



Uleam

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO DE MANABI”.

FACULTAD DE ARQUITECTURA.

INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTA.

Tema:

**“REVITALIZACIÓN DE LA CALLE 6, PARA UNA
CONECTIVIDAD CON EL NUEVO TARQUI CON UNA
PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE”.**

Autora:

SANTOS PICO MARJORIE MARILYN.

Tutor:

ARQ. ABEL QUIMIS.

MANTA - MANABI – ECUADOR.

2017 – 2018.

**“REVITALIZACIÓN DE LA CALLE 6, PARA UNA
CONECTIVIDAD CON EL NUEVO TARQUI CON UNA
PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE”.**

CERTIFICACION

Quien suscribe, **Mg. ADU. Arq. Abel Quimis**, a través del presente y en mi calidad de tutor de Trabajo de Titulación designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí” para dirigir el desarrollo del proyecto elaborado por la **Srta. Santos Pico Marjorie Marilyn**.

Certifico, que la **Srta. Santos Pico Marjorie Marilyn** portador de la cedula de ciudadanía N° 131584404-1, ha elaborado bajo mi tutoría el Informe Final correspondiente a su Trabajo de Titulación denominado “**REVITALIZACIÓN DE LA CALLE 6, PARA UNA CONECTIVIDAD CON EL NUEVO TARQUI CON UNA PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE**”, previo a obtener el título de Arquitecto, cumpliendo para el efecto con la reglamentación correspondiente, con la estructura y los plazos determinados por la carrera, reuniendo en su informe final validez científica y metodológica, y por consiguiente, está listo para su presentación, sustentación y defensa.

Manta, Enero del 2018.

Mg. ADU. Arq. Abel Quimis
Director del Trabajo de Titulación

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, **Srta. Santos Pico Marjorie Marilyn** con cédula de identidad **N° 131584404-1**, declaro ser la autora del Trabajo final de Titulación de carrera **“REVITALIZACIÓN DE LA CALLE 6, PARA UNA CONECTIVIDAD CON EL NUEVO TARQUI CON UNA PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE”**, que se presenta en este documento desarrollado y responsabilizándome del contenido del mismo.

Pongo en conocimiento mi aprobación para que pase a formar parte de los recursos bibliográficos de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí en consecuencia de su disposición, para de esta forma aportar al desarrollo y crecimiento del conocimiento estudiantil.

Manta, Enero del 2018.

Srta. Santos Pico Marjorie Marilyn
Autora del Trabajo de Titulación

CERTIFICACION DE APROBACION DEL TRABAJO DE TITULACION.

EL tribunal evaluador de trabajo de fin de carrera, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, certifica:

Que el trabajo de titulación, denominado “**REVITALIZACIÓN DE LA CALLE 6 PARA UNA CONECTIVIDAD CON EL NUEVO TARQUI CON UNA PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE**”, realizado y concluido por la **Srta. Egresada Santos Pico Marjorie Marilyn** previo a la obtención del título de Arquitecta, ha sido revisado y valorado por los miembros de este tribunal, concluyendo que:

El informe final de trabajo de titulación cumple con la reglamentación correspondiente y estructura de presentación determinada por la carrera, reuniendo con él, validez científica y metodológica, por lo cual es aprobado.

Para testimonio y autenticidad, firmamos.

ARQ. ADIL CEDEÑO

ARQ.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

DEDICATORIA

La obtención de mi título profesional de arquitecta, trajo consigo esfuerzo, dedicación por ello este logro se lo dedico a todas esas personas que me apoyaron y estuvieron conmigo en las buenas y malas, los que me dieron su apoyo incondicional así mismo los que confiaron en mí en todo momento.

Principalmente a mi Dios, que me ha acompañado en todo momento y cada vez me hace más fuerte poniéndome retos, desafíos y pruebas referente a mi carrera; gracias a esto he encaminado al camino correcto logrando mi deseo más deseado, así mismo dándome salud y sabiduría en todo este trayecto.

A mi abuelita, Rosa Santana que es mi angelito que me acompaña siempre ha sido mi luz y guía llevándome en este camino muy importante para mí.

A mis padres, Amarilis Pico y Gerardo Santos, que me dieron siempre aliento para seguir y encaminándome para conseguir mi carrera.

A mis hermanos Ing. Mariuxi, Dra. Evelyn, Jordán Santos Pico, a mis dos hermanas mayores que son un ejemplo a seguir, dándome consejos a todo momento de mi carrera, a mi hermano acompañando y dándome apoyo en todo momento.

A mis amigos que formaron parte de toda mi vida estudiantil, los que terminan conmigo, y especial a mis amigos incondicionales Erika, Juan, Jefferson.

Santos Pico Marjorie Marilyn.

AGRADECIMIENTOS.

A dios, infinitamente agradecida con él ayudándome a salir en cada una de las dificultades, inconvenientes logrando estar a un paso de mi título profesional, así mismo obteniendo todas mi metas y deseos más importantes de mi vida, puso en mi camino a personas indicada que me ayudaron en todo momento, gracias a ellos estoy obteniendo este logro.

Al Arq. Abel Quimis Mg. director del trabajo de titulación, quien me brindo su tiempo, paciencia y sus valiosos conocimientos como guía al asesorar mi trabajo.

A la universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, que me acogió por 5 años para brindar conocimiento a través de su personal de docentes, para mi preparación y formación.

A mi familia, abuelos y amigos que me apoyaron en todo momento para poder cumplir mi sueño más anhelado y esperado.

GRACIAS.

INDICE

1. Portada	i
2. Certificación del tutor	iii
3. Declaración de autoría	iv
4. Certificación de aprobación del trabajo de titulación	v
5. Dedicatoria	vi
6. Agradecimiento	vii
7. Índice	viii
8. Resumen	xi
9. Introducción	xii
10. Planteamiento del Problema	xiv
10.1. Marco Contextual	xiv
10.2. Formulación del Problema	xv
10.2.1. Definición del problema	xv
10.2.2. Problema central y sub-problemas	xvi
10.2.3. Formulación de una pregunta clave	xvii
10.3. Justificación del Problema	xvii
10.4. Definición del objeto de estudio	xviii
10.4.1. Delimitación sustantiva del tema.	xviii
10.4.2. Delimitación espacial.	xix
10.4.3. Delimitación temporal.	xix
10.5. Campo de acción de la investigación	xx
10.6. Objetivos	xx
10.6.1. Objetivo general	xx
10.6.2. Objetivos específicos	xx
10.7. Identificación de las variables	xxi
10.7.1. Variable independiente	xxi
10.7.2. Variable dependiente	xxi

10.8.	Operación de las variables	xxii
10.9.	Formulación de la idea a defender	xxiv
10.10.	Tareas científicas desarrolladas.	xxiv
10.10.1.	Tareas científicas 1	xxiv
10.10.2.	Tareas científicas 2	xxiv
10.10.3.	Tareas científicas 3	xxiv
10.11.	Diseño de la investigación	xxiv
10.11.1.	Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados.	xxiv
10.11.2.	Población y muestra.	xxvi
10.11.3.	Resultados esperados.	xxvii
10.11.4.	Novedades científicas.	xxvii

CAPITULO 1

11.	Marco Referencial	28
11.1.	Marco antropológico	28
11.2.	Marco teórico	29
11.3.	Marco conceptual	40
11.4.	Marco jurídico y normativo	45
11.5.	Repertorio	46

CAPITULO 2

12.	Diagnóstico de la investigación	54
12.1.	Información básica	54
12.2.	Tabulación de la investigación	63
12.3.	Interpretación de resultados	69
12.4.	Pronostico	70
12.5.	Comprobación de idea planteada.	72

CAPITULO 3

13. Propuesta	74
13.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano	74
13.1.1. Sistema vial	74
13.1.2. Sistema de espacio público.	75
13.1.3. Mobiliario urbano y equipamiento urbano.	77
13.2. Subsistemas y componentes.	78
13.3. Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.	80
13.4. Lógica de implantación de la propuesta.	81
13.5. Capacidad de la propuesta.	82
13.6. Requerimientos normativos.	83
13.7. Requerimiento técnico.	86
13.8. Requerimiento de equipamientos.	89
13.9. Pre factibilidad de la propuesta.	90

CAPITULO 4

14. Conclusiones.	91
15. Recomendaciones.	92
16. Bibliografía	93
17. Anexos	94

8. RESUMEN

El análisis investigativo se dio en el sector centro del cantón Manta, provincia de Manabí, en la calle 6; la situación urbana que se encuentra actualmente comprueba el deterioro espacial, en la cual no brinda un adecuado funcionamiento ocasionando una desconexión, dejándola inhabilitada a esta calle.

La investigación obtenida por parte del análisis y de la participación ciudadana, nos ayudó a encontrar la problemática del sector, brindándonos la iniciativa planteando una propuesta para revitalizar este sector, encaminándolo a un mejoramiento al espacio público de la ciudad obteniendo una imagen visual agradable.

Mejorando la habitabilidad del sector, servirá como conector para llegar con facilidad a las diferentes actividades, que realizan los ciudadanos en este sector contando con un lugar confortable, obteniendo una movilidad directa especialmente para el peatón, con la eliminación de arbustos arquitectónicos, arborizando la zona y equipándola correctamente. Terminando con una pequeña plaza que servirá como una zona recreativa.

Palabras claves:

Conexión

Habitabilidad

Movilidad

Revitalización

Recreación

9. INTRODUCCION

Manta se ha venido desarrollando desde que obtuvo su cantonización en el año 1992, siendo en la actualidad el cantón con más población de la provincia de Manabí, y así mismo el más visitado turísticamente por lo que la municipalidad se ha encargado en realizar distintas tipologías para ser una ciudad atrayente.

Estos últimos años en Manta se han enfocado en planificar proyectos en el espacio urbanos ayudando al buen vivir del ciudadano, como es la revitalización del espacio público con el fin de tratar los sectores que están en estado de deterioro dando una imagen visual deprimente al paisaje urbano o siendo abandonado por el estado en la que encuentra, enfocándose especialmente en la intervención del ámbito urbanos, arquitectónico, social, económico y turística.

El propósito de revitalizar una ciudad es con el fin de poder restaurarlo o recuperarlo mejorando el paisaje urbano, brindando un aporte positivo a la ciudad, dando como un buen resultado una ciudad atractiva y confortable.

El progresivo desarrollo que tiene el cantón Manta cada vez más evidente pasando los años, en especial lo que es la zona del centro, que es un lugar que se encuentra consolidado en su totalidad encontrando todo tipo de equipamiento urbanos como las actividades comerciales, financieras, educativas, administrativas, salud, entidades públicas y privadas, en la que se encuentra algunas problemáticas existentes en el sector de estudio

Por esto se vio la necesidad de plantear una solución en la calle 6, para poder obtener una conexión directa en todo este sector que conlleva desde el centro de Manta hasta el nuevo polo de la ciudad que queda cruzando la avenida de la cultura.

Los conceptos urbanísticos complementan en la investigación, así mismo considerando los reglamente y leyes que se encuentra en las instituciones como en el municipio, también los ejemplos de otras ciudades o países como es la “revitalización del parque histórico en Cuenca” que se realizó con el fin de que se conecte diversos equipamientos urbanos con la revitalización de la vía y de la plaza. Todo este punto ayudo como referencia para lograr un buen planteamiento brindando soluciones en la problemática encontrada en el sector de estudio.

10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

10.1 Marco contextual

La calle 6 está ubicado en el barrio el mirador del cantón Manta, este sector está considerado como centralidad 2, tomando en cuenta que este tramo es una zona residencial, sin embargo, todo a su alrededor está compuesto con equipamientos urbanos, como son las actividades comerciales, financieras, educativas, administrativas, entidades públicas y privadas.

El factor principal que encontramos en esta calle es el deterioro en infraestructuras creando una imagen visual deprimente y ocasionando desarticulación vial dejándolo en el abandono ya que es poco transitable y a su vez se ha convertido en una calle insegura en la actualidad, por lo que la mayor parte de ciudadanos le han dado preferencia a la av. 24 de mayo.

El poco uso que le dan a la calle 6 crea conflicto vehicular en vías aledañas como es la av. 24 de mayo y la avenida de la cultura, especialmente en horas pico ya que circula todo tipo de transporte por lo que es un lugar de concurrencia masiva, motivo por el cual cuenta con dos de los equipamientos urbanos más visitados diariamente como es el Centro Comercial Nuevo Tarqui y centro comercial Bahía, el incremento del tráfico es debido al crecimiento poblacional de la ciudad de manta dejando como un problema evidente en el que se debe de tomar en cuenta pensar en un estudio para una futura demanda de movilidad en la que se debe de dar uso de la calle 6 para una mejor circulación directa.

Así mismo, encontramos una incomodidad e insatisfacción para el peatón ya que no cuenta con espacio público confortable encontrando barreras arquitectónicas en la que nos impide tener una conexión directa que se pueda circular libremente y podernos dirigir con más facilidad de un lado a otro.



Imagen 1: Calle 6 recorrido de propuesta. Fuente Google Earth. Modificado por Marjorie Santos.

10.2 Formulación del problema

10.2.1 Definición del problema

Esta arteria vial en la actualidad, todo su entorno se encuentra con una degradación urbana, el deterioro del espacio público en todo su trayecto se encuentra en mal estado, aceras destruidas además encontramos barreras arquitectónicas, arbustos y comercio informal que impide la circulación del peatón y vehículo, existe poco alumbrado público tornándose una calle insegura, todas estas problemáticas hacen que los ciudadanos prefieran transitar por la av. 24 de mayo.



Imagen 2: Acera intransitable por arbustos en mal estado.
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 3: Acera en mal estado.
Fuente: Marjorie Santos.

10.2.2 Problema central y subproblemas

Deterioro del espacio público en la calle 6 del centro de la ciudad de Manta.

10.2.3 Subproblemas

- Ausencia de mobiliarios urbanos: en todo el transcurso del tramo de estudio no se encuentra ni un tipo de mobiliarios como son tachos de basura, asientos, entre otras, para así poder complementar el lugar.
- Insuficiencia de áreas verdes: cuenta con poco porcentaje de área verdes actualmente y en mal estado, motivo por el cual no es un lugar confortable.
- Inseguridad: es un área insegura, por lo que es poco transitable.
- Déficit áreas de estacionamiento: en las áreas aledañas se encuentran algunos equipamientos urbanos por la que los ciudadanos dejan los autos estacionados en cualquier sitio sin contar con un área de estacionamiento.
- Desconexión peatonal y vehicular: la desconexión entre las vías vecinas es por el mal estado que se encuentra todo el tramo en su totalidad, no se puede movilizar libremente encontrando obstáculos arquitectónicos

que nos interrumpe la circulación. Por lo que escogen y circulan más por el ave. 24 de mayo.

