



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMERICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**ESPACIO PÚBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN
LA PLAYA DE MANTA 2018.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto Urbanista.

Autor:

María Elisa Ordóñez Hinojosa.

Tutor:

MSc. Arq. Daniela Zumárraga Salgado.

QUITO – ECUADOR

Agosto - 2019

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de DIRECTOR del Proyecto: “ **ESPACIO PUBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN LA PLAYA DE MANTA 2018**” presentado por la ciudadana: María Elisa Ordoñez Hinojosa estudiante del programa de Arquitectura Artes y Diseño de la “**Universidad Tecnológica Indoamérica**”, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la revisión y evaluación respectiva por parte del Tribunal de Grado, que se designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Quito, 10 de julio del 2019.

EL TUTOR

MSc. Arq. María Daniela Zumárraga Salgado.

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

El abajo firmante, declara que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente proyecto, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto, son absolutamente originales, auténticos y personales, de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

María Elisa Ordoñez Hinojosa

C.I. 1724594971

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA
DEL TRABAJO DE FIN DE CARRERA**

Yo, ORDÓÑEZ HINOJOSA MARÍA ELISA, declaro ser el autor de Trabajo de titulación con el nombre **“ESPACIO PÚBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN LA PLAYA DE MANTA 2018”** como requisito para optar al grado de Arquitecto Urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Reposito Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los derechos de autor, morales y patrimonio, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitare la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma.

En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Quito, a los 21 días del mes de junio del año 2019, firmo conforme:

Firma:.....

Autor: María Elisa Ordoñez Hinojosa

C.I.: 1724594271

Dirección: Pichincha, Quito Norte

Correo Electrónico: meordonez@udlanet.ec

Teléfono: 0999783799

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Trabajo de Titulación ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: “**ESPACIO PUBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN LA PLAYA DE MANTA 2018**”., previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Quito.... de...del 2019

Para constancia firman:

TRIBUNAL DE GRADO

.....

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

.....

VOCAL

.....

VOCAL

AGRADECIMIENTO

Principalmente agradezco a mis padres, a mi madre por su confianza y apoyo, Y a mi padre por sus consejos y sabiduría impartida; A mi tutora por su paciencia, entrega y conocimientos compartidos, A cada profesor y persona que aportó algo para mi crecimiento personal y profesional en este largo camino.

Gracias

DEDICATORIA

Dedico mi trabajo a mis padres, quienes han sabido guiarme y brindarme su apoyo.

Principalmente dedico este trabajo a la persona que ha estado a mi lado en cada momento; Mi madre quien jamás perdió la confianza sin importar lo complejo de la situación, quien me ofreció la fuerza necesaria y siempre se esforzó brindándome lo necesario para culminar mi carrera, este proyecto es tan mío como suyo.

María Elisa Ordoñez

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**“ESPACIO PÚBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN
LA PLAYA DE MANTA 2018”**

Autor: María Elisa Ordoñez Hinojosa

Tutor: MSc. Arq. María Daniela Zumárraga Salgado.

RESUMEN EJECUTIVO

Con el pasar del tiempo, el concepto de espacio público, su imagen y función se han ido distorsionando, acción que ha sido dirigida hacia una ganancia comercial y a una pérdida de cultura e identidad. En la ciudad de Manta existe una marcada segregación y consolidación unilateral de estos elementos, lo que la convierte en una ciudad difusa, variable que aporta directamente a un crecimiento desigual. Esta es la causa principal de un desarrollo inequitativo para los habitantes de esta ciudad, obteniendo como resultado distintas problemáticas sociales, culturales, espaciales y urbanas.

La presente tiene como objetivo realizar un análisis real de la situación urbana de esta ciudad, utilizando distintos mapeos con evaluaciones sistemáticas, enfocadas en un desarrollo igualitario y recuperación de su identidad y cultura.

Estos elementos se utilizarán para crear conceptualmente una red de espacios públicos, formada a partir de bordes naturales de costura urbana, implantadas en puntos vulnerables arrojados por resultados cualitativos de mapeos urbanos.

Posteriormente bajo herramientas de diagnóstico, se obtendrán estrategias de diseño, de esta manera el trabajo finaliza con un plan de intervención en el tramo de mayor impacto urbano de esta red; en el que se implantara un equipamiento de influencia a escala metropolitana, que permita a los usuarios evocar la identidad de este lugar, redirija y garantice un desarrollo equitativo de la misma.

Descriptor: Espacio Público | Ciudad difusa | Identidad | Desarrollo igualitario | Red de espacio público.

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES APLICADAS
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**“PUBLIC SPACE: DESIGN OF A CULTURAL EQUIPMENT IN THE FROM
MANTA BEACH 2018”**

Autor: María Elisa Ordoñez Hinojosa

Tutor: MSc. Arq. María Daniela Zumárraga Salgado.

ABSTRACT

Through the time, the image, function, as well as the concept of public space have been distorted. The deconstruction of the them has focused towards a commercial gain and a loss of culture and identity. In the city of Manta, Ecuador, there is a clear distortion and unilateral densification of these elements, turning it a diffuse city that directly contributes to an unequal growth. This factors represent the main cause of an inequitable development for the habitants of Manta; resulting in high social, cultural, spatial and urban differences and problems.

The research main objective is to carry out a real analysis of the urban situation of this city, using different mappings with systematic evaluations, focused on an egalitarian development and recovery of the identity and culture of Manta.

The elements presented will be used to conceptualize and create a network of public spaces, formed from natural edges of urban sewing, implanted in vulnerable points thrown by qualitative urban mapping results.

Later, under tools and diagnosis, the investigation will introduce design strategies obtained during the analysis. At the end, an intervention plan will be presented in the section with the greatest urban impact of this network; in which an influence equipment looks to be implanted at metropolitan scale, which allows users to evoke the identity of the city determined, redirect and guarantee its equitable development.

Key Words: Public space | Diffuse city | Identity | equitable development | Network of public spaces.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	1
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	2
AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE FIN DE CARRERA.....	3
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	6
RESUMEN EJECUTIVO	7
ABSTRACT	8
ÍNDICE DE CONTENIDOS	9
ÍNDICE DE FIGURAS.....	12
INTRODUCCIÓN	15
CAPÍTULO I.....	17
1. EL PROBLEMA	17
1.1. Tema.....	17
1.2. Línea de Investigación	17
1.3. Señalamiento de variables.....	17
1.3.1. Variable Independiente.....	17
1.3.2. Variable Dependiente	18
1.4. Planteamiento del Problema.....	18
1.4.1. Formulación del Problema	19
1.5. Contextualización Histórica.....	19
1.5.1. Nacimiento del espacio publico	19
1.5.2. El espacio público en Latinoamérica.....	22
1.5.3. El espacio público en Manta.....	24
2. Justificación.....	28
3. Objetivos	29
3.1. Objetivo General	29
3.2. Objetivos Específicos.....	29

CAPÍTULO II	30
4. MARCO TEÓRICO.....	30
4.1. Ciudad difusa	30
4.1.1. Las contradicciones de la ciudad difusa	31
4.1.2. Ciudad difusa costeras.....	32
4.1.3. Estructuración de la ciudad difusa.....	32
4.2. La ciudad caleidoscópica	33
4.3. Ciudad dispersa y fragmentada	34
4.3.1. Desequilibrio de la ciudad dispersa.....	35
4.4. Espacio público	37
4.4.1. La producción del espacio público	41
4.5. Identidad urbana.....	45
4.6. Procesos de territorialización	49
4.7. Tipología de espacio público	51
5. Casos de estudio.....	56
5.1. Nueva York	56
5.1.1. Componentes Urbanos	56
5.1.2. Estructura Espacial	58
5.1.3. Densidad.....	59
5.1.4. Movilidad	60
5.1.5. Espacio público	62
5.1.6. Actividades	63
5.1.7. Flujos peatonales	64
5.1.8. Componentes espaciales.....	65
5.2. Moscú.....	66
5.2.1. Componente urbano	66
5.2.2. Estructura espacial.....	68
5.2.3. Movilidad	69
5.2.4. Espacio público	72
5.2.5. Actividades	76
5.2.6. Flujos peatonales	77

5.2.7.	Componentes estructurales.....	79
5.3.	Copenhague.....	80
5.3.1.	Componentes Urbanos	80
5.3.2.	Estructura Espacial	82
5.3.3.	Densidad.....	83
5.3.4.	Movilidad	83
5.3.5.	Espacio Público	85
5.3.6.	Actividades	86
5.3.7.	Componente estructural.....	88
CAPÍTULO III.....		89
6.	Metodología	89
7.	Resultados	94
7.1.	Análisis Urbano (variables sistemáticas).....	94
7.1.1.	Análisis crecimiento histórico Manta.....	94
7.1.2.	Mapeo uso de suelos.....	96
7.1.3.	Movilidad general de Manta.....	97
7.1.4.	Porcentaje de espacio público por zonas	98
7.1.5.	Densidad por Manzanas	103
7.1.6.	Dimensión y población por edades.....	104
7.1.7.	Precipitación	106
7.1.8.	Temperatura del Mar	108
7.1.9.	Temperatura.....	108
7.1.10.	Actividades económicas	110
7.2.	Red de espacio publico.....	111
7.3.	Herramientas y estrategias de diseño del tramo 5.....	114
7.4.	Concepto y aplicación de estrategias.	116
7.5.	Diseño conceptual Tramo 5	117
8.	Conclusiones y recomendaciones	118
8.1.	Recomendaciones generales.....	118
8.2.	Conclusiones	119
9.	Anexos	120

9.1. Plan Manta post- terremoto.....	120
9.2. Encuesta	121
BIBLIOGRAFÍA	123

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Matriz, análisis de paradigma, variables e indicadores	19
Figura 2. Plaza pública de Espacios verdes	20
Figura 3. Desarrollo del espacio publico.....	21
Figura 4. Espacios públicos ocupados por la nobleza.....	22
Figura 5 Espacio público de campesinos.	23
Figura 6. Centro comercial genérico en Latinoamérica	24
Figura 7 Foto puerto de Manta.....	25
Figura 8. Iglesia dolorosa.....	26
Figura 9. Sectores y espacios en donde se implantarán áreas verdes en Manta.....	28
Figura 10. Áreas de los espacios verdes planificados para el 2019. Elaboración propia información municipio de Manta	28
Figura 11. Surgimiento de la ciudad difusa.	31
Figura 12. La búsqueda de distinción socio espacial	33
Figura 13. Evolución y escala de lotes.....	34
Figura 14. Esquema de sistema de variables para clasificación tipológica.....	52
Figura 15. Esquema tipologías y dimensiones espacio público.....	53
Figura 16. Parque Córdova. Área 359m2.	55
Figura 17. Parque Santa Marianita. Área 186 m2.....	55
Figura 18. Parque 8 de abril. Área 1883 m2.	55
Figura 19. Parque Santa Fe, Área 931 m2.	56
Figura 20. Peatonalización de la Av. Broadway.....	57
Figura 21. Intervencion urbana del plan piloto 2009.....	58
Figura 22. Entorno urbano New York.....	59

Figura 23 Densidad de Nueva York.....	60
Figura 24 Movilidad en Nueva York	61
Figura 25. Bryant park en Nueva York.....	63
Figura 26. Recorridos peatonales Nueva York.	64
Figura 27. Mobiliarios de sombra en Nueva York.....	65
Figura 28. Anillos urbanos del centro de Moscú.	67
Figura 29. Objetivos del plan de Moscú.	67
Figura 30. Diagnostico equipamientos y áreas verdes Moscú.	68
Figura 31, Mapa densidad Moscú.	69
Figura 32. Mapas Movilidad en Moscú.	70
Figura 33. Principal Calle de Moscú.....	71
Figura 34. Diagramas función Calle Mynskaya, Moscú.	72
Figura 35. Diagramas función calle Arbat, Moscú.	73
Figura 36. Diagramas función boulevard Strogino, Moscú.	74
Figura 37. Diagramas función anillo boulevard, Moscú.....	75
Figura 38. Datos parque Moscú.	76
Figura 39. Boulevard Moscu - Sketch plan.....	78
Figura 40. Modelo de Ciudad Smart City.....	79
Figura 41, Esquema peatonalización del centro de Copenhague.....	80
Figura 42. Peatonalización del centro de Copenhague.	81
Figura 43. Estructura espacial 1 de Copenhague.	82
Figura 44. Estructura espacial 2 de Copenhague.	83
Figura 45. Movilidad de Copenhague.....	84
Figura 46. Movilidad en Copenhague.....	84
Figura 47. Espacio público Copenhague.....	85
Figura 48. Análisis perceptivo de actividades 1.....	86
Figura 49. Análisis perceptivo de actividades 2.....	87
Figura 50. Análisis de actividades desde 1880 al 2000.	87
Figura 51. Demostración del uso de bicicletas en Copenhague.....	88
Figura 52. Metodología de análisis y diseño.....	89

Figura 53. Sistematización de los componentes esenciales que integran el análisis metodológico.....	92
Figura 55 Sistematización 2 de los componentes esenciales que integran el análisis metodológico.....	93
Figura 56. Diagrama de crecimiento 1956-1990.....	94
Figura 57. Diagrama de crecimiento 2001-2016.....	95
Figura 58. Mapa uso de suelos Manta.....	96
Figura 59. Mapa movilidad Manta.....	97
Figura 60. Mapa de zonas Manta.....	98
Figura 61. Análisis Zona A.....	99
Figura 62. Análisis Zona B. Figura 63.....	100
Figura 64. Análisis Zona C.....	101
Figura 65. Análisis Zona D.....	102
Figura 66. Zonas de influencia y zonas de periferia.....	103
Figura 67. Precipitaciones en Manta.....	106
Figura 68. Promedios de acumulados mensuales de precipitación.....	107
Figura 69. Diferencia de los promedios de precipitaciones mensuales.....	107
Figura 70. Promedios de la temperatura superficial del mar.....	108
Figura 71. Promedios de la temperatura superficial del mar.....	108
Figura 72. Promedios de la temperatura superficial del mar.....	109
Figura 73. Diferencia de los promedios de la temperatura superficial del mar.....	109
Figura 74. Actividades económicas Manta.....	110
Figura 75. Análisis 1 Red de espacio público.....	112
Figura 76. Análisis 2 Red de espacio publico.....	113
Figura 77. Variables de estrategias Red de espacios públicos.....	114
Figura 78. Concepto diseño Urbano.....	116
Figura 79. Estrategias de diseño.....	116
Figura 80. Diseño conceptual Tramo 5.....	117

INTRODUCCIÓN

Para cumplir los objetivos señalados en la presente, se desplegó el trabajo en varias partes de análisis y propuesta contextual, guiadas por un diagnóstico que parte de la utilización de una metodología mixta que nos arrojó puntos problemáticos y vulnerables. Estos puntos son claves para intervenciones en distintas escalas: a nivel macro se realizó una red de bordes de costura, a nivel meso se implementó en el tramo de mayor influencia un espacio público, y a nivel micro se realizó la propuesta de un anteproyecto enfocado a la evocación identitaria y cultural.

En conjunto conformarán una red de espacios lógicos justificables y funcionales de espacios públicos.

El capítulo I evidencia teóricamente al espacio público desde su nacimiento hasta la actualidad, a través de su concepción en Latinoamérica, y su desfragmentación y precariedad en la ciudad de Manta, dejando clara la marcada distorsión del mismo.

El capítulo II nos relata la recopilación de varios autores enfocados en la ciudad y sus procesos como tal, partiendo desde la ciudad difusa, caleidoscópica y dispersa, pasando por identidad urbana y procesos de territorialización hasta llegar a la concepción del espacio público y sus distintas tipologías.

El capítulo III en la primera parte se desglosa las distintas metodologías mixtas, tanto cualitativas y cuantitativas, que se utilizaron para el diagnóstico y análisis, de la ciudad, para de esta manera obtener claras estrategias de intervención y diseño del espacio. En la segunda parte se demuestran varios casos de estudio, creados a partir de una metodología sistemática.

El capítulo IV contiene los mapeos urbanos, diagramas de crecimiento, densidad. resultados cualitativos porcentuales mapeados, implantación de la Red de espacio público. Diagnostico por tramos de usuarios, tipo de equipamiento, radios de influencia, recorridos máximos, delimitación, diseño, análisis de problemáticas, causas y estrategias del tramo de mayor influencia en la red, lote a intervenir fotos, concepto idea fuerza, cuadro de áreas, cuadro de espacios, implantación, plantas, cortes y detalles del anteproyecto.

CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA

1.1. Tema

“ESPACIO PÚBLICO: DISEÑO DE UN EQUIPAMIENTO CULTURAL EN LA PLAYA DE MANTA 2018”

1.2. Línea de Investigación

El dominio de Hábitat Sostenible, tiene como enfoque principal el estudio de la composición, funcionamiento e interacción de los ecosistemas naturales y humanos, con miras a alcanzar el bienestar de sus habitantes y su sostenibilidad. Así, en este dominio los campos centrales del conocimiento son aquellos que claramente intervienen en la interacción del ser humano y la naturaleza, entre los que se puede mencionar: biodiversidad y agro-biodiversidad, manejo de recursos naturales, paisajismo, arquitectura, planificación y ordenamiento territorial, urbanismo, derecho ambiental y urbano, gestión ambiental y cambio climático. Específicamente, basados en la experiencia de la Universidad Tecnológica Indoamérica, así como en el análisis sobre las potencialidades de crecimiento de la institución tanto en aspectos académicos como de investigación, se describe este dominio en base a los campos del conocimiento y ejes aplicativos detallados en la siguiente tabla. Lozada, J., Guayasamín, J., Cruz, j., Suarez, N., Ríos, B., Lozada, T., (2015), “Eje Aplicativo”.

