Velasquez, Hernandez, y Verdaguer, dentro de texto “Ecobarrios para ciudades mejores” publicado en 2009, se presenta como una propuesta ya sea para la nueva construcción como para la rehabilitación de la ciudad actual. Varios aspectos según los autores contribuyen a crear no un barrio convencional con proyectos que sean visiblemente ambientales, si no propuestas con integración de objetivos ambientales hacia una transformación profunda de construir una ciudad.

- Conseguir ahorro de energía, agua y materiales
- Mejorar el entorno vegetal, incorporando la naturaleza al barrio
- Aprovechar el clima
- Crear un entorno atractivo para vivir
- Dotar de espacios adecuados para satisfacer los servicios básicos y equipamientos que faciliten la vida cotidiana

Se podrían sintetizar y definir los principios básicos de un ecobarrio como:

- Integración
- Responsabilidad social
- Diversidad
- Movilidad
- Metabolismo urbano
- Construcción Sostenible

**Integración:** El ecobarrio no puede ser una construcción ajena a la ciudad existente.

Este debe ser la excepción, siendo una pauta para la transformación de la ciudad actual. Para ello debe ser acorde con el desarrollo histórico de la ciudad y adaptarse a la

trama urbana preexistente y a los espacios naturales de su entorno. Debe ser parte de la ciudad. (Velazquez 2003)

**Responsabilidad Social:** Se refleja en las actividades socialmente útiles y en la generación de un espacio urbano que dote a los individuos de las condiciones necesarias para el desarrollo de sus capacidades humanas y que permita el cuidado de los más débiles.

**Diversidad:** Tiene que ser una parte activa de la ciudad, un fragmento ni independiente ni sometido a ella, sino articulado con ésta. Contando con actividades que espera encontrar uno en la ciudad, garantizando estímulos y actividades de la vida urbana.

- Concentración de actividades: Genera espacios de centralidad, busca crear un lugar de encuentro también para los habitantes de los barrios de su entorno.

- Vivienda: Diversidad de tipologías de vivienda, favoreciendo a la coexistencia de distintos niveles de familia.

- Plazas y espacio libres: Se es necesario el plantear la al barrio con un centro. El espacio público se debe caracterizar por ser un lugar de encuentro y participación ciudadana, donde tienen lugar eventos y acontecimientos, con capacidad de transformarse en relación de las actividades que en el de vayan a desarrollar.

- Flexibilidad de Usos: Es importante el crear espacios y construcciones flexibles, que alberguen usos diferentes de aquel para el que fueron concebidos.

- Equipamientos compartidos: El ecobarrio pretende aumentar la relación de sus habitantes con los espacios naturales, así parte de los equipamientos se integren dentro de los espacios libres.



**Movilidad:** La estructura viaria del Ecobarrio debe de reducir los recorridos motorizados, ante una aportación de propuesta más sostenible.

- Un barrio para caminar: El diseño de la estructura urbana del Ecobarrio se basará en crear un entorno peatonal, permitiendo que la mayoría de los viajes diarios puedan realizarse caminando, aportando vitalidad al espacio público, mejorando la seguridad de niños y ancianos.
- Aparcamiento fuera de la calle: EL ecobarrio se diseña con una cantidad reducida de aparcamientos, siendo pocos en vivienda y el resto de distintos puntos. <sup>17</sup>

### 11.3.11. Calles Activas y Peatonales

Las calles peatonales hace varios años atrás habría sido un tema que usualmente se consideraría normal, pero, actualmente ya con ciudades las cuales poseen gran o poca cantidad destinada a los espacios públicos dominada por una circulación vehicular, se es necesario y conveniente recuperar ese la caminabilidad intentando retomar así ese sentido tradicional de lo que alguna vez fue una calle, en la cual se desarrollaban actividades de interacción social, o comunitarias.

#### La calle y sus funciones

Años atrás en nuestras ciudades, los espacios de encuentro, reuniones, juegos, trabajo, comercio era la calle. El uso mixto era parte de la vida cotidiana. El proceso de aprendizaje se realizaba en el espacio público; las fiestas o el hecho de no realizar nada se lo hacían en la calle.



*Figura N° 6 – Planta baja generando comercio en la calle  
Fuente: Manual de calles activas y caminables*

## **Partes de una calle**

Para que una calle este completa y se puedan realizar múltiples actividades debe tener las siguientes partes como requerimientos mínimos.

Franja de seguridad, se la puede denominar con la sigla

a Franja de servicios, sigla b

Franja peatonal o circulación peatonal, sigla c

Franja de borde (junto a las fachadas), sigla d

## **Opcionales dependiendo del tipo de calle**

Se debe especificar así mismo las fachadas y bordes mediante gráficos sencillos.

Circulación vehicular (carriles), sigla e

Espacios para el estacionamiento de vehículos, sigla f

En el centro un parterre, se lo denomina con la sigla g

Carril para circulación de bicicletas, sigla h

Refugio para el peatón, sigla i

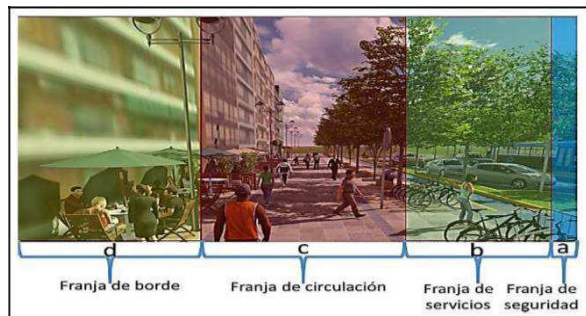
En ciertos casos carril para el bus, metro vía, etc., sigla j

## **La Acera**

De entre las principales funciones de la acera es la de brindar seguridad al espacio público. Funciona de una mejor manera cuando presentan anchos suficientes con varias entradas, si las plantas bajas tienen acceso a estas, considerando la densidad poblacional que hace uso de estas.

## Partes de la Acera

Se la puede distinguir por medio de cuatro franjas:



*Figura N° 7 – Partes de la Acera*

*Fuente: Manual de calles activas y caminables*

### **11. Franja de Seguridad**

Permite la transición entre el espacio del peatón y en tráfico vehicular, inclusive como emergencias ante un vehículo que puedan llevar emergencias puede invadir momentáneamente esta.

#### **b. Franja de Servicios**

Esta presta servicios y puede ser parte fundamental de la acera; facilita que se lleven a cabo actividades en esta, por ejemplo aportar sombra, zonas para descanso, encuentros, sitios de espera, juegos y demás. Puede ir arborización, mobiliario, kioskos, bancas, señaléticas, basureros, luminarios y otros componentes más, siempre y cuando sea lo especificado en la norma INEN-ISO 21542 (2014)

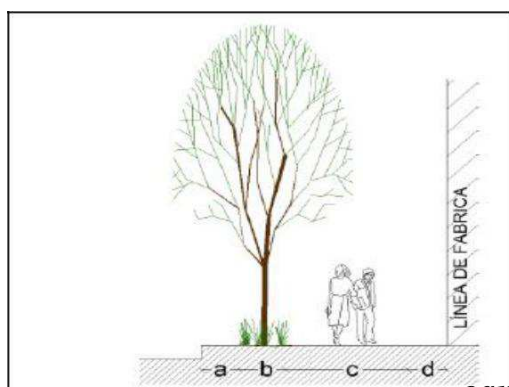
#### **c. Franja de Circulación**

El ancho de las mismas puede variar. Se maneja un mínimo de 180cm de tal forma que puedan circular por ella dos personas en sillas de ruedas, o dos personas usando paraguas (INEN 2016). Esta crecerá cuando sea necesario

#### d. Franja de Borde

Permita salvar la circulación libre y crear actividad en la calle, siendo una extensión de ya sean comercios, viviendas, taller de artesanos, una transición entre lo privado y público.

#### Dimensiones Mínimas



ACERA MÍNIMA		
a	0,50m	Franja de Seguridad
b	0,60m	Franja de Servicios
c	1,60m	Franja de Circulación
d	0,50m	Franja de Borde

Tabla N° 4 – ACERA MÍNIMA

Fuente: Manual de diseño de calles activas y

Figura N° 8 – Siglas de acera caminables

Fuente: Manual de diseño de calles activas y caminables

#### 11.3.12. Tipos de calles

##### Calles Peatonales (pasajes)

Como el nombre lo indica, son aquellas en las que irán exclusivamente peatones; sin embargo se admitirá acceso restringido a vehículos de emergencia y servicio, teniendo variedades que admiten la circulación de bicicletas. Si una calle vehicular llegase a transformarse en una calle peatonal, se podrá permitir el acceso restringidos del vehículo de los habitantes hacia sus parqueaderos.

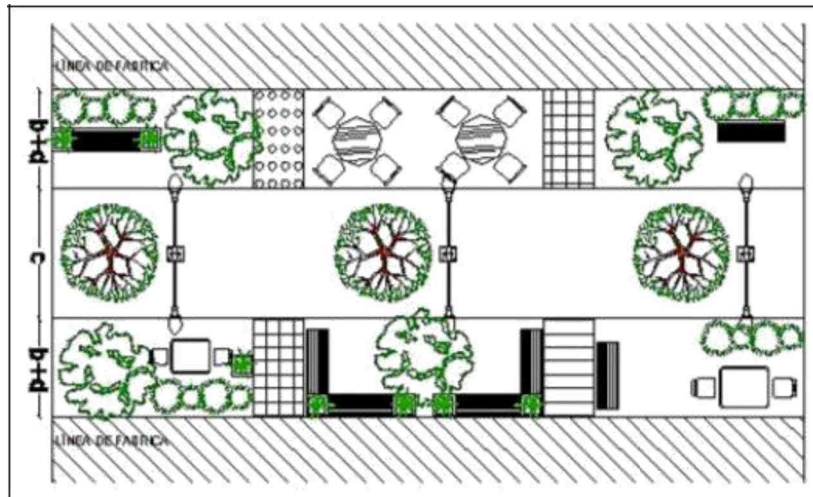


Figura N° 9 – Calle peatonal con franja de borde y servicios, arborización e iluminación en el centro

Fuente: Manual de calles activas y caminables

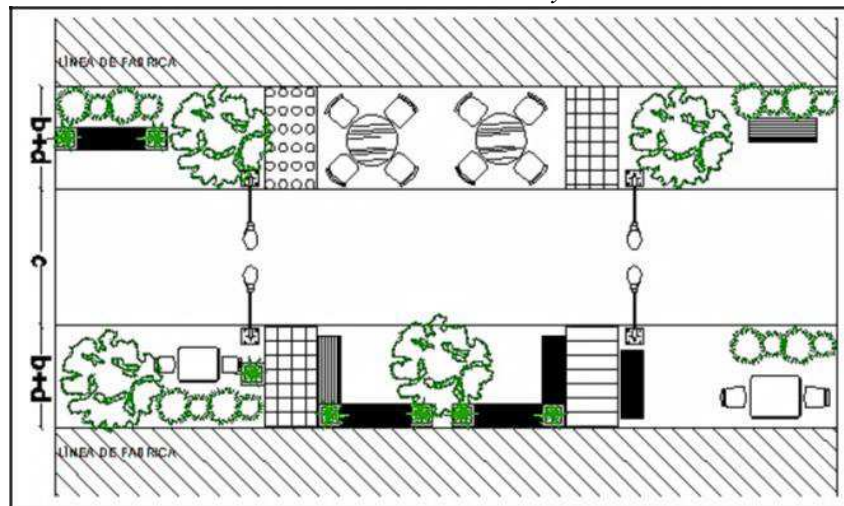


Figura N° 10 – Calle peatonal con franja de borde y servicios, iluminación lateral Fuente: Manual de calles activas y caminables

### Calle con carril bicicleta

Cuando se es permisible la circulación de bicicletas en un espacio de peatones, deben circular a velocidades bajas, máxima de 10km/h, por tanto se implementaran reductores de velocidades. El carril para bicicletas (h) es de 2,50m cuando se presenta en ambos sentidos, y 1,50m cuando se presenta un solo sentido. Este espacio puede estar al nivel de la acera o bajo este (10 o 15cm)

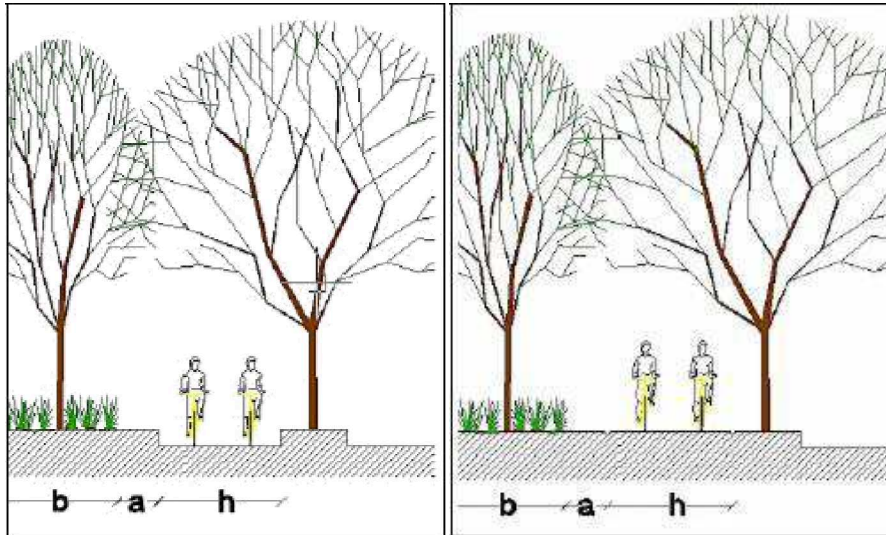


Figura N° 11 – Carril bajo nivel de acera  
Fuente: Manual de calles activas y caminables

Figura N°12 – Carril a nivel de la acera  
Fuente: Manual de calles activas y caminables

### Calles Locales

Sirven para dar acceso a los residentes a sus propiedades, siendo prioridad el peatón. Se restringe los vehículos pesados y se permite la circulación de vehículos pesados.

### Criterios

Se presentan hasta dos carriles de circulación, uno por sentido

Se permiten estacionamientos laterales

Velocidad máxima 30km/h

La bicicleta ira por la calzada

Acera mínima de 3m40m

Se da privilegio al crecimiento de las aceras en sus bandas de servicio y bordes

Las medidas de las franjas de la acera serán las siguientes (dimensiones mínimas)

a	Franja de Seguridad	=0,50m
b	Franja de Servicios	= o < 0,60m
c	Franja de Circulación	= o < 1,80m
d	Franja de Borde	= o < 0,50m

Tabla N° 5 – Medidas de franjas en aceras  
Fuente: Manual de diseño de calles activas y caminables

Las medidas de la calle serán las siguientes

e	Carril de circulación	De 2,5m a 3m
f	Espacio de parqueo paralelo	2m

Tabla N° 6 – Medidas de calles

Fuente: Manual de diseño de calles activas y caminables

### Calle Local (L1)

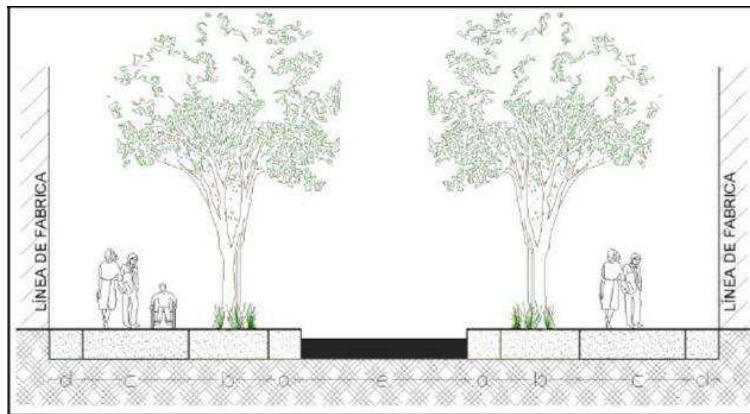


Figura N° 13 – Calle Local (L1) perfil tipo

Fuente: Manual de calles activas y caminables

### Calle Local (L2)

Calle local con un solo carril de circulación y con parqueo lateral.<sup>18</sup>

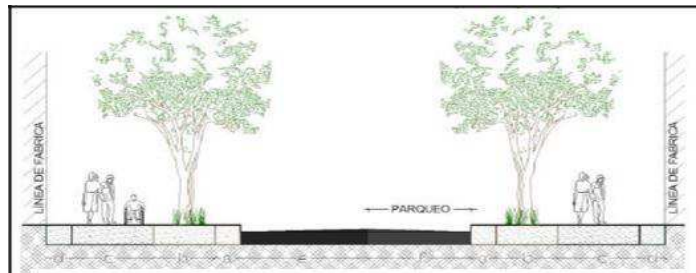


Figura N° 14 – Calle Local (L2) perfil tipo



Figura N° 15 – Calle Local (L2)

Fuente: Manual de diseño de calles activas y caminables

## **11.4. Marco jurídico**

Dentro del presente marco jurídico y posterior marco normativo, se realiza una breve revisión de los parámetros o normas las cuales se acoplen al presente tema de investigación y pueda ser un lineamiento y un sustento para la propuesta a plantearse; manejándolos desde un nivel de marco nacional hasta un marco local.

### **11.4.1. 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.



## **11.4.2. Plan nacional del buen vivir**

### **Ejes estratégicos**

Dentro de los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir, los cuales son 12, rescato los siguientes:

#### ***Objetivo N°3: Mejorar la calidad de vida de la población***

Dentro del presente objetivo se manifiestan distintos parámetros los cuales se ven enfocados hacia temas de: salud integral, desarrollo, equidad social, ocio activo, actividades físicas e intelectuales, acceso a un hábitat seguro e incluyente, vivienda digna, patrimonio y transporte.

De entre los parámetros manifestados previamente considero importantes rescatar varios de ellos los cuales:

#### **Objetivo 3.7. Fomentar el tiempo dedicado al ocio activo y el uso del tiempo libre en actividades físicas, deportivas y otras que contribuyan a mejorar las condiciones físicas, intelectuales y sociales de la población**

*Objetivo 3.7, literal 3.7.d. Propiciar el uso del tiempo libre de niños, niñas, adolescentes y jóvenes en actividades recreativas, lúdicas, de liderazgo, deportivas y asociativas, como mecanismo de inserción y formación de ciudadanos activos*

#### **Objetivo 3.8. Propiciar condiciones adecuadas para el acceso a un hábitat seguro e incluyente**

*Objetivo 3.8.a. Garantizar el acceso libre, seguro e incluyente a espacios, infraestructura y equipamiento público y comunitario de manera sostenible*

Objetivo 3.8.j. *Promover nuevos modelos urbanísticos y de asentamientos humanos ecológicos, con principios de sostenibilidad y sustentabilidad, como modelos de urbanización planificada y ordenada y garantes de calidad de vida*

***Objetivo N°5: Construir espacios en encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.***

Dentro del presente objetivo se manifiestan distintos parámetros los cuales se ven enfocados hacia temas de: disfrute de tiempo y del espacio público, preservación de memorias colectivas, procesos de creación cultural, emprendimiento, derecho de comunicación libre, integración intercultural.

**Objetivo 5.1 Promover la democratización del disfrute del tiempo y del espacio público para la construcción de relaciones sociales solidarias entre diversos.**

Objetivo 5.1.f. *Ampliar y diversificar los espacios públicos seguros y cálidos, para el disfrute colectivo y el aprovechamiento del ocio liberador, con pertinencia cultural y geográfica en su diseño y gestión*

Objetivo 5.1.g. *Promover el respeto y el reconocimiento de las diversidades en los espacios de uso público, sean estos públicos o privados.*

Objetivo 5.1.i. *Fortalecer los espacios públicos y comunitario de intercambio económico y desincentivar los espacios privados y excluyentes.*

Objetivo 5.1.m. *Fortalecer y democratizar los espacios y programas públicos de actividad física, expresión corporal, recreación y mejoramiento de la salud.*

Objetivo 5.1.u. *Potenciar la construcción de espacios públicos urbanos y rurales libre de contaminación*

Objetivo 5.1.w. *Priorizar la circulación de los peatones y los ciclistas en la planificación y las intervenciones urbanas.*

## **11.5. Marco Normativo**

### **11.5.1. COOTAD (artículos)**

**Art. 424.- Porcentaje del área verde fraccionada.-** En toda urbanización y fraccionamiento de suelo se entregará a la municipalidad, mínimo el diez por ciento y máximo el veinte por ciento

#### **Art. 55.- Competencias de los GADS Municipales**

(En cuanto a espacios públicos) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley;

### **11.5.2. Ordenanza de urbanismo, arquitectura, uso y ocupación del suelo en el cantón Manta**

#### **Parágrafo 1ro. Sistema Vial Urbano**

##### **Art. 29. Vías peatonales (referencia NTE INEN 2 243:2000)**

Estas vías son de uso exclusivo para el peatón y presentan varias características tales como:

Movilidad no motorizada internamente en sectores urbanos

Excepcionalmente permiten el paso de vehículos de residentes Con acceso a predios frentistas

Intersecciones a nivel

Permitir el ingreso de vehículos de servicios

Estacionamiento de visitantes en puntos específicos

El ancho mínimo de circulación vehicular son 3m

## **Dimensiones**

- Ancho mínimo libre 1.60m para la circulación peatonal sin obstáculos
- Deben estar libres de obstáculos en su ancho mínimo y paralelo al piso a una altura de 2.05m
- Deben anunciarse la presencia de objetos ubicados fuera del ancho mínimo, con 0,80 a 2,05m de altura
- La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones será máximo de 2%
- Diferencia de nivel entre la vía de circulación de peatones y calzada no debe superar los 0,10m de altura, si no se dispondrá de bordillo.