- Déficit de iluminación del sector: mayor parte lo encontramos con deficiencia, unos se encuentran dañadas, otras la intensidad de la luz es baja y una parte no tiene.

10.2.4 Formulación de pregunta clave.

¿cuál sería la alternativa para poder revitalizar la calle 6 del centro de la ciudad de manta y brindar accesibilidad para que el peatón se conecte con los nuevos espacios públicos de la ciudad?

10.3 Justificación del problema.

10.3.1 Justificación social.

La revitalización de esta arteria vial beneficiará a los ciudadanos ya que contará con un espacio público, para una mejor circulación vehicular y peatonal brindando confort, con la implementación de áreas verdes y siendo accesible a varios equipamientos urbano como son las actividades comerciales, administrativas, de educación y salud. Tomando en cuenta la integración del paso peatonal elevado dándole prioridad al peatón para poder conectar factiblemente a los distintos equipamientos que son unos de los más concurridos del cantón, con este propósito se logrará mejorar la calidad de vida y beneficiar a los residentes aledaños al sector, visitantes y comerciantes de esta área que podrá obtener mayores ventas ayudando, así mismo la comercialización.

10.3.2 Justificación urbana.

Analizar el territorio para llegar a un buen desarrollo de calidad urbana sustentable, mejorando el paisaje urbano del sector como parte importante

plantear, una forma de organización para este sector que facilite la circulación directa potenciando el espacio público.

La calle 6 será revitalizada con el fin de darle uso y contar con la presencia del peatón como parte fundamental y que sea factible el llegar de un sector a otro, implementando cambios positivos que fomentará mejoras para el lugar.

10.3.2 Justificación ambiental.

Nosotros como ciudadanos debemos de concientizar y tomar en cuenta que el medio ambiente es un factor fundamental para nuestra vida ya que por eso se implementará un manejo adecuado para la recuperación e implementación de vegetación, más los árboles que se encuentra en la actualidad, con el fin de mejorar el porcentaje de áreas verdes que ayudará al ambiente.

10.3.2 Justificación académica.

Poder analizar y darnos cuenta de la problemática urbana y arquitectónica que encontramos en las ciudades, que afecta tanto en lo económico, social y cultural, así poder brindar alternativa de soluciones para la población con el fin de obtener una ciudad comfortable.

10.4 Definición del objetivo de estudio.

10.4.1 Delimitación sustantiva del tema.

El análisis de estudio de esta propuesta llevará a cabo la revitalización de la calle 6 para una conectividad que conlleve del centro hasta las actividades comerciales, administrativas, educativa y salud. Con una propuesta de desarrollo urbano sustentable.

- Componentes de revitalización.
- Criterios de diseño urbano.
- Espacios flexibles y multifuncionales.
- Fundamentos del desarrollo urbano sustentable.
- Formas de habitabilidad.

10.4.2 Delimitación espacial

La propuesta a realizar será destinada para el cantón Manta perteneciente de la provincia de Manabí, en todo el tramo de la calle 6 que conlleva desde la av.24 de mayo hasta el final de la vía donde comenzaría la calle av. De la cultura.



Imagen 3: Delimitación del área de estudio
Fuente: Google maps – cantón Manta

10.4.3 Delimitación temporal

La “calle 6” normalmente es una vía solitaria por el estado en la que se encuentra por ese motivo no ha sido tomada en cuenta, pero después del fenómeno natural que ocurrió el 16 de abril del 2016 quedo en peores condiciones, sin embargo, desde el 27 de septiembre de ese mismo año comenzó a coger movimiento, motivo por el cual frente de esta calle construyeron el centro comercial nuevo Tarqui que diariamente es de concurrencia masiva.

Por este motivo se le dio importancia para poder obtener un resultado favorable que se conecte toda esta área.

10.5 Campo de acción de la investigación.

La investigación de campo se va a realizar se basa en el ordenamiento territorial, vulnerable y gestión de riesgo, que conlleva a un estudio para poder dar un análisis correspondiente tomando en cuenta todos los factores actuales del sitio tanto negativo como positivo.

10.6 Objetivo.

10.6.1 Objetivo general.

Valorar el área de estudio y enfocarnos en la problemática urbana con las condiciones presentada, con el fin de encaminarlo a un mejoramiento revitalizando el espacio urbano, planteando propuesta de solución logrando un desarrollo urbano sustentable.

10.6.2 Objetivos específicos.

- Analizar fundamentos teóricos del diseño urbano para poderlo aplicar en la propuesta correctamente.

- Determinar los factores negativos y positivos del espacio urbano detectando la base del problema con el diagnóstico de la investigación.
- Mejorar la habitabilidad de los ciudadanos del sector y visitantes, proyectando una revitalización de la calle 6 con la propuesta de desarrollo urbano sustentable.

10.7 Identificación de las variables.

Variable independiente (causa).

Inhabilitación y desconexión espacial.

Variable dependiente (efecto).

Deterioro del espacio público en la calle 6.

10.8 Operación de las variables.

Variable	Concepto	Categoría	Indicador	Ítems	Instrumento
Inhabilitación y desconexión	Interrupción de la circulación impidiendo un libre acceso peatonal y vehicular. Pérdida de la vida útil del espacio público, dejando a un lado la satisfacción colectiva de las necesidades urbanas por parte de los ciudadanos.	Pérdida de vida útil.	Acceso peatonal	¿Es dificultosa la circulación peatonal en este lugar?	Guía de observación
				¿Será factible un puente peatonal elevado??	
				¿En qué condiciones se encuentran las aceras??	
			Acceso vehicular	¿Será factible la utilización de esta calle para la disminución de tráfico de las vías vecinas?	Guía de observación
¿Porque los ciudadanos prefieren las vías vecinas y no la calle 6 para la circulación vehicular y peatonal?					

Variable	Concepto	Categoría	Indicador	Ítems	Instrumento	
Deterioro del espacio público.	Área desolada por el mal estado en su infraestructura	Urbano	Mobiliario urbano.	¿Qué tipos de mobiliarios urbanos ayudarían al mejoramiento de esta calle?	Guía de observación	
				¿El sector cuenta con el alumbrado público correspondiente?		
				¿En qué condiciones se encuentra el alumbrado actual??		
				¿De qué manera ayudaran los ciudadanos para el cuidado de los mobiliarios?		
			Áreas verdes.	¿El porcentaje de áreas verdes esta calle cuenta con la cantidad adecuado?	Guía de observación.	
				¿En qué condiciones se encuentran los arboles?		
			Movilidad calle y aceras	¿En qué condiciones se encuentran las vías y aceras?		
				¿Con una regeneración urbana será más transitada tanto peatonal como vehicular?		

10.9 Formulación de idea a defender.

La desconexión e inhabilitación del área de estudio, con relación a vías vecinas inciden directamente en el deterioro del espacio público de la calle 6.

10.10 Tareas científicas desarrolladas.

10.10.1 Tareas científicas 1

Elaborar el marco teórico con fundamentos en el tema urbanísticos enfocándonos en el diagnóstico de la problemática encontrada debido a la investigación realizada para poder aplicar en la propuesta.

10.10.2 Tareas científicas 2.

Con la recopilación de la investigación dio la determinación del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática actual del área de estudio del aspecto urbano y social.

10.10.3 Tareas científicas 3.

Finalizado el proceso, se lleva a cabo el diseño de una propuesta de revitalización con el desarrollo urbano sustentable del área de estudio dando solución a la problemática del deterioro de la calle 6.

10.11 Diseño de la investigación.

10.11.1 Fases de estudio, métodos teóricos, empíricos y técnicas e instrumentos utilizados.

Con la investigación correspondiente nos permite conocer las problemáticas y necesidades del sector de estudio, planteando una solución que satisfaga las necesidades de los ciudadanos.

10.11.1.1 Métodos

Rigiéndonos a la metodología de investigación del trabajo realizado, se utilizó el:

Inductivo

Con la observación de todo el proceso se determinó el hecho particular mediante del análisis de la problemática que nos conlleva a generalizar el planteamiento del desarrollo.

Deductivo:

Va de lo particular a lo general, y así poder comprobar su validez.

Analítico:

El fin de esto es el ayudar a la investigación diagnosticando el lugar de estudio, determinando el problema central.

Abstracto:

Con todos los métodos anteriores ayudando con la fase investigativa, lo que hará este método es el sacar la abstracción en la cual ayudara en el desarrollo en la elaboración de la concepción de la propuesta a realizar.

10.11.1.2 Técnicas

- Investigación de campo

Observación de la problemática encontrada en el sector de estudio.

- Investigación de bibliografía

Recopilación de datos de la técnica conceptual.

Técnicas de recopilación

- Literarios: - libros
- Gráfica: - fotos
-mapas
-planos
- Estadística: -situación del área

10.11.2 Población y muestra

La población a la que se dirige la investigación corresponde al cantón de manta, en la cual cuenta con 226.477 habitantes según el censo del INEC del 2010. De acuerdo con la magnitud del universo de estudio se ha realizado un muestreo para facilitar la investigación.

Datos para la obtención de la muestra

Datos:

N= tamaño de la población. = 685 h

N= tamaño de la muestra. =?

Z= nivel de confiabilidad. 95% = 1.96.

P= probabilidad de ocurrencia 50% = 0.50.

Q= probabilidad de no ocurrencia 50% = 0.50.

E = error de muestra. 5% = 0.05.

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

$$N: \frac{(1.96)^2 (0.5) (0.5) (226.477)}{(0.05)^2 (226.477-1) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)}$$

$$\frac{(3.84) (0.5) (0.5) (226.477)}{(0.0025) (225.477) + (3.84) (0.5) (0.5)}$$

$$\frac{217.417}{0.57+0.96}$$

$$\frac{217.417}{1.53}$$

n: 142.10 \simeq 142 encuestas.

10.11.3 Resultados esperados

Con la información recopilada, alcanzando los siguientes logros:

- 1.- Elaborar un marco referencial basadas en temas como la revitalización del espacio público de la calle 6.
- 2.- Elaborar de un diagnóstico de la situación actual del área de estudio.
- 3.- Elaborar una propuesta para dar solución a la problemática planteada en el área de estudio.

10.11.4 Novedades científicas

La revitalización del espacio público de la calle 6 permitirá la mejora del paisaje urbano de esta área, mediante la propuesta de desarrollo urbanos sustentable ayudando al confort, para así poder tener una ciudad que le dé prioridad al peatón, con la ayuda de un puente peatonal elevado que nos ayudara para el traslado de los ciudadanos, contando con técnicas constructivas adecuadas en todo el proyecto.

CAPITULO 1:

11. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION

11.1 Marco antropológico

El hecho de estar a un paso de varios equipamientos urbanos como son comercio, salud, educativa, financiera, instituciones pública y privadas etc.

Ayudaría la revitalización que permita la recuperación del espacio abandonado como es la calle 6 tomando en cuenta que este tramo es una zona residencial, sin embargo, se encuentran pocas viviendas, actualmente es un lugar que se encuentra inhabilitado por causa del deterioro en la que se encuentra, generando una desconexión por lo que ocasiona tráfico en las vías vecinas como es el ave. 24 de mayo y la avenida de la cultura.

Tomando la propuesta de la revitalización de esta área podremos obtener un espacio público confortable, para así poder contar con un área de preferencia al peatón en vez de usar automóviles para poder trasladarse ya que la mayoría de las veces escogen esta opción.

Para poder obtener las funciones necesarias estimulando el progreso del sector es necesario que este tramo se mejoren las aceras, el puente peatonal elevado, se señalice, que coloquen más árboles, se arregle la calzada, permitiendo un desarrollo urbano confortable ya que la ciudad debe estar conformado de espacios públicos que brinden armonía a sus habitantes ayudando a las necesidades colectivas y satisfaciendo las necesidades de la población.

11.2 Marco teórico

11.2.1 espacio público y calidad de vida urbana

- La imagen urbana.

“Como realidad semiótica, el paisaje posee no solamente un significado cultural sino, además, un fecundo potencial simbólico que permite a sus habitantes enriquecerlo desde el mundo de su subjetividad creativa del imaginario” (Góngora, 2012).

Se refiere a todo lo construido por el hombre, todo lo bello e imaginario que es creado por él, con la visualización que diariamente los ciudadanos conviven en cada punto de la ciudad, contando con lugares recreativos, comfortable que son imaginados la mayoría de los casos por su identidad y cultura para así contar con una ciudad distinta al resto de ciudades. (santos, 2017).

Tanto que la imagen en sí misma es contrastada con la percepción filtrada, mediante un constante proceso de interacción. De este modo, la imagen de una realidad determinada puede variar en forma considerable entre diversos observadores.” (DAZA, 2008).

Tomando en cuenta que la imagen urbana es también la vida cotidiana de los habitantes ya que cada uno realiza actividades diferentes dentro de ella y tiene como fin transmitir lo que es cada uno, dando una imagen a la ciudad como tal. (santos, 2017).

Y así mismo la intervención de la imagen social que debe estar integrados y contar con todos estos puntos como es la infraestructura para un buen funcionamiento en todas las actividades de la ciudad como son los servicios

básicos: agua potable, energía eléctrica, alcantarillado, etc. Con los equipamientos arquitectónicos (plazas, parques, comercio, salud, etc.).

Con una buena imagen urbana permitirá el desarrollo de las actividades diarias de los ciudadanos y así realizarla adecuadamente contando con un espacio confortable. (Santos, 2017).

- Estructura urbana.

Se lo define como estructura “la imagen debe incluir la relación espacial con el observador y con otros objetos. (Lunch 2008).

Los elementos de la estructura urbana en el medio se ordenan y se agrupan en el territorio con el fin de brindar función a las actividades para las necesidades colectivas de la población relacionándose con el interior del espacio público. (Santos 2017).

El fin, es construir ciudades pensando en la demanda futuras con el propósito que sea adaptable ya que el porcentaje de habitantes no está delimitado.

- La imagen de la ciudad y sus elementos.

La imagen de la ciudad se ha estudiado y para su mayor comodidad su contenido se lo ha clasificado en 5 elementos que son:

- Sendas: son los conductos que sigue el observador
- Barrios-áreas: los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, son reconocidos normalmente por algún carácter común o identidad que los define.

- **Nodos:** son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de un determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada.
- **Bordes:** son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones
- **Hitos:** se lo denomina punto de referencias, es un objeto físico se lo define como algo característico que desde cualquier ángulo y distancias en la que son referencias radiales.