1.3. Señalamiento de variables

1.3.1. Variable Independiente

El espacio público.

1.3.2. Variable Dependiente

Identidad urbana, procesos de territorialización, producción del espacio público.

1.4. Planteamiento del Problema

Manta se caracteriza por ser una ciudad costera. Su principal ingreso económico es su puerto ya que posee una gran ubicación y formación natural, otra fuente que aporta a la economía de Manta está ligada al incentivo del turismo. En este entorno comienza a crearse una segregación social, debido a la marcada ruptura, entre el sector turístico y el sector en donde habitan los ciudadanos.

Se genera una dispersión en cuanto a su trazado, de esta manera se crean varios espacios públicos sin utilidad que se convierten en puntos conflictivos y generan inseguridad. A esta problemática se suman los daños causados luego del terremoto ocurrido en la provincia de Manabí (Ecuador) en el 2016, y su municipio responde creando el plan Manta post-terremoto; este plan aborda las principales falencias en cuanto a espacio público, pero los aborda de manera errónea al considerar, varias intervenciones en distintos puntos.

La principal intervención propuesta es la implantación de una red de espacios públicos, dirigida hacia un sector que ya se encuentra desarrollado y en donde se ve una clara densificación de varios elementos como hitos, espacios públicos y paseos comerciales, aparte de ser un centro financiero. Esta acción alimenta el conflicto urbano ya existente, genera consecuencias como una ciudad dormitorio, más un imaginario distorsionado de la concepción y función de un espacio público; la presente se enfoca en generar una Red de espacios públicos, que responda de manera correcta: a su entorno, al usuario y al paisaje.

1.4.1. Formulación del Problema

PARADIGMA	VARIABLE INDEPENDIENTE (CAUSA)	VARIABLES DEPENDIENTES (EFECTO)	INDICADORES (LO QUE SE VA A INVESTIGAR)
La Ciudad Difusa	Espacios públicos	Identidad urbana	Cultura en manta Tradiciones Música Arte Indicadores perceptivos
		Procesos de territorialización	Mancha urbana Tejido urbano Crecimiento histórico
		Producción del espacio público	Demografía. Ambiental natural. Ambiental artificial. Interacción cívica. Husos horarios de suelos. Tipos de usuarios.
		Tipologías de espacio público (escala urbana)	Escala ciudad Escala local
		Estudio de referentes	Nueva York. Moscú. Copenhague.

Figura 1. Matriz, análisis de paradigma, variables e indicadores
Elaboración propia

1.5. Contextualización Histórica

1.5.1. Nacimiento del espacio publico

Cuando el ser humano se convierte en sedentario surgen los espacios públicos en la llamada revolución neolítica, se empiezan las relaciones sociales y la especialización del trabajo se multiplica y van adquiriendo mayor complejidad; de esta forma los espacios de carácter público forman parte de la historia de las ciudades desde sus comienzos. (Gamboa, 2003)

El ágora y el teatro griego, el foro y los grandes espacios e infraestructuras del Imperio Romano, son muestra de la necesidad y la intención de las sociedades clásicas por constituir espacios de expresión de ideales compartidos en los cuales cada individuo a desarrollarse y formar parte de un grupo. Si bien la historia nos muestra en mayor medida los aportes de los pueblos de Europa Occidental, formas de organización social y construcciones pueden encontrarse en muchas otras civilizaciones globalmente como egipcios, incas, mayas, fenicios, persas, etc. (Gamboa, 2003)

Luego, como explica Gamboa (2003) en la época medieval, los espacios públicos respondieron sobre todo a cuestiones religiosas, observándose la construcción de grandes templos y otros edificios públicos en las plazas centrales. El sentimiento y la necesidad de congregación y expresión ciudadana daban paso a esto; observándose también la permanencia del comercio, así como también diversas actividades sociales que tenían lugar en estos espacios.

El siguiente paso en la evolución del espacio público fue impuesto por los burgueses capitalistas del siglo XIX para proteger y expandir sus intereses comerciales contra la aristocracia y otros regímenes no democráticos, no existía un acceso igualitario, especialmente a los miembros de las clases más bajas, que debían competir económicamente con ellos utilizando los espacios públicos. (Low, 2005)

A fines del siglo XIX, en la Revolución Industrial, los espacios públicos, en especial espacios verdes, se plantean como lugares e instrumentos ideales para la promoción de la salud en oposición a las pésimas condiciones de trabajo en las industrias y el desbordante crecimiento de las ciudades, a comienzo del siglo XX importantes pensadores de todo el mundo resaltaron las funciones sociales y estéticas de los espacios verdes públicos al destacarlos como elementos fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida. (Gamboa, 2003)



Figura 2. Plaza pública de Espacios verdes
Tomado de Habitar 2013

A finales del siglo XX, los caminos y luego las calles comienzan a formar parte a delimitar y organizar la propiedad privada de la pública; y los espacios intersticiales que quedaban libres, sin edificar; adquieren connotaciones que tienen que ver con las necesidades naturales, sociales y culturales de los hombres para relacionarse entre sí, circular y acceder a las demás edificaciones y estructuras de la ciudad. La aparición de un comercio consolidado, da paso a que las ciudades comiencen intercambios constantes de mercadería, se utilizaban los caminos y los espacios remanentes entre las edificaciones, otorgando nuevas funciones a los lugares comunes y generando tanto espacios de circulación, comercio, y ocio. (Habermas, 1982)



Figura 3. Desarrollo del espacio público
Tomado de UNICAN 2014

Tanto es así que en la actualidad se observa como se ha intensificado el interés de los capitales privados en los mismos, interviniendo sobre ellos o creando espacios de consumo que, sin llegar a serlo, intentan reproducir las relaciones y estructuras de los espacios públicos tradicionales. Estos tipos de espacios son, entre otros, los denominados pseudo-públicos, no-lugares, espacios de flujos.

En las décadas de 1980 y 1990, se reconoce la emergencia de un nuevo tipo de espacialidades que responden a las lógicas del capital y las inversiones privadas creando una ilusión de necesidad, anomia y vacío en las personas, marginando a ciertos sectores de la sociedad, promoviendo el individualismo, la autoexclusión, el aislamiento, el consumo y la creación y uso de nuevos espacios que pueden ser considerados como simulaciones de espacios públicos, que crean relaciones personales y actividades sociales. En este contexto cobra relevancia el shopping como alternativa artificial de la ciudad; y las nuevas tecnologías de comunicación aparece el internet como alternativas de la relación cara a cara entre las personas, y se va dejando de lado el espacio abierto público e incluyente. (Amado, 2012)

1.5.2. El espacio público en Latinoamérica.

Las ciudades de Latinoamérica, expone Barragán (2013), nacen de réplicas de ciudades europeas pero impuestas en realidades sociales distintas. Mientras que en Europa el espacio público nace del enfrentamiento entre distintas clases sociales, en América latina el espacio público lo define en principio el conquistador y luego el estado.

El espacio público latinoamericano nace de un centro militar y político, estos espacios fueron negados para el indio, para así mantener la homogeneidad del conquistador europeo. En la ciudad se generaban actividades particulares, resultado de la concentración poblacional, la organización de centros administrativos y la formación de plazas de mercado; pero además la ciudad daba lugar a la formación de grupos o agrupamientos sociales ubicados en los intersticios de la antigua división colonial entre república de indios y de españoles. (Chaves, 2006)



Figura 4. Espacios públicos ocupados por la nobleza
Tomado de DIBAM archivo visual 2012

Así mismo, Chaves (2006) expone que las plazas de mercado permitieron la concentración de recursos y personas, generalmente disgregados por el territorio, en unos cuantos lugares que hacían de centros de intercambios regional y subregional.

Si bien el Cabildo hacía las veces de representante de la urbe en su conjunto, sus acciones no hubieran podido hacerse efectivas sino es a partir de las distintas asociaciones, corporaciones gremiales y comerciales y grupos de vecinos. Muchas decisiones locales e incluso nacionales eran tomadas bajo figuras como la de junta de vecinos así iban evolucionando estos espacios públicos convirtiéndose en espacios de inclusión social en base a intereses comunes para defender sus derechos sociales. (Coronil, 2002)

En América latina también existieron espacios públicos tanto en la ciudad como en el campo, pero no exactamente de la misma manera. Es cierto que la ciudad daba lugar a formas de violencia simbólica, ejercida en espacios públicos, contra la población indígena o negra, y contra la población emigrante. Pero también en la ciudad existía un sistema administrativo y de justicia estatal que en unas épocas más y en otras menos, se daba un pequeño margen de acción en los campos, en los cuales los sectores subalternos reivindicaban en los intersticios generados por esos espacios su condición de “ciudadanos” o de “vecinos” o sus “derechos ancestrales”. (Coronil, 2002)



Figura 5 Espacio público de campesinos.
Tomado de EL COMERCIO 06 diciembre 2014

La ciudad del siglo XIX no era un espacio ideal, de encuentro entre las clases; sino, por el contrario, la legitimación de un orden basado en el reconocimiento de las jerarquías. No obstante, los intersticios de ese orden daban lugar a ciertos niveles de encuentro, permisividad, transculturación. En la vida cotidiana las mezclas y yuxtaposiciones eran frecuentes, como se puede observar en las expresiones populares del barroco, sin embargo, el ideal no era la mezcla sino, por el contrario, lo no contaminado. (Echeverría, 1998)

En el siglo XX aparecen galerías cerradas, centros comerciales que no generan barrio ni ciudad. Las plazas públicas fueron relevadas por grandes áreas de consumo en la segunda mitad de este siglo. Las plazas han sido sustituidas y se ha quitado valor a los espacios de intercambio cultural. En los espacios públicos de las ciudades latinoamericanas los discursos sobre el miedo se han integrado en la vida cotidiana. Vivir la ciudad en la actualidad es vivir el miedo, la incertidumbre y el riesgo. Este sentimiento se ha dado paso gracias al desinterés y la falta de inversión en espacios sociales públicos no comerciales, Cada vez más el miedo y el espacio público se combinan en un proceso de transformación social que genera nuevas formas de segregación espacial y discriminación social. (Urbano, 2017)



Figura 6. Centro comercial genérico en Latinoamérica
Tomado de REVISTA EXPANSIÓN 2017

1.5.3. El espacio público en Manta.

Los relatos de esa época ya la describen como una ciudad con un buen posicionamiento en la provincia y con ciertos encantos, como lo expresaron algunos de sus visitantes. Uno de ellos se expresó de la siguiente manera cuando la visitó en 1907: "Manta, como puerto marítimo es la mejor población de la provincia y posee el mejor faro de toda la costa de sud América, de Panamá al sur". (Rodríguez & Winchester, 1997)

De la misma manera. Otros dejaron sus comentarios teniendo en cuenta la parte física de la ciudad y su relación con la economía. Así, en 1913, un viajero la describe de la siguiente manera: "Parroquia del cantón Montecristi, puerto muy importante. Y de gran movimiento comercial. Es puerto muy seguro y espacioso; hallase alumbrado por un faro. Se exporta en grandes cantidades: cacao, tagua, caucho, cueros, café. Almidón, etc. La aduana es un edificio verdaderamente suntuoso; tiene una hermosa torre con reloj público. Los habitantes son honrados y trabajadores; consagrados casi todos al comercio y a la pesca". (Rodríguez & Winchester, 1997)

En el año 1966 se inauguró el puerto comercial de Manta, considerado el puerto con la mejor ubicación para el ingreso directo de cualquier tipo de barco y mercancía. Convirtiéndose en uno de los únicos espacios públicos construidos en Manta "La ciudad de Manta descansa sobre la playa como una romántica viajera que. Impulsada por el deseo de mirar al mar, se detuvo allí a contemplar el movimiento de las olas, pero que después se levantará para proseguir su misterioso camino". (Rodríguez & Winchester, 1997)



Figura 7 Foto puerto de Manta.
Tomado de VIAJANDO historia de Manta 2017

En una entrevista de Saavedra (2017) recogió las expresiones de Esther Mejía ex concejal de Manta, "el martes 22 de octubre de 1996, pasadas las 10 de la noche, un avión carguero, Boeing 707, de la empresa estadounidense Air Million, se precipitó sobre el barrio La Dolorosa, arrasó con la iglesia y tres manzanas alrededor de ella, pues llevaba los tanques llenos de combustible para un vuelo que inició en Manta y debía terminar en Miami".

En Manabí se modernizaron las instalaciones afectadas, la iglesia y la estructura de servicio social, así mismo las familias indemnizadas tuvieron que reconstruir sus viviendas utilizando modernos diseños y con estructuras de hormigón. La Alcaldía se aseguró que el dinero guiado para este efecto sea ocupado en el embellecimiento del sector, por esto tanto el centro de la ciudad como sus playas junto con su estructura turística constituyeron el punto de referencia del progreso de Manta. (Saavedra, 2017)



Figura 8. Iglesia dolorosa.
Tomado de VIAJANDO historia de Manta 2017

En relación a lo anterior, Saavedra (2017) explica lo siguiente:

En cuatro años, de 1996 al 2000, la ciudad de Manta vivió un proceso de embellecimiento y consolidación de nuevas inversiones debido a la concurrencia de tres elementos: indemnizaciones de La Dolorosa, inversión privada con exoneraciones fiscales y la adecuación de Playa Murciélago, Quienes han vuelto a Manta a partir del año 2000 han asumido el progreso de Manta como una consecuencia de la base estadounidense: nada más injusto para la ciudad y sus habitantes que esta tergiversación de la historia reciente de la ciudad.

Se instaló la base aérea de manta la cual era ocupada por el ejército de estados unidos, por esta razón se comienza la remodelación del aeropuerto; sin embargo, esta remodelación se da en función de los propios intereses de las fuerzas militares estadounidenses y, en este sentido, el aporte a la ciudad es un hecho discutible. En este proceso de embellecimiento de la ciudad también se generaron algunos daños por

la explotación de materiales en especial a la comunidad de Chorrillos; dando espacios públicos en lugares clave de interés político, y quitándole calidad de vida a sus comunidades subyacentes. (Saavedra, 2017)

En esta coyuntura social Saavedra (2017) expone que todo esto guarda relación de alguna manera con un replanteamiento de las identidades. Aquí es importante puntualizar que la tendencia a construir la representación de sus identidades a partir de objetos, símbolos o íconos provenientes de los procesos culturales globales, no implica necesariamente la desaparición de los referentes locales.

Existen en la ciudad restaurantes de lujo que se encuentran en estas cadenas de supermercados que promocionan junto con las comidas rápidas, las comidas típicas de Manabí. De alguna manera hay que resaltar que, si bien la tendencia parece estar marcada fundamentalmente por los símbolos dominantes en los procesos de globalización cultural, esto no debe llevar a suponer de manera simplista que los habitantes de Manta pierden todos sus referentes locales para entregarse al mundo de la globalización. (Medina, 1997)

Hay que resaltar lo que Medina (1997) expone:

Estamos en presencia de una dinámica compleja que supone constantes procesos de hibridación. Es una nueva manera de pasar el momento diferente al Manta tradicional de hace apenas unos pocos años. Los 'shoppings' se constituyen en estos nuevos espacios de cohesión social. En la medida en que ellos, los individuos y los grupos encuentran la unidad perdida con la ciudad y la comunidad, pero al mismo tiempo, son un territorio de expresión de las diferencias sociales y de nuevas formas de distinción, organizado bajo los rituales de la moda y el consumo.

Adicionalmente Santos (2017) explica que:

Actualmente la ciudad tiene, según el Municipio, 3,9 metros cuadrados por habitante. El plan consiste en transformar cuatro áreas grandes. Estas son: el parque Tohallí, que está entre la Terminal Terrestre y la Agencia de Tránsito (20 hectáreas); construcción del corredor turístico de Tarqui (5 hectáreas); sector La Poza como espacio recreativo (20 hectáreas) y el sector del Coliseo (25 hectáreas). Árboles frutales y nativos de la zona serán sembrados, como palmeras, acacias, algarrobo, entre otros. El museo naval que tendrá una hectárea se suma a las áreas.

SECTORES	ESPACIO
1 El parque Tohalli	la Terminal Terrestre y la Agencia de Tránsito.
2 Tarquí	construcción del corredor turístico de Tarquí
3 La Poza	como espacio recreativo
4 El sector del Coliseo	coliseo.