## **Características Generales**

- Deben ser diferenciadas claramente de las calles de circulación vehicular.
- Cuando exista un tramo continuo de 100m se dispondrá de un ensanche de 0,80m. Este ensanche funcionará como un área de descanso.
- Deben tener pavimentos firmes, sin irregularidades y antideslizantes.

## **Sección 5ta**

### **Zonas verdes y equipamiento comunal**

#### **Art. 58.- Zonas verdes y espacios comunitario**

Toda parcelación de suelos debe contemplar áreas verdes y equipamientos comunales, estos pueden ser de servicios sociales y servicios públicos.

**EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES**

Categoría	Tipología	Simb.	Establecimientos	Radio de influencia (m)	Norma m <sup>2</sup> /hab.	Lote mín. m <sup>2</sup>	Población base (hab.)
<b>Educación EE</b>	Barrial	EEB	Preescolar, escuelas	400	0,80	800	1.000
	Sectorial	EES	Colegios secundarios, unidades educativas.	1.000	0,50	2.500	5.000
	Zonal	EEZ	Institutos de educación especial, centros de capacitación laboral, institutos técnicos y centros artesanales y ocupacionales, escuelas taller, centros de	2.000	1,00	10.000	10.000
			investigación y experimentación, sedes universitarias.				
	Ciudad	EEM	Campus universitarios, centros tecnológicos e institutos de educación superior.	----	1,00	50.000	50.000
<b>Cultural EC</b>	Barrial	ECB	Casas comunales	400	0,15	300	2.000
	Sectorial	ECS	Bibliotecas, museos de artes populares, galerías públicas de arte, teatros y cines.	1.000	0,10	500	5.000
	Zonal	ECZ	Centros de promoción popular, auditorios, centros culturales, centros de documentación.	2.000	0,20	2.000	10.000
	Ciudad	ECM	Casas de cultura, museos, cinematecas y hemerotecas	---	0,25	5.000	20.000
<b>Salud ES</b>	Barrial	ESB	Subcentros de Salud, consultorios médicos y dentales	800	0,15	300	2.000
	Sectorial	ESS	Clínicas con un máximo de quince camas, centros de salud, unidad de emergencia, hospital del día, consultorios hasta 20 unidades de consulta	1.500	0,20	800	5.000
	Zonal	ESZ	Clínica hospital, hospital general, consultorios mayores a 20 unidades de consulta	2.000	0,125	2.500	20.000
	Ciudad	ESM	Hospital de especialidades, centros de rehabilitación y reposo.	----	0,20	10.000	50.000
<b>Bienestar Social EB</b>	Barrial	EBB	Guarderías infantiles y casas cuna.	400	0,30	300	1.000
	Sectorial	EBS	Asistencia social, centros de formación juvenil y familiar, aldeas educativas.	1.500	0,08	400	5.000
	Zonal	EBZ	Albergues, centros de protección de menores.	2.000	0,10	2.000	20.000
	Ciudad	EBM	Orfanatos, asilos de ancianos.	---	0,10	5.000	50.000
<b>Recreativos y Deportes ED</b>	Barrial	EDB	Parques infantiles, parque barrial, plazas, canchas deportivas.	400	0,30	300	1.000
	Sectorial	EDS	Parque sectorial, centros deportivos públicos y privados, polideportivos, gimnasios y piscinas.	1.000	1,00	5.000	5.000
	Zonal	EDZ	Parque zonal, polideportivos, especializados y coliseos	3.000	0,50	10.000	20.000
	Ciudad	EDM	galleras Parques de ciudad, estadios, coliseos, jardín botánico, zoológicos, plazas de toros.	----	1,0	50.000	50.000
<b>Religioso ER</b>	Barrial	ERB	Capillas	---	---	800	2.000
	Sectorial	ERS	Templos, iglesias	2.000	----	5.000	5.000
	Ciudad	ERM	Catedral, conventos y monasterios	----	---	10.000	50.000

*Figura N° 16 – Equipamiento de Servicios Sociales*

*Fuente: Ordenanza de Urbanismo y Arquitectura*

**EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS PÚBLICOS**

Categoría	Tipología	Simb.	Establecimientos	Radio de influencia (m)	Norma m <sup>2</sup> /hab.	Lote min. m <sup>2</sup>	Población base (hab.)
Seguridad EG	Barrial	EGB	Vigilancia de policía	400	0,10	100	1.000
	Sectorial	EGS	Estación de Bomberos	2.000	0,10	500	5.000
	Zonal	EGZ	Cuartel de Policía	---	0,50	10.000	20.000
	Ciudad	EGM	Instalaciones militares, cuarteles y centros de rehabilitación social, penitenciarias y cárceles	---	---	---	50.000
Administración Pública EA	Sectorial	EAS	Agencias municipales, oficinas de agua potable, energía eléctrica, correos y teléfonos	----	0,03	300	10.000
	Zonal	EAZ	Administraciones zonales, representaciones diplomáticas, consulados, embajadas y organismo internacionales.	----	0,50	10.000	20.000
	Ciudad o Metropolitana	EAM	Alcaldía, sedes principales de entidades públicas y centros administrativos nacionales, provinciales, distritales.	----	0,40		50.000
Servicios funerarios EF	Sectorial	EGZ	Funerarias.	2.000	0,06	600	10.000
	Zonal	EFM	Cementerios parroquiales y zonales, servicios de cremación y/o velación y osarios dentro de los centros urbanos de Manta.	3.000	1,00	20.000	20.000
	Ciudad	ETB	Cementerios, parques cementerios, crematorios.	----	1,00	50.000	50.000
Transporte ET	Barrial	ETB	Estación de taxis, paradas de buses.	----	0,10	100	1.000
	Sectorial	ETS	Estacionamiento de camionetas, buses urbanos, parqueaderos públicos, centros de revisión vehicular.	3.000	0,03	300	10.000
	Zonal	ETZ	Terminales locales, terminales de transferencia, de transporte público, estación de transporte de carga y maquinaria pesada.	3.000	0,50	10.000	20.000
	Ciudad	ETM	Terminales de buses interprovinciales de carga, estaciones de ferrocarril de carga y pasajeros, aeropuertos civiles y militares		1,00	50.000	50.000
Infraestructura EI	Barrial	EIB	Servicios higiénicos y lavandería	500	0,20	200	1.000
	Sectorial	EIS	Estaciones de bombeo y tanques de almacenamiento de agua		*		5.000
	Zonal	EIZ	Potabilizadoras y subestaciones eléctricas		*		20.000
	Ciudad	EIM	Plantas de tratamiento y estaciones de energía eléctrica, plantas termoeléctricas.		*		50.000
Especial EP	Zonal	EPZ	Depósitos de desechos industriales.		*		20.000
	Ciudad	EPM	Tratamiento de desechos sólidos y líquidos (plantas procesadoras, incineración, lagunas de oxidación, rellenos sanitarios, botaderos), gasoductos, oleoductos y similares.		*		50.000

*Figura N°17. Equipamiento de Servicios Comunes  
Fuente: Ordenanza de Urbanismo y Arquitectura GAD Manta*

**Seccion 7ma**

**Espacio público y mobiliario urbano**

**Art. 64. Clasificación del mobiliario.**

Elementos de ambientación: luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, áreas verdes, jardineras, bancas...

Elementos de recreación: juegos infantiles

Elementos de servicio: bicicleteros, casetas de turismo...

Elementos de seguridad: Barandas, pasamanos, reas z de seguridad...

### **Art. 67.- Elementos de organización**

Del artículo 67, rescato ciertos literales los cuales considero importantes tomarlos en consideración para la realización de la propuesta. Entre ellos:

#### **b. Parada de Transporte público (de acuerdo a normas NTE INEN 2 246 y 247 y NTE INEN 2 292:2000)**

La parada de buses actúa como un elemento ordenador en el sistema de transporte que permite utilizar eficientemente la vialidad y disciplina para el uso de este. Esta debe ser implantada a ciertos puntos generadores de tráfico como fábricas, escuelas, hospitales, terminales, universidades, etc. Las paradas de buses deben permitir el acceso para personas con discapacidad, con dimensiones mínimas de 1,80m por lado.

#### **Características:**

Se presenta como una estructura fija, que es utilizada como medio de información en las rutas del transporte

Debe proteger a los usuarios de las inclemencias del clima: sol, lluvia y en menor escala vientos.

Deben ser transportables, de tal forma que no sean una barrera en el espacio público

Contará con bancas para la cómoda espera de los pasajeros

Puede complementarse con luminarias, bancas, buzón, recipiente de basura

En cuanto a su implantación: 25.00m de la esquina a partir del alineamiento de las edificaciones, 0.50m del bordillo (proyección de la cubierta).

La proyección de la cubierta retirada al menos 2.00m de la alineación de las edificaciones, que no sobrepase el 50% del ancho de la acera.

## **Art. 69.- Elemento de ambientación**

### **11. Luminarias**

**Consideraciones para el diseño:** La selección de la frente de luz debe estar relacionada con respecto al diseño en luz, color, etc. El poste debe diseñarse como un elemento del espacio público permanente.

#### **Tipos**

- **Poste central:** Utilizado en nodos de áreas de ciudadana alta. La altura no será mayor a 15.00m y su separación cada 30 y 33m.
- **Poste central doble:** Ubicado usualmente en los parterres de las vías, con una altura de 10 a 12m, con una separación de 30m.
- **Poste lateral:** Ubicado en las aceras, con altura de 10 a 12m, y una distancia de 30m de separación.
- **Luminaria central:** Para la iluminación de pasajes peatonales, plazas, plazoletas y parques. Posee una altura de 5.00m aproximadamente, un una distancia entre luminarias de 7.00m aproximadamente
- **Aplique:** Son luminarias adosadas a las paredes de las edificaciones, utilizadas en zonas estrechas. Debe colocarse a una altura de 2.50m, y su distancia de separación es variable.
- **Lámpara suspendida central:** Utilizada en áreas comerciales o históricas. Altura mínima de 2.50m en interiores y 4.50 en pasajes o calles, con una separación variable entre luminarias.



**b. Bancas (con referencia NTE INEN 2 314:2000)**

Ubicadas en las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación del peatón, siendo estas plazas, parques, corredores, etc. Deben situarse en un piso duro o en un sistema de anclaje; deben estar provistas con un espacio libre de 1.20m de ancho en sus costados, y un asiento a 0.45m de altura del piso con forma ergonómica y construida con materiales perdurables.

**Cuadro de dimensiones**

<b>Dimensiones</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>
<b>Altura</b>	0.40m	0.45m
<b>Ancho</b>	0.30m	0.40m
<b>Longitud</b>	1.80m	2.40m

*Tabla N° 7 – Medidas de bancas*

*Fuente: Ordenanza de Urbanismo y Arquitectura*

**c. Árboles (con referencia NTE INEN 2 314:2000)**

Los árboles que se encuentran aledaños a las circulaciones de peatones deben estar dotados con cuidado suficiente y mantenimiento. Sus ramas, tronco y follaje no deben invadir de área para peatones con una altura de 2.20 (mínima) desde el nivel del piso peatonal; si áreas ubicados en el interior de las áreas para circulación de peatones se deben señalar con cambios de textura en el piso, con un ancho de 0.90m. En el caso de jardineras el espacio entre ambas debe ser de 0.90m, y en caso de jardineras ubicadas en la línea de fábrica, no deben colgar su vegetación por debajo de los 2.20m

**d. Protector de árbol**

Puede estar fabricado con materiales como: platinas, madera, varillas, los cuales permitan la protección del árbol. Sus dimensiones con un alto mínimo de 0.90m y un máximo de 1.60m, estos se presentarán a la dirección de planeamiento urbano para la aprobación.

**e. Rejilla para protección de árbol.**

Deben situarse en zonas duras donde existan arboles grandes o medianos. El material del mismo puede ser hierro, concreto u otro material resistente y durable, sus dimensiones en radio son 0.80m un radio mínimo y 1.20 y radio máximo.

**f. Cerramiento de parterres y áreas verdes**

Los cerramientos pueden realizarse con verjas de acero con un diseño aprobado por la municipalidad, cuyas alturas van desde los 0.30m como máximo en parterres y 0.60m en áreas verdes.

**Art. 71.- ELEMENTOS DE SALUD PÚBLICA E HIGIENE**

**11. Baño público.**

Su instalación en el espacio público no debe obstruir el mismo; si són modulos pueden estar a 200m y 500m de distancia. Sus dimensiones establecidas son las siguientes:

<b>Dimensiones</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>
Altura	2.30m	2.60m
Ancho	1.20m	1.60m
Lontitud	2.00m	2.60m

*Tabla N° 8 – Medidas de baños públicos  
Fuente: Ordenanza de Urbanismo y Arquitectura*

**b. Basureros Públicos**

La ubicación de los basureros debe estar en referencia de los flujos peatonales, la distancia de los mismos no será mayor a 50m en áreas de flujo medio, y en áreas de flujo alto, 25m. Estos puede estar ubicados en las bandas de equipamiento o en espacios sin obstaculizar la circulación de los peatones, siendo estos plazas, parques y demás; debe presentar una apertura en la parte superior un una altura máxima de 0.80m del nivel del piso terminado, si la apertura el lateral una altura de 0.80 a 1.20m.

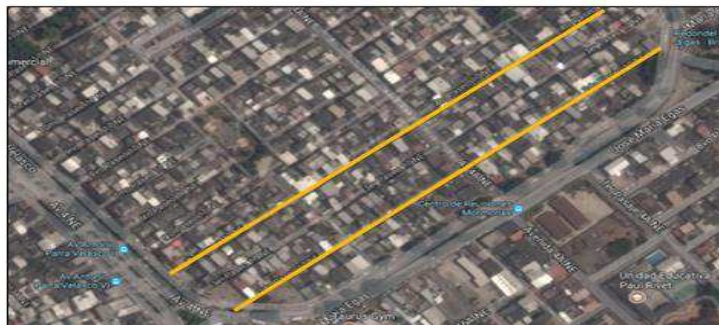
## **Art. 72.- Pavimentos en espacios de circulación peatonal**

Estas superficies deben ser homogéneas, sin imperfecciones y antideslizantes en espacios exteriores. En caso de presentarse un pavimento compuesto por piezas su separación no será mayor a 11mm, si los espacios de recreación para el peatón son lisos, en caso de presentarse áreas señalización en el piso debe existir un cambio de textura. Para la compactación del piso esta no debe ser menor a 90% (ensayo de proctor).

### **11.6. Modelo de repertorio**

Para el modelo de repertorio se presentan dos modelos, los cuales pueden plantearse de tal manera que presenten similitud a lo que se busca realizar en cuanto a propuestas del sector. Varios de estos expresan ideas y propuestas que pueden ser acopladas a menor escala dentro del presente trabajo.

#### **11.6.1. Renovación de pasajes peatonales en Saucos 3 Guayaquil, Ecuador**



*Figura N°18. Área de intervención Saucos 3 (pasajes 2 y 4)  
Fuente: Google Earth – Investigador*

A nivel local se plantea la renovación de peatonales en el sector de Saucos 3 de la ciudad de Guayaquil, el cual presenta similitud en cuanto a sus pasajes con el Plan Habitacional La Pradera. La alcaldía de la ciudad efectuó la renovación de los pasajes 2° paseo 17NE y el 4° paseo 17NE, la cual incluyó la refacción de calles, aceras y trabajos en el drenaje de aguas lluvias y alcantarillado. Uno de los aspectos a destacar es la implementación de alumbrado independiente de la red pública (luminarias ornamentales) y el adoquinamiento de los pasajes creando así dos ejes conectores entre la AV. 4 NE y

la calle Rodrigo Icaza Cornejo. Esta renovación permite el rescate de las peatonales para generar ambientes más agradables y seguros para caminar y reducir el uso de motocicletas dentro de los pasajes y a su vez permite la unificación de las dos etapas de Saucés 3, ya que la renovación de los pasajes hace las veces de un eje conector permitiendo una vinculación de las mismas.



*Figura N°19. Renovación de pasajes Saucés 3  
Fuente: Diario El Universo*

### **11.6.2. Proyecto Urbano Barrio Abajo Barranquilla-Colombia**

El proyecto urbano se desarrolla en un barrio al norte de Barranquilla conocido como Barrio Abajo, el cual presenta varios años de antigüedad y se caracteriza principalmente por la presencia de ciertos inmuebles antiguos y su arquitectura que refleja identidad de Barranquilla. Se toma como referencia este proyecto por la similitud que presenta con el sector analizado en el presente trabajo en cuanto a la necesidad de espacios públicos y áreas verdes para la comunidad, además de que su desarrollo ha sido principalmente enfocado hacia la vivienda, las cuales dentro del contexto del proyecto algunas presentan abandono y deterioro por la antigüedad de las mismas.

El diseño del proyecto busca abrir el barrio y generar espacio público efectivo que requieren los moradores, ofreciendo mejores condiciones para el día a día de los habitantes y lograr una solución que no dañe la integridad y fundamento del sector.



*Figura N°20. Zonificación para propuestas y equipamientos  
Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*

Se busca realizar una zonificación del barrio y las áreas a intervenir en las cuales se determinen espacios los cuales se destinan para la generación de distintas propuestas las cuales puedan cubrir finalmente las necesidades en base a equipamientos de requieren los habitantes del sector, principalmente recreativos y para desarrollo de actividades de la comunidad.



*Figura N°21. Implantación de propuestas  
Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*

## Corredor Peatonal

Se propone generar para el sector en las manzanas establecidas en un carril vehicular un corredor peatonal, en el cual se deja un carril habilitado para el acceso a ambulancias y demás vehiculos. Se intenta generar una conexión peatonal directa hacia todo el proyecto y las propuestas que este plantea, las cuales se abren consecuentemente.



*Figura N°22. Corredor Peatonal Collage*  
*Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*

## Plaza Carnaval



*Figura N°23. Diseño Plaza Carnaval*  
*Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*

El segundo sector contiene una zona amplia de congregación y unión que brinda a quienes habitan en el barrio un espacio para propiciar actividades educativas, recreativas, de cultura y lúdicas. Y también se implementan pequeñas centralidades de concesiones comerciales para un mayor disfrute para la comunidad.

### Parque Lineal

Se desarrolla principalmente con un eje que traza el diseño, y en su inicio se implementa un hito o monumento histórico que permita generar mayor fuerza de atracción y permita demarcar el inicio del recorrido



*Figura N°24. Collage Inicio Parque Lineal  
Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*



*Figura N°25. Collage Parque Lineal y equipamientos  
Fuente: Proyecto Barrio Abajo Universidad del Norte Barranquilla*

El diseño se complementa con la zona de juegos infantiles a manera central en un nivel inferior (topografía) lo cual aporta sensación de seguridad y vigilancia para los niños, ya en su extremo norte se encuentra la zona lúdica de deportes la cual está equipada con mobiliarios biosaludables, concesiones comerciales, y canchas múltiples.

El proyecto presenta un desarrollo aun mayor sin embargo se considera el tomar como referencias los espacios presentados debido a que estos pueden acoplarse y ser un buen referente para La Pradera, la cual presenta similitud en cuanto a problemas espaciales (necesidad de espacios públicos y deterioro de los espacios existentes) y las áreas destinadas para estos.

Además la generación de un eje peatonal con posibilidad vehicular, resulta ser un ejemplo para replicarlo de tal manera que pueda unificar las propuestas que se puedan plantear para el sector en cuestión de la investigación



## **12. Diagnóstico de la Investigación**

### **12.1 Información Básica**

#### **12.1.1. Antecedentes Históricos**

La Pradera es un plan habitacional ubicado en el límite de la ciudad de Manta, el cual alberga 1500 viviendas actualmente. Este nace en los años 80 cuyo objetivo era la generación de viviendas usualmente destinadas para personas de bajos recursos, las cuales accedían a las mismas por medio del Banco Ecuatoriano de vivienda actualmente conocido como Miduvi.

Estas viviendas eran conocidas como villas del BEV con una superficie aproximada de 60m<sup>2</sup> aproximadamente, las cuales se mantienen hasta la actualidad y estas no presentan cambios o modificaciones algunas. Las viviendas fueron construidas ya que existía una gran demanda de viviendas ante el crecimiento poblacional continuo que presentaba la ciudad de Manta en aquel entonces principalmente por la migración que existía del campo a la ciudad.