11.2.2 Paisaje urbano

Los espacios urbanos libres, son los protagonistas del paisaje urbano: citamos algunos elementos que actúan como: la trama urbana, la manzana, el mobiliario urbano, monumentos, elementos de servicio y seguridad urbana, etc.) Al igual que en las edificaciones, existen espacios abiertos con sentido privado que también aporta o degrada la imagen de una ciudad. Citamos algunas: clubes campestres, zonas recreativas privadas, el antejardín de las viviendas, rampas y escaleras de acceso (BUSTAMANT, 2012).

El paisaje urbano tiene una serie de características que lo diferencian con otro tipo de espacios: por un lado, destaca por la alta densidad de

población que viven en el mismo; también una de sus características es que los paisajes urbanos suelen tener una gran homogeneidad en cuanto a su extensión y una arquitectura en sus edificios que resulta inconfundible.

Todo paisaje urbano que se precie está dotado de unas infraestructuras que no existen ni en el espacio rural ni el espacio periurbano. Además, es espacio, o paisaje, urbano es un territorio proclive a la prestación de servicios de todo tipo.

Espacio de unión entre todo el espacio construido, en el que se desarrolla toda la movilidad y funcionalidad de la ciudad, relaciones sociales, etc. En este sentido como lugar de relación e identificación de contacto entre las personas, los espacios abiertos urbanos impactan directamente en la calidad de vida; por tanto, son la mejor forma de fortalecer la vida cívica, la participación y la integración social de las personas.

11.2.3 Los 10 principios básico del espacio público.

“En esta mezcla de actividades realizadas en el exterior influyen una serie de condiciones. El entorno físico es una de ellas: un factor que influye en las actividades en diversas medidas y de diferentes maneras” (Gehl, 2006).

Para poder conseguir un espacio público flexible es importante contar con parámetros físico que nos ayude a cumplir series de condiciones contando con 10 puntos que son:

11.2.3.1 Escala del espacio público:

Para realizar una actividad el primer requisito es contar con espacios del tamaño adecuado. Sin confundir calidad con cantidad, el espacio debe proporcionarse según la afluencia vecinal prevista a corto y largo plazo. Es importante no proyectar espacios desproporcionados que resulten inhóspitos y en consecuencia desaprovechados

“nada menos favorable al renacimiento de la vida de la calle que tamaños desproporcionados que acaben diluyendo la limitada actividad pública de las nuevas periferias” (Di Siena, 2009).

11.2.3.2 Elementos arquitectónicos urbanos:

A la hora de diseñar y planificar el espacio urbano es importante prever elementos arquitectónicos que permitan que el usuario pueda tener distintas percepciones dentro del mismo espacio, lo que enriquecerá considerablemente los diferentes usos que se realicen en él. (santos, 2017).

“paisajes para sentarse: elementos multifuncionales en los espacios urbanos tales como una gran escalinata que sirva a la vez como punto de observación, un monumento, una fuente con una base amplia y escalonada, o cualquier otro gran elemento espacial diseñado para cumplir más de una función al mismo tiempo” (Gehl, 2006).

11.2.3.3 Pavimentos flexibles.

Los pavimentos más indicados para potenciar esta flexibilidad son los pavimentos continuos que facilitan el tránsito y el asentamiento de determinadas actividades no permanentes como exposiciones, ferias, mercadillos, kioscos.

11.2.3.4 Mobiliario urbano flexible:

El mobiliario urbano debe poseer la capacidad de poderse reubicar o desplazar según las necesidades del usuario, bien por prever mecanismos de desplazamiento en el espacio físico (tipo guías, carriles, cables de acero, perforaciones en el propio pavimento) o porque el tamaño y peso de las piezas posibilitan su desplazamiento por personal municipal en el caso

de actividades temporales, consiguiendo distintos espacios en uno según la ubicación de los mismos, como sucede con la distribución de los asientos-cubo de Escofet en espacios públicos, con el amueblamiento con sillas metálicas en lugar de los tradicionales bancos de los jardines de Luxemburgo (París) donde la gente coge las sillas y las sitúa a la sombra, al sol o simplemente las agrupa para charlar un rato como si fuesen los muebles de su propia casa o la ocupación que se produjo durante unos meses en Times Square (Nueva York, 2009) con mesas, sillas y tumbonas como acto de fuerza para eliminar el tráfico de Broadway a su paso por la plaza.

11.2.3.5 Diseño de elementos vegetales:

Los elementos vegetales (salvo elementos de porte pequeño) son elementos fijos, por lo que se debe estudiar cuidadosamente su ubicación y características en previsión de los distintos usos que puedan desarrollarse, para evitar su transformación en obstáculos.

Los elementos vegetales, como elementos de protección colaboran en el confort térmico de los espacios. Esto resulta un factor fundamental a la hora de diseñar las distintas actividades que se prevean en los espacios flexibles, al igual que su uso como elementos de construcción de los espacios efímeros.

En el caso de áreas estanciales y zonas peatonales para garantizar su uso siempre es necesario que cumplan unas mínimas condiciones de confort térmico. “para los proyectistas es importante situar los recorridos peatonales y las zonas de descanso exteriores de forma óptima con respecto a cada lugar concreto. Más aun, habría que centrar los esfuerzos en la pequeña escala para mejorar la situación incorporando cortavientos, árboles y setos, donde más se necesitan” (Gehl, 2006).

11.2.3.6 Integración y conectividad.

Para dinamizar espacios y facilitar su integración en la ciudad, es importante prever focos de atracción que actúen de “pegamento” entre la ciudad y este tipo de espacios flexibles.

En un principio los espacios flexibles, pueden apoyarse en dotaciones y equipamientos ya consolidados, para fomentar su vinculación con los vecinos, mediante actividades que complementen a las existentes. “si las actividades y las personas se agrupan, es posible que los acontecimientos individuales se estimulen mutuamente”. (Gehl, 2006).

Una vez que estos espacios flexibles son adoptados por la ciudadanía, se transforman en elementos de unión entre distintas zonas de la ciudad.

11.2.3.7 Infraestructuras.

La flexibilidad en el espacio público no solo debería de remitirse a la superficie, sino también al llamado urbanismo del subsuelo o urbanismo subterráneo, proyectando infraestructuras que permitan y faciliten la ejecución de las modificaciones que surgirán a lo largo del tiempo, debido a la misma evolución de la ciudad. De este modo, los cambios no supondrán la demolición y posterior reconstrucción del espacio público.

11.2.3.8 Peatonalización

El derecho a la ciudad no es tan solo el derecho a usarla sino también el derecho a identificarnos con ella, a apropiarnos, aunque sea simbólicamente de sus espacios, de manera fluida, espontánea y creativa.

Fomentar recorridos peatonales amplios y al mismo tiempo favorecer un espacio público de calidad donde se pueda dar la convivencia y la interacción entre personas es el objetivo de la peatonalización. Esta estrategia es una de las más valoradas por los diferentes sistemas de certificación internacional como (Brean, Casbee y Leed) y es un principio básico para la consecución de la flexibilidad en el espacio público.

11.2.3.9 Actividades virtuales.

La sociedad evoluciona constantemente y con ella sus necesidades e incluso los modelos de relación, que actualmente no solo tienen lugar en el espacio físico, muchas veces se producen en el espacio virtual gracias al desarrollo de nuevas tecnologías. Para lograr el máximo aprovechamiento de los espacios flexibles de un municipio es importante la selección de actividades más adecuadas a las necesidades y características de su ciudadanía.

Aprovechar las nuevas tecnologías para conocer los intereses de los ciudadanos, es responsabilidad de los distintos ayuntamientos o juntas municipales. Este es un camino de doble dirección, por un lado, se pueden recoger las demandas de los distintos colectivos y por otro publicitar las diversas actividades propuestas.

11.2.3.10 Accesibilidad en los espacios flexibles.

Según la guía metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano, del ministerio de fomento (rueda, 2012).

Accesibilidad del viario. “cuanto mayor es el grado de accesibilidad, más seguro, atractivo, dinámico y multifuncional puede llegar a ser el espacio público”.

El objetivo de este indicador es reducir el número de barreras físicas en el espacio público para garantizar la libre circulación de los ciudadanos.

Conseguir un espacio público libre de obstáculos es imprescindible para lograr espacios flexibles.

Principios Básicos	Espacios Públicos Flexibles	Grado de Influencia	%	
1	Escala del Espacio Público	El tamaño debe ser adecuado a la actividad. A partir de 5m en aceras y 500 m2 en plazas. Su tamaño máximo depende de su actividad.	●●●	100%
2	Elementos urbanos Multifuncionales	Proyectar elementos arquitectónicos que permitan distintas perspectivas del espacio y las actividades.	●	20%
3	Pavimentos	Deben ofrecer un tapiz apto para la actividad y facilitar la circulación de los usuarios.	●●	70%
4	Mobiliario urbano	Deben poder desplazarse o desmontarse para evitar transformarse en obstáculos. Recomendable elementos multifuncionales	●●●	85%
5	Vegetación	Elementos que proporcionan condiciones de confort térmico y elementos de fragmentación del espacio. Evitar su transformación en obstáculos.	●●●	85%
6	Integración y Conectividad.	Proyectar focos de atracción como elementos de unión del tejido urbano.	●	30%
7	Infraestructuras	La flexibilidad debe alcanzar también al subsuelo.	●	10%
8	Peatonalización	La peatonalización temporal es una estrategia de mejora para lograr la peatonalización definitiva.	●●●	100%
9	Accesibilidad	Los espacios no deben de superar el 6% de pendiente longitudinal y el 2% de pendiente transversal y cumplir con los requisitos de escala en el espacio público.	●	10%
10	Actividades Virtuales	Emplear nuevas tecnologías en el desarrollo y difusión de las actividades planteadas.	●●●	40%

Aconsejable

 Necesario

 Imprescindible

Fuente: Google/imágenes.

Investigación terciaria: Mínguez Martínez, Enrique; Vera Moure, María y Meseguer, Diego (2013) recuperado de nuevo contexto urbano, espacios públicos flexibles: 10 principios básicos.

11.2.4 Desarrollo urbano sustentable.

El desarrollo urbano según este modelo es la posibilidad de una población determinada, de satisfacer las necesidades básicas: alimentación, salud, educación, trabajo, vivienda, cultura.

Es crear un hábitat en un ambiente armónico, en el que se respete los derechos humanos de las personas; no exista masificación, niños abandonados, mendigos, ni contaminación, ni delincuencia o estas sean mínimas; es decir un lugar racional y equilibrado en el que se respete la dignidad del ser humano; la ecología; seguridad y bienestar social.

El planificador en este caso no impone, sino propone, convoca, coordina con las instituciones públicas y privadas. El estado incentiva el desarrollo racional de todos los pueblos y ciudades.

El desarrollo urbano se determina en objetivos de carácter social, ecológico, cívico, cultural y económico.

En lo que se refiere a los factores urbanos (población, viviendas, servicios), es necesario utilizar programas de informática, denominados sistemas de información urbanística y geográfica, que orientan la densidad racional de una ciudad, la capacidad de servicios, transporte, trabajo.

La tecnología digital, para el desarrollo sustentable, actualmente es un instrumento imprescindible.

El desarrollo sustentable, debe orientarse por políticas de descentralización racional y protección del medio ambiente en el campo y la ciudad, a lo largo y ancho de todo el país.

En la actualidad el concepto de sustentabilidad se presenta como interdisciplinario, con un enfoque hacia la economía, la naturaleza, y la sociedad, debido a las características complejas e interdependientes de los sistemas sociales y naturales. (Nasrin, 2011).

Las tres bases de la sustentabilidad establecen lo siguiente:

1) Sustentabilidad económica: se enfoca en la porción de los recursos naturales que proveen los recursos físicos, renovables y no renovables. En términos económicos se describe como el “mantenimiento del capital”, donde este último debe ser entendido como el generado por el hombre.

2) Sustentabilidad ecológica: enfatiza los recursos físicos del proceso de producción, por ejemplo, la atmósfera, agua, suelo, como soporte ambiental para la vida. La capacidad de servicio del ambiente debe ser mantenida para apoyar la sustentabilidad económica y social, por lo tanto, el daño del ambiente por actividades humanas irreversibles es incompatible con la sustentabilidad ecológica.

3) Sustentabilidad social: exalta el desarrollo humano como objetivo primario del desarrollo sustentable. La sustentabilidad ecológica, o el mantenimiento del sistema natural de soporte vital, es el pre-requisito predominante de la sustentabilidad social. (Nasrin, 2011).

11.3 Marco conceptual.

11.3.1 Vialidad:

Este beneficio está destinado a mejorar la vialidad estructurante de las principales ciudades del país. El propósito fundamental es facilitar la conectividad del transporte público y privado (locomoción colectiva, automóviles, transporte de carga, peatones y ciclistas) de nuestras ciudades a través de la construcción de nuevas vías o el mejoramiento de las existentes. (Alemania, 2008).

Se emplea como el desplazamiento de vehículos, o sea es el conjunto de calles, avenidas, vías que permite la circulación de los transportes terrestres. Contando con aceras a sus extremos para la vialidad de peatón.

11.3.2 Revitalización urbana

La revitalización debería ayudar a la comunicación y conexión entre los ciudadanos a través de una malla de puntos o áreas de intervención. Edificios, pero también barrios, calles y plazas son la referencia física y el marco en el que se desarrolla la actividad y creatividad de los ciudadanos. Se podrían incluir usos alternativos para los edificios y espacios públicos existentes, aprovechando las nuevas oportunidades resultantes del trabajo en red, dentro de la propia ciudad o entre diferentes ciudades. (José María, 2007).

Se lo puede definir también como rehabilitación urbana o regeneración urbana, o sea es la recuperación de espacios ya sean centrales o periféricos, afectados por problemas habitacionales, con el objetivo de mejorar las condiciones de alojamiento de la población y otros aspectos de carácter urbanístico, social y económico, mediante la integración, la coordinación y el fomento de las distintas actuaciones que los agentes públicos y privados puedan desarrollar en dichos ámbitos urbanos.

11.3.3 Regeneración urbana

Constituye al desarrollo de las funciones ayudando al mejoramiento en un área urbana, conceptualmente se lo puede definir como integral, vital, dinámico, regenerar con el fin de atacar los fenómenos del deterioro urbano las causas y factores que lo originan.