Figura 9. Sectores y espacios en donde se implantarán áreas verdes en Manta. Elaboración propia información municipio de Manta

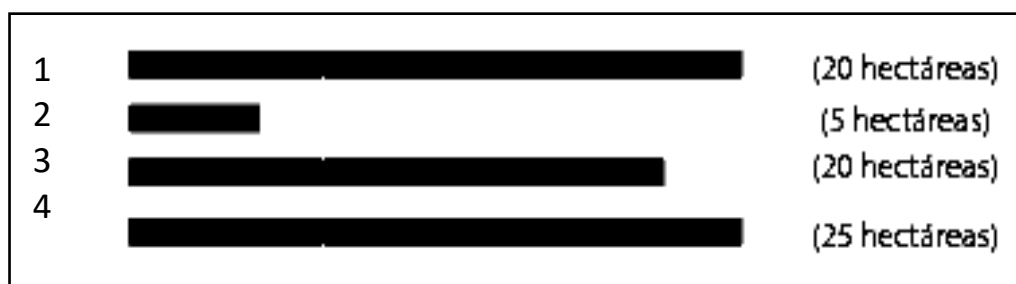


Figura 10. Áreas de los espacios verdes planificados para el 2019. Elaboración propia información municipio de Manta

2. Justificación

La ciudad de Manta presenta una carencia en cuanto a espacios públicos, sus pocos espacios han sido distorsionados y densificados, que en su mayoría están direccionados a un usuario masculino, son intangibles o precarios. Que les ha dado como resultado la pérdida de identidad y conexión cultural.

En el 2018 se planteó un plan de espacios verdes y culturales en manta Una red de espacios públicos es el plan que tiene el Gobierno local de Manta para transformar cuatro espacios de la ciudad en sitios áreas verdes y recreativas. Este proyecto fue contemplado y así llegar a la recomendación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), de que debe haber 9,9 metros cuadrados de áreas verdes por habitante. (Santos, 2017)

La presente analiza estas necesidades y propone la creación de una red de espacios públicos redirigida hacia el espacio urbano correcto, que busca el crecimiento de sus

habitantes y no solo del turismo; con la finalidad de reinterpretar un modelo que garantice un desarrollo igualitario.

Por otro lado, se busca la implantación de un equipamiento que promueva la cultura, y rescate la identidad intangible de la ciudad.

De esta manera tener un proyecto que evidencie la reivindicación en concepción, del espacio público y el impacto que el mismo posee en la conservación, creación de la identidad y cultura.

3. Objetivos

3.1. Objetivo General

Diseñar una Red de espacios públicos, en el borde costero de la ciudad de Manta,

3.2. Objetivos Específicos

- Realizar una investigación teórica y estudio de referentes para comprender de mejor manera la noción del espacio público y sus componentes.
- Realizar un diagnóstico urbano utilizando metodologías sistemáticas, para la implementación de un modelo de espacio público conceptuales en la ciudad de Manta.
- Diseñar un equipamiento cultural enfocado en la música que cree un espacio apto para que se mantenga su identidad.
- Realizar visualizaciones 3D que demuestren la materialidad, funcionalidad y estructura del equipamiento cultural.

CAPÍTULO II

4. MARCO TEÓRICO

4.1. Ciudad difusa

Las grandes ciudades han adquirido en nuestro tiempo una forma que las hace irreconocibles. Se extienden por el territorio sin aparentes barreras hasta integrar poblaciones menores o bien construyen suburbios que se vuelven autónomos económica y administrativamente de la ciudad central. (Nivón, 2003)

La ciudad funciona según su contacto, regulación, intercambio y comunicación. Éstos son los principios básicos de una ciudad. La estructura, la forma de producir la ciudad, el paisaje sonoro el paisaje urbano, su monumentalidad, la movilidad, incluso el mercado, son aspectos generados según la funcionalidad y la relación esencial que le brindan los usuarios. (Rueda, 2007)

La ciudad dispersa nace en gran parte de la suburbanización, los posibles efectos en su mayoría son negativos en la calidad de vida y el medio ambiente. Considerando que la dispersión urbana significa un mayor consumo del suelo, el espacio construido disperso es el que va generando vacíos, como relevante en el análisis de una ciudad. La evolución del espacio construido en el Casco Urbano, el incremento del espacio construido no se encuentra necesariamente relacionado con un aumento proporcional de la población, debido a que la construcción en este sector se ha destinado a usos comerciales y de servicios, en contra de los intereses del usuario en uso residencial, o cualquiera sea el uso de suelo. (Frediani, 2006)

Más que sus formas irregulares, es la falta de control de las funciones urbanas. Lo que lleva a que las fuerzas del mercado superen la acción planificadora, de modo que las grandes urbes actuales no pueden ser integradas en un plano unitario. (Nivón, 2003)

Una ciudad de flujos variados se va a extender sin aparente orden, con excepción de aquel que produce una acumulación capitalista a escala global, en este caso se sobrepone las funciones urbanas, los sistemas de transporte y las vialidades a las zonas. (Nivón, 2003)

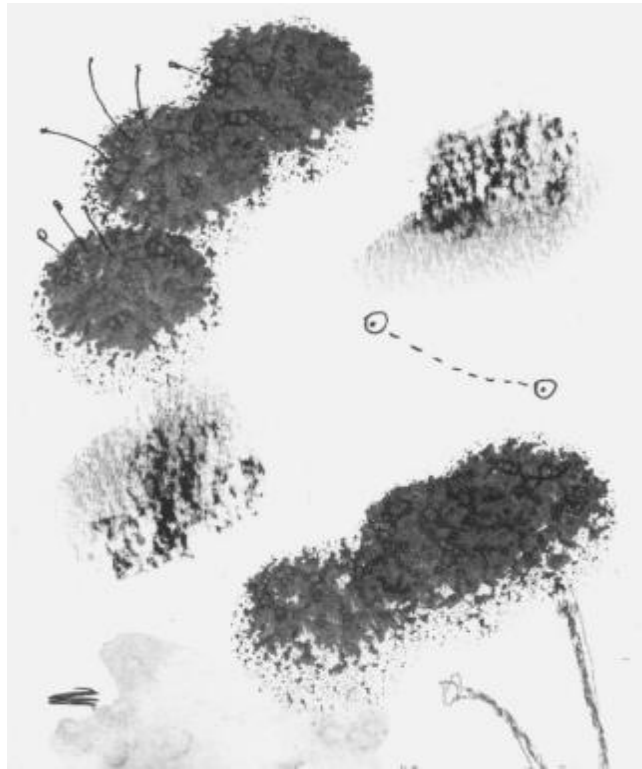


Figura 11. Surgimiento de la ciudad difusa.
Tomado de Eduardo Nivón, 2003

4.1.1. Las contradicciones de la ciudad difusa

La urbanización difusa, se produce como consecuencia de la reorganización de los procesos económicos. Confirma la importancia de transformaciones que llevan a identificar una nueva etapa que suspende solo la continuidad de los fenómenos ya existentes, o la sub urbanización causada por la migración de residencias hacia la periferia. (Marengo & Lemma, 2017)

4.1.2. Ciudad difusa costeras

Las ciudades costeras se desarrollan en los mismos ejes que toda ciudad, la actividad de los usuarios son los indicadores que alteran su funcionamiento, consolidación, paisaje, trama, etc. Los cambios inducidos por las acciones humanas, tienen un potencial de generar reacciones acumulativas, incluso en puntos muy distantes a su lugar de origen. Se lleva de una manera muy acelerada la urbanización en las costas lo a su vez, afecta la viabilidad económica de actividades como el turismo y la acuicultura costera. Estos cambios inducidos dan lugar a conflictos en cuanto al uso de los recursos marinos costeros, la especulación por la tierra y a impactos intersectoriales negativos. (Rodríguez & Windevoxhel, 1998)

Además de la intensidad mencionada, la transformación de estos territorios desde el punto de vista paisajístico, también ha sido significativamente alta y perceptible. Entre los diversos procesos de ocupación del litoral y sus espacios cercanos se pueden identificar dos procesos característicos que, en ocasiones, se desarrollan de manera simultánea. (González & Marco, 2011)

Según González y Marco (2011) existen dos procesos de desarrollo de organización difusa en una ciudad costera son: por un lado, la consolidación de la ocupación tradicional del suelo existente hasta la fecha y, por otro lado, la introducción de una nueva manera de ocupación, bien por tratarse de nuevas tipologías, nuevos usos, etc.

4.1.3. Estructuración de la ciudad difusa

El mercado es el principal vector de estructuración del uso residencial del suelo formal de las grandes ciudades latinoamericanas. Al contrario del mercado informal. Por eso, este mercado tiene una serie de peculiaridades que lo tornan particular en relación con otros de la economía capitalista. Sus tres principales características distintivas son: i) la inmovilidad territorial del bien inmobiliario; ii) su alto valor individual; y iii) su largo período de depreciación. (Abramo, 2011)

Cada una de estas características implica un problema para la reproducción del capital inmobiliario. La inmovilidad impide que ese bien, producido sobre un soporte local específico, sea eventualmente trasladado a otro mercado-localización: barrio, ciudad, país. El efecto urbano de este movimiento de desplazamientos domiciliarios y de externalidades de vecindad, promovido por una pequeña intervención de diferenciación del producto para un segmento restrictivo del mercado, se asemeja a un caleidoscopio, donde el mínimo desplazamiento de un cristal reconfigura toda la imagen. Así, podemos afirmar que el funcionamiento del mercado formal tiene una dinámica caleidoscópica, donde la acción localizada de algunos capitales puede generar una serie de efectos correlativos en cascada, y en la mayor parte de los casos desde lo alto de la pirámide social hacia abajo. (Abramo, 2011)

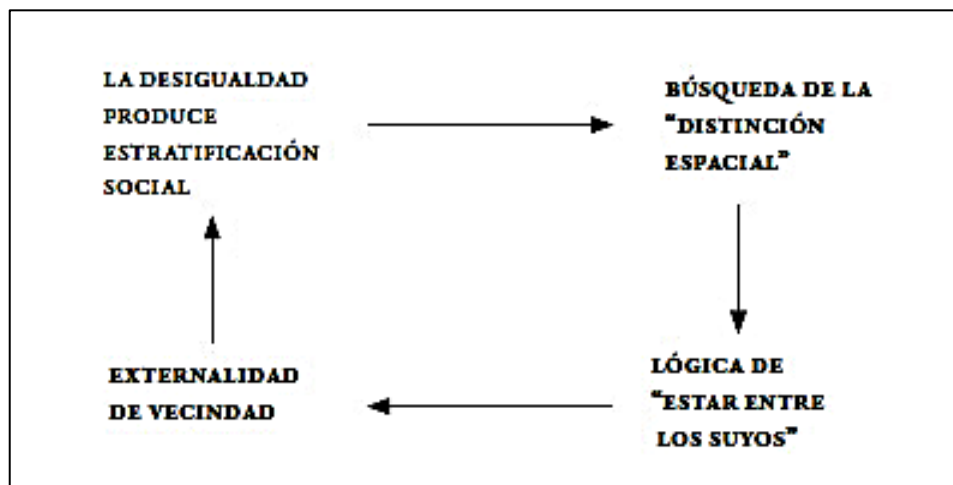


Figura 12. La búsqueda de distinción socio espacial
Tomado de Pedro Abramo, 2011

4.2. La ciudad caleidoscópica

La incertidumbre urbana que muestran los individuos, los cuales para tomar la mejor decisión teniendo en cuenta sus preferencias, tienen que anticipar las acciones de los demás. Están obligados a realizar anticipaciones para tomar sus decisiones de localización. Al efectuar sus decisiones, los actores económicos consideran el espacio como un conjunto de externalidades es decir localizaciones intraurbanas de los

distintos tipos de familias. Las decisiones se basan en la búsqueda de externalidades de vecindad que llevan a las familias a desear residencias urbanas lejos de las familias de rentas más bajas, lo que provoca una ciudad segmentada, según la cual los diferentes tipos de familias e reagruparían en barrios relativamente homogéneos. (Abramo, 2011)

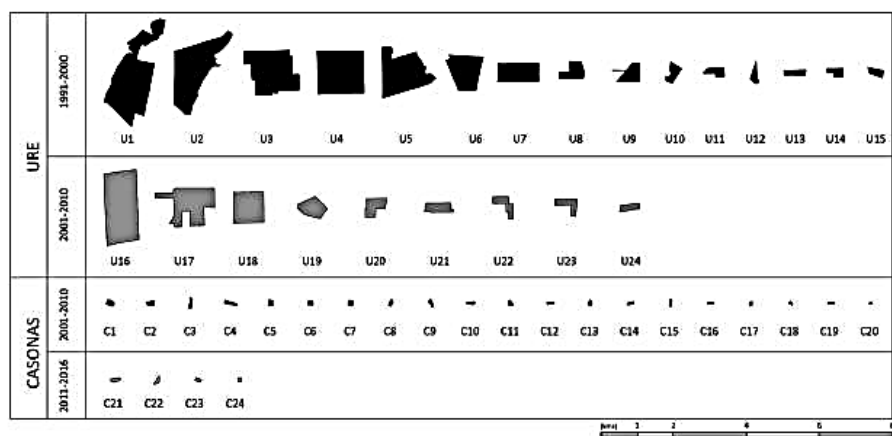


Figura 13. Evolución y escala de lotes.
Tomado de Pedro Abramo, 2011

4.3. Ciudad dispersa y fragmentada

Como Abramo (2011) explica al ser las decisiones descentralizadas, los agentes formulan anticipaciones sobre las decisiones de localización de los otros y eligen su residencia buscando relaciones de vecindad con familias del mismo tipo. Cuando una familia de renta baja buscara instalarse junto a familias de rentas altas para sacar ventaja de una externalidad de vecindad se transformaría la composición social del barrio. Caso contrario las familias más ricas se desplazarán de esa localización y los lugares vacíos serán ocupados por familias de baja renta.

De esta manera Abramo (2011) presenta el concepto de decisión crucial, el cual indica que una decisión individual logra una gran transformación de la implantación urbana. De esta manera el proceso de modificación del orden residencial es el que provoca que las decisiones de localización se den en un contexto de incertidumbre urbana radical. También nos plantea que una vez que el consumidor de residencia,

introduce la figura del emprendedor el cual llevara a cabo innovaciones en donde se altera el orden, La dinámica de indiferencia de las viviendas representa una fuente de incertidumbre para las familias y los que ofrecen es decir emprendedores urbanos. Así se creará la necesidad de proponer nuevas localizaciones que reúnan familias del mismo tipo buscando externalidades de vecindad.

Los cambios que ocurran en el transcurso de vida de las localizaciones generaran movimientos más anchos, que afectan la dinámica espacial del orden urbano. Estas modificaciones que han sido provocadas por innovaciones, en la dinámica espacial generará según Abramo (2011) que el proceso de configuración urbana se realice a partir de la juntura entre una tendencia a la homogeneización y una tendencia a la diferenciación que producirá un cambio por valorización o desvalorización de las características residenciales de las diversas localizaciones. Este movimiento de orden y desorden espacial es el que nos va brindando la ciudad difusa funcionalmente.

4.3.1. Desequilibrio de la ciudad dispersa

Rueda (2007) nos indica cuáles son los problemas causados para la ciudad difusa, el marca tres aspectos que explican una parte de la insostenibilidad de los modelos de crecimiento actual, por una parte el consumo de suelo bajo sus parámetros de costos y apreciación; por otra parte entra en discusión el consumo de materiales y energía provocados tanto por la planificación de los usos del suelo, como por los medios de transporte, y la dinámica de consumo que dilata a hacerlo todo obsoleto en un tiempo récord; también es causante la tendencia a explotar y desestructurar los sistemas del entorno más allá de su capacidad de carga. en concreto, aquella parte relacionada con el impacto que la ciudad proyecta en el entorno más o menos inmediato.

Otro de los problemas que se observa es como la ciudad difusa tiene vocación de reducir el contacto, la regulación, el intercambio y la comunicación. El caso es que la complejidad no se hace depender del espacio y la proximidad que proporciona la multifuncionalidad en un espacio reducido, se sustituye por medios mecánicos o de telecomunicación: el coche, el teléfono, la radio, la televisión, etc. Con la tecnología

actual, en teoría, podríamos realizar la mayor parte de los contactos, intercambios, y comunicaciones sin necesidad del contacto personal cara a cara. Lo que va diluyendo la convivencia social y haciendo efímero un intercambio cultural real. (Rueda, 2007)

Los modos de producir se van transformando, con ello se acoplan los valores éticos y morales, los cambios que genera no quedan reducidos a un espacio etéreo y disforme. Las formas siempre transmiten los valores, la estética, por lo tanto, es también una ética. Los nuevos valores tienen una variedad de representaciones que intervienen en la construcción de la ciudad. Muxi (2014) expone “La ciudad es el espejo material de las circunstancias sociales, políticas y económicas. La arquitectura de la globalización tiene una identidad difusa, su ubicuidad no la arraiga ni relaciona con ningún lugar.” (p. 16)

En los nuevos territorios urbanos, el barrio se transforma exclusivamente en zona residencial. A causa de la separación física de las funciones en la ciudad, el espacio de uso cotidiano se expande a una escala de kilómetros supeditados al coche. El barrio deja de ser un lugar social para convertirse simplemente en un lugar de exclusión. (Rueda, 2007)

Además, Rueda (2007) explique que “la casa, en estas condiciones, se convierte en el centro del universo suburbano, en el centro de operaciones que alarga sus brazos, en forma de estrella, varios kilómetros a la redonda. El individualismo se acentúa y el núcleo familiar se convierte en la institución afectiva casi única.” (p. 4)

Como Koolhaas (1997) indica, la segmentación social de la ciudad queda en evidencia, cuando en un asentamiento del barrio, el asentamiento avanza sobre el territorio y que apuesta por la nostalgia. Recluyen la vida urbana en un – pequeño pueblo mitificado-, o una torre aislada, en fortalezas interiores de las ciudades que no quieren y se niegan a formar parte de la realidad de su entorno. Se fundan en la movilidad individual en automóvil y en la ocupación de áreas urbanas olvidadas, segregadas por la falta de infraestructuras, servicios, equipamientos; basados en la

movilidad peatonal, de aquellos que han sido segregados y por lo tanto eliminados del juego del consumo o, en el mejor de los casos, en la anomia del espacio homogéneo y sin atributos de la ciudad genérica.