La idea general de este plan era destinar viviendas para estas personas dentro de una trama urbana constituida por pasajes que fueran destinados para el uso del peatón, y se complementasen por medio de centralidades destinadas para la implementación de propuestas vinculadas a lo recreacional y deportivo, y a la vez plazas de parqueos públicos que abarcasen una gran cantidad de vehículos a medida que la población fuese acrecentándose y estos pudieron acceder a uno.

Sin embargo para la actualidad el plan habitacional presenta un contexto completamente diferente a lo que pretendía ser en un principio, existen varias áreas sin intervención en las que se pretendía la construcción de propuestas vinculadas a lo recreacional, existe un deterioro alto de ciertas centralidades que se presentan a manera de plazoletas, y los pasajes se ven influenciados por el uso del vehículo constantemente debido a que las plazas de parqueos no cuentan con las condiciones de seguridad para su uso diario.



*Figura N°26. Plano Original*  
*Fuente: Investigación de tesista*

La trama urbana del plan habitacional no ha sufrido alteraciones en cuanto a la distribución de sus pasajes y la forma que esta presenta, excepto por una pequeña plazoleta ubicada al norte del plan (color verde) la cual actualmente se encuentra en inexistencia y este espacio destinado para este equipamiento forma parte de la UE Rios de Aguas Vivas.

### **12.1.2. Delimitación del área de estudio:**

La investigación se centrará dentro del Plan Habitacional de La Pradera en sus etapas 1 y 2, del cantón Manta, para el diagnóstico se realiza un análisis interno del estado de los espacios actuales, haciendo referencia principalmente a pasajes actuales, espacios públicos, espacios residuales los cuales brindan oportunidad de generación de nuevas propuestas y plazas de estacionamiento entre otros aspectos.



*Figura N°27: Ubicación Macro La Pradera*  
*Fuente: Google Earth - Investigador*



*Figura N°28: Ubicación Micro La Pradera  
Fuente: Google Earth Investigador*

### **12.1.3. Estudio de la población**

#### **Socio Económico**

La población de La Pradera durante los últimos años se ha desarrollado con respecto a la vivienda, sin embargo actualmente esta presenta un desarrollo enfocado hacia lo comercial, lo cual se evidencia por la multiplicidad de actividades comerciales que se realizan en el sector principalmente dentro de la calle 6ta, que actualmente funciona a manera de un “corredor comercial minorista” en la cual se pueden encontrar varios artículos de consumo diario los cuales se venden todos los días desde muy tempranas horas hasta las noches, generando así un desarrollo económico para los habitantes que se dedican a este tipo de actividades, quienes han optado por implementar en sus viviendas estos pequeños negocios, generando así la presencia de viviendas comercio.

De entre los principales negocios domésticos familiares como tercenas, tiendas, panaderías, ferreterías y otros mediante cadenas nacionales, como farmacias y agencias bancarias en tiendas de abasto “bancos del barrio”.



*Figura N°29: Comercio calle 6ta  
Fuente: Investigación de campo*

## **Cultural**

De entre las costumbres o tradiciones que poseen los habitantes de la Pradera existen algunas de estas, entre ellas la realización de bingos solidarios, mañanas deportivas, elecciones de la reina del sector; también se ven relacionados hacia lo deportivo con la utilización de las canchas habilitadas las cuales funcionan para cubrir las distintas actividades mencionadas anteriormente, las cuales denotan una unión de su comunidad hacia actividades de vinculación entre ellos, esto es posible gracias al comité pro-mejoras con el que cuentan los habitantes de la Pradera. Este comité trabajo arduamente por la realización de ciertas obras que se han efectuado durante el último año, siendo la más reciente la pavimentación de un pasaje peatonal el cual su superficie se encontraba desgastada. Cabe mencionar que este comité realiza reuniones con sus habitantes en ciertas ocasiones para tratar los temas del sector.


### **12.1.4. Aspectos Físicos**

En cuanto a aspectos físicos la Pradera no presenta zonas de riesgos naturales los cuales puedan ser un peligro para la población. El suelo en general no presenta relieves, taludes o pendientes, y no se presentan accidentes geográficos.

### **12.1.5. Usos de Suelo**

El uso de suelo que posee el plan habitacional La Pradera es residencial en su gran mayoría, ya en su calle principal (calle 6ta) es donde podemos encontrar variedad de comercio minorista y la existencia de viviendas comercio en esta calle, sin embargo existen pequeñas tiendas de manera interna en ciertos pasajes. De acuerdo al plano de usos de suelo y ocupación de la ciudad La Pradera esta codificada con C203 (continua de hasta 3 pisos). Cabe mencionar que existe un irrespeto en las líneas de fábrica durante varios años, y a la vez no ha existido el control pertinente por parte de la municipalidad.

C102	CONTINUA CON RETIRO FRONTAL C	100	6	2	6.50	0.70	1.40	3	0	0	2	6
C103		100	6	3	10.00	0.70	2.10	3	0	0	2	6
C203		200	8	3	9.00	0.80	2.40	3	0	0	2	6
C203		200	10	3	10.50	0.60	1.80	5	0	0	3	6
C203		200	10	3	10.50	0.70	2.10	3	0	0	3	6
C302		300	10	2	7.50	0.70	1.40	5	0	0	3	6
C303		300	10	3	10.50	0.70	2.10	5	0	0	3	6



*Figura N°30. Usos de suelo y codificación*  
*Fuente: Plano Urbano de usos de suelo cantón Manta*

## Mapa de Usos de Suelo

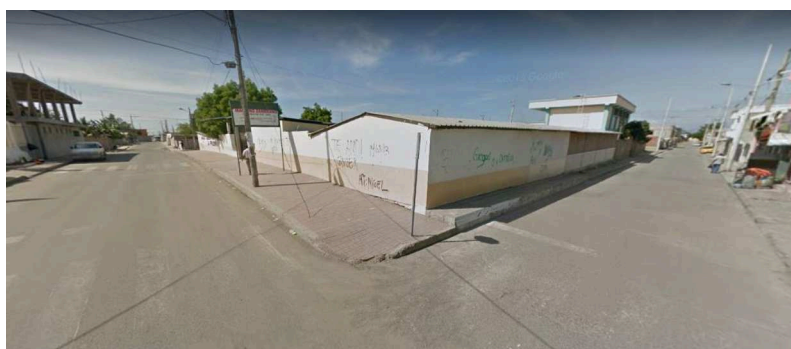


*Figura N°31. Mapa de usos de suelo*  
*Fuente: Plano Urbano de usos de suelo cantón Manta*

El uso de suelo que presenta La Pradera en sus dos etapas tiende a ser en su mayoría residencial (viviendas) sin embargo actualmente se presenta multiplicidad de usos destinados a lo religioso, seguridad, deportivo, recreacional en ciertos puntos y comercial siendo este último un uso de gran predominio principalmente en la calle 6ta formándose a manera de un corredor comercial de comercio minorista.

### 12.1.6. Equipamiento Comunal

**Educacional:** En cuanto a educación, cercano a La Pradera en sus dos etapas existen dos centros educativos los cuales prestan sus servicios desde ya hace varios años hasta la actualidad con un estado de conservación bueno. Uno de ellos la Unidad Educativa Fiscal “La Pradera” que alberga a varios de los niños del sector impartiendo educación en nivel inicial y primario. Otra unidad educativa presente es la Unidad Educativa “Rios de Agua Viva” la cual presta servicios de inicial, primaria y secundaria a niños y jóvenes de La Pradera principalmente y sectores cercanos.



*Figura N°32: Visualización de U.E.F. La Pradera*  
*Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*



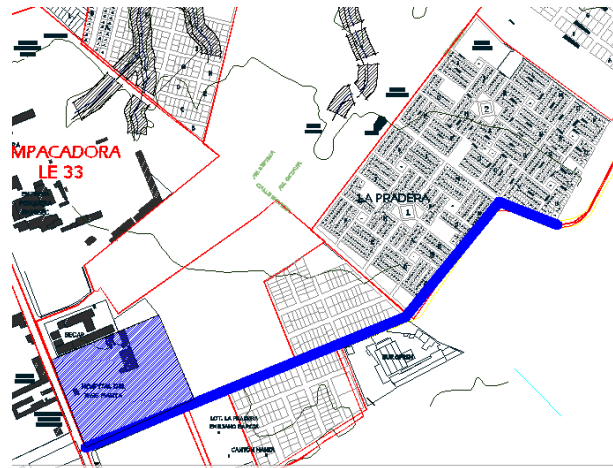
*Figura N°33: Visualización de U.E. Rios de Aguas Vivas*  
*Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*

#### **Salud:**

En cuanto a tema de salud, La Pradera no posee un centro de salud adecuado ni privado ni público, el cual es un equipamiento de suma importancia para sus habitantes, lo cual genera que se busquen servicios de atención en otros sectores cercanos, por ejemplo el Hospital General de Manta (IESS) ubicado en el ingreso a Arroyo Azul.



*Figura N°34: Visualización del Hospital del IESS Manta  
Fuente: Investigador*



*Figura N°35: Vía y conexión La Pradera-IESS  
Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*

## **Religioso**

La Pradera cuenta con una iglesia por nombre “Virgen de Fátima” ubicada en la calle sexta (ver mapa de usos de suelo) la cual presta sus servicios desde ya varios años. Esta presenta un estado de conservación bueno y sus habitantes hacen uso de esta regularmente asistiendo a misas, o para celebrar bautizos entre otras festividades.



*Figura N°36: Visualización del La Iglesia Virgen de Fátima  
Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*

### **Recreación**

En el ámbito de tipo recreacional, existo un déficit alto de equipamientos y áreas adecuadas para recreación. EL Plan Habitacional en sus inicios presentó áreas específicas para la generación de futuros proyectos e intervenciones con la ayuda del GAD Municipal de Manta, sin embargo hasta la actualidad el único espacio que existe es un área central a manera de parque recreacional y deportivo dentro del amanzanamiento de la segunda etapa del plan habitacional. Ya dentro de la primera etapas los pocos equipamientos que se pueden localizar son un pequeño parque infantil, y canchas múltiples localizadas al costado de la calle novena. De acuerdo a encuestas realizadas los habitantes manifiestan que existe un deterioro alto de ciertos espacios de uso comunal en un 75% de deterioro por tanto se hace uso de los mismos muy pocas veces

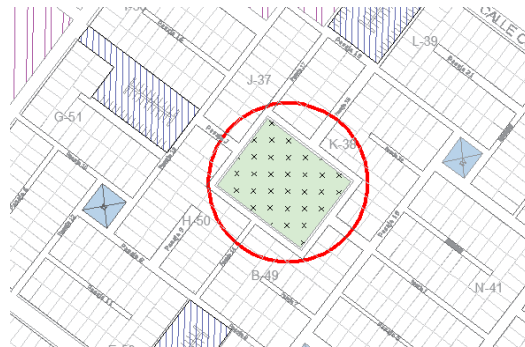


*Figura N°37: Ubicación de espacios recreacionales La Pradera Etapa 1  
Fuente: Investigación de campo*





*Figura N°38: Espacios recreacionales existentes etapa 1*  
*Fuente: Investigación de campo*



*Figura N°39: Ubicación de Parque La Pradera 2*  
*Fuente: Investigación de campo*



*Figura N°40: Visualización del parque La Pradera 2*  
*Fuente: Investigación de campo*



*Figura N°41: Visualización de juegos infantiles parque La Pradera 2*  
*Fuente: Investigación de campo*

### 12.1.7. Infraestructura

La Pradera al ser un plan habitacional con varios años de funcionamiento, este en la actualidad con todos los servicios de infraestructura los cuales presentan condiciones buenas para la utilización de todos sus habitantes.

#### Redes Eléctricas



*Figura N°42: Visualización de Red Eléctrica  
Fuente: Investigación de campo*

Alcantarillado

Agua potable

Recolección de basura Aguas

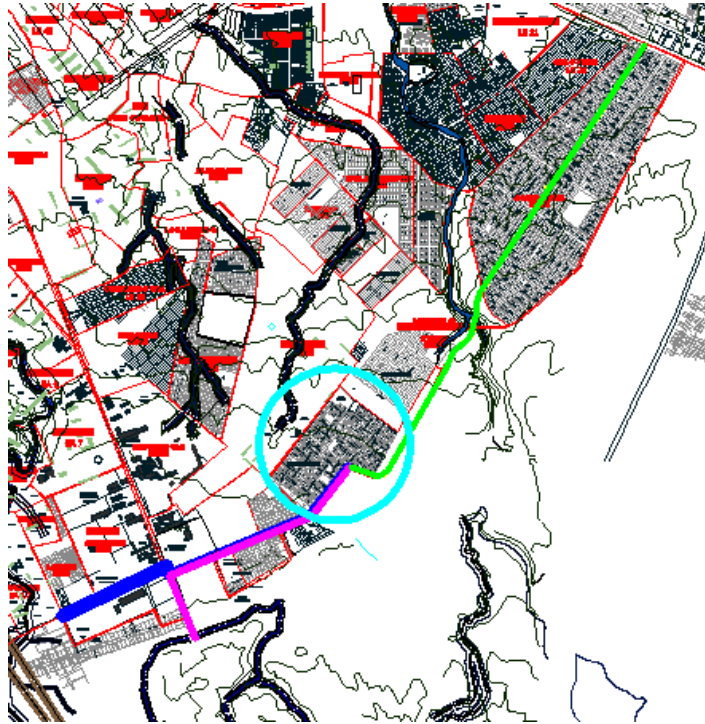
Lluvia



*Figura N°43: Visualización de drenajes para AALL  
Fuente: Investigación de campo*

### 12.1.8. Red Vial

En cuanto a la red vial la Pradera cuenta con varias vías de ingresos y salidas, y a la vez su trama urbana está compuesta por varios pasajes los cuales actualmente se ven influenciados por la circulación del vehículo. Las calles de ingreso principal al sector se presentan de tal manera que estas conectan hacia vías de alta circulación vehicular muy conocidas por los habitantes de la ciudad, entre ellas La vía interbarrial, la vía Manta-Rocafuerte y la vía Manta Montecristi.



*Figura N°44: Mapa de calles de ingresos principales al sector  
Fuente: Investigación de campo*

Calle 1 (Azul): Desde la vía Interbarrial

Calle 2 (Púrpura): Desde la vía Manta Montecristi

Calle 3: (Verde): Desde la vía Manta Rocafuerte (atravesando el barrio Costa Azul)

### **Calles Locales**

Las calles locales de la Pradera son principalmente 4 las cuales bordean ambas etapas del plan habitacional, algunas de estas tienden a ser más concurridas que otras por la circulación vehicular y peatonal. Al ser calles perimetrales estas conectan directamente con varios de los pasajes peatonales del sector por tanto son la ruta rápida para el ingreso de vehículos hacia dentro de la trama lo cual provoca desorden y deterioro de los pasajes peatonales que de acuerdo a encuestas realizadas a sus habitantes, el 74% de estos considera que existe un grado de deterioro de estos en un 75% principalmente por la circulación vehicular la cual se da siempre según lo manifiesta el 97,70% de los encuestados, por tanto una delimitación de renovación de los mismos es muy importante.



*Figura N°45: Visualización de calles ocales  
Fuente: Google Earth Investigador*



*Figura N°46: Mapa de usos de suelo y calles locales  
Fuente: Google Earth Investigador*

**Avenida 10ma:** Bordea las dos etapas de la Pradera en su lado oeste, esta avenida se presenta de manera secundaria y el flujo vehicular de la misma es medio ya que no presenta circulación de buses de transporte urbano o comercio minorista en grandes cantidades. Esta también permite una conexión más rápida hacia equipamientos como la iglesia y las unidades educativas del sector.

**Calle Novena:** Borde el lado norte del plan habitacional en su etapa 2, al igual que la avenida decima no presenta gran flujo vehicular y el estado de la misma es bueno. Esta permite el acceso de manera más rápida hacia la unidad educativa Ríos de AguasViva.

**Calle 4ta:** Esta calle es una de las principales del sector, presenta una afluencia vehicular elevada tanto por vehículos particulares como transporte público como son la línea de buses #8 y la línea de buses #14, las cuales circulan por esta calle desde ya varios años. Esta calle se encuentra en condiciones regulares, y en ciertos tramos presenta aceras y bordillos; bordea el lado sur del plan habitacional y permite la conexión hacia equipamientos como canchas múltiples y las áreas a intervenir.



*Figura N°47: Visualización del estado de la calle 4ta y circulación de buses  
Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*

**Calle 6ta:** Es la calle más conocida dentro del sector ya que no solo divide a La Pradera en dos etapas si no que durante los últimos años se ha convertido en el escenario para la generación de un “corredor comercial minorista”. Esto ha conllevado a que la circulación de vehículos sea alta, sobretodo en horas de la mañana y la noche, lo cual provoca congestión por el flujo de vehículos y buses que circulan en ambas direcciones y por el estacionamiento de vehículos a los costados de la misma, convirtiéndola prácticamente en una calle de 4 carriles. Actualmente sus aceras presentan adoquinado, sin embargo se encuentran ocupadas ciertas veces por carteles, anaqueles, u otros implementos, que son utilizados por los dueños de negocios minoristas para promocionar sus productos, generando una circulación reducida para el peatón el cual se ve obligado a transitar por los bordes de la calle siendo hasta cierto grado peligroso.



*Figura N°48: Visualización del estado de las calles, aceras y bordillos calle 6ta  
Fuente: Google Maps (visualización Street View), investigador*

### **Pasajes Peatonales:**

La trama urbana de La Pradera en sus dos etapas se encuentra compuesta por pasajes los cuales son destinados para el uso del peatón, sin embargo en la actualidad se encuentran influenciados por la circulación del vehículo a través de estos, lo cual provoca un deterioro de los mismos y desorden en la circulación interna del plan habitacional. De acuerdo a encuestas realizadas en el sector el 73% de los encuestados manifiesta que es necesario que exista una delimitación de la circulación interna de tal manera que se genere una renovación de los mismos.



*Figura N°49: Collage situación actual pasajes  
Fuente: Investigador*

### 12.1.9. Transporte Público

El transporte público en el sector se encuentra presente todos los días a través de sus calles locales, las cuales también se ven influenciadas tanto por la circulación de taxis como de vehículos particulares. El servicio se da de manera continua durante el día hasta aproximadamente 10 de la noche, y el uso de este es realizado en su mayoría por estudiantes universitarios, ya que existen 4 líneas de buses que circulan por el sector en varias calles.



*Figura N°50: Recorrido de líneas de buses  
Fuente: Investigador*

Línea de buses # 1 – Rojo

Línea de buses #4 – Azul

Línea de buses #8 y #14 – Verde y Amarillo

### 12.1.10. Morfología Urbana



*Figura N°51: Morfología Urbana  
Fuente: Investigador*

Se puede observar como existe una gran cantidad de espacio ocupada principalmente por viviendas que constituyen espacios privados llenos las cuales se distribuyen a través de los pasajes, estos forman ciertas formas reticuladas y se insertan ya sea a vías principales como a espacios centrales los cuales presentan variedad de escalas, algunos de ellos se presentan en a manera de vacíos en los cuales existe potencialidad para generación de proyectos

Su paisaje construido denota la edificación de viviendas de un estatus medio bajo, y sus habitantes optan en ciertos casos la implementación de negocios comerciales menores. Ya dentro de su paisaje natural son pocos los espacios los cuales se encuentran en su estado original ya que no presentan intervención alguna, estos principalmente se designan para la generación de propuestas públicas para la comunidad, en los cuales y de manera general la presencia de vegetación o arborización es muy escasa.



*Figura N°52: Paisaje Construido*

*Fuente: Investigador*



*Figura N°53: Paisaje Natural*

*Fuente: Investigador*

#### **12.1.11. Mobiliario Urbano**

La Pradera al no contar con espacios destinados para la comunidad no presenta la utilización o implementación de mobiliarios urbanos como bancas, luminarias, botes de basura y demás, los cuales son utilizados principalmente en propuestas del tipo mencionadas.



## 12.2 Tabulación de la información

La encuesta fue realizada en un total de 87 viviendas dentro del plan habitacional La Pradera en sus etapas 1 y 2.

**Pregunta N°1:** ¿En qué porcentaje podría considerar que conoce su sector, y los espacios que este posee?

CONOCIMIENTO DEL SECTOR		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
100%	12	13,79%
80%	61	70,12%
65%	5	5,74%
50%	7	8,05%
30%	2	2,30%
10%	0	0%
0%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 9. Conocimiento general del plan habitacional*

*Fuente: Investigación de Campo*

*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 1. Conocimiento general del Plan Habitacional*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Dentro de las encuestas realizadas se obtiene un porcentaje alto en cuanto al conocimiento que poseen los habitantes del lugar donde habitan, ya que en su mayoría estos llevan varios años residiendo dentro del plan habitacional, siendo este positivo hacia una referencia de cuan longevo resulta este, inclusive se manifestó una referencia de residencia de 15 o 20 años. Este porcentaje permite ser un sustento y un recurso hacia la comprensión y como intervenir en el sector, de tal forma que sus habitantes consideren que las distintas propuestas puedan ser en pro-mejoras para renovar lo que en algún momento pretendió ser el plan habitacional La Pradera

**Pregunta N°2:** ¿En qué medida considera favorable que se implementen proyectos que generen cambios actuales y futuros en la imagen urbana de La Pradera 1 y 2?