Una estrategia de regeneración urbana, como proceso dinámico, puede implicar reacciones de rehabilitación, remodelación, renovación, mejoramiento, etc., pero no se limita a ninguna de ellas. Las encuadra en programas que abarcan no sólo lo físico ambiental, sino muy especialmente lo económico y lo social.

11.3.4 Infraestructura

Se entiende por infraestructura urbana las obras que dan el soporte funcional para otorgar bienes y servicios óptimos para el funcionamiento y satisfacción de la comunidad, son las redes básicas de conducción y distribución, como agua potable, alcantarillado sanitario, agua tratada, saneamiento, agua pluvial, energía eléctrica, gas y oleoductos, telecomunicaciones, así como la eliminación de basura y desechos urbanos sólidos.

La infraestructura ha tomado relevancia, debido al tema de riesgos antropogénicos, su posición debe ser siempre estratégica.

El desarrollo urbano actualmente debe de realizarse en concordancia a restricciones normadas que aseguran el respeto de los derechos de vía y buscan atender a las medidas de prevención de desastres, dicho esquema resulta, innecesariamente, en muchos casos en vacíos dentro del área urbana, al impedir su utilización en diversas actividades de esparcimiento y deporte.

11.3.5 Equipamientos urbanos

Aquellas dotaciones que la comunidad entiende como imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social y cuya cobertura ha de ser garantizada colectivamente.

La existencia de los equipamientos públicos es una pieza clave de cualquier estrategia de intervención social. Con distintas jerarquías ya sea pública o privada con el fin de satisfacer las necesidades de las diferentes actividades de la comunidad.

11.3.6 Desarrollo sustentable

El desarrollo sustentable se define como el obtenido para la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

11.3.7 Espacios publico

Al espacio de propiedad pública (estatal), dominio y uso público. Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular en paz y armonía,

donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental.

El espacio público abarca, por regla general, las vías de tránsito o circulaciones abiertas como: calles, plazas, carreteras; así como amplias zonas de los edificios públicos, como las bibliotecas, escuelas, hospitales, ayuntamientos, estaciones o los jardines, parques y espacios naturales, cuyo suelo es de propiedad pública.

11.3.8 Integración urbana

Función y usos del suelo; integración urbana y ordenamiento territorial. La función social del suelo está íntimamente ligada con los usos que se le dan a éste, sus formas de acceso y su distribución entre las personas, instituciones públicas y servicios públicos y privados presentes en las ciudades

11.3.9 Movilidad urbana

Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público etc.

11.3.10 Paso cebra

Es un tipo de paso de peatones usado en muchos lugares del mundo. Se caracteriza por sus rayas longitudinales (de ahí el término, nombrado a partir de las líneas de la cebra) paralelas al flujo del tráfico, alternando un color claro (generalmente blanco) y oscuro (negro pintado o sin pintar si la superficie de la carretera es de color oscuro).

Los peatones tienen derecho de paso en esta clase de travesía una vez que han puesto un pie sobre él. Entonces, los coches tienen que parar y dejar pasar, siempre que lo puedan hacer con seguridad.

11.3.11 Puente peatonal elevado

Permite el paso de peatones sobre cuerpos de agua, vías de tráfico o valles en las montañas. Se pueden construir en diferentes tipos de materiales. Los hay estáticos y móviles (que se pliegan, giran o elevan). Los tamaños son muy diversos desde unos pocos metros hasta cientos de metros. Debido a la poca carga para la que están concebidos y a la limitada longitud que han de atravesar, el diseño de estos puede ser muy diverso.

11.3.12 Aceras

Es una superficie pavimentada a la orilla de una calle u otras vías públicas para uso de personas que se desplazan andando o peatones. Usualmente se sitúa a ambos lados de la calle, junto al paramento de las casas.

En cuanto elemento del espacio público, las aceras sirven para el movimiento utilitario de peatones o para otras actividades sociales, comerciales o culturales. Dentro de las normas y estándares se recomienda la eliminación de las llamadas barreras de infraestructura de las aceras para así reducir las dificultades de los discapacitados.

11.3.13 Vegetación

Parece indicar una suerte de utopía: la presencia de la naturaleza en el seno de un paisaje artificial. Sin embargo, los jardines y parques constituyen espacios necesarios para la vida ciudadana. En ellos se concede una isla de paz y recreación a los fatigados habitantes del asfalto. Frente a la contaminación atmosférica.

11.3.14 Mobiliario urbano

Es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzones, bolardos, baldosas, adoquines, paradas de transporte público (en las que podemos encontrar marquesinas y tótems), cabinas telefónicas, entre otros. Generalmente son instalados por los ayuntamientos para el uso del vecindario, o bien adjudicándolos a un privado para que éste obtenga beneficios explotando la publicidad en la vía pública. Las variables más importantes consideradas en el diseño del mobiliario urbano son, cómo éste afecta la seguridad de la calle, la accesibilidad y el vandalismo.

11.4 Marco jurídico y normativo.

La parte jurídica es indispensable para la práctica del urbanismo, este propósito es de fundamentar de manera legal, por lo que estará sustentado a las siguientes leyes y normas para la realización del presente trabajo denominado “revitalización de la calle 6 para una conectividad con el nuevo Tarqui con una propuesta de desarrollo urbano sustentable” del cantón de manta provincia de Manabí se tomará en cuenta las siguientes:

11.4.1. Constitución de la República del Ecuador

Art. 14 de la sección segunda correspondiente a “ambiente sano”

Art. 30 y art. 31, de la sección sexta correspondiente a “hábitat y vivienda”

11.4.2 Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía Y Descentralización (COOTAD).

Art. 54 en sus literales a) c) y e) establece las funciones del GAD cantonal refiriéndose a los planes de ordenamiento territorial

Art. 55 sobre las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal, literales a) y b).

11.4.3 Plan Nacional Del Buen Vivir

Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de la población

Objetivo 5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad

Objetivo 7. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global

11.5 Repertorio

11.5.1 Regeneración urbana de la avenida universidad en Querétaro-México



Ilustración #5 proyecto de regeneración urbana de la avenida universitaria.

Fuente: gobierno del estado de Querétaro año 2010.

Este proyecto derivó del “estudio de recuperación ambiental de los ríos Querétaro y el pueblito” y se desarrollará en tres etapas:

La avenida universitaria se desarrolla conjuntamente con el río Querétaro que además de ser un límite natural que atraviesa la ciudad de Querétaro en sentido oriente – poniente, constituye un potencial atractivo turístico y comercial de la ciudad.

El proyecto de regeneración urbana de la avenida universitaria tiene como objetivo mejorar la imagen urbana, así como la movilidad peatonal, vehicular y ciclista al implementar el primer ciclo vía en la zona, complementada por el rediseño geométrico de la vialidad a lo largo de 2.6 km.



Ilustración #6: avenida universitaria, visualización del proyecto.

Fuente: gobierno del estado de Querétaro año 2010

Además, la adecuación y ampliación de banquetas, instalaciones subterráneas y la construcción de un ciclo vía que se integre al sector con una arquitectura paisajística en todo el recorrido. Este proyecto colinda con el centro histórico de la ciudad, el cual es patrimonio cultural de la humanidad y constituye el principal atractivo turístico del estado.

Otro aspecto positivo de este proyecto es que respeto las condiciones naturales de río Querétaro y se trasplantara de forma profesional los 266 árboles que son inadecuados para la zona, ya que han dañado las banquetas y pavimentos.

Y de igual manera la implantación de mil especies adecuadas entre árboles, arbustos y cubre suelos, lo que contribuirá a mejorar las condiciones visuales y ecológicas de esta avenida.

La regeneración urbana de avenida universidad además de considerar la plantación de nuevos árboles y generar uniformidad de especies adecuadas para la zona, también contempla la construcción de un parque lineal que pueda ser disfrutado por los peatones, la instalación de cableado subterráneo, así como el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para las personas con capacidades diferentes, al eliminar obstáculos.

También, con esta recuperación del espacio público, se generarán bahías de estacionamiento y para el transporte urbano, así como la construcción de nuevos puentes vehiculares, lo que permitirá un mejor funcionamiento de esta vialidad.

Sin duda alguna este proyecto logra una adecuada relación entre el medio físico y el medio natural recuperando los espacios públicos con áreas verdes que le permite a este sector repotenciar áreas que contribuyan al desarrollo sostenible y sustentable de la avenida universitaria.

La regeneración de la avenida universitaria en la ciudad de Querétaro en México nos ayudara a obtener ideas, planes y proyectos que pueden ser tomados en cuenta para el desarrollo de nuestra propuesta, este modelo de reportorio nos ayuda a comprender de manera más eficiente y exacta la movilidad entre el vehículo, el peatón y el ciclista, lo que permitirá mejorar la imagen urbana del sector y recuperar los espacios de la mejor manera ofreciendo armonía y confort a los usuarios.

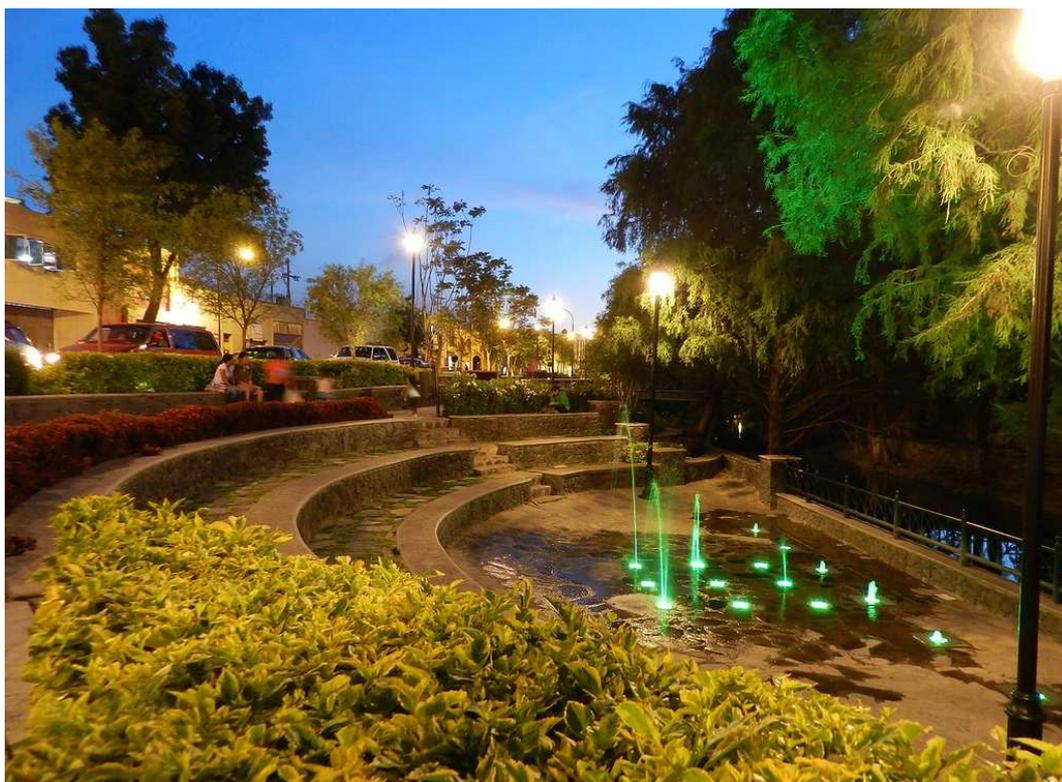


Ilustración #7: avenida universitaria, visualización del proyecto.
Fuente: gobierno del estado de Querétaro año 2010



Ilustración #8: avenida universitaria, visualización del proyecto.
Fuente: gobierno del estado de Querétaro año 2010

11.5.2 Cuenca red | presentamos el nuevo Plan de Revitalización del Centro Histórico.

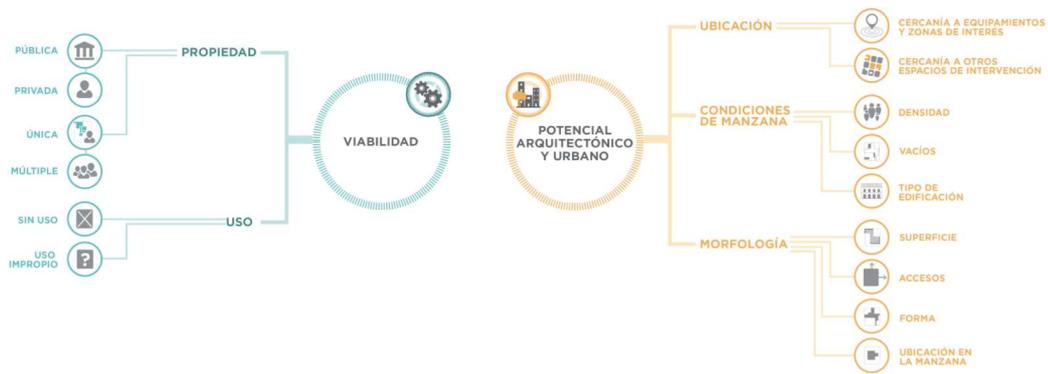
Después de haber profundizado en el marco del plan de revitalización del centro histórico de Cuenca, Cuenca Red, y mostrado cómo la ciudadanía ha dialogado sobre su ciudad y alimentado el proceso de diseño gracias a su participación, en este post resumimos el resultado de la estrategia general de revitalización y presentamos los espacios de intervención prioritaria.

El pasado 10 de junio, se presentó al público los resultados finales del proyecto, que incluyen la estrategia general, así como los 6 espacios identificados y seleccionados para la primera fase de intervención y el diseño de dichos espacios.



Como se puede apreciar, uno de los principales retos ha consistido en la búsqueda y selección de espacios que, atendiendo a las distintas condiciones, consideramos prioritarios para abordar su mejora. Desde el punto de vista de la implementación, es necesario identificar predios que tengan viabilidad de gestión, permitiendo una realización en el corto plazo al ser predios públicos o fácilmente adquiribles por la municipalidad.

Por otro lado, es necesario encontrar predios que presenten un potencial arquitectónico y urbano óptimo; estudiando su ubicación, las condiciones de manzana o su morfología.