Es así que Rueda (2007) afirma que:

La ciudad, mientras tanto, se va vaciando de contenido, las relaciones vecinales, la regulación de comportamientos por conocimiento y afectividad, la identidad con el espacio, las probabilidades de contacto que ofrece el espacio público, etc. se van diluyendo. Los barrios, que son el terreno de juego donde se hace cotidiana la esencia de la ciudad, se eclipsan. (p. 6)

La ciudad en estas condiciones deja de ser ciudad y se convierte en asentamiento urbano donde el contacto, el intercambio y la comunicación es patrimonio, sobre todo, de las redes que le quitan a la calle el sentido que hasta ahora tenía como espacio público. Lo importante en la ciudad difusa son las redes. Si vamos en coche o contactamos a través de los medios de comunicación, el espacio público no es relevante, la ciudad tampoco. (Rueda, 2007, pág. 6)

En complemento a lo anterior, Muxi (2014) expone que “una ciudad de promotor inmobiliario nunca será una ciudad; podrá ser Disneylandia o una escenografía, pero no una ciudad. Sus valores, sus significados y sus relaciones no pueden simularse en un escenario de eterna, impoluta e inmóvil felicidad”. (p. 108)

4.4. **Espacio público**

Habermas (1982) nos dice que la ciudad es sobre todo el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo sumado se plasma. La ciudad es un escenario, un espacio público que cuanto más abierto esté a todos, más expresará la democratización política y social. Por este motivo son llamativas las dinámicas privatizadoras del espacio urbano como una privación de la ciudad. “Como ámbito de la ciudadanía que supone el reconocimiento de los

ciudadanos como sujetos activos e iguales de la comunidad política, a los que se reconoce el derecho y la posibilidad real de acceder a la diversidad de ofertas urbanas”. (p.56)

En este ámbito, Borja y Castells (1997) explican que:

En las últimas décadas se ha presenciado una transformación gradual de las ciudades y de los espacios de nuestra cotidianeidad, como resultado de una serie de recientes fenómenos económicos, sociales, culturales y tecnológicos. La sociedad urbana se ha hecho más compleja, modificando en este proceso, los comportamientos sociales, el uso del tiempo y las formas de movilidad y comunicación. (p. 78)

De acuerdo con la globalización económica y la revolución informacional tienen efectos diversos y contradictorios –de índole negativa y positiva– sobre los espacios urbanos. Sostiene entre estas transformaciones, quizás la más notable y emblemática sea la modificación sustancial del espacio social, que implica y expresa a su vez, nuevas formas de reorganización real y simbólica de los espacios de la ciudad, como resultado de una manera diferente de vivir, de pertenecer y de relacionarse en ella. (Remedi, 2000)

En complemento, otros autores exponen lo siguiente:

En un contexto de cambios y de tendencias contradictorias, muchas de las ciudades en América Latina han dado un salto de escala por una parte, y han acrecentado las desigualdades sociales, por otra. Las ciudades hoy son menos transitables, más inabarcables, más desconocidas, menos legibles y, por tanto, se han vuelto fuente de miedos y diferencias insuperables. (Remedi, 2000, pág. 43)

Los espacios socioculturales abiertos son aquellos espacios vacantes o construidos para otros fines, que permiten en ellos cierta vida pública, por exigencias y dinámicas socioculturales, faltas o inadecuada ubicación de los espacios formales. Estas son de uso permanente ya que no existe mayor control. Se incluyen en esta tipología a ciertas esquinas, calles con poco tráfico y calles ciegas, veredas, aceras amplias, estacionamientos, paradas de transporte público, exteriores de otros equipamientos, sombras de árboles, terrenos baldíos, pasillos, escaleras, portales y espacios residuales, entre otros. (Pesci, Pérez, Pesci, & Abbate, 2002, pág. 22)

Es preciso indicar que la sostenibilidad medioambiental debe convertirse en la herramienta urbana moderna que genere el modelo idóneo de una ciudad, la cual debe, indudablemente, poseer sentido comunitario, participación ciudadana, animación, belleza y placer, equilibrando el uso de espacios públicos considerando al peatón y a la comunidad como pilar fundamental.

Rangel (2012) hace referencia a las palabras citadas por Esteban Fernández que denomina a la ciudad como segunda naturaleza o nueva naturaleza, que dependiendo el enfoque, puede que se establezcan nuevas relaciones entre ésta y la sociedad, pautadas por la inserción de las realidades locales en los macro contextos donde ya opera el tratamiento de los problemas ambientales.

La arquitectura y el urbanismo dialógico o denominado urbanística reconocen lo singular de cada proyecto y de cada espacio, no como algo aislado de la historia o de la cotidianeidad social sino como una dimensión y materialización de valores estéticos, científicos, políticos de un diálogo social específico y permanente, un espacio establecido a través del diálogo único entre el comunicador de este espacio o el constructor y el receptor de sus ideas, mismo que capta y lo utiliza para sus producciones espaciales.

Arendt (1993) define el espacio público como el lugar de la acción por oposición al trabajo y a la obra, de los modos de subjetivación opuestos a la identidad, por oposición a los métodos de identificación comunitarios y a los territorios de familiaridad. El espacio público es la escena remota del político en cuanto que este se diferencia de las formas fusionales y fraternales de la relación social que se estructura alrededor de una definición común del interés general y del bien público.

Los espacios socioculturales formales comúnmente referidos a los tradicionales espacios públicos abiertos, construidos para las funciones básicas de socializar, recrearse, ejercitarse físicamente, expresarse públicamente, descansar o incorporar lo natural en la ciudad, urbanizándolo y acercándolo a la gente. Integran esta categoría las plazas, parques, piletas y algunos tipos de calles. Estos espacios se caracterizan por ser espontáneos y espacios socioculturales especializados que son aquellos con algún nivel de control espacial, social y perceptual que cumplen las funciones del espacio público formal. Están en esta categoría iglesias, teatros, centros culturales, edificios patrimoniales, centros comunales, clubes privados, fuentes de soda, centros recreativos y centros comerciales, en general. (Rangel, 2003)

Se destaca, en algunas ciudades de la Región Latinoamérica, la población de bajos ingresos se ve imposibilitada de acceso a los espacios públicos, ya sea de forma directa o indirecta. Por ejemplo, los sectores pobres están impedidos de usarlos cuando se han localizado a gran distancia de los centros urbanos, o por el cobro de acceso a lugares anteriormente disponibles, como playas o áreas de parques que han sido privatizadas. (McDonald, 2005)

Los espacios públicos de las ciudades -la calle, la plaza, el parque y los frentes de agua- en conjunto con los espacios socioculturales en general, deben permitir y propiciar el encuentro, la estadía, la recreación, la expresión cultural, la integración de los diferentes ciudadanos y de sus actividades, el contacto del ser humano con lo natural y la pervivencia de los sistemas naturales en lo urbano; combinando lo natural con lo construido, utilizándolos como herramientas

fundamentales de la urbanística. Ellos deben formar una red holística, inclusiva, accesible a todos, confiable, armónica, atractiva, extensa, diversa, legible, equilibrada, enriquecedora, duradera, confortable, saludable y fácil de mantener, es decir sustentable. (Rangel, 2003, pág. 23)

En algunas ciudades la población de bajos ingresos se ve imposibilitada de acceso los espacios públicos, ya sea de forma directa o indirecta. Por ejemplo, los sectores pobres están impedidos de usarlos cuando se han localizado a gran distancia de los centros urbanos, o por el cobro de acceso a lugares anteriormente disponibles, como playas o áreas de parques que han sido privatizadas, tendencia a la apropiación y control del acceso a las áreas públicas de zonas residenciales por parte de los residentes de las mismas. (McDonald, 2005)

En la mayoría de casos, los conjuntos habitacionales sin considerar el estrato socioeconómico, cierran sus calles y áreas verdes, es decir lo convierten en algo exclusivo, con lo que limitan la promoción del espacio o para el uso externo.

4.4.1. La producción del espacio público

Lefebvre (1974) propone al espacio público como una producción social, llevada a cabo entre personas desconocidas y basada en interacciones efímeras entre estas. La producción surge de Hegel y de Marx, para quienes el concepto universal debe ser ampliado de su sentido ingenuo para incluir a todos los tipos de producciones: la producción de la naturaleza, la producción eminentemente económica, la producción de ambientes contruidos, etcétera.

El espacio público es la máxima expresión de urbanidad, entendiendo a esta como la materialización de lo urbano. Así, en el espacio público se concentran y organizan las cualidades antes mencionadas en un trabajo colectivo o una comunión.

La producción de espacios públicos no solo forma parte principal de todo desarrollo urbano, sino que debe constituirse como el elemento ordenador o principal, ya sea por su característica articuladora con el resto de la ciudad metropolitana como por su espíritu de ordenamiento interno. El funcionalismo en el urbanismo moderno invalidó al espacio público al determinar sus usos específicos. “En unos casos se confundió con la vialidad, en otros se sometió a las necesidades del orden público. En casos más afortunados se priorizó la monumentalidad, el embellecimiento urbano se relacionó a la actividad comercial, en casos menos dichosos se utilizó como dispositivo de segregación social, bien para excluir, bien para concentrar. (Borja & Muxí, 2003)

El espacio social es el resultado de un proceso con múltiples aspectos y movimientos significantes y no significantes, percibidos y vividos, prácticos y teóricos. “Todo espacio social tiene una historia, partiendo de esta base inicial: la naturaleza, el original dado y lo originario ya desde siempre ofrecido en sitios particulares, climas, ambientes, etc.”. (Lefebvre, 1974)

Los usos y las costumbres que se realizan en los espacios públicos, sin importar el carácter de tradiciones, tendencias generales o eventos esporádicos, son un perfecto eje de medida para determinar los niveles de integración social, “los alcances de los sentidos de pertenencia, las capacidades de apropiación de lo público y los niveles de democracia obtenidos en un barrio, una zona o una ciudad”. (Segovia & Jordán, 2005)

La relación de un espacio con el sentido del tiempo cuando se originó, va en contraste siempre que formalmente se exponga la historia del espacio como tal. “De las representaciones admitidas por los historiadores cuyo análisis lo fragmentan y lo cortan en pedazos. en la historia del espacio como tal, lo histórico, lo diacrónico, el pasado generador se inscribe sin cesar en lo espacial, como si fuese una pintura” De esta manera se toma el tiempo y el espacio a través del cuerpo, así se implementa una relación del cuerpo con el espacio. “la manera de medirlo y hablar de él presenta a los

miembros de una sociedad una imagen y un vivo reflejo de sus cuerpos, la adopción de los -dioses- de otras personas traen con ello la adopción de su espacio y su medida”. (Lefebvre, 1974)

El espacio público es un espacio de comunicación basado en formas de adaptación y cooperación. Marrero (2008) cita dos acuerdos respecto a esto:

El primero consiste en decir que un espacio público es un orden de visibilidades destinado a acoger una pluralidad de usos o una pluralidad de perspectivas y que implica, por ello mismo, una profundidad; el segundo enuncia que un espacio público es un orden de interacciones y de encuentros y presupone por tanto una reciprocidad de las perspectivas. La importancia de la reciprocidad aquí enunciada es vital, ya que permite entender el espacio público como sostenido por una “responsabilidad limitada y compartida”; “producción y gestión van obligatoriamente juntos” en él. Espacio de circulación y comunicación, el espacio público tiene como requisito primero y último la accesibilidad universal en ambos órdenes, una accesibilidad irreductible. (p. 80)

La ciudad como espacio de encuentro, de paseo y de diversidad se borra en las nuevas políticas de inversión inmobiliaria que se fundamentan en la primacía de la seguridad individual y del negocio rápido. Estos lugares segregados recrean en su interior la falsa utopía de la ciudad abierta, sin distinciones, donde todos son iguales. “Este “jugar-a-como-si” acostumbra a vivir en la ficción, vivir en una situación ideal que no es la realidad, sino lo real, remodelado por la inteligencia y la imaginación”. (Muxi, 2014)

Los vínculos que las personas establecen con los espacios han sido objeto de análisis desde múltiples perspectivas. El apego al lugar, la identidad de lugar, la identidad social urbana o el espacio simbólico urbano son algunos de los principales conceptos con que se abordan procesos que dan cuenta de la

interacción de las personas con los entornos y sus principales efectos. El fenómeno de la apropiación del espacio supone una aproximación conceptual cuya naturaleza dialéctica permite concebir algunos de estos conceptos de manera integral. (Vidal & Pol, 2005, pág. 1)

Marrero (2008) también plantea el espacio público como un espacio de “la visibilidad mutua”, como una “realidad porosa” y “conceptualmente inestable” con dos reglas fundamentales, la del “uso público” y la “libre circulación.

Lofland (1998) propone cinco principios que regulan la interacción en la producción del espacio que son: la movilidad, prominencia del rol del público, amabilidad contenida, civilidad con la diversidad. Probablemente, este civismo tenga más que ver con la indiferencia hacia la diversidad que con su apreciación, algo que no sólo atenúa la importancia de este principio. En lugar de reglajes y ajustes incesantes de la distancia y la proximidad, de la presencia y de ausencia, de la interacción social concertada, el espacio público cuestiona los procesos mismos de producción de la vida social.

No obstante, la dinámica propia de la ciudad y el comportamiento diario de sus habitantes pueden generar espacios públicos que legalmente no lo son, si bien no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados; pudiendo ser: una fábrica o un depósito abandonado, un espacio entre edificios, entre otras alternativas. Mientras el escenario diario del espacio público cumple funciones materiales y tangibles; el cual se marca y se entiende como el soporte físico de las actividades cuyo fin es “satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales. (Segovia & Jordán, 2005)

Por otro lado, Velásquez (2004) recoge las expresiones de Fernando Carrión donde destaca nuevos fenómenos urbanos, que expresan cómo en América Latina estamos perdiendo el espacio público. Uno de estos fenómenos es la fragmentación que se

vive en las ciudades, en las que se observa un “conjunto de constelaciones discontinuas de fragmentos espaciales, una especie de mosaico, de calidoscopio donde los distintos espacios no terminan de encontrarse”.

En este sentido, la calidad del espacio público en una ciudad se podrá evidenciar por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que promueva, también, por su capacidad de reunir y mezclar distintos grupos y comportamientos, por su capacidad de estimular la identificación simbólica y definitivamente por la expresión y la integración cultural.

4.5. Identidad urbana

El espacio al igual que el tiempo es una elaboración social, no debemos verlo sólo en sus diferentes dimensiones geográfica, geométrica; los cuales generan límites, franjas, bordes, etcétera. El espacio está atiborrado de significaciones e intenciones sociales cimentado con una finalidad social, porque el espacio “no se limita a ser un mudo orden de relación entre cosas, sino que se manifiesta como un denso bosque de símbolos sociales” (Ramos, 1989, pág. 75)

Lynch (1960) describió algunos de los principales compuestos de la "imagen urbana", una imagen de la ciudad por medio de la cual nos orientamos para circular mejor por ella y con ello acceder con facilidad y con seguridad a nuestros destinos. Con los conceptos de nodos, hitos, bordes o umbrales, cauces y distritos circunscritos, construimos nuestra memoria urbana. Con ella recordamos las partes de una ciudad y establecemos referentes más permanentes lo cual ayuda a generar lazos de identidad.