IMPORTANCIA ANTE CAMBIOS EN LA IMAGEN URBANA		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy favorable	65	74,71%
Es favorable	20	22,99%
Poco Favorable	2	2,30%
No es favorable	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 10. Importancia ante cambios*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 2. Análisis de Encuesta – Importancia ante cambios*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Con un porcentaje alto se reflejan una buena aceptación y apertura para generar propuestas que intenten generar un impacto a nivel urbano, rescatando así la imagen del plan habitacional que ha venido deteriorándose por más de 20 años.

**Pregunta N°3:** ¿Considera usted que el uso del vehículo por parte de los habitantes a través de los pasajes genera una percepción de desorden e incomodidad?

PERCEPCIÓN DE DESORDEN E INCOMODIDAD ANTE EL USO DEL VEHICULO		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	70	80,46%
No	17	19,54%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 11.** Percepción de desorden e incomodidad ante el uso del vehículo.

*Fuente:* Investigación de campo

*Elaboración:* Tesista

Percepción de desorden e incomodidad ante el uso del vehículo



**Gráfico 3.** Desorden e incomodidad ante el uso del vehículo

*Fuente:* Investigación de campo

*Elaboración:* Tesista

**Interpretación:** Los resultados en cuanto a la percepción de desorden por la circulación vehicular internamente son altos, pero se considera un porcentaje de tipo negativo ya que se permite tener una imagen clara y sustentable ante la realidad que se vive relacionada a la incomodidad y principalmente el desorden que genera la circulación del vehículo dentro del plan habitacional, tomando dominio sobre el peatón permitiendo así una pérdida del “caminar” agradable que fue planteado en la concepción inicial del plan habitacional.

**Pregunta N°4:** ¿En qué medida considera importante que se implementen proyectos que puedan perdurar varios años dentro del Plan Habitacional La Pradera 1 y 2?

SOSTENIBILIDAD DE PROYECTOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es muy importante	21	24,14%
Es importante	64	73,56%
Sería bueno	2	2,30%
No es importante	0	0%
Me es indiferente	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 12. Sostenibilidad de proyectos  
Fuente: Investigación de campo  
Elaboración: Tesista*



*Gráfico 4. Importancia en la Sostenibilidad de proyectos  
Fuente: Investigación de campo  
Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Se obtiene un porcentaje alto superior al setenta por ciento, que denota una importancia positiva y aceptable por parte de los habitantes ante la sostenibilidad de las propuestas que puedan implementarse, dando a entender la necesidad y el querer de los habitantes de contar con espacios que puedan perdurar varios años para ellos como para nuevas generaciones.

**Pregunta N°5:** ¿Qué tipo de propuestas considera que deberían implementarse dentro del Plan Habitacional La Pradera 1 y 2, a fin de crear una renovación del mismo? (puede seleccionar varias)

PROPUESTAS A IMPLEMENTARSE		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Nuevos Parques	63	29,30%
Áreas Verdes	47	21,86%
Plazas Públicas	7	3,26%
Renovación de Espacios Actuales	45	20,93%
Renovación de los pasajes	53	24,65%
Otros	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>	<b>100%</b>

*Tabla 13. Propuestas a implementarse*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 5. Propuestas a implementarse*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Cabe recalcar que al ser una pregunta con varias opciones de escogimiento, se realiza un conteo de la cantidad de respuestas ante las propuestas planteadas para implementarse dentro del plan habitacional, siendo estas un total de 215 “votos” o respuestas recopiladas de las 87 encuestas. Es notorio como existe un balance de casi de un 25% en 4 de las 5 opciones dando a comprender que puede existir una apertura para cualquiera de las propuestas planteadas ya que la afinidad hacia casi todas ellas fue consistente durante el proceso de las encuestas.

**Pregunta N°6:** ¿En qué medida sería su aceptación ante una propuesta que permita delimitar la circulación de vehículos a través de los pasajes de la Pradera 1 y 2?

DELIMITACIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy buena	21	24,42%
Buena	62	72,09%
Normal	1	1,16%
Regular	1	1,16%
Mala	0	0%
TOTAL	87	100%

**Tabla 14.** Delimitación de la circulación vehicular

*Fuente:* Investigación de campo

*Elaboración:* Tesista



**Gráfico 6.** Aceptación ante la Delimitación de la circulación vehicular

*Fuente:* Investigación de campo

*Elaboración:* Tesista

**Interpretación:** Se obtiene un porcentaje superior al setenta por ciento en una aceptación buena por parte de los habitantes antes una propuesta que permita delimitar la circulación vehicular. Mediante este porcentaje se puede tener una captación más clara para la intervención en el sector y poder saber que en buena medida no se presentarían inconvenientes mayores por parte de los habitantes ante propuestas de delimitación. Cabe mencionar que un gran número de encuestas fueron realizadas a personas con acceso a un vehículo y pese a considerar la presencia de una respuesta no tan favorable por parte de estos habitantes se expresa lo contrario permitiendo dar paso a nuevas propuestas que llamen a un orden dentro del plan habitacional

**Pregunta N°7:** ¿Considera necesario el renovar y delimitar los pasajes de la Pradera 1 y 2 a fin que se pueda rescatar y generar el “caminar” de una forma más agradable y frenar el uso del vehículo?

RENOVACIÓN Y DELIMITACION DE PASAJES PARA EL RESCATE DE UN CAMINAR MAS AGRADABLE		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es muy necesario	62	71,26%
Es necesario	11	12,64%
Sería bueno	8	9,20%
No es necesario	6	6,00%
Me es indiferente	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 15. Renovación y delimitación de pasajes*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

Renovación y Delimitación de pasajes



*Gráfico 7. Renovación y Delimitación de pasajes*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Con el porcentaje más alto obtenido se denota claramente la necesidad de los habitantes de generar en caminar más agradable el cual durante varios años no ha estado presente y no ha sido concedido quizá desde un punto de vista urbano y arquitectónico con elementos que favorezcan a generar ambientes más agradables de recorrido de manera interna.

**Pregunta N°8:** ¿Considera necesario el renovar los espacios públicos de tal forma que estos generen un mayor confort para los habitantes de La Pradera 1 y 2?

RENOVACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es muy necesario	63	72,41%
Es necesario	18	20,69%
Sería bueno	4	4,60%
No es necesario	2	2,30%
Me es indiferente	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 16.** Renovación de espacios públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

Renovación de Espacios Públicos



**Gráfico 8.** Renovación de Espacios Públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Claramente la suma necesidad de que exista una renovación (en cuanto a lo posible) de los espacios actuales es alta de manera positiva, los cuales no presentan mayor uso por parte de sus habitantes ya que no prestan las condiciones necesarias para cubrir aspectos de recreación, interacción, confort climático entre otros



**Pregunta N°9:** ¿Considera importante que los habitantes deberían de no utilizar el espacio de los pasajes a fin de generar ampliación de sus cerramientos o garajes, irrespetando la línea de fábrica?

NO UTILIZACIÓN DE LOS PASAJES PARA AMPLIACIONES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es muy importante	65	74,71%
Es importante	0	0%
Sería bueno	22	25,29%
No es necesario	0	0%
Me es indiferente	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 17. No utilización de pasajes para ampliaciones*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 9. No utilización de los pasajes para ampliaciones*

*Fuente: Investigación de campo*

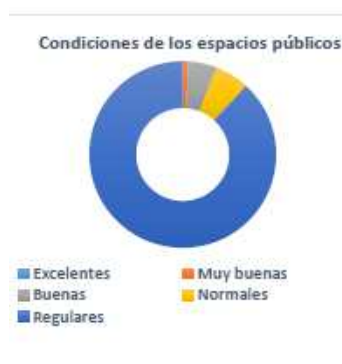
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Se obtiene un porcentaje alto positivo en cuanto a la interrogante planteada, además no existen otros porcentajes ante escalas de valoración como no es necesario, lo cual resulta interesante ya que se puede notar como existe conciencia y conocimiento ante la acción que se realiza sobre el tomar parte de un espacio de paso peatonal a fin de ganar m2 para ampliaciones es inadecuada. Cabe mencionar que no ha existido un control por parte del municipio en la construcción respetando la línea de fábrica de las viviendas durante varios años, por tanto las ampliaciones generan reducción en el ancho de los pasajes volviéndolos irregulares.

**Pregunta N°10:** ¿En qué condiciones considera que están los espacios públicos dentro de la Pradera 1 y 2?

CONDICIONES DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Excelentes	0	0%
Muy buenas	1	1,15%
Buenas	4	4,60%
Normales	5	5,74%
Regulares	77	88,51%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 18.** Condiciones de los espacios públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



**Gráfico 10.** Condiciones de los espacios públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** En cuanto a la interrogante se puede interpretar que existe una consideración alta pero de tipo negativa, en cuanto a las condiciones que presentan los espacios los cuales no son óptimas, siendo estas regulares, haciendo un claro llamado a una renovación o nueva concepción urgente de los mismos por parte de los habitantes los cuales no han obtenido una respuesta satisfactoria ante el deterioro presentado durante varios años.

**Pregunta N°11:** ¿Con que porcentaje calificaría usted el deterioro de los espacios públicos actuales?

POCENTAJE DE DETERIORO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS ACTUALES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
100%	10	11,49%
75%	67	77,02%
50%	6	6,88%
25%	4	4,61%%
5%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 19.** Porcentaje de deterioro de los espacios públicos actuales  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



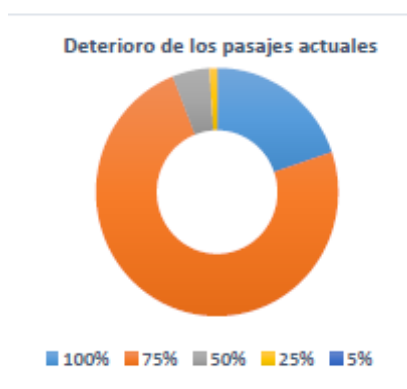
**Gráfico 11.** Deterioro de los espacios públicos actuales  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Existe mayor relación hacia el deterioro en un 75% por tanto se considera que este nivel es alto de tipo negativo, dando a entender que no se han prestado los suficientes recursos para el mejoramiento o mantenimiento de los mismos, lo cual afecta no solo a la imagen urbana del plan habitacional (la cual ha permanecido en constante deterioro), sino también a sus habitantes y la forma como ellos perciben un espacio el cual carece de condiciones necesarias para su uso.

**Pregunta N°12:** ¿Con que porcentaje calificaría usted el deterioro de pasajes de La Pradera 1 y 2 actualmente?

PORCENTAJE DE DETERIORO DE LOS PASAJES ACTUALES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
100%	17	19,54%
75%	65	74,71%
50%	4	4,60%
25%	1	1,15%
5%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 20.** Porcentaje de deterioro de los pasajes actuales  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



**Gráfico 12.** Deterioro de los pasajes actuales  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Los encuestados consideran que existe un deterioro del 75%, el cual es un porcentaje alto de tipo negativo, para lo cual este porcentaje se considera para ser un sustento hacia una propuesta de renovación de los mismos, de tal forma que se generen espacios óptimos a fin de generar una peatonalidad agradable para los habitantes.

**Pregunta N°13:** ¿Con que frecuencia son utilizados los espacios de parqueo públicos, ubicados dentro del amanzanamiento del plan habitacional?

FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Demasiada	3	3,45%
Mucha	0	0%
Regular	16	18,39%
Poca	67	77,01%
Nada	1	1,15%
TOTAL	87	100%

**Tabla 21.** Frecuencia de utilización de parqueos públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



**Gráfico 13.** Frecuencia de uso de parqueos públicos  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Debido al porcentaje alto obtenido mediante las encuestas, da a comprender que dichos espacios actualmente se encuentran en un grado considerable de desuso ya sea por varios factores, ya sean la preferencia de conservar una cercanía de los dueños para con sus vehículos ya que los actuales parqueos públicos no presentan condiciones de confort, principalmente climático para protección del sol o lluvia o inclusive condiciones de seguridad. Por tanto este porcentaje será utilizado a fin de generar una renovación de los espacios actuales a fin de darles una suficiente utilidad.

**Pregunta N°14:** ¿Con que frecuencia utiliza los espacios públicos actuales con los que cuenta La Pradera 1 y 2?

FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Demasiada	0	0%
Mucha	4	4,60%
Regular	0	0%
Poca	72	82,76%
Nada	11	12,64%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 22. Frecuencia de utilización de espacios públicos*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 14. Frecuencia de uso de espacios públicos*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** U gran porcentaje de los encuestados que la utilidad de estos es poco o nada, claramente es un porcentaje alto de tipo negativo reflejando un desinterés hacia estos espacios, debido a factores como deterioro, necesidad de mobiliarios o un diseño que cumpla con las condiciones de confort necesarias para el disfrute de estos espacios.

**Pregunta N°15:** ¿Considera Ud. que es necesaria la utilización de los espacios residuales del sector para la generación de nuevos espacios públicos?

IMPORTANCIA DE LA UTILIZACIÓN DE ESPACIOS RESIDUALES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Fundamental	66	75,86%
Muy necesario	15	17,24%
Es necesario	6	6,90%
Poco necesario	0	0%
No es necesario	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 23. Importancia de la utilización de espacios residuales*  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



**Gráfico 15.** Utilización de espacios residuales  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Se expresa un porcentaje y una respuesta positiva alta, lo cual permite comprender la importancia que sus habitantes consideran hacia el uso de estos espacios de manera que se generen propuestas sean un incentivo a mejorar el hábitat del plan habitacional. Cabe mencionar que estos espacios han sido utilizados en un bajo porcentaje y de entre los equipamientos implementados están un UPC y dos canchas múltiples.

**Pregunta N°16:** ¿En qué medida Ud. considera que se han presentado cambios significativos en cuanto al mejoramiento de la imagen urbana de La Pradera 1 y 2 durante los últimos años?

CAMBIOS SIGNIFICATIVOS PARA MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA			
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA		PORCENTAJE
Bastante		0	0%
Mucha		1	1,15%
Regular		11	12,64%
Poco		66	75,87%
Nada		9	10,34% <sup>0</sup>
<b>TOTAL</b>		<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 24. Cambios significativos para mejoramiento de la imagen urbana*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 16. Cambios significativos en la imagen urbana*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*

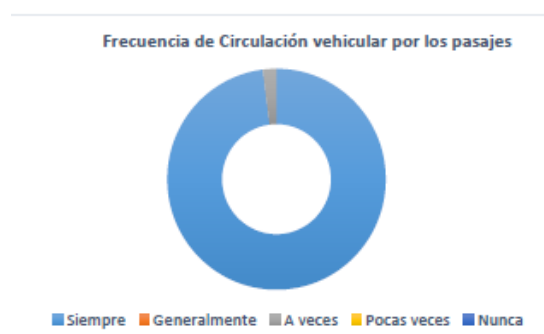
**Interpretación:** De las 87 encuestas realizadas, el porcentaje mayor obtenido de un 75,86% en el cual se manifiesta que han existido pocos cambios en el plan habitacional, lo cual significa una respuesta importante para considerar que es un plan habitacional que presenta condiciones de descuido por parte de la municipalidad e inclusive esto se evidencia al recorrer los pasajes o espacios del plan habitacional en sus dos etapas los cuales presentan un deterioro alto sin miras hacia una renovación que se plantee de manera organizada con conceptos arquitectónicos atractivos a fin de crear un mejoramiento.



**Pregunta N°17:** ¿Con que frecuencia se da la circulación vehicular por los pasajes del sector?

FRECUENCIA DE CIRCULACIÓN VEHICULAR POR LOS PASAJES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	85	97,70%
Generalmente	0	0%
A veces	2	2,30%
Pocas veces	0	0%
Nunca	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

**Tabla 25.** Frecuencia de circulación vehicular por los pasajes  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista



**Gráfico 17.** Frecuencia de circulación vehicular por los pasajes  
**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaboración:** Tesista

**Interpretación:** Con un porcentaje de casi un 100% (97,70% exactamente) existe una clara evidencia de como la frecuencia de circulación vehicular en el plan habitacional se encuentra muy marcada, siendo esto un indicador de tipo negativo y a la vez permite ser un recurso y un sustento a fin de generar una propuesta que retome la peatonalidad o el “caminar” de una manera ordenada y agradable, disminuyendo los niveles obtenidos siendo estos positivos.

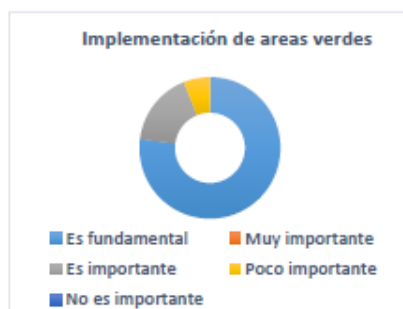
**Pregunta N°18:** ¿Consideraría importante que se implementen áreas verdes, arborización ya sea en espacios comunales o dentro de los pasajes a fin de frenar el paso del vehículo y generar un ambiente más agradable para caminar?

IMPLEMENTACIÓN DE AREAS VERDES		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es fundamental	69	79,31%
Muy importante	0	0
Es importante	15	17,24%
Poco importante	2	2,29%
No es importante	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 27. Implementación de áreas verdes*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 18. Implementación de áreas verdes*

*Fuente: Investigación de campo*

*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** La necesidad de áreas verdes, arborización es urgente dentro del plan habitacional, no solo como medida para generar ambientes más agradables si no como recurso que sirva para delimitar el uso del vehículo, ya que las áreas verdes dentro del plan habitacional son casi nulas. Los encuestados manifiestan que la implementación de estas es fundamental con un porcentaje alto de tipo positivo. Este porcentaje permite ser un sustento y será utilizado como complemento para la generación de espacios públicos más verdes.

**Pregunta N°19:** ¿Estaría usted presto a colaborar en la concepción y la conservación de las nuevas propuestas que se pudiesen implementar en La Pradera 1 y 2, a fin de crear una participación ciudadana preocupada por el lugar donde habita?

PARTICIPACIÓN CIUDADANA		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Participaría con gusto	80	91,95%
Consideraría en participar	4	4,59%
Puede que lo haga	3	3,45%
No sería participe	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

*Tabla 27. Participación ciudadana*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 19. Participación Ciudadana*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Con un porcentaje de casi alto se expresa que existe la predisposición necesaria por parte de los moradores hacia el cuidado y concepción de los equipamientos que estos puedan recibir mediante una renovación, dando un claro ejemplo de participación ciudadana y una imagen de barrio unido; preocupado por el cuidar y preservar estos equipamientos o proyectos que se pudiesen implementar, siendo esto un recurso que apoye la sostenibilidad de los mismos.

**Pregunta N°20:** Cómo pregunta adicional, ¿De entre los siguientes aspectos cuales considera necesaria implementar en la calle principal que separa las etapas 1 y 2 de La Pradera, cuales considera que serían mejores? (Puede seleccionar más de una)

PROPUESTAS PARA CALLE PRINCIPAL		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Ampliación de aceras	58	13,06%
Unidireccionalidad de la vía y parqueos a los costados	68	15,32%
Mobiliarios (bancas, luminarias)	82	18,47%
Regularizar uso de aceras con fines comerciales	82	18,47%
Arborización	72	16,22%
Parada de buses	82	18,47%
<b>TOTAL</b>	<b>444</b>	<b>100%</b>

*Tabla 28. Propuestas para calle principal*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*



*Gráfico 20. Propuestas para la calle principal*  
*Fuente: Investigación de campo*  
*Elaboración: Tesista*

**Interpretación:** Cabe recalcar que al ser una pregunta con varias opciones a escoger, se realiza un conteo de la cantidad de respuestas ante las propuestas planteadas para implementarse en la calle principal que separa las dos etapas del plan habitacional, siendo estas un total de 444 “votos” o respuestas recopilados de las 87 encuestas, donde la ampliación de las aceras obtiene un total del 13,06% de las respuestas, Es notorio como existe un balance en casi todas las respuestas un promedio de un 16 a 17% dando a comprender que puede existir una apertura para cualquiera de las propuestas planteadas ya que la afinidad hacia casi todas ellas fue consistente durante el proceso de las encuestas.