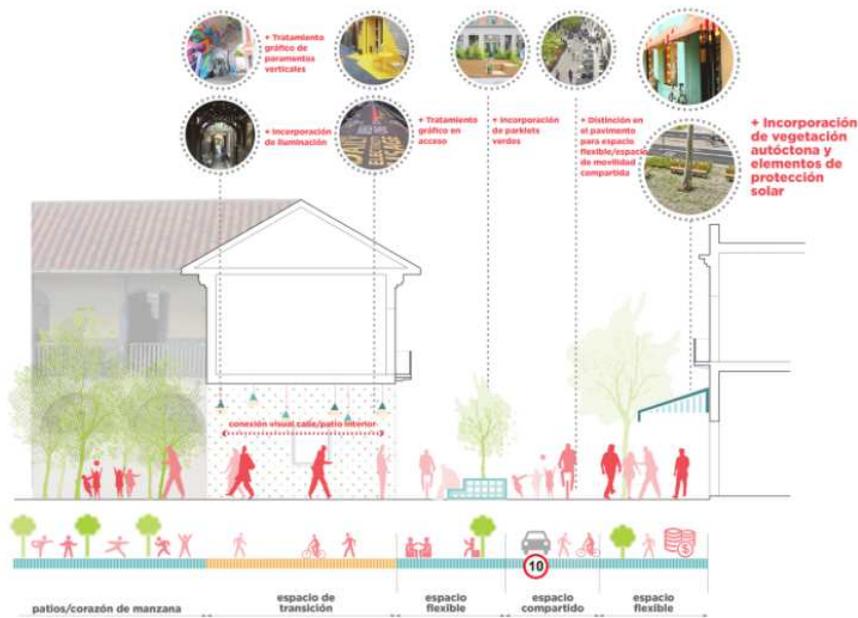


Espacios de actuación y el plan de movilidad:

Tanto el estudio pormenorizado de carácter técnico como las reuniones y actividades desarrolladas durante el proceso de socialización han alimentado este proceso de conocimiento, selección y filtrado, ofreciendo un panorama rico de oportunidades, que viene desglosado en estrategias a corto, medio y largo plazo para lograr una transformación positiva del Centro Histórico De Cuenca.

Esa relación se fomenta con un tratamiento específico que hace más visibles los accesos a los patios interiores, mediante vegetación, tratamiento gráfico, color e iluminación entre los 119 espacios analizados, se estima oportuno que las actuaciones a corto plazo y a desarrollar en esta primera fase, tengan lugar en espacios de carácter público que puedan convertirse en proyectos piloto pudiendo inspirar actuaciones posteriores.

La estrategia cuenca red se plantea para ser desarrollada a lo largo de los próximos 25 años (2016-2041), siendo la primera fase 2016-2019 la que abordamos en este trabajo con mayor detalle, definiendo las actuaciones en 6 ámbitos de la ciudad.



6 espacios de prioridad alta:

Centramos el foco en seis espacios concretos: parqueadero Municipal, parque Mary Corilé, plaza Pedro Toulop, conjunto Hermano Miguel, escuela Febres y la escuela Ezequiel Crespo.

Habiendo recopilado información, ideas y sugerencias de los distintos participantes durante el proceso de socialización, se pueden destacar temas comunes en todos ellos.

Uno de los objetivos principales de Cuenca Red ha sido crear seis espacios con seis identidades propias que permitan equilibrar las nuevas actividades que surgirán en el centro histórico. De esta forma, la superficie intervenida se amplía a los espacios de conexión entre las áreas de proyecto y los espacios públicos existentes, creando así una verdadera red urbana que complementa a las plazas, plazoletas, parques, equipamientos y servicios públicos actuales.

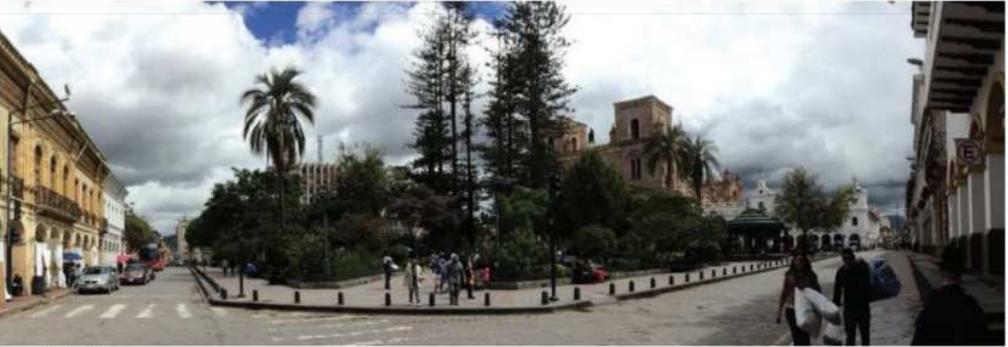
Aquí los seis espacios seleccionados como prioritarios:



Parque Calderón, Cuenca



Plaza San Sebastián, Cuenca



CAPITULO 2:

12. DIAGNOSTICO DE LA INVESTIGACION

12.1 Información básica:

12.1.1 Limites

Norte: Océano Pacífico, Jaramijó

Sur: Océano Pacífico

Este: Montecristi, Jaramijó

Oeste: Océano Pacífico

12.1.2 Clima

Manta se encuentra en la zona costera del Ecuador, en la que su clima se debe a dos corrientes atmosféricas por la que se le denomina que es un lugar caluroso, lluvioso y húmedo.

Unas de las corrientes atmosféricas es la de Humboldt, que proviene los vientos del Sur, por lo que es fría y ocasiona la disminución en las temperaturas del verano, por ello es por lo que en las zonas de Pacoche, Montecristi, las Pinas, el Aromo, se cran tipos de microclimas.

La segunda corriente es la tropical, el viento proviene del Norte y Oeste del Pacífico y es lo que produce el fenómeno de El Niño con lluvias y temperaturas altas.

Otro factor importante que favorece el clima cantón de Manta es que no está asentado en suelos planos si no está en una especie de altiplanicie cuya altura es de 12 y 120 m.s.n.m, en la que la zona sur de la ciudad es la más alta entre 60 y 120 m.s.n.m,

El cantón de Manta es de clima tropical, con unas temperaturas media de 24.8° C., y con una humedad media de 77%. Tomando en cuenta que el cambio de clima de invierno a verano es desde la ultimas semanas de abril y de verano a invierno se presenta en las últimas semanas de diciembre.

12.1.3 Topografía

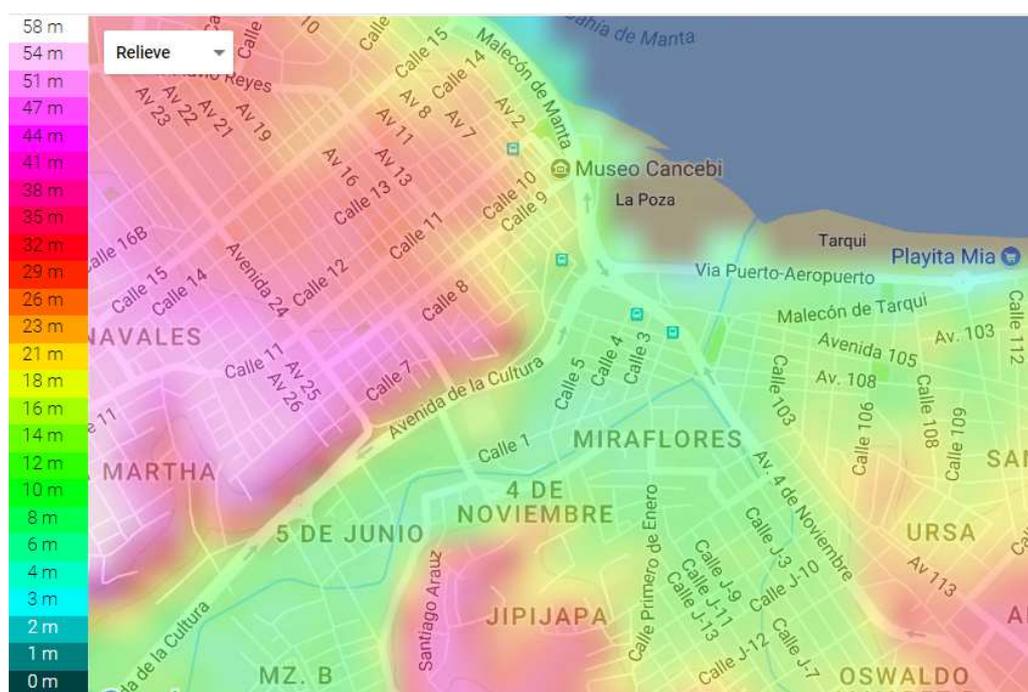


Ilustración #11: Plano topográfico – cantón Manta

Fuente: Satélite Maps

El cantón Manta cuenta con un relieve que se caracteriza por ser irregular, cuenta montañas bajas de cúspide planas y redondas y pequeñas colinas.

Morfológicamente presenta son los llamados tablazos, son mesetas costeras planas ubicadas en dos o tres niveles altitudinales. La cota extrema se ubica entre 55 y 60 msnm.

Se caracteriza por la presencia de dos causas naturales que atraviesan la ciudad de Este a Oeste.

12.1.4 Población:

El cantón Manta cuenta con una población total de 226.477 habitantes, según datos estadísticos por el INEC en el año 2010, considerando que ha aumentado en los últimos años, en el periodo del censo del 2001 fue de 192.322 habitantes en la que tuvo 1.78% de crecimiento.

12.1.5 Morfología urbana

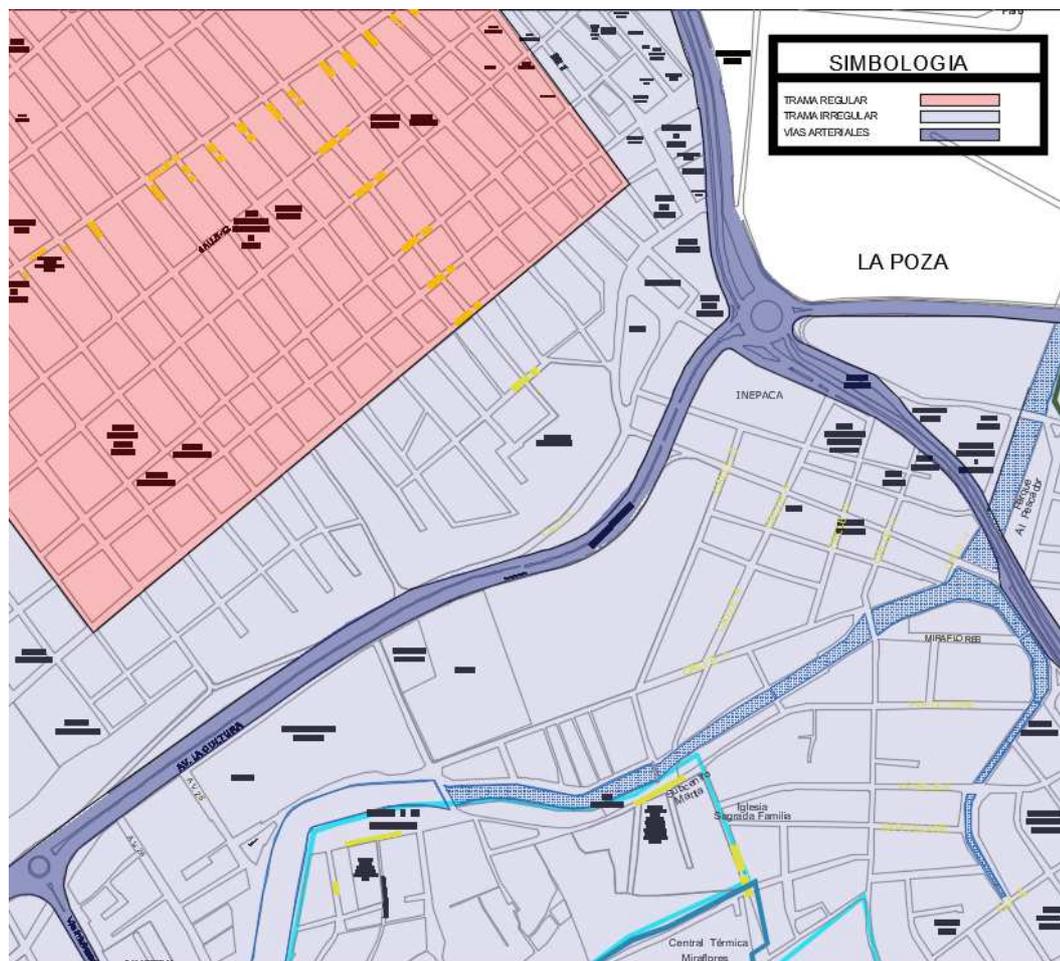


Ilustración #12: Morfología urbana del centro de Manta

Fuente: tesista

El centro de la ciudad de Manta posee una trama regular, creando manzanas de diversos tamaños, en la que se crean diversas formas homogéneas como son, cuadrados y rectángulos, por la cuadrícula de sus calles. Sin embargo,

se rompe la trama regular desde la calle 8 comenzando con manzanas en forma irregulares, por la trama de la calle, en el que sigue el ritmo de la forma de las arterias principales como son la av. de la cultura y av. malecón.

Como se podrá apreciar en la ciudad su fachada principal esta frente al mar, en la que se encuentra varios tipos de equipamientos urbanos como son, edificaciones especialmente administrativas, negocios, sistemas bancarios, parques, plazas y zonas comerciales. Tiene una altitud de 6 m.s.n.m y se sitúa geográficamente en el paralelo 0°75' de latitud sur y meridiano 80°43' de longitud.

12.1.6 Sistema vial

- **Movilidad vehicular**

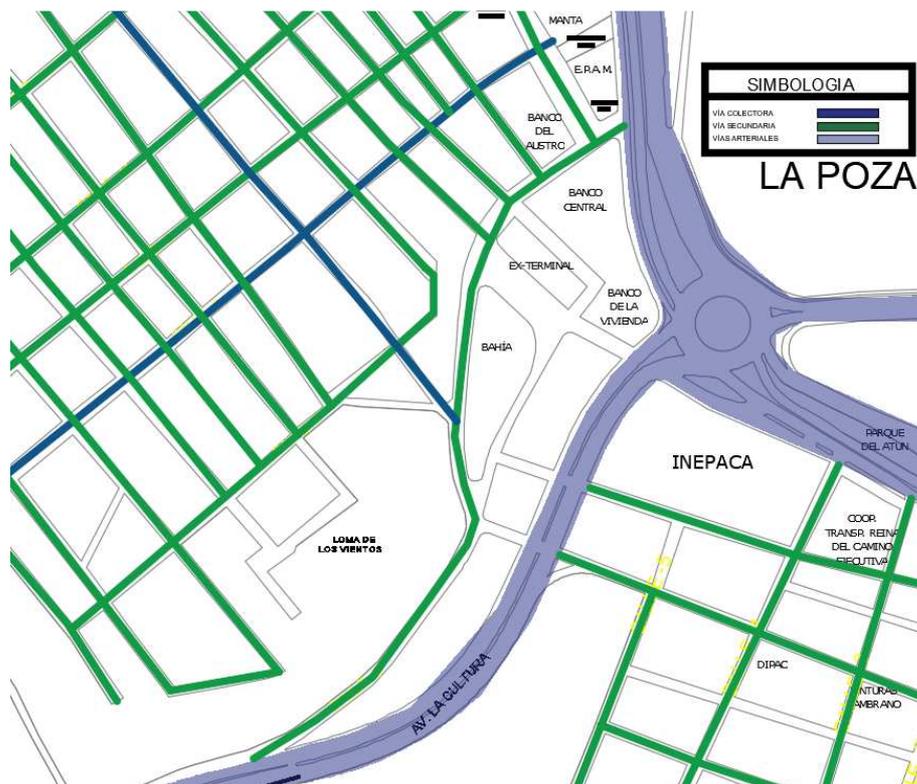


Ilustración #13: Jerarquización vial – plano urbano de Manta

Fuente: Tesista

El análisis vial comprende que como eje principal vial está conformado por 3 vías arteriales principales de Manta que son vía puerto-aeropuerto, malecón de Manta y avenida de la Cultura se encuentran conectadas entre sí, por un

nodo. Gran parte de estas arterias tienen aceras y bordillos de hormigón, todo el tramo cuenta con vías asfaltada.