La identidad no es otra cosa que aquello que nos diferencia de los otros tanto en el ámbito individual como colectivo. Supone la conciencia de pertenencia a un grupo determinado y una simbología propia que reclama ser reconocida, protegida y promovida. La identidad cultural se describe según Soto como “la identificación de valores generales que expresan, leen e interpretan una cultura, la cual es cambiante,

mutable, variable y se transforma en la continuidad histórica.” de esta manera se forma la idea, de una identidad territorial que entrega a los bienes locales elementos de diferenciación y de calidad, que les brinda acceso a mercados cada vez más exigentes. (Soto, 2006)

Si en términos propiamente culturales lo local y los lugares se convierten cada vez más en trincheras de identidad, pero en un sentido contrario es decir siendo excluyente aparecerá como necesario generar nuevas iniciativas urbanas que diversifiquen y reactiven el tejido social; “un tejido social en el que el nosotros esté presente. (Salcedo, 2002)

Los proyectos y la gestión de los espacios públicos y equipamientos colectivos son a la vez una oportunidad de producir ciudadanía y una prueba del desarrollo de la misma. Su distribución más o menos desigual, su concepción articuladora o fragmentadora del tejido urbano, su accesibilidad y su potencial de centralidad, su valor simbólico, su polivalencia, la intensidad de su uso social, su capacidad para crear ocupación, su capacidad para fomentar nuevos “públicos”, la autoestima y el reconocimiento social, su contribución para dar “sentido” a la vida urbana; son siempre oportunidades que nunca habrían de desaprovecharse para promover los derechos y obligaciones políticas, sociales y cívicas constitutivas de la ciudadanía. (Borja & Castells, 1997)

El hombre va dando un sentido social, cultural a su entorno, transforma y se apropia de su medio ambiente, tanto en términos materiales como simbólicos. Así, el espacio socializado y culturizado permite crear una identidad, sentido de pertenencia, relaciones y redes entre los grupos que lo conforman. Territorio, espacio, lugar, todas estas acepciones remiten a la capacidad que tiene el hombre como creador de cultura, en resemantizar, recodificar, con base en tradiciones, historias familiares y colectivas, el recinto que ocupa. (De Freitas & Ontiveros, 2006, pág. 225)

Sendercock (1998) expone que las ciudades se están convirtiendo en multiétnicas, multirraciales, múltiples. La diversidad cultural, está surgiendo como una característica propia de las nuevas ciudades globales, lo que conlleva aquello denominado como: un nuevo desorden mundial. La ciudad o región multicultural es vista por muchos como una amenaza más que como una oportunidad.

Respecto a la pobreza y la precariedad urbana, queda visible la necesidad de consolidación de valores afectivos en los lugares, ya que la ciudadanía adquiere valores afectivos cuando se producen en ellos experiencias positivas. Estas iniciativas pueden abarcar desfiles y celebraciones locales, mejoramiento barrial y buen mantenimiento de espacios públicos, creación de condiciones institucionales y jurídicas para el establecimiento de empresas que ofrezcan empleos a los habitantes cercanos.

Los grupos o las personas generan capital social cuando se solidarizan y conciben un sentimiento hacia otras personas o grupos. “El aumento del capital social fomenta la cooperación, altera los términos y niveles de intercambio, fomenta los intercambios, reduce el individualismo, internaliza los factores externos y produce un aumento de las inversiones en bienes públicos”. Cuando se brinda a las personas o grupos poder para elegir y administrar sus propios proyectos de desarrollo, las inversiones tienen excelentes resultados y se desarrolla el capital social de las comunidades. El capital social existente en un grupo puede conducir a la discriminación y exclusión de los que no formen parte de él. (Segovia & Jordán, 2005)

La amenaza es psicológica, económica, religiosa y cultural. “Es una complicada experiencia del miedo al ‘otro’, el miedo a la pérdida del trabajo, el miedo a que la manera de vivir sea erosionada, miedo al cambio en sí mismo”. Estas desconfianzas generan ansiedad y violencia sobre los que son distintos, estos miedos son una amenaza tan importante para la futura estabilidad de las ciudades y regiones, en un grado llegan a ser comparables las fuerzas económicas”. (Sandercock, 1998)

La pertenencia de una identidad en un espacio diseñado, lleva consigo muchos años de solidificación, al producirse este desarrollo surgen las condiciones estructurales que colaboran a una rotura; “a un ‘descoser del tejido social’ popular. He allí donde el sentido de la identidad territorial en su doble proceso de afectividad y distanciamiento”. (De Freitas & Ontiveros, 2006)

Según Lefebvre (1974) existen dos niveles para la formación de identidad urbana. Uno es el de la imagen urbana, que Lynch describe con tanta exactitud mediante la imagen urbana representada mediante tipos especiales de vivencias urbanas, de esta manera acotamos una asimilación vivencial y diferenciadora de la ciudad. “Identificamos entonces a lo menos cuatro tipos de referentes relevantes: los ejes, los bordes, los nodos, los hitos y los distritos”. Estos demuestran estructuras significativas ligadas principalmente con la orientación y el reconocimiento de las variaciones morfológicas de la ciudad. Y la segunda fuente de identidad son los lugares significativos. “Estos desencadenan emociones y sentimientos más personales en los usuarios y con ello determinan una territorialización emocional de la ciudad”. Lo que nos arroja como resultado la formación de estas identidades las cuales están claramente relacionadas con “el reconocimiento de lugares emocionalmente pregnantes de la ciudad”, que son representativos para el usuario.

La oposición entre espacio público y privado, relaciones que se encuentran en algunos territorios, se hace plástica, flexible en la dinámica que el espacio tiene en los sectores populares, así:

Como territorio la casa se usa para dormir, descansar, refugiarse, estar en familia con sus relaciones y conflictos ‘la ropa sucia se lava en casa, por ello el sitio es cerrado, de propiedad privada, en contraposición está la calle como sitio abierto para la circulación y el desplazamiento de un lugar a otro, espacio público de uso colectivo y propiedad estatal en donde se producen algunos contactos sociales. Sin

embargo, en lo cotidiano estos territorios más que oponerse se acercan haciéndose filtrables, menos rígidos, trascendiendo los límites, creándose lo que se ha denomina frontera. (Rojas & Guerrero, 1997, pág. 2)

4.6. Procesos de territorialización

Se considera al territorio como un actor indirecto de la competitividad en tanto que plataforma o malla de soporte de las actividades productivas. De igual manera espacio contenedor de una cultura propia que se traduce en la elaboración de bienes y servicios indisolublemente ligados a esa cultura, a partir de la cual se pueden construir nichos específicos de comercio de elevada competitividad. (Boisier, 2006)

El territorio donde a menudo se manifiesta con más fuerza la crisis de la vida social urbana, es el espacio público. En la actualidad, la preocupación por la seguridad del transitar y el estar en la calle, por la calidad del intercambio en paseos y parques, por la sociabilidad en barrios y plazas –en definitiva, el espacio público de la ciudad está vigente en muchas de las ciudades de la región. (Segovia & Jordán, 2005)

La identidad territorial se produce a partir de la relación afectiva que se establece entre el poblador y su hábitat. En un sentido eficiente que dialoga entre el sentimiento de especificidad como el de alejamiento y no pertenencia; “en este juego dialéctico de apropiación–desapropiación, socialización– desocialización, se regulan los procesos identitarios, tanto el significado del espacio doméstico como de los otros espacios del barrio, nos pueden dar pistas para explorar la importancia de éstos en la conformación de los vínculos y el sentido de pertenencia en relación con el lugar”. (Ontiveros, 1998)

Los espacios públicos constituyen territorios sociales y culturales, por lo que gestionar el espacio público se convierte en una prioridad en el esfuerzo por controlar

la inseguridad. La importancia de los espacios públicos como control social natural ha sido destacada.

Segovia y Jordan (2005) citan a Newman quien expone que el control social del espacio público es el espacio defendible, es básico para solucionar el problema de la vulnerabilidad del espacio residencial, de las familias, de la persona. Además, considera que una de las cosas más importantes para el desarrollo de una comunidad sana es la existencia de un espacio público de encuentro, de presencia. El control natural del espacio público se da por la presencia de las personas en las calles, plazas y pasajes, entre otros

Soto (2006) expone las ideas de Vásquez y Baquero que precisan que:

Para generar un proceso de desarrollo sostenido es preciso actuar pues sobre los factores que determinan en proceso de acumulación. Dichos factores o fuerzas contribuyen al proceso de acumulación de capital, generan economías externas e internas, de escala, reducen los costes generales y los de transacción y favorecen las economías de diversidad. (p. 6)

Considerando lo descrito anteriormente, se puede establecer que cuatro factores comprenden el proceso de desarrollo sostenible: la difusión de las innovaciones y del conocimiento entre empresas y organizaciones, LA ORGANIZACIÓN FLEXIBLE DE LA PRODUCCIÓN, EL DESARROLLO URBANO DEL TERRITORIO Y LA DENSIDAD DEL TEJIDO institucional. Tomando en cuenta a la ciudad en condición de gueto de muchos territorios de pobreza o riqueza, en donde las relaciones en y con los espacios públicos de la ciudad están cortadas, sólo hace posible interacciones neutras o basadas en el conflicto, en la inseguridad. (Segovia & Jordán, 2005)

La apropiación del espacio en grupos sociales excluyentes se expresa de dos maneras: las galerías comerciales lugares exclusivamente dedicados al consumo, y los barrios enrejados, ambos destinados a la habitación de un grupo social homogéneo, situación que aumenta la percepción de inseguridad al nivel del conjunto de la ciudad. (Salcedo, 2002)

4.7. Tipología de espacio público

Según el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2009) las decisiones sobre como intervenir y sobre el tipo de espacio público que se quiere implementar son principales para definir el tipo y modo de la realización de inversiones en los espacios públicos existentes. No siempre será necesario producir nuevos espacios, esto depende de la situación actual del espacio urbano en cuanto a cantidad y calidad, el estado de conservación, su nivel de dotación de equipamiento y las necesidades y aspiraciones de los habitantes. Esta institución establece los siguientes tipos de intervención, dependiendo del estado de la oferta: (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2009)

Recuperación de espacios deteriorados en estado de abandono: acciones de reposición de elementos existentes si los hubiera, o de construcción de nueva infraestructura que permita el restablecimiento o la generación de actividades sociales y recreativas demandadas por la comunidad.

Mejoramientos de espacios existentes: adecuaciones y/o reposiciones parciales de componentes, considerando eventuales modificaciones al programa arquitectónico, reemplazo de mobiliario, luminarias o áreas de pavimento, mejoramiento de sistemas de infraestructura de riego, incorporación de nuevos elementos que se estimen convenientes.

Creación de nuevos espacios públicos: implica asignar un terreno, originalmente destinado a otro uso o bien en situación de sitio eriazo, para la consolidación de espacios públicos.

Proyectos y estudios de gestión de espacios públicos: considera incorporar gestión social o privada de actividades que le den valor al espacio, sean estas deportivas, sociales, culturales, comerciales o de servicios a la comunidad. (p. 27)

El tamaño territorial no es un indicador secundario para calificar un espacio como “verde” desde el punto de vista del planeamiento urbano y ambiental. Se debe considerar la superficie mínima de intervención, para que un espacio alcance la categoría de unidad territorial de espacio público verde. Se puede marcar generalmente las superficies mayores de 1.000 m2. Otro aspecto a considerar es la accesibilidad de la población usuaria del espacio verde. (Gámez, 2005)

Se consideran diversos estándares que aproximados a nuestra morfología urbana serían los siguientes:

Variable genérica 1	Variable genérica 2	Variable específica 1	Variables específicas 2
Ecosistema (diferenciado)	Medio ambiente (continuum)	Definición territorial (zonificación)	Clases de gestión (intervención)
Natural	1.Natural	1.1.Área no habitable	Area protegida
		1.2.Área habitable	Area no protegida
Interfase	2.Transicional	2.1.Área periurbana	Propiedad pública
		2.2.Área intraurbana	Propiedad privada
Urbano (artificial)	3.Urbano	3.1.Área intercomunal	Uso productivo
		3.2.Área comunal	Uso recreacional
			Enclave natural
			Enclave artificial
			Gobierno metropolitano
			Asociación de Municipios
			Municipio
			Municipio-vecinal

Figura 14. Esquema de sistema de variables para clasificación tipológica.

Los elementos centrales que condicionan el uso del espacio público urbano son los grandes ejes o avenidas, las grandes plazas y los parques urbanos. Estos elementos pueden tanto unir como separar sectores de la ciudad, crear desorden a su alrededor o estar ellos mismos en deterioro, o en sentido inverso, articular áreas, conectar funciones y ser importantes componentes elementos de animación urbana. Si estos espacios son apropiados por la ciudadanía a través de un uso cotidiano y funcional, o por una apropiación simbólica y esporádica a través de fiestas o manifestaciones públicas masivas, tenderán a integrar a diferentes sectores de la ciudad, tanto física como socialmente. (Segovia & Jordán, 2005, pág. 28)

Tipología espacios públicos	Dimensiones a intervenir	
	Física / espacial / funcional	Social / cultural
Escala ciudad		
Parques, grandes áreas verdes.	Accesibilidad, localización, espacios multifuncionales.	Programas de animación dirigidas a diferentes grupos.
Plazas áreas centrales.	Elementos simbólicos y de identidad.	Fiestas y celebraciones.
Espacios adyacentes a grandes avenidas.	Iluminación, escala adecuada, mobiliario.	Programas culturales y de comercio.
Escala local / barrio		
Plazas de barrio.	Elementos simbólicos y de identidad iluminación, escala, mobiliario, etc.	Programas de animación dirigidos a diferentes grupos.
Sedes comunitarias o vecinales.	Localización central.	Programas de animación dirigidos a diferentes grupos.
Equipamiento deportivo: multicanchas, etc.	Conexión trama y equipamiento urbano local.	Capacitación y apoyo a grupos.
Espacios de circulación: calles y pasajes.	Iluminación, escala, relación frentes viviendas.	Seguridad y sociabilidad vecinos.
Espacios intermedios: esquinas, escaleras, accesos, patios comunes.	Iluminación, escala, mobiliario, diseño fachada viviendas.	Seguridad y sociabilidad vecinos.

Figura 15. Esquema tipologías y dimensiones espacio público.
Tomado de Segovia y Jordán, 2005

Existen múltiples y variados objetivos para pensar y planificar un espacio público y cada uno de ellos requiere de tipos de proyectos también diferentes. Las opciones y criterios de selección tipológica de los espacios públicos son, por lo

tanto, un segundo elemento relevante en la decisión de planificación que determina el tipo específico de espacio en relación a la función territorial que pretende cumplir, al impacto urbano previsto y a las características preponderantes de diseño, determinando su uso potencial. La configuración de una tipología de espacios públicos permite finalmente seleccionar tipos adecuados de respuesta frente a las necesidades de cobertura territorial, tanto cuantitativa como cualitativa y funcional, considerando la diversidad de situaciones existentes. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2009, pág. 28)

En el ámbito local, los espacios públicos, como: calles, plazas, manzanas, parques, zonas culturales y más constituyen los lugares cotidianos de construcción de la identidad urbana, como también un lugar de aprendizaje para la socialización. Es así que se convierte es un desafío proponer programas para el espacio público que contribuyan a la aceptación de los otros, a la conjunción de diferentes identidades y de edades. (Segovia & Jordán, 2005)

En Manta el espacio público se comprende desde varias tipologías, en términos de oportunidades de acceso y equipamientos culturales en tanto posibilidad de ocio. Sus tipologías nacen de necesidades habituales como el descanso, la actividad y la vivencia. caracterizada por buscar en su elección, acceso gratuito, y en la práctica sensación de placer y disfrute. (Ronald, 2007)

Por este motivo la tipología de espacio público en Manta son en su mayor parte parques, con mobiliario urbano como bancas de metal, postes, basureros y un genérico de juegos infantiles. La mayoría son a escalas barriales.



Figura 16. Parque Córdoba. Área 359m².
Tomado de José Muentes 2018



Figura 17. Parque Santa Marianita. Área 186 m².
Tomado de José Muentes 2018



Figura 18. Parque 8 de abril. Área 1883 m².
Tomado de José Muentes 2018



Figura 19. Parque Santa Fe, Área 931 m².
Tomado de José Muentes 2018

5. Casos de estudio

5.1. Nueva York

Considerada como uno de los principales centros globales de comercio y finanzas, debido a su crecimiento la ciudad elabora un plan urbano incluyendo las distintas variables que afectaban en el presente y a futuro en esta metrópoli, “Un Nueva York más verde” que contempla el periodo de 2007-2030, este plan fue asesorado por la firma Gehl Architects. El plan empezó con un estudio integral de la vida pública, para hacer de Nueva York un mejor lugar para vivir, más eficiente en transporte, más amigable, accesible y con espacio público de calidad (Gehl & Svarre, 2013).

5.1.1. Componentes Urbanos

En el Plan Urbano de Nueva York una de las principales avenidas más congestionadas a nivel mundial es la Avenida Broadway, esta une 5 barrios: Queens, Brooklyn, Manhattan, Staten Island y The Bronx. realizaron la propuesta a partir del análisis de estos cinco barrios, se realizó el diagnóstico del área de estudio, por zonas

en base a los resultados se dedujo el funcionamiento de la avenida.