### 12.3. Interpretación de Resultados

Categorías de la encuesta	Preguntas	Interpretación de Resultados
Contexto diferente a lo planeado	Preguntas 2, 3 y 4	Se concluye en que al ser un plan habitacional con varios años de funcionamiento, se lo concibe de tal forma que actualmente no presenta una funcionalidad de acorde a lo planteado, principalmente en aspectos de flujos urbanos, necesidad y deterioro de espacios públicos haciendo un llamado a generar cambios en su imagen urbana. En las encuestas realizadas un 74,71% de los encuestados considera muy favorable el que se generación de cambios, de tal forma que se intente retomar lo que en un principio se planteó, además del desorden e incomodidad generado por la circulación vehicular, la cual es uno de los principales factores que marcan una diferencia en lo que planteó inicialmente; peatonalidad en sus pasajes y actualmente se manifiesta lo contrario, por tanto la necesidad de propuestas realmente sostenibles es fundamental.
Planificación inicial poco funcional	Preguntas 5, 7 y 8	Como se menciona anteriormente el Plan habitacional se concibió ya hace más de 20 años mostrando una propuesta urbana que se destinó ante la necesidad de vivienda, a las cuales accedieron personas de recursos limitados en un entorno que se presentó con recorridos peatonales, áreas de esparcimiento entre otros. Actualmente, se presentan variedad de tipologías de inmuebles, de dos plantas y los habitantes tienen el acceso un vehículo, por tanto la necesidad de un mejor entorno para vivir es de suma importancia. El dominio del vehículo por los pasajes del sector es alto, ya que las plazas de parqueos carecen de un diseño que genere confort y seguridad, por tanto quedan en desuso, por tanto la afinidad hacia nuevas propuestas como parques, áreas verdes y renovación en general es alta y es considerado muy importante y necesario.

Mejores propuestas de planificación	Preguntas 1, 5, 6, 10, 11 y 12	La necesidad de mejores propuestas de planificación y renovación se evidencian con los porcentajes alcanzados en varias preguntas, debido a que sus habitantes consideran que existe un deterioro general del 75%, por tanto el estado actual de los espacios es regular. El plantear una propuesta de delimitación genera una buena aceptación por parte de los habitantes, además se plantean varias propuestas de proyectos ligados a la recreación y otros a la renovación con un balance de afinidad entre estos.
Control en la movilidad	Preguntas 6, 7, 9 , 17	La necesidad de una propuesta que permita delimitar la circulación vehicular en el plan habitacional se sustenta mediante la obtención de varios resultados, ya que el 72,09% se los encuestados tendría una aceptación buena ante una propuesta de este tipo y lo considera necesario ya que la incidencia del vehículo se da siempre. Además de regularizar el respeto por la línea de fabrica de las vivienda permitiría el frenar la irregularidad en los pasajes y la reducción del ancho de los mismo, por esto y lo mencionado anteriormente el control en la movilidad es de carácter importante
Déficit de espacios públicos	Preguntas 5, 8, 13, 14, 15, 18 y 19	Dentro del plan habitacional se llega a la conclusión que el déficit de espacios públicos es alto, esto se evidencia con la poca utilización de los espacios existentes, (tanto recreativos como parqueos) de casi un 83%, por tanto se plantea la utilización de espacios residuales en los cuales no ha existido intervención para generar nuevas propuestas de espacios públicos y áreas verdes teniendo una aceptación alta, y resulta grato saber que los habitantes respondieron muy positivamente y casi en su totalidad ante una participación ciudadana en la conservación de estos

**Tabla 29.** Interpretación de resultados

**Fuente:** Trabajo de encuestas

**Elaboración:** Tesista

## 12.4. Pronóstico

La necesidad de intervenir en La Pradera (etapas 1 y 2) hoy en día es muy necesaria, ya que al ser un plan habitacional con varios años de antigüedad en el cual no ha existido una intervención lo suficientemente relevante da oportunidades para la generación de propuestas que puedan acoplarse de tal forma que se genere un sentido de renovación y orden. El permitir que la situación actual continúe podría causar varias afectaciones que se verían reflejadas principalmente en una imagen cada vez más deteriorada.

La intervención en cuanto a generar una delimitación en la circulación de vehicular presenta una aceptabilidad de sus habitantes lo suficientemente buena como para generarse nuevas propuestas, ya que él no intervenir podría apoyar más a un deterioro constante del estado actual de los pasajes llegando a niveles más altos de los actuales. Estos se han visto sumamente malgastados por el paso del vehículo, lo cual generaría aún más un sentido de desorden, incomodidad e inclusive cierto grado de peligro para el peatón, principalmente niños y personas mayores.

En referencia a lo mencionado en el párrafo anterior, se es necesario realizar una intervención de tal forma que los pasajes finalmente presenten un orden en primera instancia para las posteriores propuestas de renovación que estos puedan presentar, ya que el que no se intervenga como se pone en manifiesto anteriormente generaría niveles cada vez más altos de deterioro, lo cual podría provocar una dificultad mayor hacia el poder retomar la peatonalidad y generar un “caminar” más agradable y seguro para quienes habitan en La Pradera y sus dos etapas, de tal forma que en gran medida no existiría el suficiente apoyo por parte del GAD Municipal ante un sector con dificultad de intervención y renovación.

La necesidad de un control por parte del GAD Municipal en la línea de fábrica de las diferentes viviendas con las que cuenta el plan habitacional sería un buen indicio para evitar

esa irregularidad de los pasajes volviendo la movilidad del peatón irregular al encontrarse con obstáculos que en un principio no deberían haberse presentado. En cuanto a la situación de los espacios públicos es necesaria una intervención ya que los niveles de deterioro actuales son altos por tanto se asentaría aún más una pérdida de imagen del sector y a su vez se generaría un sentir de sus habitantes, relacionado desinterés por prestarse la disponibilidad y recursos suficientes por parte de las autoridades correspondientes en intervenir un sector en que anhelan ver cambios después de varios años de descuido, creando así un espacio en el que puedan habitar durante varios años más.



## 12.5. COMPROBACIÓN DE LA IDEA PLANTEADA

VARIABLE	CATEGORÍAS	INDICADORES	ESTADO DEL INDICADOR	RESULTADO
- Descontextualización en la Planificación del Plan Habitacional	Situación actual (contexto) diferente a lo propuesto planeado	Necesidad de una planificación urbana sostenible	Con un 2,30% los encuestados sostienen que si sería bueno, que los proyectos a implementarse puedan durar varios años, es decir sean sostenibles	El 73,56% de los encuestados manifiesta que es importante el hecho que puedan perdurar varios años
		Imagen urbana sin cambios	El 12,64% de los encuestados considera que los cambios en la imagen urbana han sido regulares	Los encuestados manifiestan que los cambios en la imagen urbana del plan habitacional han sido pocos, reflejado en un 75,87% de afirmaciones
		Desorden Urbano	El 19,54% de los encuestados manifiesta que la utilización del vehículo por los pasajes del plan habitacional no genera una percepción de desorden e incomodidad	El 80,46% de los encuestados manifiesta que la utilización del vehículo por los pasajes del plan habitacional genera una percepción de desorden e incomodidad
	Planificación inicial poco funcional	Diseño urbano arquitectónico poco prácticos	Se plantearon varias propuestas a fin de generar una renovación en contraparte con el diseño actual. .El 6% de los encuestados manifiesta que no es necesario el delimitar y renovar los pasajes. . Se plantea la renovación de los espacios actuales y solo un 2,30% no lo considera necesario . Se presentaron varias propuestas que se puedan implementar dentro del plan habitacional y existió poco	. El 71,26% considera que el delimitar los pasajes y renovarlos es muy necesario. . El 72,41% de los encuestados considera muy necesario generar una renovación de estos espacios (en cuanto a lo posible) . De entre las propuestas planteadas para implementarse dentro de diseño del plan habitacional se presentaron opciones como parques, áreas verdes y la renovación de los equipamientos y pasajes existentes con un balance de un 24% aproximadamente para 4

			interés hacia la generación de plazas en un 3,26%,	opciones distintas sumando un porcentaje en todas de un 96%
--	--	--	--	---

**Tabla 30.** Comprobación de la idea planteada – Variable Independiente

**Fuente:** Trabajo de encuestas

**Elaboración:** Tesista

VARIABLE	CATEGORÍAS	INDICADORES	ESTADO DEL INDICADOR	RESULTADO
- Disfuncionalidad de la trama urbana	- Planificación	Alternativas de solución al contexto actual	<p>. Como interrogante inicial se intenta conocer el porcentaje de conocimiento de los habitantes hacia el lugar donde viven y como este se concibió en un principio donde un 2,30% manifiesta conocerlo en un 30%</p> <p>. Los encuestados del plan habitacional manifiestan en un 1,15% que su aceptación ante una alternativa de delimitación de la circulación</p> <p>. El 4,61% manifiesta que el deterioro de los espacios públicos es de solo un 25%</p> <p>. El 1,15% manifiesta que el deterioro de los pasajes es de un 25%</p>	<p>. Un 70,12% de los habitantes manifiesta conocer el lugar donde viven en un 80%.</p> <p>. Pese al costumbrismo que se percibe ante la utilización del vehículo dentro del plan habitacional, los habitantes manifiestan que tendría una aceptación buena del 72,09% ante una propuesta que permita delimitar la circulación vehicular.</p> <p>. El 77,02% manifiesta que el deterioro de los espacios públicos es de un 75%</p> <p>. El 74,71% manifiesta que el deterioro de los espacios públicos es de un 75%</p>
		Delimitación de la circulación interna	<p>. El 1,16% de los encuestados manifiesta que su aceptación ante una propuesta de delimitación de la circulación sería regular</p> <p>. El 6% manifiesta que no es necesario el delimitar y renovar los pasajes</p>	<p>. El 72,09% de los encuestados manifiesta que su aceptación ante una propuesta de delimitación de la circulación sería buena</p> <p>. El 71,26% considera que es muy necesario el delimitar y renovar los pasajes a fin de que se</p>

	- Control en la movilidad de la trama		. Además el 2,30% considera que la circulación vehicular interna se da a veces.	presente un orden y funcionen como se planteó hace varios años atrás . El 97,70% de los encuestados manifiesta que la circulación vehicular por los pasajes del sector se da siempre.	
		Regularización de línea de fabrica	. El 22,29% considera que sería bueno que los habitantes no realicen ampliaciones de sus cerramientos tomando como recurso el pasaje, el cual es público.	. El 72,41% considera que es muy necesario el que no se utilicen los pasajes para generar ampliaciones de vivienda, irrespetando la línea de fábrica.	
	- Déficit de espacios públicos	Nuevos espacios públicos	. Existe poca afinidad hacia la creación de plazas públicas en un 3,26% . El 2,30% considera como medida que no es necesario el renovar los espacios actuales . Los espacios de parqueos públicos actuales son utilizados demasiado en un 3,45% . El 4,60% de los encuestados manifiestan que usan mucho los espacios públicos actuales. . El 6,90% manifiesta que si es necesario el utilizar espacios residuales en el sector para generar nuevos espacios . Con un porcentaje de 5,74% se considera que es poco importante que se implementen áreas verdes y arborización .	. Casi un 96% de los encuestados encuentra afinidad hacia la creación de parques, áreas verdes y a la renovación de los espacios y pasajes existentes (en porcentajes de 24% cada propuesta) . El 72,41% considera muy necesario el renovar los espacios actuales . Los espacios de parqueos públicos actuales con los que cuenta el plan habitacional son utilizados muy pocas veces manifestado en un 77,90% . El 82,76% de los encuestados manifiesta que utilizan poco los espacios actuales con los que cuenta el plan habitacional. . El 75,86% considera que es fundamental que darles uso a espacios residuales para la generación de nuevas propuestas de espacios públicos	
			Áreas verdes y de esparcimiento	. El 3,45% en cuanto a participación de la concepción y la conservación de	. El 91,95% de los encuestados manifiesta que participaría con gusto en cuanto a la concepción y conservación de nuevas propuestas que

			nuevas propuestas, manifiesta que puede que sea participe . El 2,29% considera que no es necesario el que se implementen áreas verdes y arborización.	pudiesen implementarse dentro del plan habitacional. . El 79,31% considera que es fundamental la implementación de áreas verdes y arborización dentro del plan habitacional.
--	--	--	--	---

**Tabla 31.** Comprobación de la idea planteada – Variable Dependiente

**Fuente:** Trabajo de encuestas

**Elaboración:** Tesista

De acuerdo a lo planteado anteriormente y con el fin de avalar la idea planteada en el presente trabajo de investigación, se procede a considerar una escala de valoración para cada una de las preguntas o interrogantes que se obtuvieron mediante el respectivo cuestionario:

Resultado de  $67 - 100 =$  Alto (ya sea una interpretación negativa o positiva)

Resultado de  $33 - 66 =$  Medio (ya sea una interpretación negativa o positiva)

Resultado de  $32 - 0 =$  Bajo (ya sea una interpretación negativa o positiva)

En conformidad con los resultados obtenidos de la variable dependiente, esta denota un promedio de valoración de 79%, por tanto el nivel de disfuncionalidad en la trama urbana del plan habitacional, tanto en sus etapas 1 y 2 es alto. Esto permite comprobar cada uno de los aspectos que se han continuamente expresado mediante la investigación, principalmente el dominio del vehículo actualmente sobre los pasajes los cuales deberían de cumplir un fin peatonal, además de la carencia, inutilidad y deterioro de espacios públicos. Del mismo modo se muestra un promedio de valoración para la variable dependiente el cual es de 78% por lo que se puede interpretar que la planificación descontextualizada del sector es alta. Por tanto se evidencia que la idea a defender la cual manifiesta que *“La descontextualización en la planificación del Plan Habitacional de La Pradera (etapas 1 y 2) genera una disfuncionalidad en su trama urbana actualmente”*, ha sido comprobada.

## 13. PROPUESTA

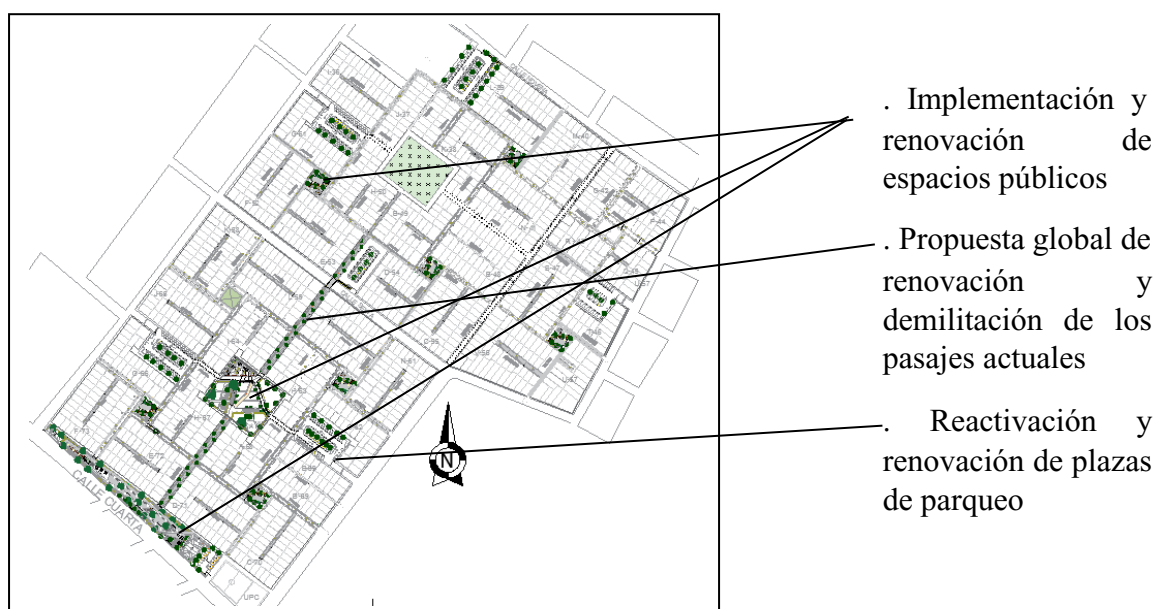
### 13.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano

#### 13.1.1 Aspectos funcionales

La presente propuesta alternativa para La Pradera tanto en sus etapas 1 y 2, comprendidas entre las calles novena y cuarta se fundamenta principalmente en intentar mejorar el entorno urbano en base al contexto actual del plan habitacional proponiendo un enfoque nuevo para un desarrollo del sector de manera ordenada.

A nivel funcional la propuesta se desarrolla principalmente en:

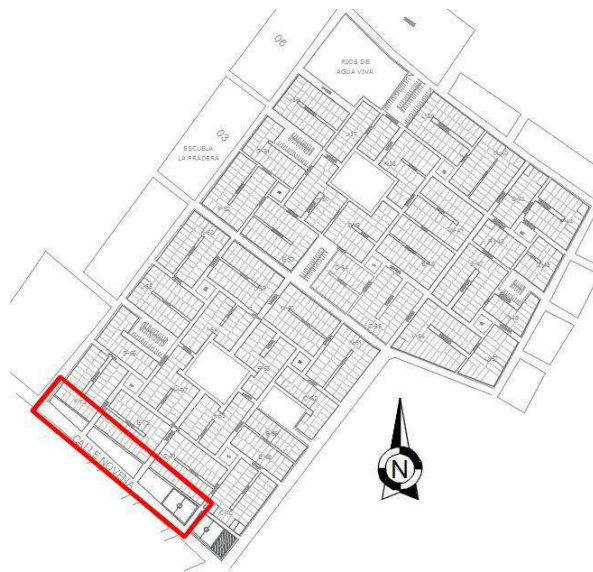
- Propuesta de implementación y renovación de espacios públicos con características multifuncionales
- Propuesta global de renovación y delimitación de los pasajes actuales
- Reactivación y renovación de parqueos públicos dentro de la trama urbana existente.



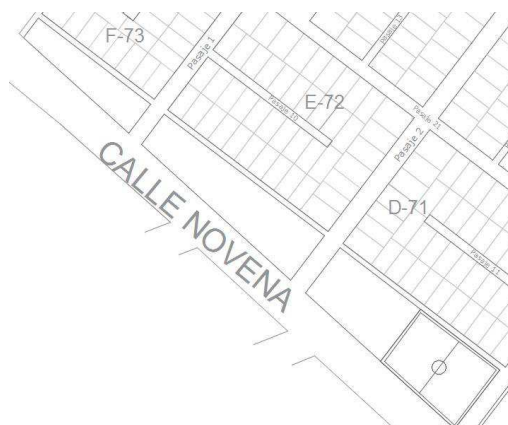
*Figura N°54: Emplazamiento general de la propuestas para el Plan Habitacional  
Elaboración: Tesista*

## Área Multifuncional 1

Con la finalidad de aprovechar los espacios de terrenos con los que cuenta La Pradera, los cuales actualmente se encuentran sin intervención alguna, se elabora en primera instancia una propuesta que conjugue actividades como el deporte, recreación, comercio y servicio, siendo esta de carácter pública. El proyecto se sitúa hacia el lado sur del Plan Habitacional en la etapa 1, para lo cual se lo logra concebir mediante los siguientes aspectos o fases.

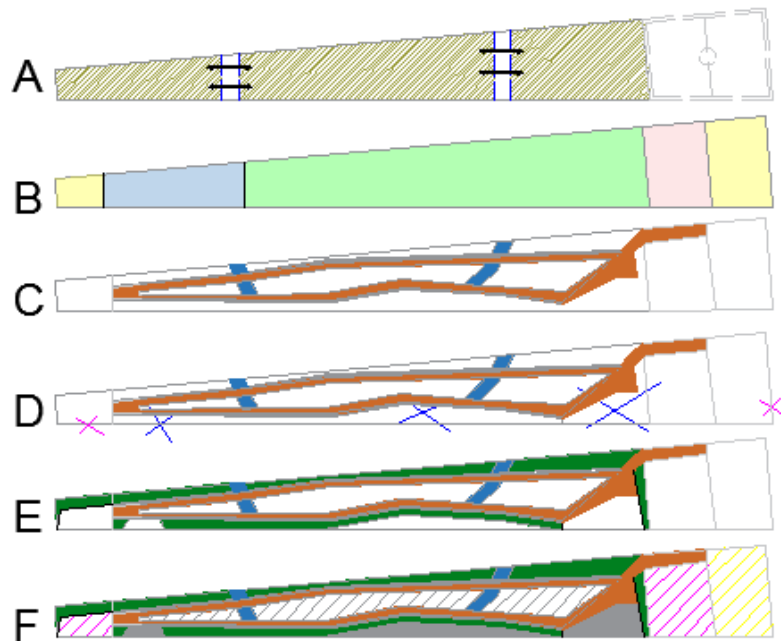


*Figura N°55: Visualización ubicación macro del Área Multifuncional 1  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°56: Visualización ubicación micro del Área Multifuncional 1  
Elaboración: Tesista*

## Fases en la concepción del diseño



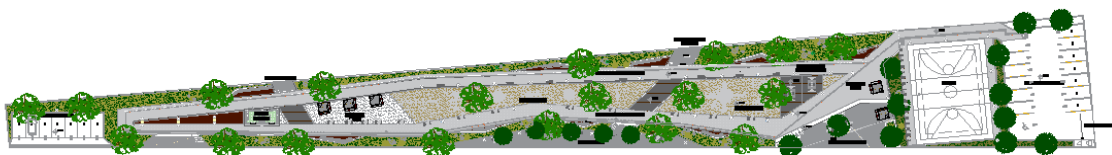
*Figura N°57: Fases en la concepción del diseño  
Elaboración: Tesista*

- Al presentarse un área libre la cual se encuentra conformada por varios espacios de terrenos separados por pasajes que conectan hacia la calle novena, se opta por la unificación total de todas estas áreas de tal forma que se conforme un todo, permitiendo generar una propuesta que conjugue varias funciones a la vez.
- Posteriormente se opta por la elaboración de una zonificación en la cuales constan (de izquierda a derecha) Zona de parqueos, Zona de Servicios, Zona Recreacional, Zona deportiva y Zona de Parqueos nuevamente, todo esto de manera consecutiva siguiendo la longitud del terreno.
- Se definen las circulaciones principales (naranja) de la propuesta, las cuales se traducen a dos ejes principales que permiten recorrer de manera lineal ambos extremos del área general vinculando cada una de las distintas zonas, a



su vez se determinan circulaciones secundarias (azul) las cuales son una conexión de manera directa hacia los pasajes peatonales 1 (izquierda) y 2 (derecha), este último siendo el pasaje principal de la etapa 1 de La Pradera el cual se conecta con el ingreso central del diseño.