En la actualidad en estas arterias pasan la mayoría de los transportes urbanos que cuenta en cantón.

Como vías recolectoras, está la av. 11 y la calle 8, en la que corresponde 2 carriles, cuenta con vías asfaltadas, aceras y bordillos en gran parte de la vía, y con un ancho aproximado de 9m.

Como vías secundarias, son el resto de vías como se aprecia en la imagen #13, son las que comunican los barrios urbanos, normalmente no son muy transitada como las arterias viales, y las recolectoras, pero sin embargo con las que se comunican a las dos anteriores, tomando en cuenta que son vías unidireccionales y otras bidireccionales, la mayoría de estas vías se encuentra con su vía asfaltadas, aceras y bordillos especialmente de hormigón y cuenta con un ancho aproximado de 8m.

- **Movilidad peatonal**

Cuenta con aceras en gran parte de estas vías el ancho aproximado es entre 1.20m a 1.50 dependiendo el área donde se encuentre, sin embargo, hay tramos que no tienen aceras construidas, en proceso de deterioro, interrumpiéndose la movilidad peatonal, así mismo con barreras arquitectónicas o con vendedores informales.

Se debe de tomar en cuenta que la movilidad peatonal debe tener prioridad ya que debe de contar con aceras en todos los tramos correspondientes y con el ancho adecuado para el libre acceso para ciudadanos.

12.1.7 Conflictos de movilidad

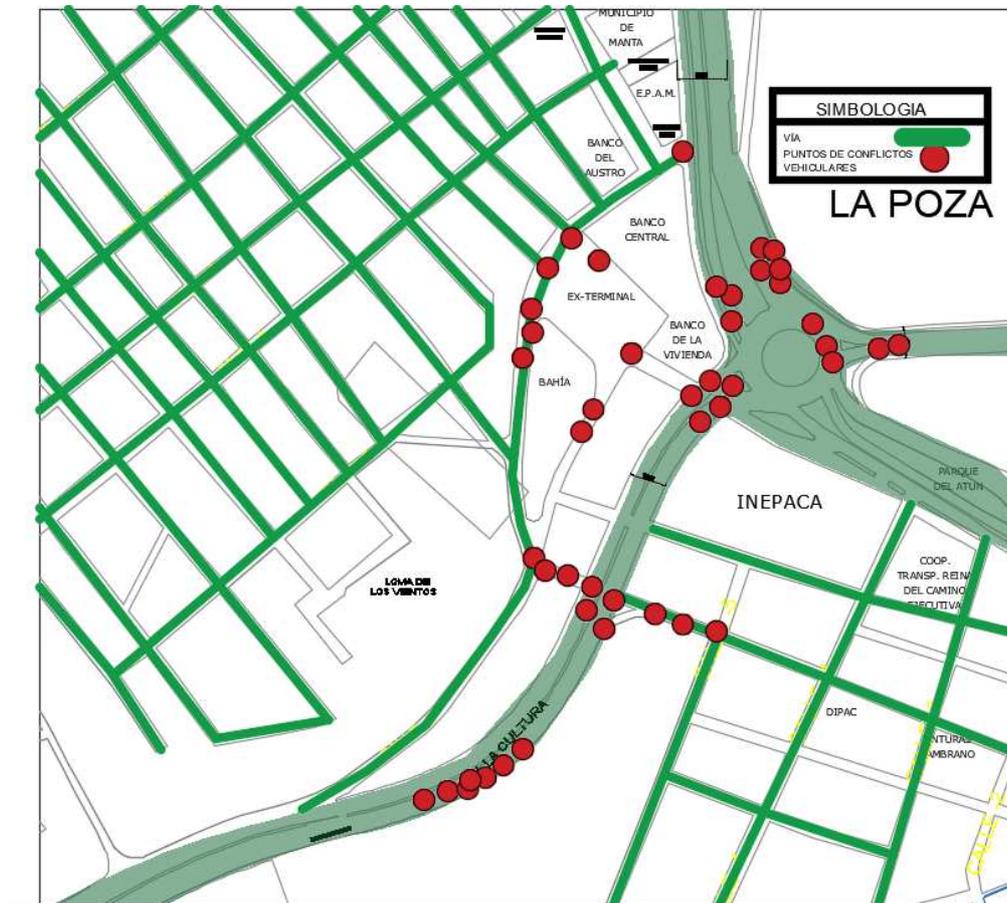


Ilustración #14: puntos vehiculares conflictos del centro de Manta

Fuente: tesista

Si bien es cierto el vehículo es el que en la actualidad se ha apoderado de las vías por lo que cada vez se encuentran más puntos de tráfico vehicular en la que frena la circulación de los ciudadanos.

Esta zona por ser centro de la ciudad se encuentra con mayor cantidad de actividades, en equipamientos urbanos por lo que se encuentra tráfico vehicular y peatonal a todas horas, pero la cantidad incrementa especialmente en horas pico como son de: 7:30 a 9:00; 12:30 a 14:30 y de 17:00 a 18:30.

Los puntos de mayor concentración son: en el área del redondel que conecta las tres arterias viales como son: vía puerto-aeropuerto, malecón de Manta y avenida de la cultura, en la av. 24 de mayo donde queda el centro comercial Bahía, tomando en cuenta que en este sector quedaba el terminal terrestre en la que anteriormente se encontraba más conflicto vehicular, sin embargo, aún se encuentra tráfico porque es una zona comercial y a menudo se encuentra mayoría de buses urbanos que pasan actualmente, otro de los puntos de concentración en la avenida de la cultura por el nuevo centro comercial llamado Nuevo Tarqui, en esta área se acumula el tráfico por el movimiento diario ya que es la actividad comercial más visitada.

12.1.8 Equipamientos



Ilustración #15: Equipamiento urbano – plano urbano

Fuente: tesista

Cuenta con un nuevo equipamiento urbano en el cantón Manta que es el centro comercial más visitado de la ciudad Nuevo Tarqui, que esta como

reemplazo de la zona comercial que quedaba en Tarqui, se reubicó por el terremoto ocurrido el 16 de abril 2016 y que fue inaugurado el 27 de septiembre del 2016. Otra de las actividades visitadas es el centro comercial la “bahía”.

También esta área cuenta con instituciones bancarias como es el Banco del Austro, Mutualista Pichincha, Banco del Fomento.

En instituciones publica se encuentra el GAD Municipal, EPAM, CNEL que en la actualidad se encuentra en reparación porque después del terremoto quedo con fisuras.

Instituciones educativas se encuentra el colegio 5 de junio qué fue afectado por el terremoto, sin embargo, sigue las clases normalmente.



Ilustración #16: GAD municipal

Fuente: tesista



Ilustración #17: Centro Comercial Nuevo Tarqui

Fuente: Registro fotográfico – GAD Manta



Ilustración #18: plazoleta Ricardo Davalo
Fuente: tesista



Ilustración #19: Banco del Austro
Fuente: tesista



Ilustración #20: Patronato Municipal
Fuente: tesista



Ilustración #21: Colegio 5 de Junio
Fuente: tesista

12.1.8 Servicios básicos

El centro de Manta cuenta con todos los servicios básicos, pero vale recalcar, que después del terremoto 16A hubo algunos daños en la cual una parte ha sido reparada, mientras otros están por repararlos.

Existe un servicio eléctrico, pero aún hay zonas que no cuenta con la cantidad adecuada para un buen alumbrado público.

12.2 Tabulación de la investigación:

- **Aspecto urbano - arquitectónico**

¿Cómo ve la imagen visual de la calle 6 a comparación de las otras calles?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	BUENA	-	-
2	REGULAR	55	41%
3	MALA	84	59%
		142	100%

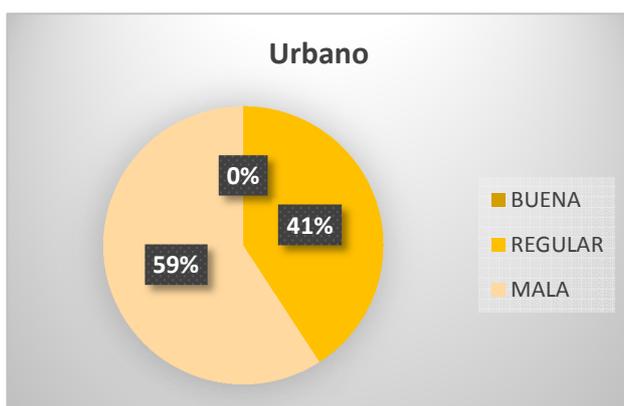


Ilustración #17: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

¿Considera necesario la revitalización de la calle 6?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	103	-
2	NO	39	13%
		142	100%

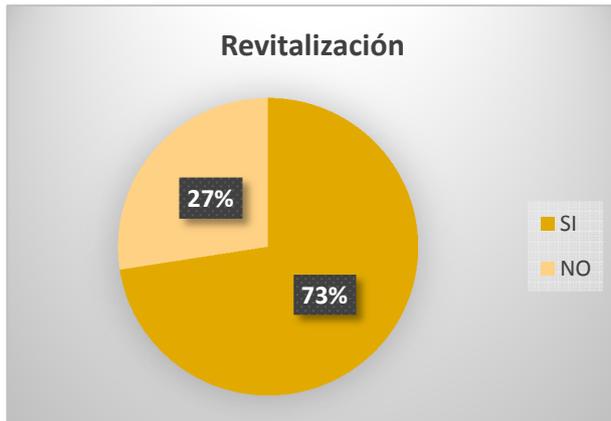


Ilustración #18: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

- **Aspectos viales**

¿La revitalización de la calle 6 reducirá el conflicto vehicular en la av. 24 de mayo y la avenida de la cultura?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	115	81%
2	NO	27	19%
		142	100%

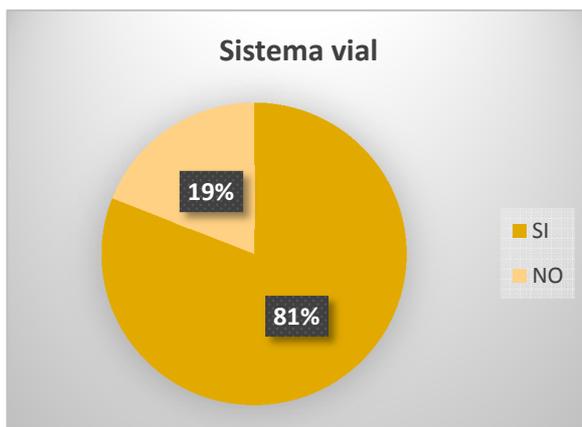


Ilustración #19: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

- **Circulación vehicular y peatonal**

¿Cómo considera el estado de la circulación vehicular y peatonal de la calle 6?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	BUENA	-	-
2	REGULAR	27	19%
3	MALA	115	81%
		142	100%

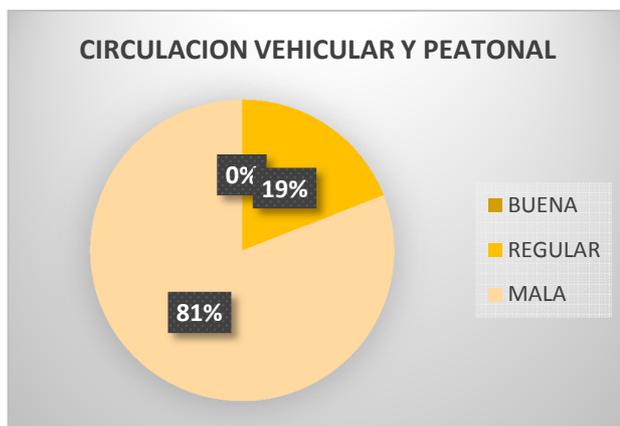


Ilustración #20: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

¿Será factible la construcción de un puente peatonal elevado?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	126	89%
2	NO	16	11%
		142	100%

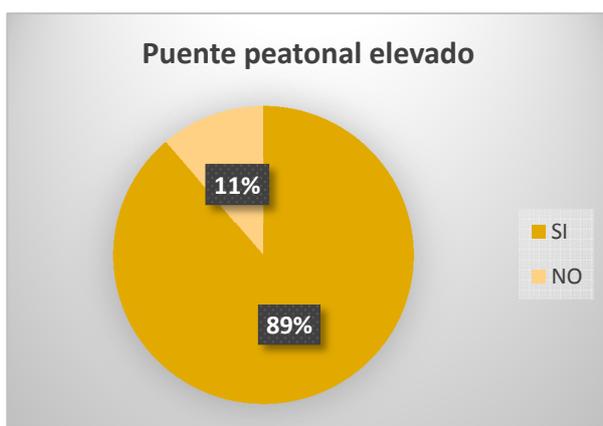


Ilustración #21: Resultado de la encuesta
Fuente: Investigación de campo
Autor: Santos Marjorie
Fuente: 2017

¿Cree que con la revitalización de la calle 6 obteniendo un área confortable, los ciudadanos prefieran caminar que andar en carros?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	97	68%
2	NO	45	32%
		142	100%