La propuesta se trató de peatonalizar la Av. Broadway, partiendo del análisis de espacio público, de esta manera se propusieron cinco proyectos distintos en los diferentes barrios aledaños. (Marcus, 2014)

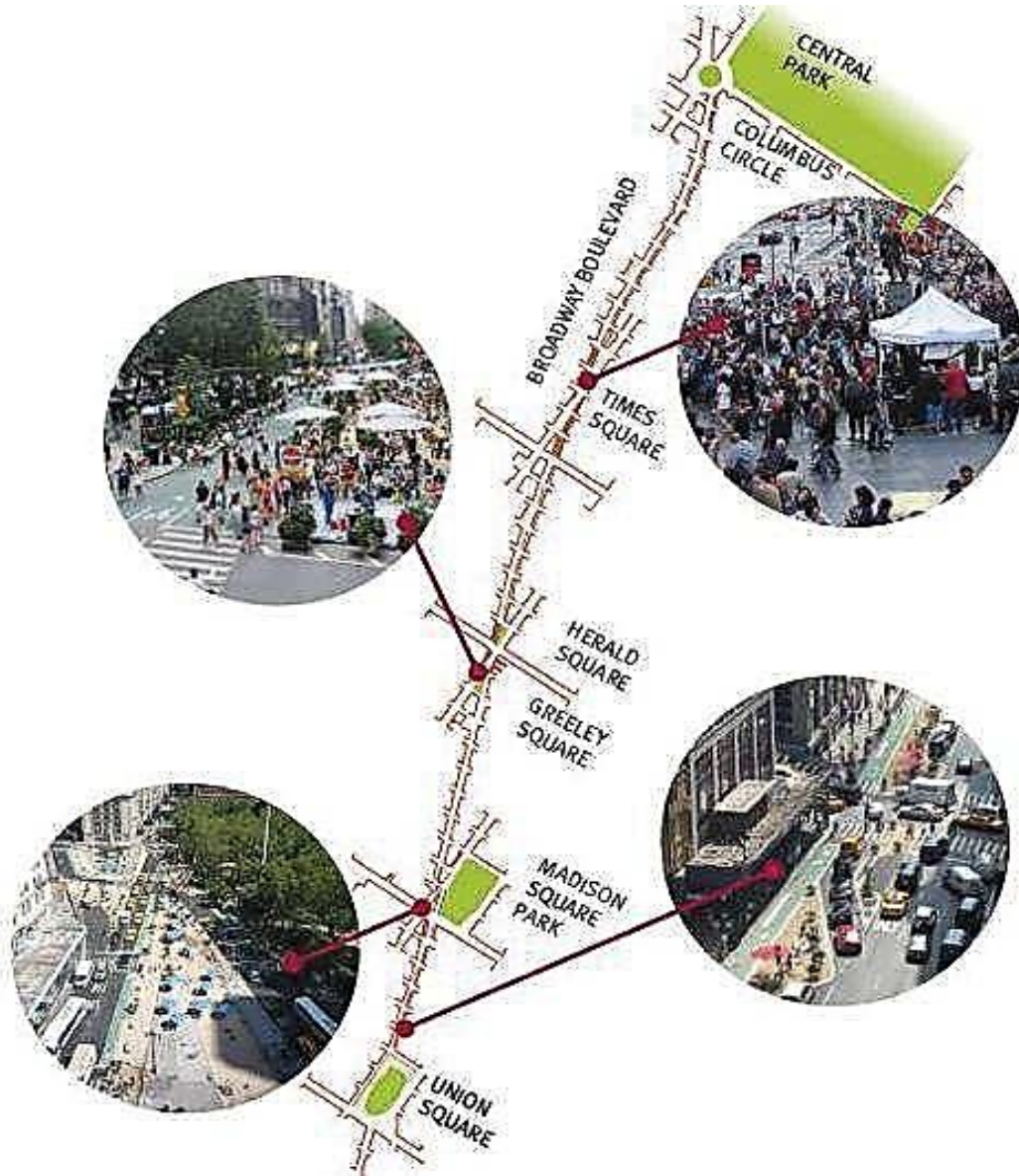


Figura 20. Pevtonalización de la Av. Brodway.
Tomado de José Stang, 2014

La intervención urbana percibida entre la calle Times Square y Herald Square, tiene un área de 35.771 m² en espacio público, fue realizada como un experimento porque las autoridades estaban aún renuentes a la propuesta, se convirtió el primer tramo en peatonal, con la nueva redistribución del espacio aplicada se organizó el tráfico lo que llevo a que se reduzca un 63% de accidentes vehiculares y peatonales. Esta intervención, aunque fue una prueba se convirtió en permanente debido a los resultados y acogida logradas por parte de la ciudad, se ha creado desde junio del 2007 hasta noviembre del 2009, 322 km de ciclo vías, transformando las calles de tráfico en calles peatonales. (Stang, 2014)

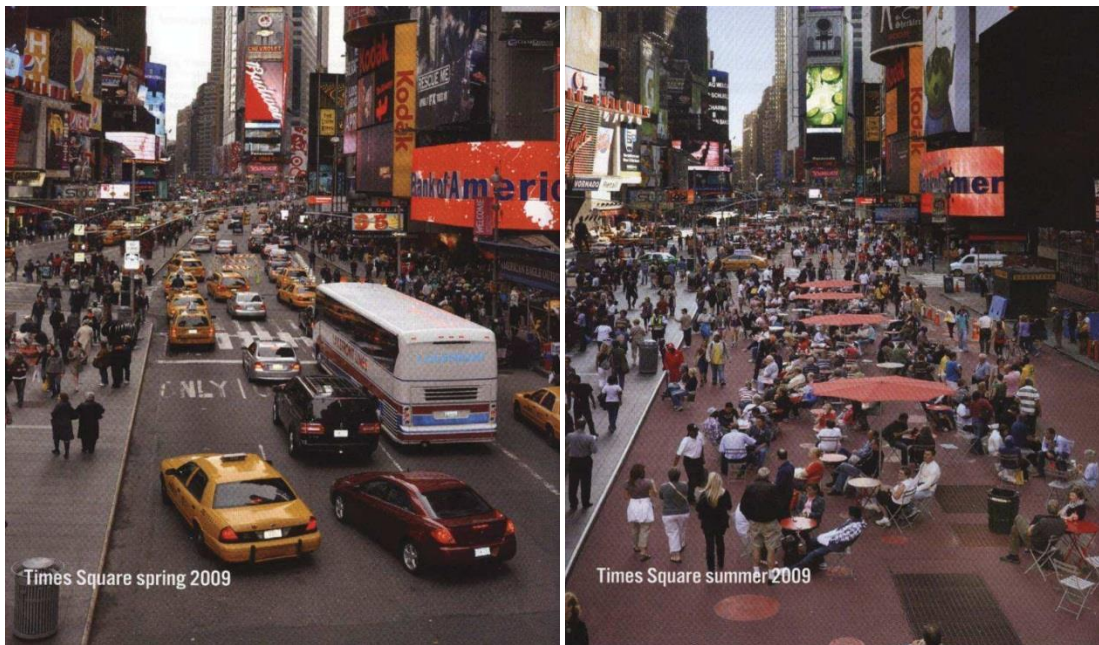


Figura 21. Intervención urbana del plan piloto 2009.
Tomado de José Stang, 2014

5.1.2. Estructura Espacial

Se aprecia que las centralidades tienen ubicaciones dispersas, la Av. Broadway es una parte de la ciudad en donde existe una concentración y diversidad de usos, tiene grandes equipamientos públicos, las manzanas y dimensión de lote son regulares, el uso del suelo es mixto, Nueva York es conocida ya que la mayor parte de sus

edificaciones son rascacielos. (Stang, 2014)

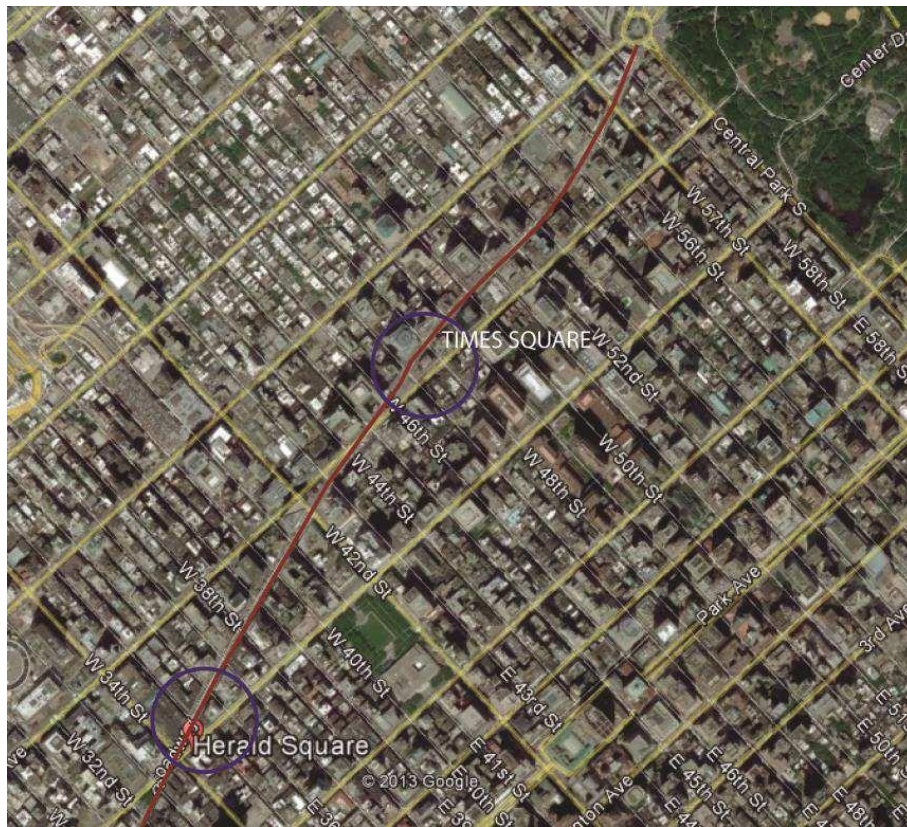


Figura 22. Entorno urbano New York.
Elaboración propia

5.1.3. Densidad

Aproximadamente 8.400.000, es la población de Nueva York, es la segunda ciudad más densa de Estados Unidos aproximadamente (25.846 hab/km²), urbanamente posee un área de 830 km², colindante con en el Rio Hudson. Tiene varios puntos de densidad, las cuales se alargan hasta formar parte de algunos desniveles territorialmente. (Stang, 2014)

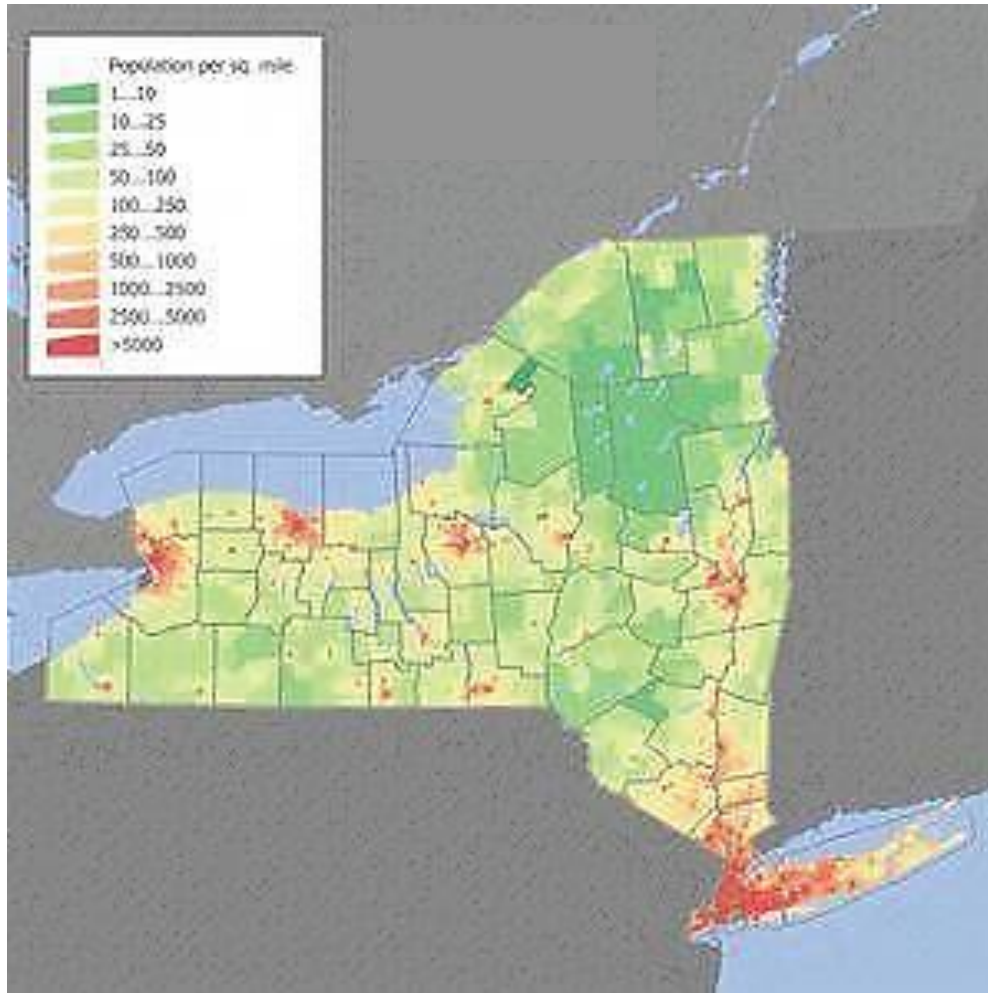


Figura 23 Densidad de Nueva York.
Tomado de Wikipedia, s.f

5.1.4. Movilidad

El sistema sobresaliente de movilización es el metro, este medio de transporte público es uno del más grande a nivel mundial y conecta de forma rápida Nueva York, sin embargo, existen puntos con mayores problemáticas vehicular en los cruces de intercambios modales, esta zona tiene un modoso tráfico vehicular. (Gehl, 2014)

Esta avenida agrupa varios parques transcendentales para esta zona, entre ellos el

Parque Central, cada vez se está incrementando la red urbana de ciclo vías para incentivar la movilidad alternativa, también se contempla la peatonalización de la mitad de la avenida en Times Square exponiendo con prelación de humanizar el espacio público. (Gehl, 2014)



Figura 24 Movilidad en Nueva York
Elaboración propia

La red de movilidad alternativa ciclo vías, fue diseñada para proteger y brindar calidad a los ciclistas, esto incentiva el uso, ya que en Nueva York el 80 % de espacio público corresponde a calles, las mismas que son utilizadas por aproximadamente ocho millones de personas al día, actualmente el uso de la bicicleta se incrementó en un 300 %, mejorando la calidad de vida de esta ciudad, además de disminuir la

contaminación ambiental. (Gehl, 2014)

5.1.5. Espacio público

Los barrios de la ciudad están regulados con Manhattan al centro y cercada por el resto de los barrios a lo largo de la costa. En el plan se considera proponer un nuevo espacio público en el borde costero. En el diagnóstico fue evidente la escasez de espacios públicos posee pocas plazas urbanas y la gente se moviliza hacia los grandes parques como el Central Park o el Prospect Park. ya que existe carencia y decadencia en espacios de permanencia internamente en el contexto urbano. (Gehl & Svarre, How to study public life, 2013)

En el Plan de Nueva York se puso énfasis en los espacios públicos urbanos en lugar de los parques, es este espacio se propone: implantar lugares de estancia dentro del entorno urbano, instaurar y renovar una mayor cantidad de alternativas posibles de movilización, para peatones, ciclistas, transporte público, vías exclusivas de buses, etc; instituir dominantes vías peatonales y accesibles, formar alternativas para el intercambio modal mediante el enlace interno. (Gehl, 2014)

En el tramo intervenido de Times Square se encontró que el 89 % del espacio público era predestinado para los vehículos y el 11 % de aceras e islas peatonales. El objetivo es transformar los datos; en el caso de avenida Broadway no se expuso un cambio de uso en el suelo, pero con la intervención aprovechada por los ciudadanos y fueron transformando el espacio público ofreciendo variaciones en el comercio. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 25. Bryant park en Nueva York.
Tomado de Sergio Chavarriaga, 2014

En el plan de reactivación de Bryant Park en Manhattan se descartó los arbustos altos, que cercaban el parque convirtiendo de un sitio peligroso a uno de los parques urbanos más populares y animados de Nueva York, al presente tiene un nuevo diseño abierto duplicando los visitantes anuales; El análisis perceptivo que se llevó a cabo por el método de Jan Gehl, se aplicó a manera de simulación al espacio público con la particularidad que ahora es superviviente. (Gehl & Svarre, How to study public life, 2013)

5.1.6. Actividades

Se realizaron dos partes en esta propuesta urbana, se comparó los datos antes y después de las permutaciones del espacio público de Times Square, se concluyó que el lugar se convirtió en un sitio de actividades permanentes en la ciudad. Los resultados arrojaron que la población aumento levemente, se produjo una ampliación del 54 % en el número de usuarios de pie y reposadas en Times Square. (Stang, 2014)

5.1.7. Flujos peatonales

En los estudios que realizó la firma de Gehl, se dedujo que en los caminos peatonales usuales se crearon conflictos, en los lugares de donde los usuarios que acostumbraban esperar el bus, concurría una dificultad para tránsito peatonal directo, se causaban por varios obstáculos, los cuales quitaban espacio público logrado en las aceras. La idea fue quitar estos elementos y forjar el libre flujo peatonal. (Gehl, Architec, 2013)