- d) Se designa la ubicación de los ingresos principales del diseño; siendo 3 ingresos peatonales (de izquierda a derecha) tanto sur, central y norte, los cuales me permiten vincular las distintas viviendas cercanas que existen, y como un complemento no solo para quienes habitan dentro de la Pradera 1 sino también para particulares que puedan hacer uso de toda el Área Multifuncional, se designan dos ingresos para vehículos hacia la zona de parqueos.
- e) Ambos ejes principales establecidos anteriormente permiten ya generar hacia los costados o bordes del terreno, una continuidad de un cinturón verde sobre el cual se presenta arborización que permita la proyección de sombras tanto en la mañana como en la tarde.
- f) Ya hacia la zona central de los dos ejes, se designan áreas de juegos infantiles (incluyendo usuarios con capacidades especiales), y ciertos servicios como baterías sanitarias y módulos de venta de alimentos menores.

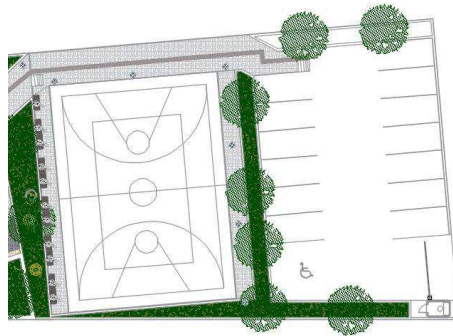


*Figura N°58: Diseño final del Área Multifuncional 1  
Elaboración: Tesista*

## Ilustraciones de Zonas

### Zona de Parques y deportiva

Estas se encuentran juntas, y ambas se conectan mediante camineras hacia los ejes principales del diseño; se rodean con un cinturón verde con arborización menor para la generación de sombras.



*Figura N.59: Visualización Micro Zona de Parques y Zona Deportiva  
Elaboración: Tesista*

### Zona Recreativa

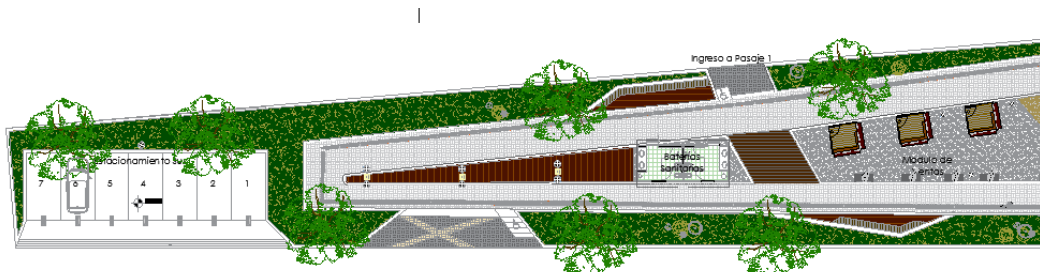
Esta zona presenta la mayor extensión del terreno en un 60% aproximadamente, los ejes planteados anteriormente permiten la ubicación central de áreas de juegos infantiles con una superficie que bien puede ser de arena o virutas de madera, acompañados con mobiliarios tipo bancas y ya hacia el cinturón verdes extensiones con mobiliarios (asientos) anclados hacia muros de hormigón ciclópeo con piso de madera. En esta área se designan dos ingresos principales, uno central y otro lateral, siendo estos abiertos acompañados con arborización menor y bancas.



*Figura N°60: Visualización Micro Zona Recreativa  
Elaboración: Tesista*

## Zona de Servicios

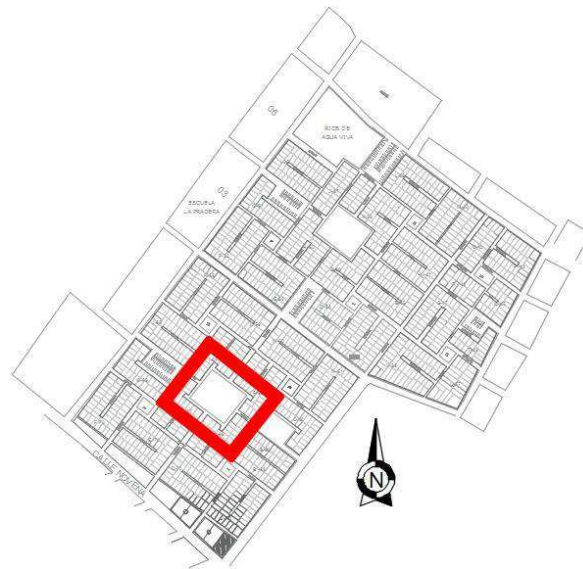
En esta zona se ubican implementos como un módulo de venta de alimentos menores así como la ubicación de baterías sanitarias, estos vinculados hacia los ejes principales y a su vez con el ingreso sur del proyecto y parqueadero sur



*Figura N°61: Visualización Micro de Servicios e ingreso sur  
Elaboración: Tesista*

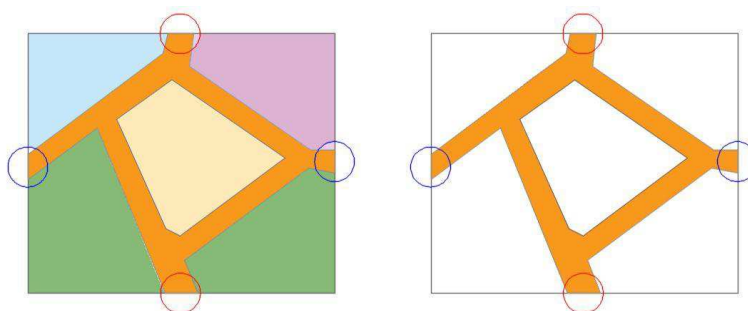
## Área Multifuncional Central 2

El diseño se localiza en la zona central de La Pradera etapa 1, el cual permite vincular actividades como recreación, servicios, descanso entre otras.



*Figura N°62: Visualización Macro Área Multifuncional 2  
Elaboración: Tesista*

## Fases en la concepción del diseño



*Figura N°63: Esquema funcional y zonificación Area Multifuncional 2  
Elaboración: Tesista*

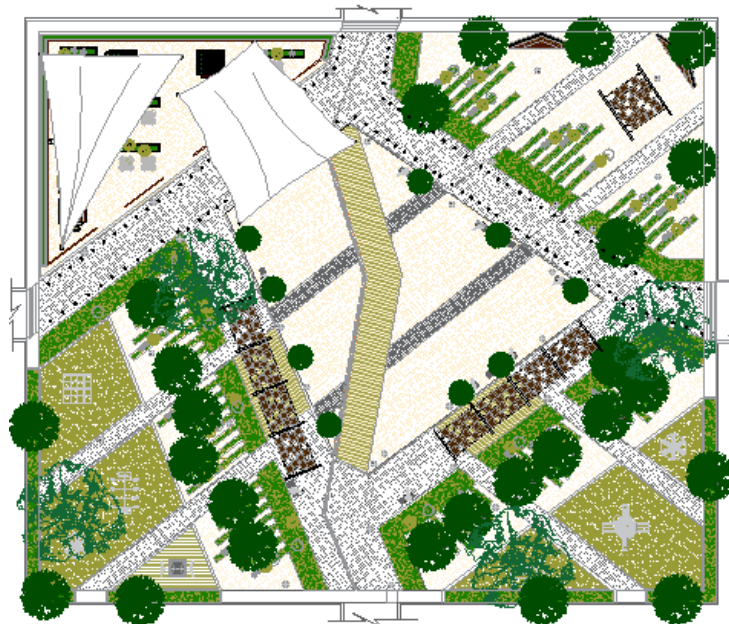
El área designada para la conformación del diseño se presenta de manera cuadrada con una superficie de 3100m<sup>2</sup> aproximadamente, la cual se ubica centralmente de manera interna en la trama urbana conformada por pasajes de la Pradera en su etapa 1. En esta extensión de terreno se logran determinar y conectar los distintos ingresos que esta posee, entre ellos el ingreso principal proveniente desde el Pasaje Principal N2 (rojo), y los ingresos desde las zonas de estacionamiento por medio del Pasaje 28 (azul), por tanto se realizan 4 ejes o circulaciones principales con anchos aproximados de 4m conectados entre sí, generando una centralidad.

Dicha centralidad permite contemplar en su centro un eje que permite la continuidad del pasaje principal 2, y al ser un área libre y lo suficientemente amplia permite apoyar distintas actividades que se realizan dentro del Plan habitacional como bingos solidarios, mañana deportivas, elecciones de la reina del sector, y reuniones al aire libre de los mismos moradores y su comité.

Los espacios que se forman mediante la definición de las circulaciones principales cumplen funciones de recreación (verde) con juegos infantiles, áreas con mobiliarios de descanso (púrpura) y una zona de servicio (celeste) con módulos de ventas de alimentos menores con cubiertas en estructura metálica y madera.



*Figura N°64: Diseño final del Área Multifuncional 2  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°65: Implantaciones de cubiertas  
Elaboración: Tesista*

## Plazoletas Tipo Multifuncionales

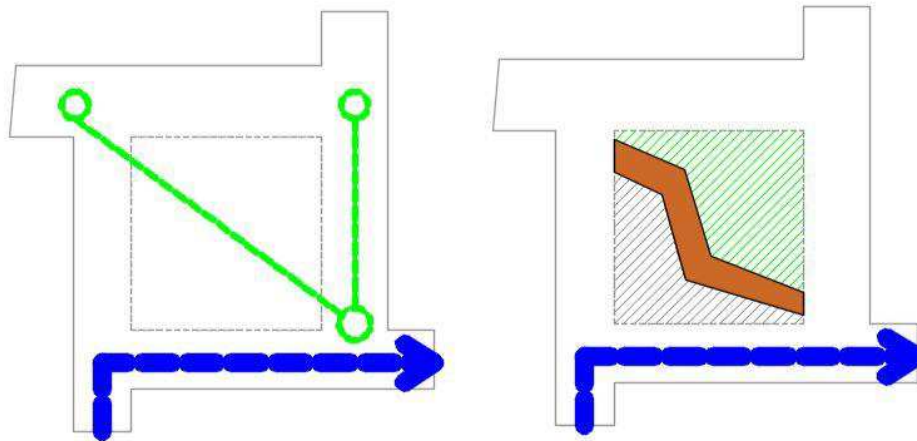
Dentro de la trama urbana establecida tanto en la etapa 1 y 2 de La Pradera existe varias centralidades menores, que se presentan de manera distintas con funciones diferentes, siendo estas recreativas, de estar, e inclusive algunas de ellas como parqueaderos públicos, sin embargo el nivel de deterioro de estas es alto y no presentan un diseño de cumpla con necesidades de confort para sus habitantes, ya sea por falta de áreas verdes y arborización, equipamientos como cubiertas, bancas, luminarias entre otros.

Se concibe un diseño el cual pueda contemplar estas funciones dentro de un área de menor escala que tenga aun la percepción de centralidad menor, la cual se puede acoplar y replicar en varios puntos de la trama urbana interna de ambas etapas.



*Figura N°66: Ubicación de Plazoletas a intervenir  
Elaboración: Tesista*

## Fases en la concepción del diseño



*Figura N°67: Esquema funcional y zonificación Plazoletas tipo  
Elaboración: Tesista*

Para la generación del diseño de las plazoletas se considera principalmente la conectividad y la circulación de los pasajes que hacia esta se conectan, dándoles una jerarquía a estos. Por tanto al ser centralidades dentro de una trama se considera el conectarlas de manera directa a través de los pasajes peatonales a manera de un circuito, es hay donde estos pasajes toman la principal acción de circulación y vinculación de estas áreas dejando las conexiones de los demás pasajes en segundo plano.

Para el diseño se establece la implementación de un eje principal transversal que permita generar una circulación central e interna en la plazoleta y que apoye al recorrido de los pasajes anexos de manera más práctica, a la vez que se transforme en un eje divisorio permitiendo generar dos áreas o zonas con funciones de descanso con mobiliarios de estar como bancas apoyados con vegetación, arborización, y una zona de tipo recreativa con juegos infantiles.

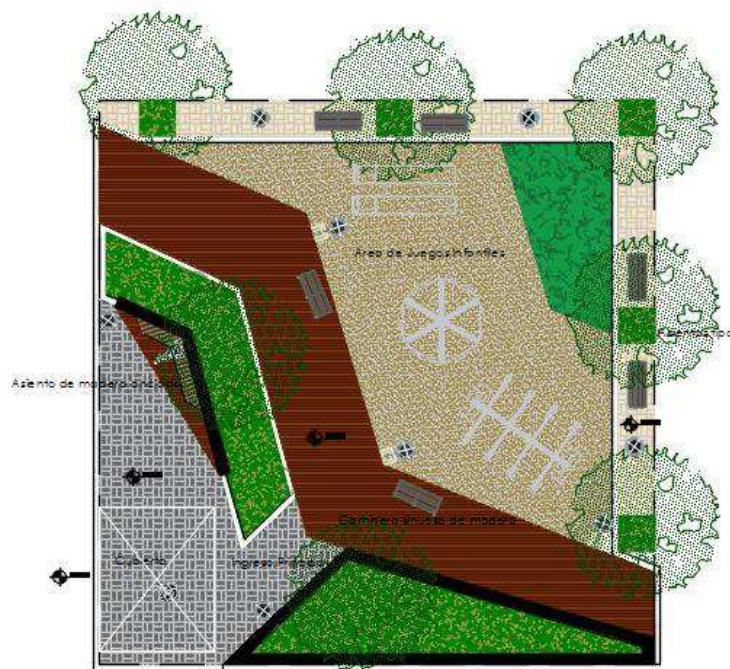
Eje Central divisorio

Ingreso principal con cubierta

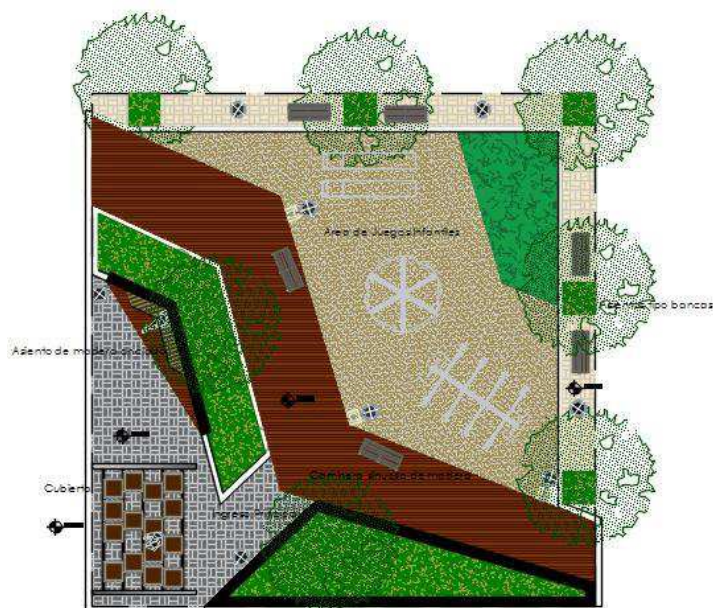
Área de juegos infantiles en arena

Mobiliarios tipo bancas perimetrales

Arborización y vegetación



*Figura N°68: Diseño final del Plazoletas tipo  
Elaboración: Tesista*



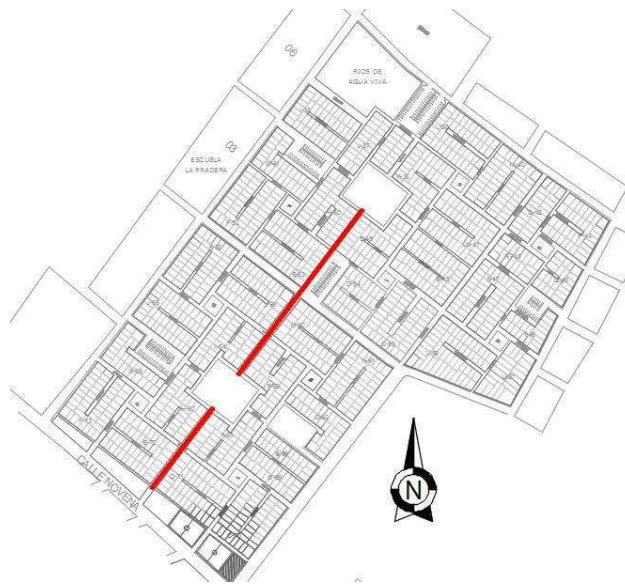
*Figura N°69: Implantación de cubiertas en plazoleta tipo  
Elaboración: Tesista*



## **Diseño y renovación de pasajes peatonales**

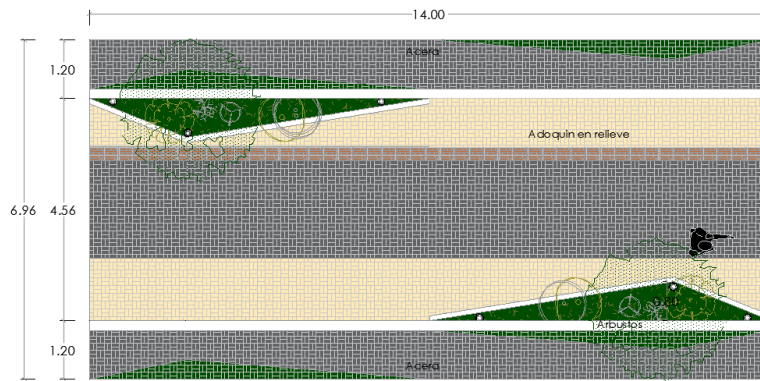
El diseño de los pasajes a fin de que estos cumplan funciones destinadas hacia el peatón se concibe mediante 4 distintos diseños a manera de módulos que se replican a lo largo de los pasajes de manera global, los cuales cumplen funciones distintas y con una jerarquía mayor de acuerdo al diseño.