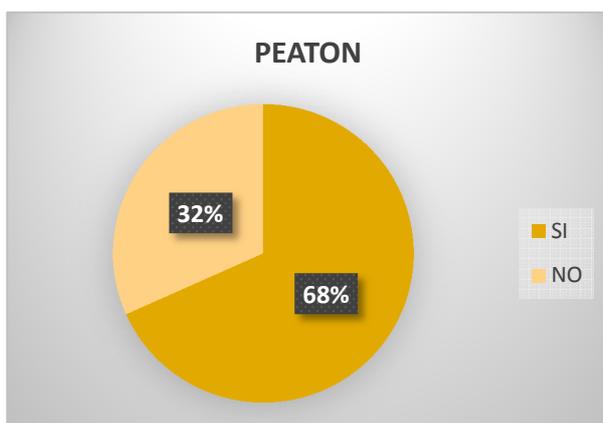


Ilustración #21: Resultado de la encuesta
Fuente: Investigación de campo
Autor: Santos Marjorie
Fuente: 2017

- **Servicios básicos**

¿El alumbrado público del sector se encuentra en buen estado?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	BUENA	11	8%
2	REGULAR	39	27%
3	MALA	92	65%
		142	100%

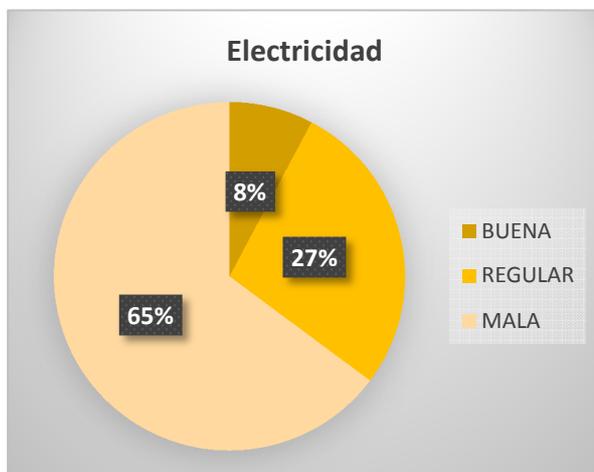


Ilustración #21: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

- **Estacionamiento publico**

¿Cree necesario un área de estacionamiento?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	111	78%
2	NO	31	22%
		142	100%

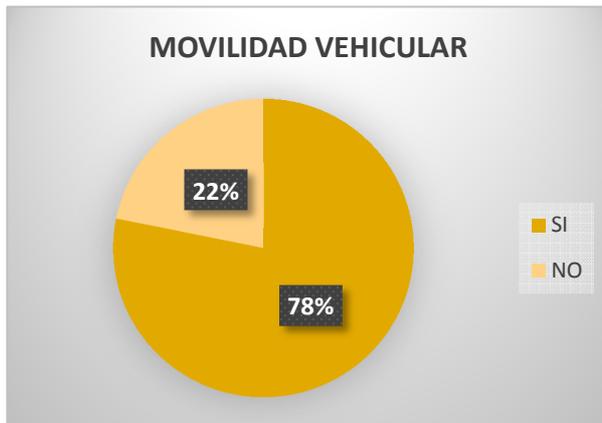


Ilustración #21: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

- **Aspecto social**

¿Con la reubicación del terminal terrestre, seguirá habiendo movimiento en este sector?

CUADRO # 1			
ITEM	OPINION	CANTIDAD	PORCENTAJE
1	SI	84	41%
2	NO	58	59%
		142	100%



Ilustración #21: Resultado de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Autor: Santos Marjorie

Fuente: 2017

12.3 Interpretación de resultados:

- **Aspecto urbano – arquitectónico**

En este sector se puede apreciar la poca planificación en el uso de suelo, motivo por el cual se encuentra la mayor parte deteriorada afectando la imagen urbana del sector, contando con la revitalización del sector ayudará con tener en buen estado las aceras, y la calzada de la vía, bordillos, mobiliarios, áreas verdes etc.

Manta cada vez se desarrolla tanto poblacional, como urbano, en si como ciudad, por lo que debe de contar con una imagen visual agradable, teniendo un área de poder caminar libremente y contando con un área confortable.

- **Tráfico vehicular**

La calle 6 en la actualidad se encuentra deteriorada, por lo que crea una desconexión a las otras vías adyacentes prefiriendo transitar en la 24 de mayo da paso a unas de las arterias principales de la ciudad, en la cual conecta algunos barrios de Manta, es la avenida de la cultura. En la que crea tráfico vehicular, este sector.

- **Circulación vehicular y peatonal**

La circulación vehicular de este sector es muy congestionada ya que cerca se encuentra algunos equipamientos urbanos en la que los ciudadanos realizan varias actividades diariamente.

Lo que corresponde a la circulación peatonal no cuenta con una circulación directa ya que se encuentran arbustos arquitectónicos en toda el tramo y

una parte de la calle no cuenta con aceras ni bordillos especialmente al finalizar este tramo impidiendo el paso libre de los ciudadanos.

No cuenta con señalización de tránsito que el peatón pueda pasar fácilmente las calles por lo que es necesario la ayuda de un puente peatonal elevado para así poder cruzar la avenida de la cultura ya que como sabemos es una arteria vial rápida.

- **Servicios básicos**

La poca iluminación pública ha causado que este sector se convierta peligroso, ya que no concurren las personas por miedo a que le pase algo, el fin de esto es el que esta sea una zona caminable porque es necesario contar con iluminación.

12.4 Pronóstico:

El cantón Manta es una ciudad que cada vez su crecimiento es evidente, por lo que pasando los años se encuentra más turistas, así como más automóviles y por ende los ciudadanos prefieren andar en transporte que caminar por la ciudad.

El motivo es que la ciudad no cuenta con muchos espacios públicos comfortable para poder circular libremente, por eso se piensa en la calle 6, logrando la revitalización esta zona y para los ciudadanos se trasladen desde el centro hasta llegar al otro tramo que cuenta con algunos equipamientos urbanos como son comercial, educativo, financieros, administrativos, recreativo etc.

Por medio del paso peatonal elevado que se encontrará en una plaza que tendrá área de recreación, esparcimiento, estará entre la calle 6 en la avenida de la cultura. Con el fin que no se dificulte el pasar la calle y contar con un puente peatonal elevado evitando cualquier accidente ya que la avenida de la cultura es una arteria vial rápida.

Esta revitalización ayudará a los ciudadanos mejorar hacia un impacto positivo en la calidad de vida, no solo los residentes sino también para los visitantes.

12.5 Comprobación de idea planteada.

<u>HIPOTESIS</u>	<u>INDICADORES</u>	<u>REFERENCIAS</u>	<u>RESULTADOS</u>	<u>COMPROBACIÓN</u>
Desconexión de las vías aledañas por el deterioro del espacio público causando una inhabilitación espacial.	Circulación vehicular, Inseguridad peatonal	Sistema vial, calles vehiculares y calles peatonales.	Para el uso de esta calle debe de contar con una circulación directa no interrumpida, teniendo unas vías y aceras libre de cualquier arbusto arquitectónico	Este sector es donde se encuentra más tráfico vehicular, el motivo es porque se encuentra la mayoría de equipamientos urbanos de la ciudad. El espacio público de este sector se encuentra
	Calzado, aceras, bordillos.	Circulación peatonal	Contar como fundamental al peatón por lo que se debe de contar con amplias aceras y rampas a su alrededor	obstaculizado por elementos fijos y móviles impidiendo su circulación. Para que los ciudadanos
	Puente peatonal elevado	Acceso peatonal	Ayudando el cruce del peatón ya que es una arteria vial rápida	realicen sus actividades diarias, sin tener ni un tipo de peligro al cruzar la avenida de la

			impidiendo cualquier tipo de accidente.	cultura ya que es una vía rápida.
	Iluminación publica	Servicios básicos		

CAPITULO 3:

13. PROPUESTA

13.1 Análisis del sistema arquitectónico urbano:

13.1.1 Sistema Vial

13.1.1.1 Aspecto funcional.

La movilidad de la calle 6, está compuesta por calle vehicular y acera peatonal, tomándole importancia a esta vía por su facilidad y corto tramo para poder ser conectado directamente al nuevo centro de la ciudad encontrándose en la avenida de la Cultura en la cual cuenta con variedad de equipamientos urbanos.

Lo que corresponde a la circulación vehicular es una vía de dos carriles, unidireccionales.

Y la circulación peatonal cuenta con aceras y bordillos tratados con accesible para todo tipo de personas y así tornándose un área confortable en todo el transcurso del camino.

La revitalización empieza desde el tramo que dejo la tesista que hizo como propuesta plan de reforma interior en el terminal terrestre, que sería la mitad de la av. 24 de mayo, continua con la calle 6 al seguir el corrido en la acera se encontrará equipada y arborizado para un perfecto funcionamiento.

13.1.1.2 Aspecto formal.

El trazado urbano existente de esta calle es de forma lineal, es una calle secundaria que conlleva una cuadra, el fin de obtener la rehabilitación de la calle y una conexión directa con las calles vecinas.

13.1.1.3 Aspecto técnico.

La calle 6 en la circulación vehicular tiene de longitud 213.50m y un ancho en su calzada de 6.40, con dos carriles en una sola dirección. En la circulación peatonal cuenta con aceras adoquinadas de colores con un ancho de 3.70 y el bordillo cuneta de hormigón

En la av. 24 de mayo la parte que se va a tratar tiene en su longitud 134m, cuenta con dos tramos la primera tiene en su longitud 98.60m, su calzada es de 9.75m de ancho, con dos carriles en una sola dirección. En su acera tiene un ancho de 3.75 con adoquines de colores y tiene 4 estacionamientos que tiene 5m de largo por 2.5 de ancho y una parada de buses, con el fin que el peatón camine x toda la calle 6 hasta llegar a la plaza donde se encuentra el paso peatonal elevado.

La segunda parte tiene en su longitud 35.40m, su calzada es de 7.00m de ancho, con dos carriles en una sola dirección. En su acera tiene un ancho de 3.75m con adoquines de colores y cuenta con 3 estacionamientos que tiene 5m de largo por 2.5m de ancho.

13.1.1.4 Aspecto ambiental.

Esto se logrará con el fin, que los ciudadanos prefieran circular de forma peatonal y así poder disminuir el uso de vehículo para ayudar a reducir la contaminación ambiental, así mismo de ruido.

13.1.2 Sistema de espacio público

13.1.2.1 Aspecto funcional.

La revitalización de la calle 6 se dará con el fin de crear una conexión directa creando un circuito para los diferentes destinos de los ciudadanos. Así mismo

la rehabilitación de las aceras y bordillo para lograr un buen recorrido a lo largo de todo el tramo para el uso especialmente para la peatonalización contando con sus respectivos mobiliarios y arborización, para que el sector este confortable en todo su ángulo.

Este proyecto se contemplará para realizar sus actividades y poder transportarse de manera segura a lo largo del recorrido de todo el sector, terminando con una plaza que contiene área de esparcimiento, recreación y espacios verdes para así darle un ambiente natural y acogedor al sitio, todo esto estará acompañado por el paso peatonal elevado ya que gracias a esto ayudara como conector de este sector, por lo que se encuentra todo tipo de equipamientos urbanos como es comerciales, salud, educativas, administrativas ya que existen varias entidades de servicio, en la que los ciudadanos realizan sus actividades diarias, así ayudar al peatón llegar con facilidad a diferentes destinos y no sea dificultoso, como lo es en la actualidad que la av. De la cultura es una arteria vial rápida en la cual no es fácil el paso del peatón, especialmente en horas de alto tráfico.

Se contará con estacionamientos para así evitar que los ciudadanos se parqueen en cualquier lugar, ya que por la cantidad de personas que circulan en este lugar normalmente no se encuentra parqueaderos fácilmente.

Tomando en cuenta que este sector sea atractivo para los ciudadanos mejorando la imagen urbana y su desarrollo social con la revitalización del lugar, y así poder ser utilizado para cualquier tipo de personas.

13.1.2.2 Aspecto formal.

La plaza tiene una forma regular de triangulo, dando un buen aprovechamiento en el uso del suelo. Utilizando una forma abstracta y orgánica para el desarrollo del proyecto obteniendo elemento de la naturaleza.

En las aceras se corresponde a una forma lineal guiándose la forma del recorrido de la calle 6.

13.1.2.3 Aspecto técnico.

La plaza que quedará frente al nuevo Tarqui tendrá un área de 282.84m² respectivamente. Contará con pocas zonas como recreativa, esparcimiento, y de juego. Así mismo contando con vegetación tanto altas que son para generar sombras como árboles, palmeras. Así como bajas como es el césped, flores, plantas.

El piso con adoquines rectangulares, una fuente que tendrá de profundidad 0.50m, sus respectivos mobiliarios urbanos.

13.1.2 Mobiliario urbano y Equipamiento urbano.

Bancas: Estarán ubicados en todo el recorrido de la acera en cada punto correspondiente, tanto en la calle 6 como una parte de la av. 24 de mayo, así mismo en la plaza, para brindar comodidad al peatón cerca se encontrará árboles para ambientar la zona, siempre y cuando no ocasionen ningún tipo de obstáculo al momento de la circular el peatón.

Contará con dos tipos de bancas, la primera la medida de 1.50m de ancho por 0.50 de altura y su respaldar tendrá 0.60m, su material será de acero inoxidable en forma de L. La segunda estará en la plaza tendrá una forma orgánica, hecha de madera, tendrá una medida en su ancho 2m y de largo total de 0.70 contando el respaldar. La gran parte de estos haciendo estarán acompañadas pérgolas hechas de madera que tiene una altura de 2.50, de ancho 2.20 y largo 4.50 encima de las pérgolas tendrán plantas entrecogidas.

Botes de basura: Se encontrará en todo el recorrido de la revitalización de la calle, cerca de cada banca y se que encuentre al alcance de los usuarios

siempre y cuando no obstaculice al momento de la circulación del peatón, para que la ciudad se encuentre limpia obteniendo una buena imagen.

Luminaria: Obteniendo el alumbrado público correspondiente en esta zona y colocándolo en cada punto correspondiente para que la calle, aceras y plazas obtenga una iluminación perfecta. En la parte de la vía la separación de cada punto es de 10m, tendrá una altura de 7m la parte de calzada y 4m de altura la parte de la acera.

Lo que corresponde a la plaza, su luminaria será a través de lámparas modernas y tendrá de alto 3.5m.

Estos postes de luz dan prioridad con el fin de generar un ambiente lúdico y confortable, para que sea escogido como una zona transitable.

Fuente: Tiene una forma orgánica, la función de esta es que las personas se relacionen con el agua en un espacio urbano, su función está en que las personas se relacionen con el agua en un espacio urbano, esta fuente tendrá un área de 60.90 m². El sistema de filtrado y depurado para el mantenimiento constante del agua y así mismo para el agua de las lluvias, aprovechando la utilización de estas aguas en su temporada invernal, para así lograr un proyecto sostenible.