Se ubicó en los distintos estudios atreves de la Avenida Broadway, que la mayor cifra de peatones, aparecía en las principales calles de Queens y del Bronx, se indica que los grosores peatonales en pocas calles son un 70 % mayor que en sectores centrales de Londres. este dato se ubicó en lugares de estancia que fueron dados para intervenir. (Gehl & Svarre, 2013)

Este sitio está caracterizado ya que la mayoría de los peatones desarrollan a caminar más rápido, beneficio de la vida agitada en este lugar a distinción de las personas con movilidad inapreciable, también se analiza que el 10 % de los usuarios que caminan son niños o adultos mayores. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 26. Recorridos peatonales Nueva York.
Tomado de Plataforma Urbana, 2013

En este lugar durante varios años esta de Times Square ha sido concurrido por aproximadamente un millón de usuarios en Año nuevo, generalmente la cantidad de peatones duplica el número de personas que utilizan vehículo, a pesar de esto los peatones manipulan menos de un tercio del espacio público, dando como resultado que la Av. Broadway este destinada principalmente para vehículo. (Gehl & Svarre, 2013)

5.1.8. Componentes espaciales

Para generar sombra se utilizan unas estructuras llamadas parasoles, esto fue parte de un plan piloto, para generar datos sobre estancia en varios usuarios del sector. (Gehl, 2014)



Figura 27. Mobiliarios de sombra en Nueva York.
Tomado de Plataforma Urbana

5.2. Moscú

La capital rusa es uno de los principales centros político, económico, cultural y científico del continente europeo. El problema vehicular es algo latente en esta ciudad, la falta de infraestructura vial de calidad y el tráfico pesado vehicular son los precursores de programas de desarrollo urbano. El grupo de Gehl Architects, realizó el análisis urbano y la propuesta idónea para la regeneración urbana del centro de esta gran metrópoli. (Gehl, Architec, 2013)

5.2.1. Componente urbano

En el centro de Moscú, la remodelación inicia con la identificación de aros o anillos geográficos que reflejan homogeneidad en su tipología. Estos anillos sirven para empezar la transformación del centro y sectores aledaños; el primer anillo identificado se ubica junto al Kremlin, el segundo está cerca de los bulevares del centro de la ciudad y el último colinda con Sadovaya. (Gehl, Architec, 2013)

Estos tres anillos se dividen por la calle Tverskaya, eje vial principal que consta de 1,6 km de largo la misma que une Moscú con San Petersburgo, esta vía se considera icónica ya que en su trayecto se encuentra el Kremlin, Plaza Rojam el Teatro Bolshoi, entre otras. Al finalizar Tverskaya se sitúan varios comercios de alta gama que convierten al centro de Moscú uno de los más costosos u opulentos del mundo, no solo de Europa. Un sinnúmero de plazas urbanas propuestas por el Grupo Gehl complementarían la majestuosidad de este trayecto. (Gehl, Architec, 2013)

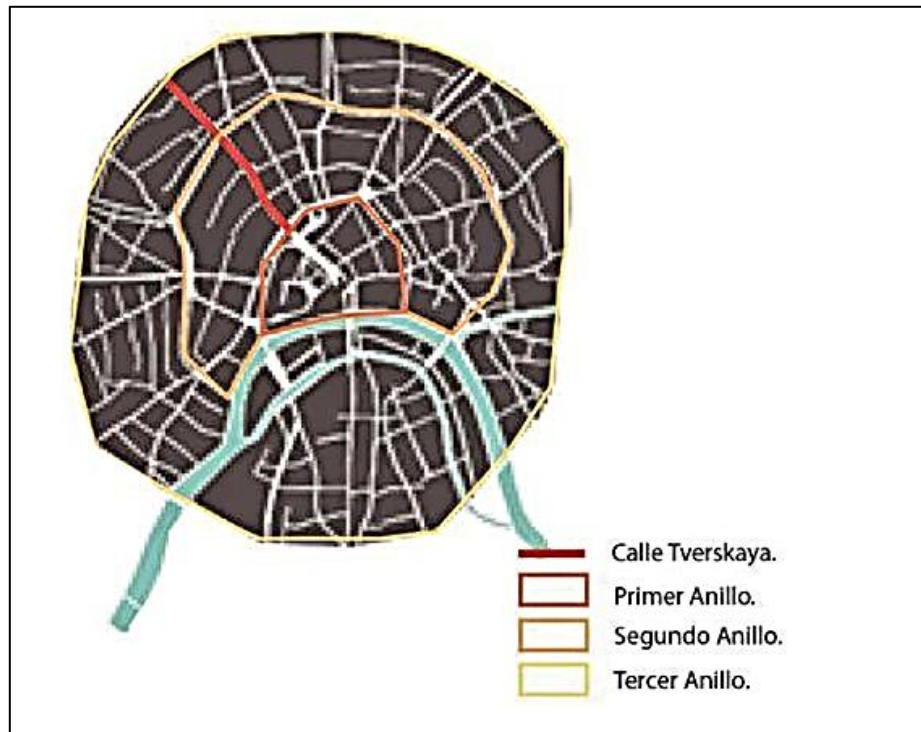


Figura 28. Anillos urbanos del centro de Moscú.
Tomado de Gehl Architects, 2013

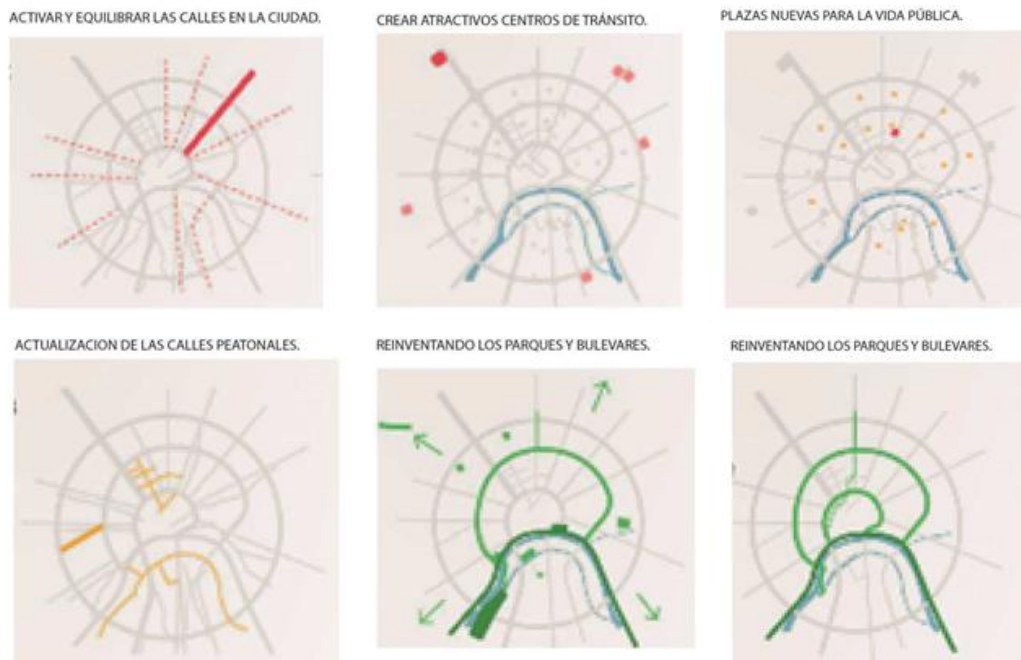


Figura 29. Objetivos del plan de Moscú.
Tomado de Gehl Architects, 2013

5.2.2. Estructura espacial

Moscú, en su estructura urbana, presenta una distribución inequitativa, tomando en cuenta los tres anillos descritos anteriormente, se puede observar que en el primer anillo se concentran todas las “centralidades”, el segundo anillo muestra “centralidades” dispersas y el tercero depende de las anteriores. En su configuración de manzanas y lotes, es decir en el uso de suelo, se encuentran espacios irregulares; en el anillo número uno se concentran usos para equipamientos, en la segunda prima el uso mixto y en el último el ámbito residencial. La ocupación en estos anillos es continua y sigue una línea de fábrica, esta zona se encuentra consolidada y presenta edificaciones, en su mayoría, de seis pisos. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 30. Diagnostico equipamientos y áreas verdes Moscú.
Elaboración Propia

Existe alrededor de 223.000 habitantes en el centro de Moscú, datos del año 2011, lo que refleja una densidad poblacional de 113,2 hab/hec y un área de 19,7 km². El primero de los anillos geográficos, es decir, el centro de la capital, constituye el núcleo y aglomerado de densidades que se expande hasta la zona residencial. (Gehl, Architec, 2013)

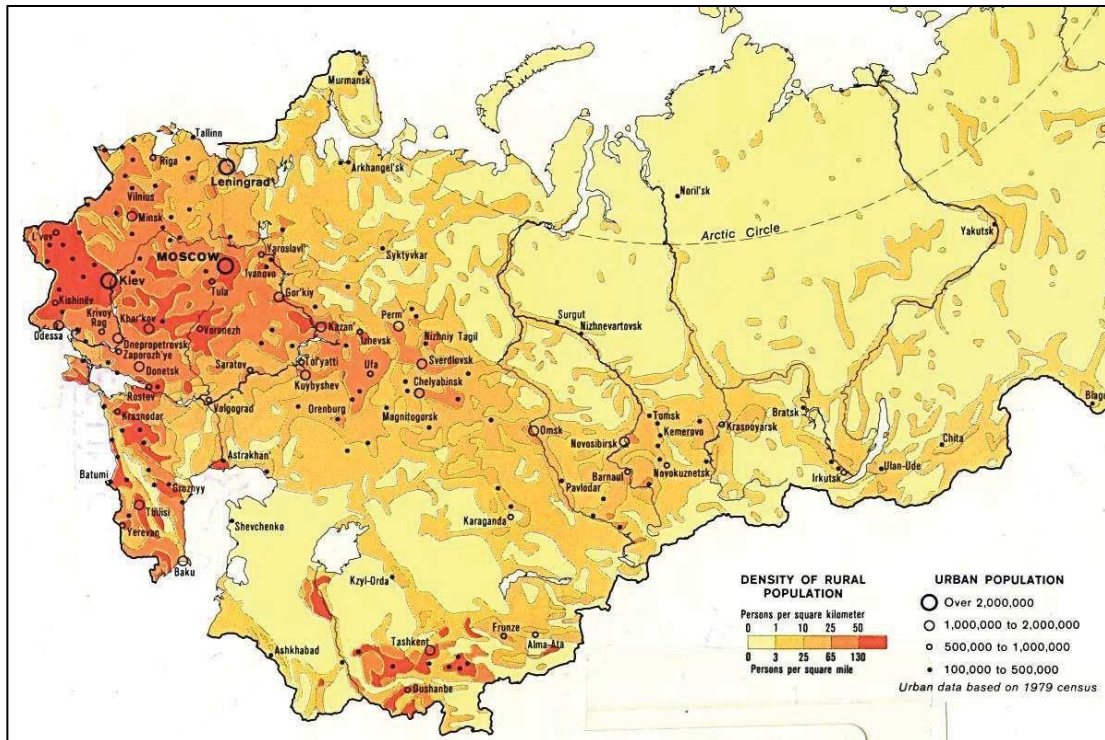


Figura 31, Mapa densidad Moscú.
Tomado de Soviet Union Population

5.2.3. Movilidad

El recorrido vial por el centro de Moscú es en forma radial, teniendo como foco principal al Kremlin, este recorrido vial se asemeja a un conjunto de anillos o radios distribuidos longitudinalmente, es por esto que existe constantemente una carga vehicular pesada, generando varios conflictos, principalmente por el punto principal como lo es Tverskaya que sirve de salida para el resto de la ciudad. (Gehl, Architec, 2013)

El medio de transporte predilecto por los habitantes es el vehículo privado, debido, entre otras razones, a que el transporte público es, relativamente, muy costoso, este problema de transporte se agrava ya que no existen ciclo rutas apropiadas y suficientes para que se conviertan en un desfogue al tránsito vehicular pesado. Debido a esto es una clara propuesta activar esta rutas para el trayecto ciclístico y equilibrar la carga de transporte. (Gehl, Architec, 2013)

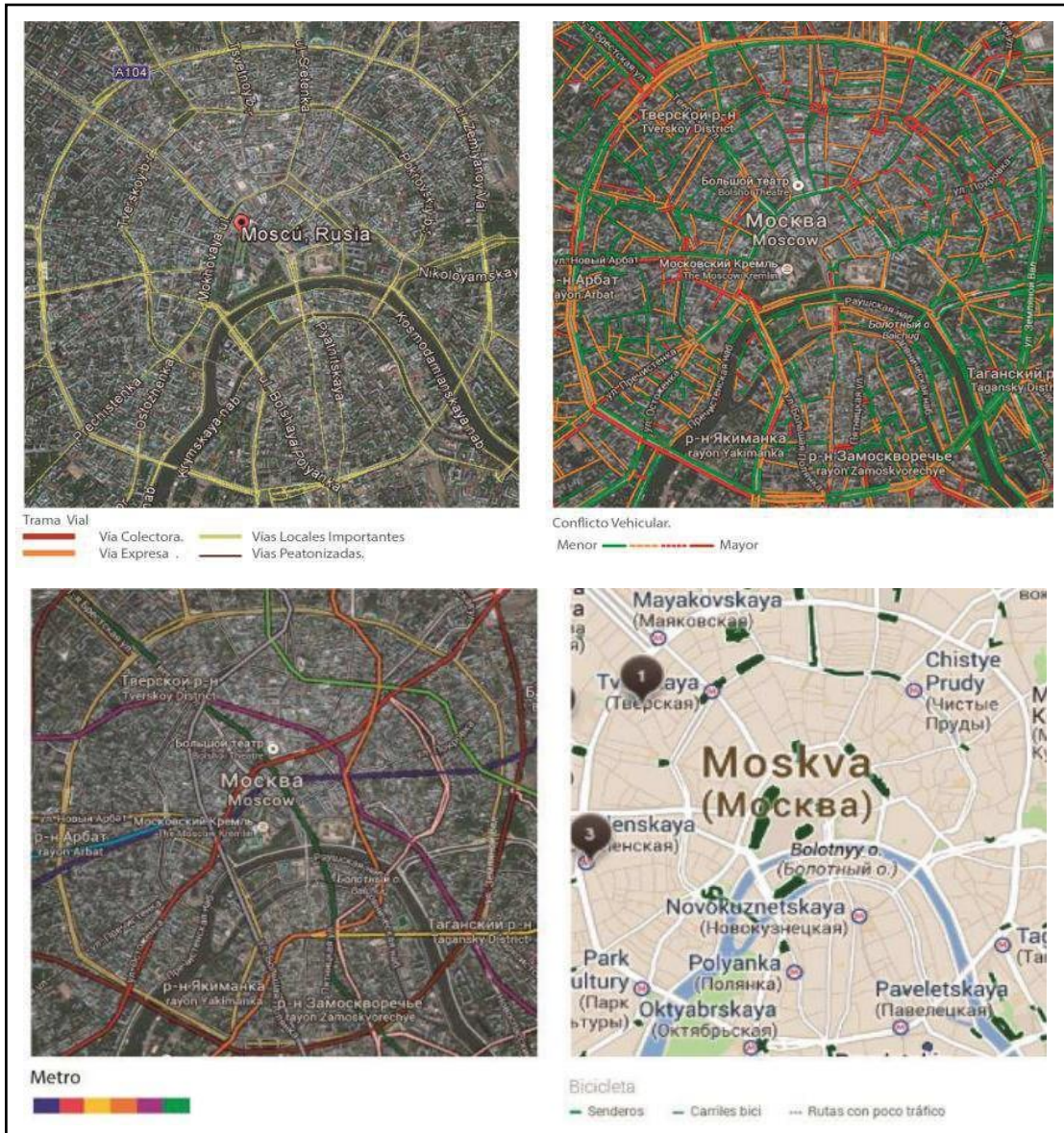


Figura 32. Mapas Movilidad en Moscú.
Elaboración propia

Debido a los inconvenientes que causa el tráfico pesado, es necesario buscar medidas optativas y que sean la luz al final del túnel para mejorar el servicio de transporte en beneficio de los habitantes de la ciudad moscovita. Es así que como parte del estudio realizado por Gehl Architects, establecen que las arterias viales principales del centro son amplias pero que casi la totalidad de este espacio es ocupado por vehículos livianos, dejando poco espacio para el flujo peatonal por lo que genera una acumulación de gente en las aceras. Específicamente, Tverskaya, la principal vía de Moscú el 91 % está destinado a vehículos livianos y solo el 9 % a los peatones. A raíz de este comportamiento, el problema de espacios para parqueo se convierte en calamitoso ya que ocupan espacios no destinados originalmente para ello, como plazas, parques y más. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 33. Principal Calle de Moscú.
Tomado de Gehl Architects, 2013

Un ejemplo del mal uso de los espacios es la plaza Vorovskogo, que se muestra muchas de las veces repleto de tráfico vehicular y muchos de estos estacionados a lo largo de la vía. En unza zona con edificios con fachadas atractivas, restaurantes, cafés y más atracciones, el problema del tráfico hace que todas las buenas características decaigan. (Gehl, Architec, 2013)