### **Diseño de Modulo Principal**



*Figura N°70: Jerarquización de eje principal  
Elaboración: Tesista*

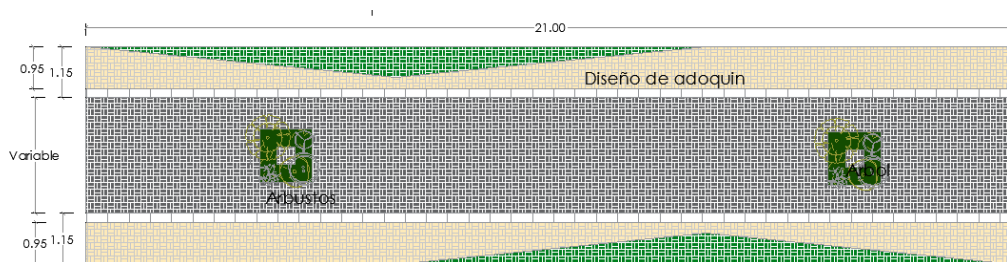
El diseño del módulo principal reúne ciertas características en específico, aunque su principal función es la de ser un eje conector entre las dos etapas de La Pradera vinculando las distintas centralidades que estas poseen desde el Área Multifuncional 1. Su diseño presenta una longitud total de 14m de largo y 6,95m de ancho aproximadamente, en el cual se generan dos secciones de aceras de 1,20m de ancho desde el límite de las viviendas y ya en su parte céntrica se desarrolla en su totalidad el pasaje peatonal con diseño de adoquines en el piso y arborización a los costados



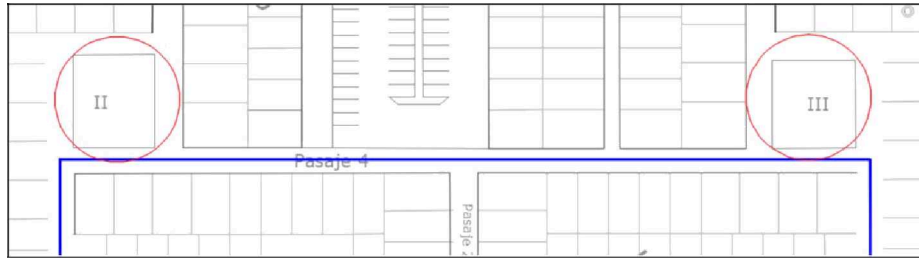
*Figura N°71: Diseño del Módulo para pasaje principal  
Elaboración: Tesista*

### **Diseño de Modulo conector entre plazoletas tipo**

El diseño del módulo conector se aplica a ciertos pasajes que son una conexión directa entre cada una de las plazoletas multifuncionales tipo. Estos se presentan de manera lineal con una longitud de 21m, con dos secciones de diseño en adoquín laterales de 1,15m de ancho, generando así líneas de referencia que sirven como guía y se pueden acoplar a los diferentes pasajes ya que ninguno cuenta un con ancho estándar y todos estos son variables; ya en su zona céntrica se implementan diseño en adoquín



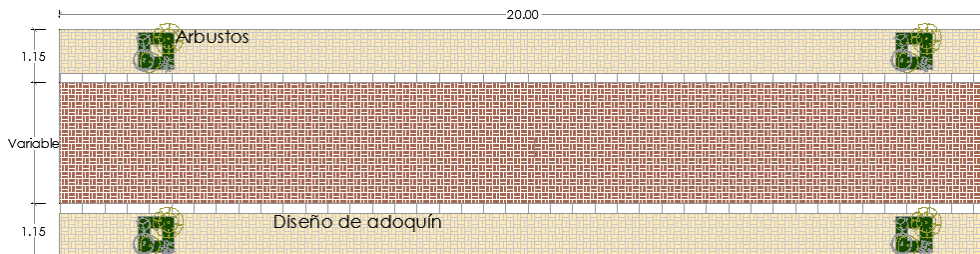
*Figura N°72: Diseño del Módulo para pasajes conectores.  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°73: Conectividad entre plazoletas.  
Elaboración: Tesista*

### **Diseño de Modulo desde vías de acceso**

Para limitar un poco la circulación vehicular dentro de los pasajes peatonales, se elabora un diseño de un módulo similar al presentado anteriormente, cuya finalidad es la de conectarse hacia las vías de circulación vehicular perimetrales de la Pradera, pero se designan arbustos a los costados y se deja una circulación libre en caso de ingreso de vehículos de emergencia

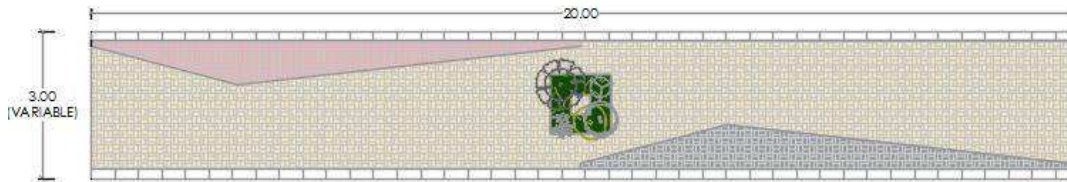


*Figura N°74: Diseño de módulos desde vías de acceso  
Elaboración: Tesista*

### **Diseño de Modulo para pasajes menores**

Dentro del plan habitacional en sus dos etapas existe la presencia de ciertos pasajes peatonales sobre los cuales la presencia del vehículo es muy baja, sin embargo el deterioro de los mismos a través del tiempo es alto, por tanto se plantea el diseño de un módulo que presenta dos líneas ejes de referencia a los costados de cada pasaje las cuales funcionan

como una línea guía para determinar el ancho de los pasajes, ya que estos en su mayoría presenta una longitud promedio de 3m hasta los 2m los más angostos. Por tanto estas líneas guías permiten ya sea ampliar o reducir el pasaje de acuerdo al ancho que estos presenten. Se implementan únicamente arbustos menores en su parte céntrica y un diseño de adoquinado sinuoso en el piso



*Figura N°75: Diseño de módulos para pasajes menores  
Elaboración: Tesista*



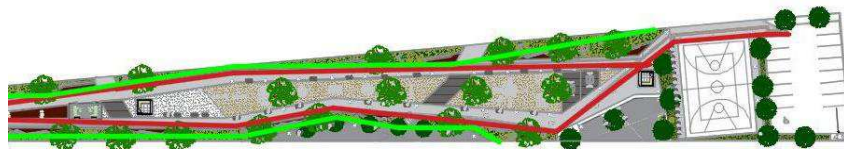
*Figura N°76: Designación de pasajes desde vías y pasajes menores  
Elaboración: Tesista*

### **13.1.2. Aspectos Formales**

Al generarse varias propuestas de diseño cada una presenta distintas formas de concepción a nivel funcional, sin embargo ya a nivel formal estas se presentan de tal forma que sean los más dinámicas y lo más atractivas posibles en su implantación. El área multifuncional se presenta con dos ejes principales que recorren el proyecto sin embargo estos presentan quiebres cada ciertos tramos de tal manera que se logra una sinuosidad en el recorrido que se pueda dar de manera más dinámica y no tan lineal llegando a ser muy

rígida, además del uso de distintos materiales como adoquín, madera, en las superficies genera juegos de contrastes en el piso.

El cinturón verde formado a los alrededores se presenta con un concepto similar de sinuosidad adaptándose a los bordes longitudinales del terreno pero generando formas, casi triangulares; se utilizan complementos como cubiertas tipo modulares para camineras por medio la combinación de perfiles estructurales y madera, tanto en la estructura como para protección y proyección de sombra mediante paneles tipo celosías los cuales se adaptan sin un orden en específico, los cuales permiten crear un juego de sombras en el piso que resulta atractivo.



*Figura N°77: Sinuosidad de ejes principales y cinturón verde  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°78: Vista aerea  
Elaboración: Tesista*

Ya dentro del Área multifuncional 2, la cual se presenta a manera de una centralidad y en base a los aspectos funcionales mencionados anteriormente, se opta por la utilización de varias formas rectangulares que sean una prolongación menor de las áreas verdes y césped que pueda presentar la propuesta las cuales se definen mediante la delimitación de las circulaciones principales, de la misma manera se juega con formas triangulares dentro de la zona de juegos infantiles, las cuales resultan de las circulaciones adoquinada que se insertan a esta zona, permitiendo marcar espacios para determinados juegos infantiles.

Se propone una zona de descanso con mobiliarios anclados a muros de hormigón ciclópeo con quiebres, por medio de soportes metálico y maderos generando asientos complementándose con un cambio en la textura del suelo de un adoquín en colores claros a una superficie de madera. Ya en la zona de servicios se proponen cuatro módulos construidos en madera, soportes metálicos y cubierta con paneles tipo teja color verde y como complemento lonas tensadas como cubiertas y un diseño en piso con secciones rectangulares alargadas



*Figura N°79: Juegos infantiles área multifuncional 2  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°80: Diseño de césped prolongado y área de descanso con cubierta  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°81: Diseño de zona de servicios  
Elaboración: Tesista*

Se presenta una zona central a manera trapezoidal dentro del Área Multifuncional 2, la cual se presenta a manera de plataforma con la implementación de un eje central y superficie de madera en quiebres aportando sinuosidad al diseño, permitiendo un indicio de circulación central que sea una continuidad del pasaje principal 2 la cual; ya en el diseño de la superficie se utilizan materiales como adoquinado principalmente, y detalles como prolongaciones rectangulares. El diseño se complementa con bancas y arborización hacia los bordes de la plataforma.

El diseño promueve la realización de actividades de la comunidad, entre ellas elecciones de la reina, mañana deportivas, bingos solidarios entre otros.



*Figura N°82: Diseño de plataforma central  
Elaboración: Tesista*

El diseño de las plazoletas multifuncionales, presenta el mismo concepto de sinuosidad ya dentro de su eje principal, del cual se desprende formas similares, ya sea en jardineras o área para juegos infantiles. El diseño se complementa con texturas adoquinado, revestimientos en piedra para jardineras y muros con asientos anclados a estos mediante soportes metálicos y acabado en madera.



*Figura N°83: Plazoleta multifuncional  
Elaboración: Tesis*



### **13.1.3. Aspectos Técnicos**

Al presentarse varias propuestas de diseño dentro de un solo conjunto, ya en la parte técnica se busca la utilización de materiales del medio los cuales se manejen mediante un mismo sistema que se pueda replicar en las distintas propuestas.

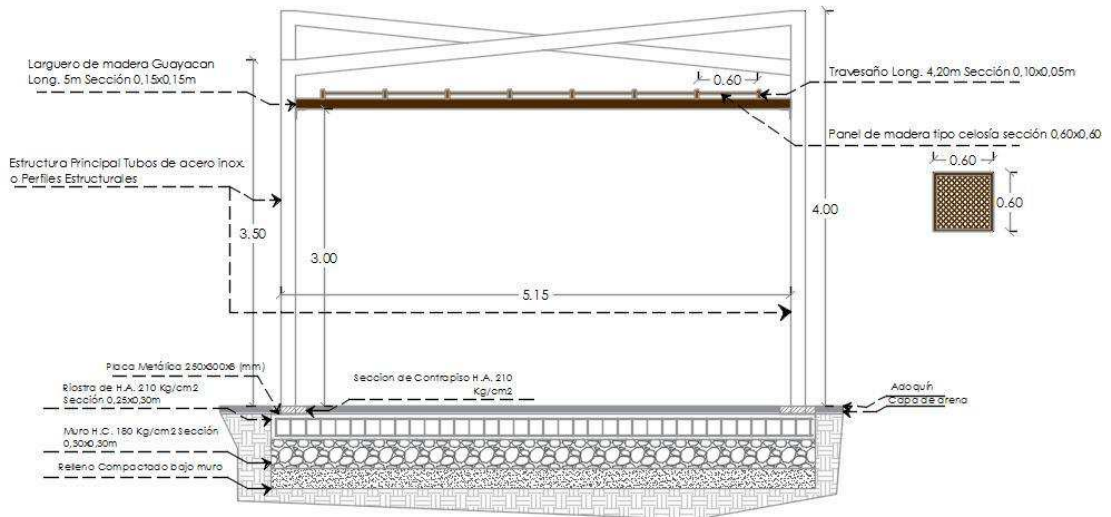
#### **Superficies**

Al presentarse varios diseños principalmente destinados para el uso del peatón, se es necesario que las superficies por las que se pueda circular sean mediante materiales antideslizantes por tanto se opta por la utilización de adoquines, los cuales se instalan mediante elementos como bordillos tipo parterre de H.A. 210kg/cm<sup>2</sup>, que permiten la confinación, delimitación y formas de las franjas de circulación que apliquen este material, a su vez se complementan con una capa de área bajo adoquín, y relleno compactado con material de mejoramiento (lastre) con un espesor de 0,30cm aproximadamente y una compactación no menor al 90% (de acuerdo a proctor). Cabe mencionar que se implementan de la misma manera adoquines con relieves para personas no videntes.

#### **Equipamientos**

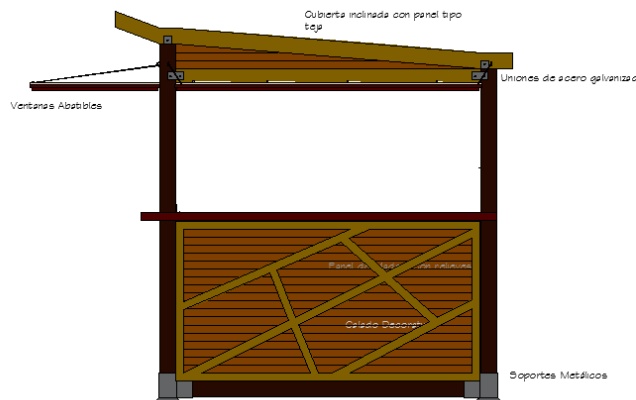
#### **Cubiertas**

- . Perfiles estructurales 150x150x3
- . Larguero de Madera tipo Guayacán Long. 5m Sección 0,15x0,15
- . Travesaños de madera Long. 4,20m Sección 0,10x0,03
- . Panel de madera tipo celosía
  - Cimentación
- . Riostras sección 0,25x0,30
- . Muros de H.C. 180Kg/cm<sup>2</sup>
- . Relleno Compactado
- . Acero de refuerzo en riostras (12mm y 10mm estribos)

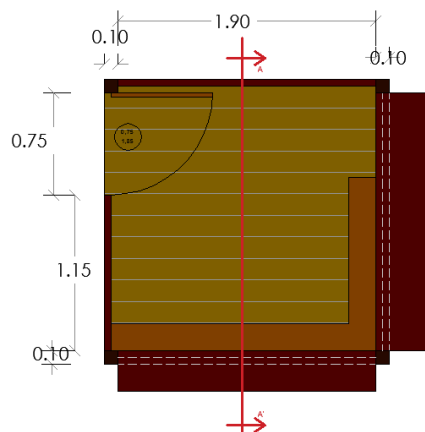


*Figura N°84: Detalle constructivo general cubiertas modulos  
Elaboración: Tesista*

## MODULOS DE VENTAS



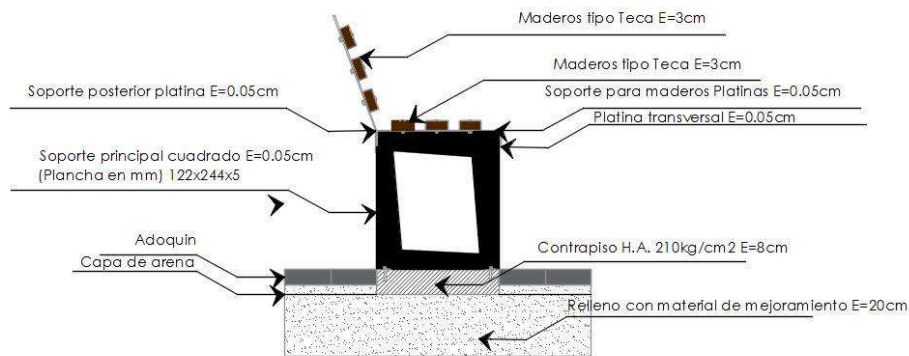
*Figura N°85: Detalle constructivo general modulos de ventas  
Elaboración: Tesista*



*Figura N°86: Planta modulos de ventas  
Elaboración: Tesista*

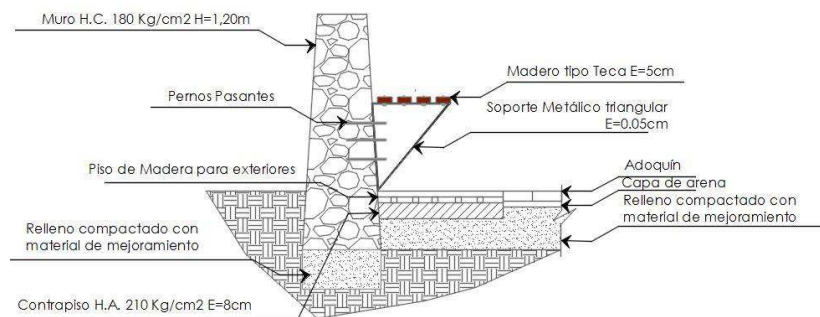
## Asientos

### Bancas de madera y estructural principal metálica



*Figura N°87: Detalle constructivo general bancas  
Elaboración: Tesista*

### Asientos Anclados a Muros de H.C.



*Figura N°88: Detalle constructivo general asientos anclados a muro  
Elaboración: Tesista*

## Área Recreativa

- . Delimitación del Área Bordillos tipo Parterre
- . Superficie de Arena para Juegos
- . (Capacidades Especiales) Superficie de Madera para exteriores

## Área de Parqueos

- . Superficie de Asfalto
- . Delimitación de espacios para parqueos con bordillos parterre
- . Acceso controlado con garitas

## **Baterías Sanitarias**

Estructural Principal en Perfiles Estructurales  
Paredes de Mampostería, Pilaretes y Viguetas  
Piso de Cerámica para baños  
Inodoros  
Lavamanos  
Urinarios  
Mamparas de acero inoxidable  
Puertas metálicas de ingreso

### ***13.1.4. Aspectos Ambientales***

Debido a que el plan habitacional donde se desarrolla las distintas propuestas es una zona en la cual existe un bajo índice de áreas verdes, al igual que la ciudad de Manta en general caracterizada por vegetación seca, en si se plantea de manera general la creación de cinturones verdes dentro de los diseños establecidos para las áreas multifuncionales.

Se busca la implementación dentro del Área Multifuncional 1 principalmente de Arborización de bajo mantenimientos y que se adapten a las condiciones que presenta el sector y puedan generar sombras mejorando el confort de los usuarios al hacer uso de los distintos equipamientos como bancas, juegos infantiles y demás. Estas zonas verdes se complementan con arbustos menores contribuyendo a la calidad del ambiente.

Ya dentro del Área Multifuncional 2 se mantiene la utilización de árboles, arbustos pero al ser un espacio central con un grado de uso mayoritario por parte de quienes habitan en sus alrededores se busca la implementación de césped es cual presenta un diseño prolongado como se menciona anteriormente, generando un diseño más dinámico, agradable y colorido.

### 13.2. Subsistemas y componentes

<b>SISTEMAS</b>	<b>SUBSISTEMAS</b>	<b>COMPONENTES</b>
<b>ESTRUCTURA URBANA</b>	PASAJES ACTIVOS Y PEATONALES	Pasajes Peatonales adoquinados Aceras adoquinadas Rampas Señaléticas Bordillos
<b>EQUIPAMIENTO URBANO</b>	SERVICIOS	Baterías Sanitarias Módulos de Ventas
	MOLIBIARIO URBANO	Bancas Cubiertas Botes de Basura Luminarias
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	AREAS MULTIFUNCIONALES	Juegos Infantiles Juegos para usuarios especiales Cancha Mobiliarios biosaludables
	ESTACIONAMIENTOS	Zonas de Parques
<b>AMBIENTAL</b>	AREAS VERDES	Arboles Arbustos menores

**Tabla 32.** Subsistemas y componentes

**Elaboración:** Tesista

### 13.3. Planes, programas, proyectos, estrategias, acciones

PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS	ACCIONES	ESTRATEGIAS
Plan de regulación de la trama urbana interna	Direccionar la circulación de manera ordenada	Delimitación de la circulación interna peatonal y vehicular	.Rehabilitación y renovación de las plazas de parqueos . Renovación global de pasajes con fines netamente peatonales	Alianzas estratégicas por medio en entidades gubernamentales en conjunto con el GAD Municipal  Asociación con entidades privadas
Plan de implementación y renovación de espacios públicos	Aprovechamiento de espacios libres sin intervención Renovación de espacios actuales	Diseño de áreas multifuncionales	Implementación de áreas verdes Áreas recreativas, de servicios y deportivas Implementación de mobiliarios urbanos	

*Tabla 33. Planes, programas, proyectos, acciones, estrategias Elaboración: Tesista*

### 13.4. Lógica de Implantación de la Propuesta

La propuesta se implanta en el Plan Habitacional La Pradera etapas 1 y 2 de la ciudad de Manta, la distribución de los diferentes proyectos o diseños responde a las necesidades y el contexto que presenta el sector actualmente.



*Figura N°89: Implantación de Propuestas  
Elaboración: Tesista*

Se detalla la lógica utilizada en base a los sistemas y subsistemas presentados anteriormente:

SISTEMA	SUBSISTEMA
ESTRUCTURA URBANA	Pasajes activos y peatonales

Se realiza la delimitación y jerarquización de los pasajes actuales de la Pradera en sus dos etapas, mediante 4 diseños distintos los cuales cumplen funciones de conectividad entre varias áreas ya sea menores o mayores y estos se los complementa con equipamientos como árboles. Se designa un pasaje principal como eje conector entre las dos propuestas anteriormente planteadas en la etapa 1 de la Pradera y el área recreativa central de la etapa 2; la conectividad entre las plazoletas

multifuncionales se logra gracias a un diseño similar al del pasaje principal de tal forma que se genere un sentido de orientación y recorrido más agradable entre estas pequeñas centralidades.

El diseño de las peatonales hacia las vías principales de circulación vehicular permiten la limitación del paso del vehículo finalmente un diseño para los pasajes menores internos dentro de las dos etapas del plan habitacional los cuales tienen un ancho promedio de entre 3m a 2m, estos presentan un diseño de adoquín en su superficie y arbustos para acercar a estos pasajes a un contacto con la naturaleza en compensación por el impedimento de equiparlos con bancas, luminarias o árboles los cuales limitarían la circulación de los mismos por los anchos que estos presentan que son angostos.

SISTEMA	SUBSISTEMA
SERVICIOS	Baterías Sanitarias Módulos de Ventas.

Ambos son un complemento muy necesario en cuando a proyectos de carácter público los cuales presenta indicios de utilización no solo de un determinado grupo de personas que residen cerca de él, sino también de particulares pertenecientes a sectores aledaños los cuales pueden tener acceso a estos de manera libre, por tanto el contar con servicios como baterías sanitarias y módulos de ventas permite cubrir ciertas necesidades ya sea de alimentación o personales de cada individuo, siendo un complemento hacia el proyecto o diseño.