13.2 Subsistemas y componentes.

Sistemas	Subsistemas	Componentes
Sistema vial	Vehicular	Calle
		Estacionamientos
	Peatonal	Acera
		Paso peatonal elevado
Espacio publico	Plaza	Fuentes
		Áreas verdes
		Juegos
		Áreas recreativas
Equipamiento urbano	Mobiliarios urbanos	Bancas
		Fuentes
		Pérgolas
		Tachos de basura
		Juegos infantiles

		Luminarias
		Rampas

13.3 Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.

PLANES	PROGRAMAS	ESTRATEGIAS	PROYECTOS Y ACCIONES
Sistema vial	Fluidez en la circulación tanto peatonal y vehicular	Establecer una conectividad en todo el sector logrando una habitabilidad.	Implementación:
			Adoquín
			Aceras
			Bordillo
			Asfalto en calzada
			Rampas
			Paso peatonal elevado
			Diseño:

Espacio público	Implementación de área recreativa.	Mejorar la imagen urbana logrando un lugar recreativo.	Plaza
			Áreas verdes
			Fuente
Equipamiento urbano	Aplicación de mobiliarios urbanos	Aplicación	Diseño:
			Bancas
			Fuente
			Botes de basura
			Pérgolas
			Luminaria
Rampas			

13.4 Lógica de implantación de la propuesta.

La revitalización de la calle 6 a implantar es gracias a los siguientes parámetros que fueron la pauta de un buen análisis para el planteamiento de esta propuesta.

Revitalización vial:

- Darnos cuenta de los conflictos que se encuentra como es el deterioro en la vía y en las aceras ocasionando una inhabilitación del lugar.
- El alumbrado público, es deficiente ocasionando poco uso del lugar y dando mala imagen urbana por los cableados que se encuentra.
- Ausencia de mobiliarios como: tachos de basura, asientos, postes entre otras.

- Desconexión de las vías por causa del estado en la que se encuentra.
- Colocación de arborización siempre y cuando respetando los árboles del lugar, y así ayudar al confort del lugar.
- Parada de buses, privilegiando la circulación del peatón en un área comfortable hasta llegar al paso peatonal elevado. Así mismo con el tráfico vehicular ya que contara con su propia parada ayudando a la circulación del vehículo
- Paso peatonal elevado ayudando a la conexión directa del sector como es la parte del centro de Manta hasta llegar a la av. De la cultura que es una arteria vial con tráfico difícil de cruzar.
- Adoquín en las aceras con sus respectivas rampas y texturas especiales para las personas con discapacidad.

Plaza:

- Uso en el suelo de un terreno vacío.
- Áreas de zonas verdes.
- Dando mala imagen urbana a la fachada del sector.
- Área recreativa con el fin de que los ciudadanos realicen sus actividades mientras los acompañantes los esperan en la plaza hasta realizar su labor.
- Falta de áreas recreativas en el sector

Estacionamiento:

- Déficit de áreas de parqueaderos para que los ciudadanos no parqueen sus vehículos en cualquier parte de la vía. Ya que esta es una zona donde se encuentra todo tipo de equipamientos urbanos y a diario se encuentran movimiento ocasionando tráfico.

13.5 Capacidad de la propuesta

De acuerdo con el reglamento normativo, la propuesta de la plaza está diseñada para la siguiente capacidad:

ESPACIO	AREA (M ²)	NORMATIVA M ²	CAPACIDAD (PERSONAS)
Plaza	282.84 m ²	1.00	282
TOTAL			282

Con un total de 282 habitantes la propuesta de la plaza que se encuentra frente al Centro Comercial Nuevo Tarqui.

13.6 Requerimientos normativos

13.6.1 Área recreativa

Área recreativa según las ordenanzas de urbanismo y arquitectura es de 1m² /hab.

Recreativos y Deportes ED	Barrial	EDB	Parques infantiles, parque barrial, plazas, canchas deportivos.	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 (hasta 500 personas), centro de espectáculos, galleras	3.000	0,50	10.000	20.000
	Ciudad o	EDM	Parques de ciudad y	----	1,0	50.0	50.000

13.6.2 Vialidad:

Las ordenanzas normativas de Manta corresponden al ancho, long. de las vías correspondiente.

Requisito específico de las rampas para facilitar el acceso de las de las personas con discapacidades especiales.

TIPO	Volumen Tráfico	No. carriles por sentido	Parterre (m)	Aceras	Carril de Estación	Derecho de vía	Pendiente máxima (%)	Long. Máx.	Ancho Mínimo
------	-----------------	--------------------------	--------------	--------	--------------------	----------------	----------------------	------------	--------------

EXPRESA:	1200-1500	3 y 4	6	No	No	40	6	Variable	39,50 y 46,80
-----------------	-----------	-------	---	----	----	----	---	----------	---------------

ARTERIA L:	500-1200	2 y 3	Opc./ 4	Opc./ 4	No	25	6	Variable	26,60 y 33,90
-------------------	----------	-------	---------	---------	----	----	---	----------	---------------

COLECTORA:									
A	400-500	2	2.60	2.50	2	15	8	1.000	21,60

B	400-500	2	OPC/1. 20	2.40	2	15	8	---	18,80 y 20
C	400-500	2	---	2.00	2	15	8	---	18
PEATONAL:									
A		---	---	2 DE 1.50	---	0		90	6
B		---	---	---	---	0		50	3

13.6.3 Áreas verdes

El manejo de áreas verdes en la zona urbana del cantón Manta, según la organización de la salud (OMS), se considera una superficie de 10 a 15m²/hab. De acuerdo con la densidad de la población.

13.7 Requerimiento técnico

Requerimiento tecnológico, ambientales y de instalaciones

Composición	Espacio	Iluminación		Ventilación		Asoleamiento			Ruido			Instalaciones eléctricas		Instalaciones Hidrosanitarias				Instalaciones Telefónicas			
		Natural	Artificial	Natural	Artificial	Directa	Indirecta	Nula	Intenso	Medios	Nulo	110 V	220 V	AASS	AALL	AAPP	OTROS	Internas	Externas		
Recreación pasiva	Plaza	X	X	X		X			X			X					X	X			
	Áreas verdes	X	X	X		X			X			X									

Recreación activa	Juegos infantiles	X	X	X		X			X			X			X				
	Fuente	X	X	X		X			X			X		X	X	X			
Ser vicio	Estacionamiento	x	x	x	x	x			x			x		x	x	x			

13.8 Requerimiento de equipamientos

REQUERIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO DEL OBJETO ARQUITECTONICO

Actividad	Función	Espacios	Equipo	N ^a	Fijo	Móvil	
Recreación pasiva	socializar entretenerse	Plaza	Luminaria		x		
			Bancas		x		
			Pérgolas		x		
			Bote de basura		x		
			jardinera		x		
			árboles		x		
		Áreas verdes	Flores		x		
			Planta		x		
			Palmeras		x		
			Luminaria		x		
Recreación activa	Entretenerse Divertirse	área de juego	Luminaria		x		
			Bancas		x		
			Basura		x		
			resbaladera		x		
			Columpio		x		
			sube y baja		x		
Servicio	Atención	estacionamiento	luminaria				
			jardinera				
			garita				
			bote de basura				

13.9 Pre factibilidad de la propuesta

13.9.1 Pre factibilidad técnica

Esta propuesta estará regida con el personal adecuado capacitado para ejecutar este tipo de proyecto, siempre y cuando se utilicen materiales constructivos de calidad, en piso materiales resistente a la intemperie y antideslizante, como en los mobiliarios con el fin de ofrecer comodidad y seguridad, ante todo.

13.9.2 Pre factibilidad económica - financiera

El desarrollo del proyecto para poder ser ejecutado en un futuro se necesitará el apoyo especialmente de Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Manta (GAD Manta) ya que para poder tener una ciudad confortable se necesita revitalizar espacios públicos para el bienestar de los ciudadanos, en la que ellos son los encargados de este tipo de obras, en la cual en estos últimos años se han venido realizando.

13.9.3 Pre factibilidad legal

Para la creación de este proyecto se tomó en cuenta los lineamientos del espacio público, el plan del buen vivir, los reglamentos urbanos del cantón.

14. CONCLUSIONES

La propuesta de la calle 6 es con el fin de conectar esta zona, permitiendo una segura y adecuada circular a lo largo del tramo, contando con vías, parqueos, aceras, con adoquines y texturas, arborizando la zona, rampas, asientos así esto que servirá para todo tipo de persona que se puedan movilizar libremente y poder realizar sus actividades diarias ya que en este sector se encuentra la mayoría de equipamientos urbanos de la ciudad. El fin de esta propuesta que los ciudadanos escojan preferiblemente caminar que andar en auto, dejar de ser una persona sedentaria.

Terminando la calle 6 con un recorrido confortable por toda la acera, se encuentra la plaza que contará especialmente con un área de juego especialmente para los niños, una fuente que servirá para jugar. Junto a esta plaza se encuentra un paso peatonal elevado que ayudara a los ciudadanos cruzar la avenida de la cultura ya que es una arteria vial que a diario se encuentra tráfico vehicular; por ende, al cruzar la calle es muy dificultoso.

Así mismo contará con un estacionamiento para que los ciudadanos no dejen sus vehículos estacionado en cualquier lugar y tenga un espacio específico para esta función.

Gracias a esta propuesta cambiará de una imagen visual deprimente por un paisaje urbano agradable, un cambio radical se le dará a este sitio mejorando la calidad de vida de los ciudadanos del sector o alrededores, generando aspectos positivos.

15. RECOMENDACIONES

Con respecto a la movilidad se debe de respetar las reglas de donde se debe y no se debe parquear y así darle uso del estacionamiento que se propuso con el fin que se los ciudadanos no se parqueen en cualquier lado ayudando a la circulación peatonal de este sector siendo respetado y puedo transitar libremente

Con los mobiliarios, todo del recorrido de las aceras como la de la plaza que estén en buen estado multando a las personas que se lo encuentre dañándolo y usar el respectivo material de los asientos ya que se ha diseñado para soportar cualquier tipo de clima.

Usar el espacio público que se encuentra al finalizar la calle 6, para que este lugar no se vea deprimente motivo porque en la actualidad botan hasta basura por el estado en la que encuentra.

Colocar las luminarias correspondientes para que el lugar se vea agradable y no sea peligroso como lo es en la actualidad y uno no puede movilizarse por este sector por miedo de ser asaltado por lo oscuro que se encuentra.

Al momento de implantar la vegetación correspondiente tener encuentra sembrarlo desde al fondo con una dimensión necesaria para que a futuro las raíces no dañen la acera con adoquines etc.

Así mismo se debe de cumplir con la cantidad de árboles que se propone para así ayudar con un porcentaje más con lo que es la Organización Mundial de la Salud.

16. BIBLIOGRAFIA

- <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-308620/nuevo-contexto-urbano-espacios-publicos-flexibles-10-principios-basicos>
- <http://opweb.carm.es/premiosarquitectura/VerDossier;jsessionid=96FEDDDC2A324B26AD7F6EBD13C81894.w1?tipo=pdf&codigo=Y4uZpTuC3m&anuexp=2015&numexp=62>
- <https://nuevassolucionesurbanas.org/nuevajusticianuevaagendaurbana/pdf/ONUhabitat-Informe2-Final-lowres.pdf>
- <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1
- www.rsf2010.org/files/u1/A18_Yaq_e_Jose_Mar_a.pdf
- <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:TyqAzE6eETwJ:h>
- <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/16/la-revitalizacion-urbana-un-proceso-necesario/+&cd=5&hl=es&ct=clnk&gl=ec>
- http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM10presentacio_perujo.pdf
- <http://ecosistemaurbano.org/ecosistema-urbano/cuenca-red-presentamos-el-nuevo-plan-de-revitalizacion-del-centro-historico/>
- <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/04/10/4-espacios-publicos-que-destacan-por-incluir-el-agua-en-la-vida-urbana/>
- <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/04/10/4-espacios-publicos-que-destacan-por-incluir-el-agua-en-la-vida-urbana/>
- https://issuu.com/ccpd-manta/docs/ordenanza_de_normas_de_urbanismo_y
- <http://es-ec.topographic-map.com/places/Manta-190333/>
- http://www.igm.gob.ec/work/files/cartabase/MIII_E.htm
- <http://ecosistemaurbano.org/ecosistema-urbano/cuenca-red-presentamos-el-nuevo-plan-de-revitalizacion-del-centro-historico/>

<https://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2017/01/10/seis-nuevos-espacios-centro-cuenca/>

ANEXOS

ANEXO #1

(SITUACIÓN ACTUAL)



Imagen 2: Acera deteriorada
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Calzada en mal estado
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: barreras arquitectónicas en acera
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Arborización en mal estado
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Espacio público
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Maleza en aceras
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Maleza en aceras
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Aceras y bordillo en mal estado
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: área sin acera ni
bordillo
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: maleza en todo el
recorrido
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Área inhabilitada
Fuente: Marjorie Santos.



Imagen 2: Área inhabilitada
Fuente: Marjorie Santos.

ANEXO #2

(INSTRUMENTO DE ENTREVISTA)

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA

Buenas tardes, la siguiente información es voluntaria y no afectará su tiempo. Gracias a ella tendremos información para conocer el diagnóstico de los espacios públicos en el Barrio El Palmar de la parroquia urbana Los Esteros en la ciudad de Manta, esperamos contar con su aporte, subraye según su criterio

1. ¿Cómo ve la imagen visual de la calle 6 a comparación de las otras calles?

- Mala
- Regular
- Buenas

2. Considera necesario la revitalización de la calle 6?

- Si
- No

3. ¿La revitalización de la calle 6 reducirá el conflicto vehicular en la av. 24 de mayo y la avenida de la cultura?

- Si
- No

4. ¿Cómo considera el estado de la circulación vehicular y peatonal de la calle 6?

- Mala
- Regular

- Buenas

5. ¿Será factible la construcción de un puente peatonal elevado?

- Si
- No

6. ¿Cree que con la revitalización de la calle 6 obteniendo un área confortable, los ciudadanos prefieran caminar que andar en carros?

- Si
- No

7. ¿El alumbrado público del sector se encuentra en buen estado?

- Si
- No

8. ¿Cree necesario un área de estacionamiento?

- Si
- No

9. ¿Con la reubicación del terminal terrestre, seguirá habiendo movimiento en este sector?

- Si
- No