SISTEMA	SUBSISTEMA
MOBILIARIO URBANO	Bancas Cubiertas Botes de Basura Luminarias



Estos se proponen dentro de cada uno de los diseños con características multifuncionales principalmente dentro de las circulaciones principales, permiten aún más ser un complemento a cada una de las propuestas, de tal forma que brinden la suficiente comodidad para los usuarios.

SISTEMA	SUBSISTEMA
ESPACIO PÚBLICO	Áreas multifuncionales / Estacionamientos

Se presentan ciertos implementos los cuales presentan características que puedan cumplir distintas funciones, estas siendo en ámbitos de tipo recreacional como juegos infantiles, incluyendo a usuarios con capacidades especiales, una cancha la cual se destina principalmente a la práctica de vóley ball y básquet siendo este último a manera de hobby por los niños y jóvenes del sector, además el área multifuncional 2 presenta mobiliarios urbanos asientos y lonas tensadas para apoyar eventos como elecciones de reinas.

Se propone a fin de restringir y cubrir la demanda de vehículos existentes dentro del plan habitacional se reactivan y renuevan las plazas de parqueos públicos dotándolas de bordillos para delimitar las áreas para el estacionamiento de vehículos, arborización para protección ante el clima de estos y a su vez la implementación de garita de seguridad que regulen el ingreso y salida de vehículos y guardaplazas para seguridad del vehículo.

SISTEMA	SUBSISTEMA
AMBIENTAL	Áreas verdes

Como un complemento a fin de generar sombras y un ambiente con un mayor grado de contacto con la naturaleza se implementa el uso de árboles y arbustos menores, los cuales presenten características de bajo mantenimiento, y aporten vistosidad a las propuestas

### 13.5. Capacidad de la propuesta

Al presentarse propuestas destinadas para la comunidad del sector con características multifuncionales, siendo estas también de uso público, se establecen parámetros de m<sup>2</sup> por habitante de acuerdo a la Ordenanza de Uso de Suelo del Cantón Manta; por tanto se constituye que para el tipo de propuestas planteadas se designa 1m<sup>2</sup> por habitante con una población base de 5000 habitantes y un lote mínimo de 1000m<sup>2</sup>, y existiendo aproximadamente 1500 viviendas dentro las dos etapas del Plan Habitacional se establece un número de 6750 habitantes (en referencia al promedio nacional de habitante por vivienda de 4,5 hab), por tanto se establece un área de 6750 m<sup>2</sup> mínima para le ejecución de las propuestas.

Área Multifuncional 1: 3721,08m<sup>2</sup>

Área Multifuncional 2: 3141,50m<sup>2</sup>

Establecidas las dos áreas de las propuestas mayores con un área conjunta de 6862,58m<sup>2</sup> se comprueba que la extensión de lote o terreno es suficiente o mayor a lo establecido el límites mínimos, por tanto considerando 1m<sup>2</sup> por habitante Área Multif.

$1 = 3678,55/1 = 3678,55 \text{ hab}$

Área Multifuncional 2 =  $3141,50\text{m}^2/1 = 3141,50 \text{ hab}$

Capacidad de propuesta en habitantes = 6862,58 habitantes, lo cual permite cubrir la población existente con una ocupación de 98,35%.

### **13.6. Requerimientos Normativos**

De acuerdo al marco normativo presentado anteriormente se manifiesta lo siguiente:

#### **Área Multifuncional 1**

El área multifuncional 1 presenta una superficie antideslizante para peatones mediante el uso de adoquinado en sus dos ejes principales de recorrido, considerando un cambio de textura en el piso con adoquines en relieve para usuarios no videntes.

Las circulaciones principales presentan un ancho promedio de entre 2,5 a 3m de ancho libre sin obstáculos.

Dentro de los accesos principales se presentan rampas con una pendiente longitudinal de 2%

Elementos como luminarias que permiten una ambientación mayor se presentan con un alto de 4,5m, ya que al ser destinadas para uso peatonal estas, de acuerdo a la normativa, deben presentar un alto de hasta 5m aproximadamente, además la ubicación de las mismas se presenta a cada 7m de acuerdo a la normativa.

Equipamientos como bancas presentan un alto de 0,45m, y 1,30m de ancho

Se implementan arboles de olivo negro cerca de los ingresos principales y a los costados de las circulaciones principales con una altura de 4m

Se dispondrá de juegos infantiles con un radio de uso de entre 5 y 6m entre cada juego, los cuales se presentan sobre una superficie de arena, la cual al ser una superficie suave permite evitar lesiones o golpes en los niños.

#### **Área Multifuncional 2 y Plazoletas tipo**

Presentan similares características con respecto al área multifuncional 1; las superficies principales de circulación presentan adoquinado aportando características antideslizantes,

de igual forma se presenta el cambio de textura en el piso para usuarios no videntes en el área multifuncional 2. La presencia de juegos infantiles mantiene las mismas características manifestadas anteriormente, al igual que el uso de luminarias, bancas, rampas y demás, todo esto de acuerdo a las normativas planteadas.

### Módulos de diseño de pasajes peatonales

Se presenta una superficie antideslizante mediante el uso de adoquín en cada uno de los diseños; ya dentro del módulo del pasaje principal se plantean el uso de aceras laterales las cuales se confinan mediante el uso de bordillos debido a que su altura con respecto al pasaje principal es de 20cm mayor.

El pasaje principal presenta un ancho libre de 3m, y en su centro equipamientos como bancas, arboles de 4m de alto, luminarias de 4,5m separadas a cada 7m de distancia las cuales permiten generar una iluminación de manera indirecta recomendada para pasajes de tipo peatonal.

### 13.7. Requerimientos Tecnológicos

Espacio	Iluminación		Ventilación		Ruidos			Inst. Elec		Inst. Sanit			Asoleamien		
	Natural	Artificial	Natural	Artificial	Altos	Medios	Bajos	110v	220v	AAS	AAPP	AAL	Directo	Indirecto	Nulo
Juegos Infantiles	X	X				X								X	
Pasajes Peatonales	X	X					X					X		X	
Espacios Verdes	X										X				
Canchas	X	X				X			X			X		X	
Estacionamientos	X	X					X		X			X		X	
Baterías Sanita.	X	X					X				X			X	
Módulos de ventas	X	X					X				X			X	
Plazoletas	X	X					X		X			X		X	
biosaludables															
Áreas de descanso	X	X					X	X				X		X	

Tabla 35. Requerimientos Tecnológicos

Elaboración: Tesista

### 13.8. Requerimientos de equipamientos

Espacio	Equipamiento	Equipo	Fijo	Movil
Área Multifuncional 1	Área Recreativa	Pasamanos Columpios Sube y Baja Toboganes Juegos Modulares Carrusel Columpio para pers. Capac. Espec. Asientos Luminarias Rampas Cubiertas Botes de Basura	X	
	Área de Servicios	Baterías Sanitarias Módulos de ventas Cubiertas	X	
	Área Deportiva	Cancha de voley Tableros de basket Bancas Luminarias	X	
	Área de Parqueos	Garitas Luminarias	X	
	Áreas verdes	Arboles Arbustos	X	
Área Multifuncional 2	Área Recreativa	Pasamanos Columpios Sube y Baja Toboganes Juegos Modulares Carrusel Columpio para pers. Capac. Espec. Asientos Luminarias Rampas Botes de basura	X	
	Área de Servicios	Módulos de ventas Cubiertas Luminarias ornam	X	
	Área central y deportiva	Mobiliarios biosaludables Bancas Luminarias ornam Cubiertas	X	
	Áreas verdes	Césped Arboles Arbustos	X	
Plazoletas Multifuncionales	Área Recreativas	Juegos infantiles varios	X	

		Bancas Luminarias ornam		
	Áreas de Estar	Asientos Bancas Jardineras Cubiertas Luminarias ornam	X	
	Áreas verdes	Arboles Arbustos	X	
Plazas de Parques	Áreas verdes	Arboles	X	
	Área de Parqueo	Luminarias Garita	X	
Pasajes Peatonales	Pasaje Principal y conector entre Plazoletas	Arboles Arbustos	X	
	Pasaje desde vías	Arbustos	X	
	Pasajes menores	Arbustos	X	

**Tabla 35.** Requerimientos de equipamiento  
**Elaboración:** Tesista

### 13.9. Prefactibilidad de la propuesta

#### 13.9.1. Prefactibilidad Técnica

En cuanto a la ejecución de la propuesta y su construcción se ejecuta mediante sistemas constructivos del medio utilizando materiales conocidos. Para las superficies al ser destinadas para uso peatonal se destinan materiales como adoquín, hormigón y madera, estos materiales conocidos con características resistentes y duraderas que puedan aportar sostenibilidad al proyecto. Los mobiliarios urbanos presentan principalmente elementos como la madera y soportes metálicos que bien pueden ser hierro forjado o elaborados con platinas metálicas que con un acabado adecuado puede tener buena duración y bajo mantenimiento.

#### 13.9.2. Prefactibilidad Legal

Los espacios de terrenos destinados dentro de la Pradera en su etapa 1 para las propuestas planteadas de mayor relevancia, se presentan de tal forma que estos cumplen con las dimensiones, características y la apertura por parte del municipio, para la construcción

de las mismas. De igual manera existe una intervención dentro de la Pradera en su etapa 2, mediante la implementación de plazoletas tipo, generando una renovación de las actuales, las cuales presentan un alto grado de deterioro.

### **13.9.3. Prefactibilidad Económica-Financiera**

Para la ejecución de la propuesta se cuenta con la intervención de GAD de Manta, siendo esta la principal institución con la capacidad necesaria para su ejecución, teniendo el apoyo de organismos públicos como el ministerio de obras públicas, o entidades como el banco del Estado, los cuales otorgan préstamos para el financiamiento de estas obras. Cabe mencionar que el plan habitacional no ha presentado mayor intervención con proyectos de carácter público, sin embargo dentro del presente año se da a conocer que existe un incentivo para la intervención dentro del lugar dentro de los siguientes meses por medio del GAD Municipal.

## 14. CONCLUSIONES

De acuerdo al diagnóstico presentado el Plan Habitacional La Pradera en sus dos etapas, presenta un problema general el cual se refleja en la disfuncionalidad de su trama y deterioro de sus espacios, ante la falta de una planificación adecuada desde sus inicios; por tanto sus habitantes necesitan la intervención necesaria para intentar mejorar el sector no solo a nivel de imagen urbana sino que las distintas propuestas ayuden al desarrollo social de sus habitantes vinculándolos hacia un ambiente mas agradable y seguro.

La Pradera presenta el potencial para desarrollar distintas propuesta urbanas para así promover una imagen mas saludable del mismo que presente características de un ecobarrio, siempre y cuando exista la predisposición de las autoridades pertinentes en una intervención que sea relevante.

Existe un alto grado de deterioro y desorden actualmente, siendo expresado mediante la opinión de los mismos habitantes, por tanto se es necesario intervenir a fin que cubrir sus necesidades de tipo social como recreación, deporte entre otros y a su vez que se genere conciencia social hacia el cuidado de los espacios que a ellos se les pueda dotar.

Puede resultar dificultoso poder abarcar todos los elementos que requiere la renovación del sector, sin embargo al presentarse distintas propuestas en varios puntos de la trama actual se puede intervenir por etapas o fases permitiendo así un desarrollo de las propuestas de manera progresiva durante los años próximos.

Los pasajes del plan habitacional presentan un alto grado de deterioro y desorden en la circulación que existe actualmente, ante la mezcla del peatón y vehículo, por tanto se realiza una renovación y delimitación global de la mayoría de estos a fin de darles un mejor diseño que permita jerarquizarlos, generando ambientes más agradables destinados



únicamente al peatón y que conecten varias centralidades en la trama, desvinculando el paso de vehículos por estos totalmente.

## **15. RECOMENDACIONES**

Incentivar a sus habitantes al uso correcto de la trama de tal manera que se genere un orden en la circulación de la misma, además del cuidado necesario para que las distintas propuestas tengan un sentido de sostenibilidad, generando así una socialización con los mismos habitantes.

La intervención de las autoridades competentes puede ser efectuada por etapas o fases de tal forma que se vaya dotando al plan habitacional de varios de estas propuestas de a poco, interviniendo principalmente en las de tipo público y multifuncional

Se recomienda la intervención por los pasajes en los cuales la presencia del vehículo sea nula de tal forma que se vaya acrecentando un sentido de intervención a fin de que sus habitantes se relacionen aún más con el proyecto y lo conciban de manera global y visualicen la importancia y los beneficios que este podría traer.

Trabajar en el desarrollo de futuros modelos de otros sectores, siendo La Pradera una referencia relevante preocupado por sus habitantes y su desarrollo de estos en diferentes ámbitos.

Vincular las propuestas de carácter público a la ciudad en general a fin de que estas puedan ser utilizadas por habitantes cercanos acrecentando su uso y relevancia siendo un punto fuerte de atractivo.

## 16. BIBLIOGRAFÍA

Abonce, R. (2007) *Hacia un nuevo Urbanismo Latinoamericano*  
Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*  
Bascañan, Fernandez & Freitas (1995). *Nuevo modelo de cálculo de áreas verdes.*  
Constitución de la Republica del Ecuador (2008). *Constitución de la República del Ecuador, Montecristi, Manabí, Ecuador.*

Duany & PlaterZyberth (2007) *Hacia un nuevo Urbanismo Latinoamericano*  
Echevarría; Aguado; Carmen; Itziar (2002): *La Planificación Urbana Sostenible*

GAD MANTA (2013). *Ordenanzas de Urbanismo, Arquitectura, Uso y Ocupación del Suelo*

Haramoto (1987). *Bienestar Habitacional*

Hernandez, Velasquez y Verdaguer (2009) *Estudios Territoriales – Ecobarrios para ciudades mejores*

Instituto Global para la sostenibilidad, Think Green (2012) *Renovación Urbana Sostenible*

Meza, D. (2007). *El Nuevo Urbanismo: Un desafío para las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*

Monzalvo (2012), *Renovación urbana sostenible, Memorias de ponencias Think Green: Economía Verdes y desarrollo sostenible de México*

Monzalvo (2013) *UNAM Gaceta Electrónica, conferencia por la Dra. Marisol Monzalvo: Renovación Urbana Sostenible*

Secretería Nacional de Planificación y Desarrollo (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir.*

Termoarcilla (2008) *Boletín Electrónico Recuperado de: [http://www.termoarcilla.com/notBoletin.asp?id\\_rep=1757](http://www.termoarcilla.com/notBoletin.asp?id_rep=1757)*

Ugalde (2012), *Instituto Global para la Sostenibilidad) Renovación Urbana Sostenible*

Vasquez (2016) *Universidad Central del Ecuador - Manual de Diseño de Calles activas y caminables.*

Verdaguer (2000) *Ecobarrio Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-ecobarrio.html>*

Verdaguer (2000) *De la sostenibilidad a los Ecobarrios Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-ecobarrio.html>*

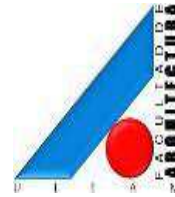
## ANEXOS



### ENCUESTAS

PROPUESTA ALTERNATIVA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN EN EL TEJIDO URBANO Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL PLAN HABITACIONAL LA PRADERA

(ETAPAS 1 Y 2) UBICADO EN EL LÍMITE DE LA CIUDAD DE MANTA.



**OBJETIVO:** El objetivo central de la presente investigación es diagnosticar el estado del desorden y deterioro espacial del sector, originado por la disfuncionalidad de la trama urbana y deterioro de sus espacios, de tal manera que permita elaborar una propuesta alternativa de solución.

**Encuestado:** \_\_\_\_\_

**Investigador:** Fernando Andrés Moreira Navarrete, Egrdo. Facultad de Arquitectura

**1.- En qué porcentaje podría considerar que conoce su sector y los espacios que este posee?**

- 100%
- 80%
- 65%
- 50%
- 30%
- 10%
- 0%

**2.- En qué medida considera favorable que se implementen proyectos que generen cambios actuales y futuros en la imagen urbana de La Pradera 1 y 2?**

- Muy favorable
- Es favorable
- Poco favorable
- No es favorable

**3.- Considera usted que el uso del vehículo por parte de los habitantes a través de los pasajes genera una percepción de desorden e incomodidad?**

- Si
- No

**4.- En qué medida considera importante que se implementen proyectos que puedan perdurar varios años dentro del Plan Habitacional La Pradera 1 y 2?**

- Es muy importante
- Es importante
- Sería bueno
- No es importante
- Me es indiferente

**5.- Que tipo de propuestas considera que deberían implementarse dentro del Plan Habitacional La Pradera 1 y 2, a fin de crear una renovación del mismo?**

Nuevos Parques

Áreas Verdes

Plazas públicas

Renovación de los espacios actuales

Renovación de los pasajes

Otros, mencione cuales \_\_\_\_\_

**6.- En qué medida sería su aceptación ante una propuesta que permita delimitar la circulación de vehículos a través de los pasajes de la Pradera 1 y 2?**

Muy Buena

Buena

Normal

Regular

Mala

**7.- Considera necesario el renovar y delimitar los pasajes de la Pradera 1 y 2 a fin que se pueda rescatar y generar el “caminar” de una forma más agradable y frenar el uso de vehículo?**

Es muy necesario

Es necesario

Sería bueno

No es necesario

Me es indiferente

**8.- Considera necesario el renovar los espacios públicos actuales de tal forma que estos generen un mayor confort para los habitantes de La Pradera 1 y 2?**

Es muy necesario

Es necesario

Sería bueno

No es necesario

Me es indiferente

**9.- Considera importante que los habitantes deberían de no utilizar el espacio de los pasajes a fin de generar ampliaciones de sus cerramientos o garajes?**

Es muy importante

Es importante

Sería bueno

No es importante

Me es indiferente

**10.- En qué condiciones considera están los espacios públicos dentro de la Pradera 1 y 2?**

Excelentes

Muy buenas  
Buenas  
Normales  
Regulares

**11.- Con qué porcentaje calificaría usted el deterioro de los espacios públicos actuales?**

100%  
75%  
50%  
25%  
5%

**12.- Con qué porcentaje calificaría usted el deterioro de los pasajes de La Pradera 1 y 2 actualmente?**

100%  
75%  
50%  
25%  
5%

**13.- Con qué frecuencia son utilizados los espacios de parques públicos, ubicados dentro del amanzanamiento del plan habitacional?**

Demasiada  
Mucha  
Regular  
Poca  
Nada

**14.- Con qué frecuencia utiliza los espacios públicos actuales con los que cuenta La Pradera 1 y 2?**

Demasiado  
Bastante  
Mucho  
Poco  
Nada

**15.- Considera ud que es necesaria la utilización de los espacios residuales del sector para generar nuevos espacios públicos?**

Fundamental  
Muy necesario  
Es necesario  
Poco necesario  
No es necesario

**16.- En qué medida Ud. considera se han presentado cambios significativos en cuanto al mejoramiento de imagen urbana de la Pradera 1 y 2 durante los últimos años?**

Bastante  
Mucha  
Regular  
Poco  
Nada

**17.- Con qué frecuencia se da la circulación vehicular por los pasajes del sector?**

Siempre  
Generalmente  
A veces  
Pocas Veces  
Nunca

**18. – Considera importante que se implementen áreas verdes, arborización ya sea en espacios comunales o dentro de los pasajes a fin de frenar el paso del vehículo y generar un ambiente más agradable para caminar?**

Es Fundamental  
Muy importante  
Es importante  
Poco importante  
No es importante

**19.- Estaría usted presto a colaborar en la concepción y la conservación de las nuevas propuestas que se pudiesen implementar en La Pradera 1 y 2, a fin de crear una participación ciudadana preocupada por su lugar donde habita?**

Participaría con gusto  
Me gustaría participar  
Consideraría en participar  
Puede que lo haga  
No sería participe

**20.- Como pregunta adicional, de entre los siguientes aspectos cuales considera necesario implementar en la calle principal que separa las etapas 1 y 2 de la Pradera, cual considera usted que serían las mejores? (Puede seleccionar más de una)**

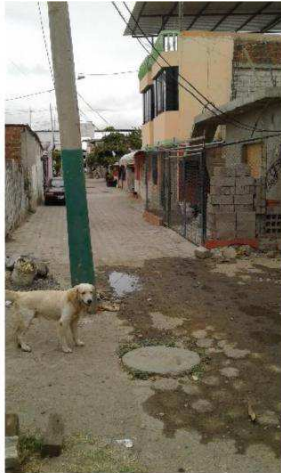
Aplicación de aceras  
Unidireccionalidad de la vía y generación de parqueos a los costados  
Implementación de mobiliario como luminarias, bancas y otros  
Regularizar el uso de las aceras con fines comerciales  
Implementación de arborización  
Implementación de una parada de buses

## FOTOGRAFÍAS ENCUESTAS REALIZADAS





## FOTOGRAFÍAS SITUACIÓN ACTUAL GENERAL – PASAJES PEATONALES



## FOTOGRAFÍAS EQUIPAMIENTOS DETERIORADOS