5.2.4. Espacio público

En Moscú, casi la totalidad del paisaje urbano se ve mermado por los vehículos los cuales afectan a la calidad de espacio que se brinda a los habitantes, esta carencia del espacio público debe ser la detonante para varios cambios. (Gehl, Architec, 2013) algunos de estos pueden ser los siguientes:

- Calle Myatsnitskaya

Esta calle es angosta, pero con una gran cantidad de establecimientos comerciales, se propone eliminar el tráfico no local, es decir que sea una vía destinada al transporte público, ciclo vías y peatonal. (Gehl, Architec, 2013)

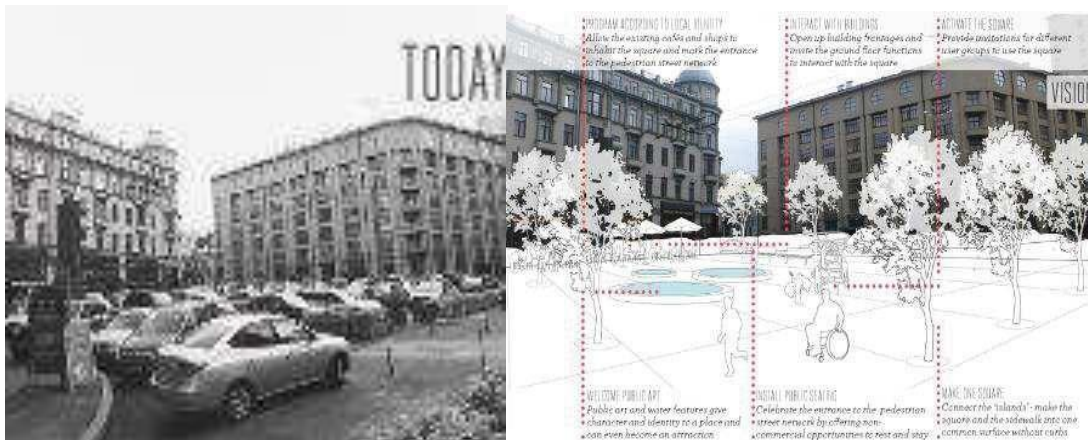


Figura 34. Diagramas función Calle Mystniskaya, Moscú.
Tomado de Gehl Architects, 2013

Además, es necesario, activar la planta baja de las fachadas. Conservar las acera o veredas amplias para comodidad de los peatones, adicional a estos, se deben instalar bancas en lugares estratégicos para que la gente pase más tiempo en estos lugares y puedan descansar y aprovechar su tiempo. Obviamente, la instalación de espacios verdes es obligatorio para mejorar el paisaje urbano y combinar un con transporte ligero en vías bidireccionales con mejores calles, es decir el pavimento. (Gehl, Architec, 2013)

- Calle Arbat

Principal calle peatonal de Moscú y destino turístico de la ciudad, por el atractivo del paisaje urbano, los principales peatones son turistas. Para su mejora, (Gehl, Architec, 2013)

se plantean estas estrategias:

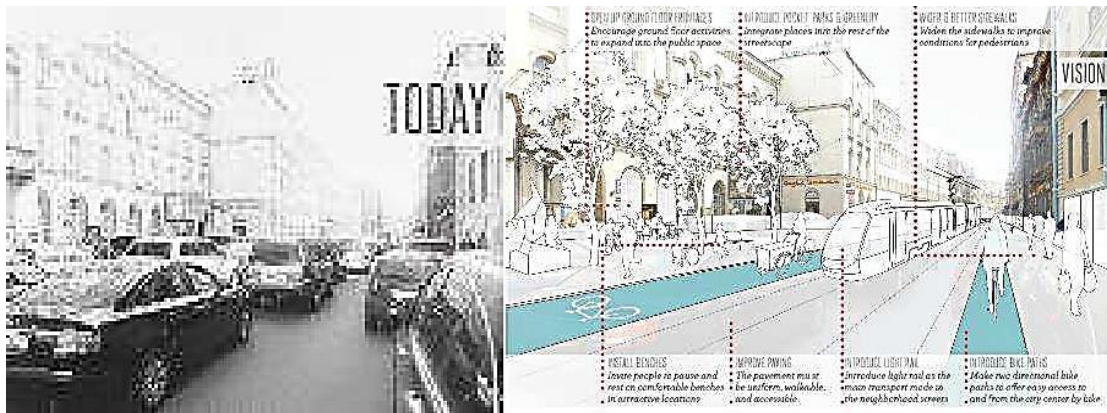


Figura 35. Diagramas función calle Arbat, Moscú. Tomado de Gehl Architects, 2013

Instalar sitios de descanso con bancas cómodas para los peatones ya que esto invita pasar más tiempo en ese espacio, combinarlos con espacios verdes atractivos como árboles, arbustos y jardines. Mejorar la accesibilidad a la zona junto con una repavimentación ya que invita a la gente en vehículos y bicicletas a transitar. (Gehl, Architec, 2013)

Hacer énfasis en el mejoramiento de la calidad visual, es decir, mejorar fachadas, transformar el estilo de restaurantes y cafeterías, especialmente en su exterior, con elementos mobiliarios homogéneos. Esto incrementará el tránsito de día y de noche, es decir activar la vida nocturna en beneficio de propios y visitantes. (Gehl, Architec, 2013)

- Plaza Vordvskogo

Esta plaza está ubicada en una zona estratégica y céntrica, tiene una adecuada escala, combinado con café, restaurantes pequeños y funciones públicas en las plantas bajas. Esto favorecerá a la renovación de la plaza. (Gehl, Architec, 2013)

con las siguientes estrategias:

Se debe realzar la identidad de este espacio, en este punto juegan un papel fundamental todos los comercios que permitirá dinamizar la zona, a través también, del fomento al arte público, esto atraerá visitantes locales y extranjeros. Activar el tránsito en las aceras para que la gente interactúe con las edificaciones y los diferentes accesos a la plaza que se acompañarán con la instalación de espacios cómodos para que el transeúnte pueda descansar y permanecer más tiempo en esta zona. (Gehl, Architec, 2013)

- Parque Boulevard Strogino

Este parque boulevard se encuentra ubicado en una zona residencial, tiene un área verde muy apreciable y se pretende utilizarla para crear una identidad local para el barrio e invitar a los residentes a participar en una variedad de actividades recreativas y de ocio. (Gehl, Architec, 2013)

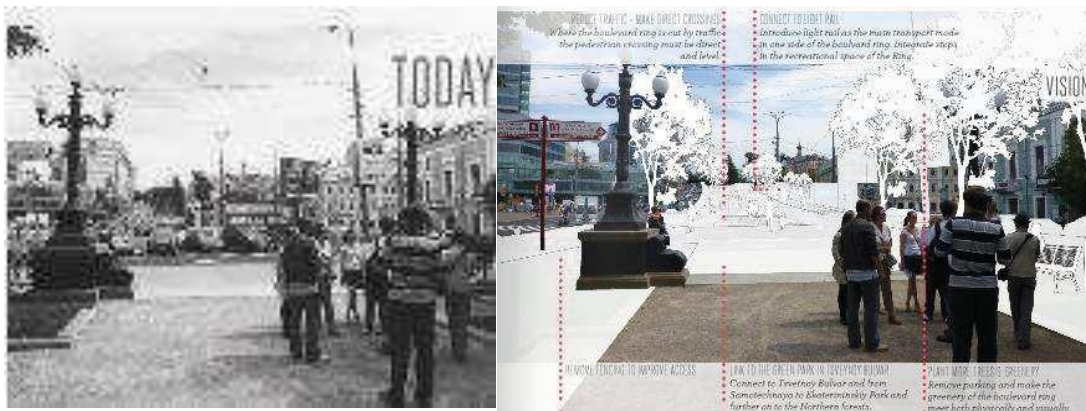


Figura 36. Diagramas función boulevard Strogino, Moscú.
Tomado de Gehl Architects, 2013

Dentro del plan está construir un “oasis” que se adapte a cada estación del año, plantar árboles al costado del camino para transformarlo en un parque que brinde sombra durante la estación de verano, complementarlo con bancos cómodos y atractivos que inviten a los transeúntes a detenerse un momento y apreciar la belleza de este espacio. Complementariamente se debe mejorar el acceso peatonal a la avenida y conectarlo con el lago Berdonnoye para juntar a estos dos espacios y satisfacer a los visitantes. (Gehl, Architec, 2013)

- Anillo Boulevard

En Moscú es considerado como el enlace verde de la ciudad, que conecta los parques con la red peatonal y ciclística. De esta forma se ofrecería un fácil acceso a la red de parques de la ciudad. (Gehl, Architec, 2013)

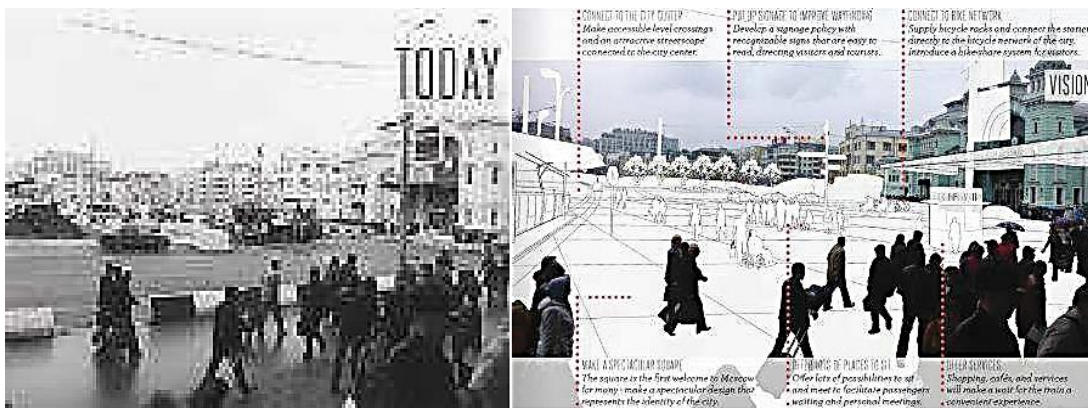


Figura 37. Diagramas función anillo boulevard, Moscú. Tomado de Gehl Architects, 2013

Se efectúa una reducción de cruces vehiculares, es decir, aminorar la carga pesada del tráfico, donde el Anillo Boulevard tenga un acceso peatonal directo, permitiendo así la visita a la red de parques con grandes espacios verdes. Para comodidad de los visitantes se implantará un tren ligero que rodee el anillo. Esto permitirá crear en la mente de los visitantes una conexión visual y psicológica con el espacio público del centro de Moscú. (Gehl, Architec, 2013)

5.2.5. Actividades

Se constató que, en Moscú, los habitantes durante el desarrollo de sus actividades diarias debían esperar mucho tiempo de pie para cruzar la calle. Considerando las actividades optativas, se observa que la gente en su mayoría realiza compras y durante esto buscan puntos para reunirse con otra gente de su comunidad. (Gehl, Architec, 2013)

En el estudio se muestra que las personas optan, como actividad principal, caminar pero solo por ciertos tramos del centro o incluso solo por una sola y no aprecian espacios verdes que se encuentran aledaños ya que no hay buenos accesos a estos e incluso carecen de atractivos, por todo esto es de gran potencial, ya que se pueden efectuar varios arreglos y adecuaciones para despertar estas características. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 38. Datos parque Moscú.
 Tomado de Gehl Architects, 2013

En los parques del centro de Moscú se apreció que los visitantes realizan diversas actividades recreativas, la mayoría de estos son jóvenes y de estos la mayoría son mujeres, solo el 3,6 % de los asistentes son adultos mayores, es decir que este grupo no encuentra a los parques como espacios donde ellos puedan realizar actividades de esparcimiento ya que el acceso a través del transporte público es muy complicado, las vías están en mal estado y no existen lugares de descanso. (Gehl, Architec, 2013)

5.2.6. Flujos peatonales

Se identificó los sitios con gran flujo peatonal para establecer zonas donde la gente permanezca mayor tiempo, dado el patrón de movimientos y permanencia de los habitantes analizados en las calles del centro de se puede determinar que casi la totalidad de los peatones realizan los mismos movimientos a lo largo de su trayecto, esto se debe a las estrechas aceras y obstáculos urbanos. (Gehl, Architec, 2013)

Una clara representación de esto es Vodnkh, el centro de exposiciones de Rusia, esta zona ocupa la sexta parte del área céntrica de Moscú, actualmente el diseño del plan estratégico se ha concentrado en la creación de un plan monumental y de gran alcance con ejes largos, amplias vías, grandes espacios verdes y edificios monumentales. Este espacio es realmente atractivo desde una vista aérea, pero ya al momento de transitar por la zona demanda mucho esfuerzo ya que tiene largas distancias y pocas atracciones a nivel visual. (Gehl, Architec, 2013)

SKETCH PLAN - RECOMMENDATIONS FOR THE RIVER FRONT

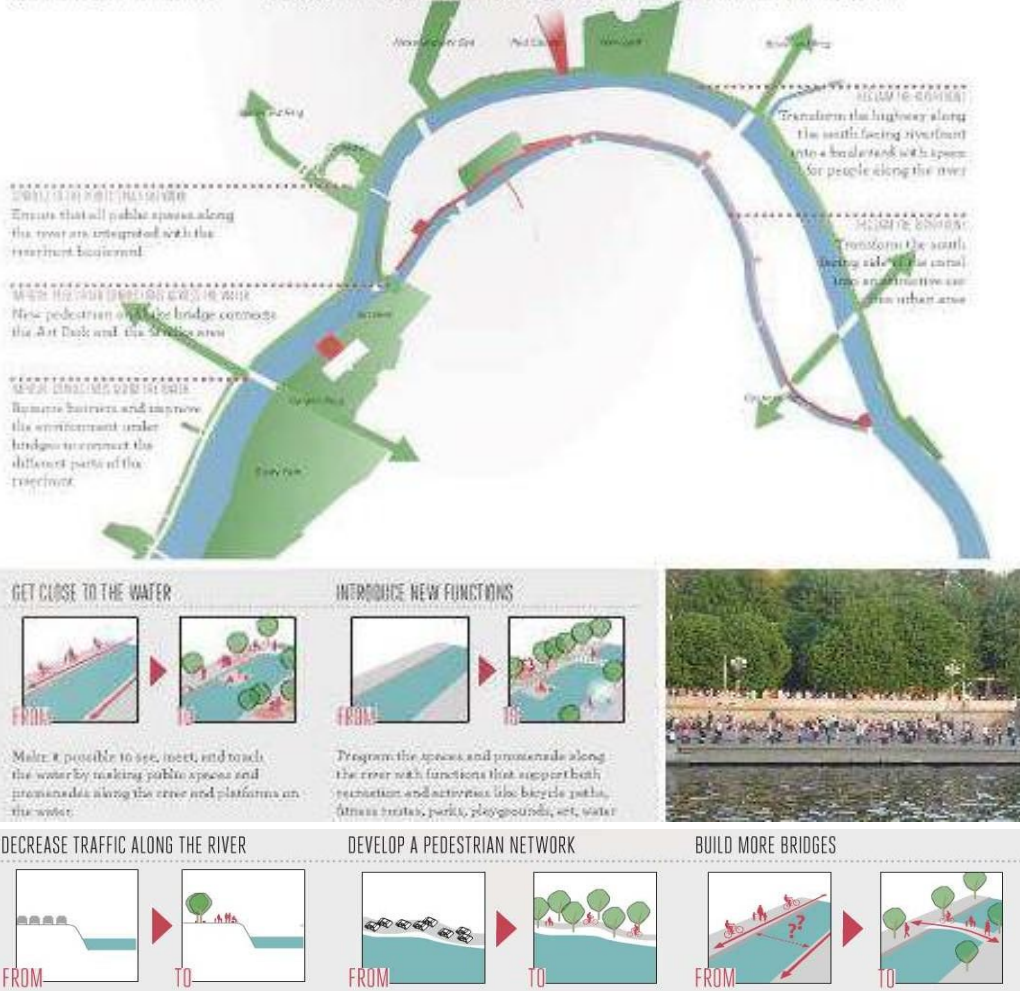


Figura 39. Boulevard Moscu - Sketch plan. Tomado de Gehl Architects, 2013.

Otro de los ejemplos es el espacio existente entre uno y otro edificios, el error que comúnmente se comete es que fijándose en la vista aérea pasan desapercibidos y no se diseña como un espacio para diferentes actividades que puedan realizar los peatones empeorado aún más por los obstáculos existentes en las aceras, que disminuyen el espacio físico transitable. (Gehl, Architec, 2013)

Como solución a esto se puede observar el plan del diseño del boulevard donde se generan varios espacios atractivos que fomentan el recorrido por esta zona ya que se conjugan los visitantes con puntos estratégicos que permiten mayor tiempo de interacción. (Gehl, Architec, 2013)

5.2.7. Componentes estructurales

El proyecto tiene como prioridad la optimización de los recursos que giran entorno, a acortar las distancias y poder unificar los espacios con un complemento verde, el cual se encuentra conectando los tres espacios. (Gehl, Architec, 2013)

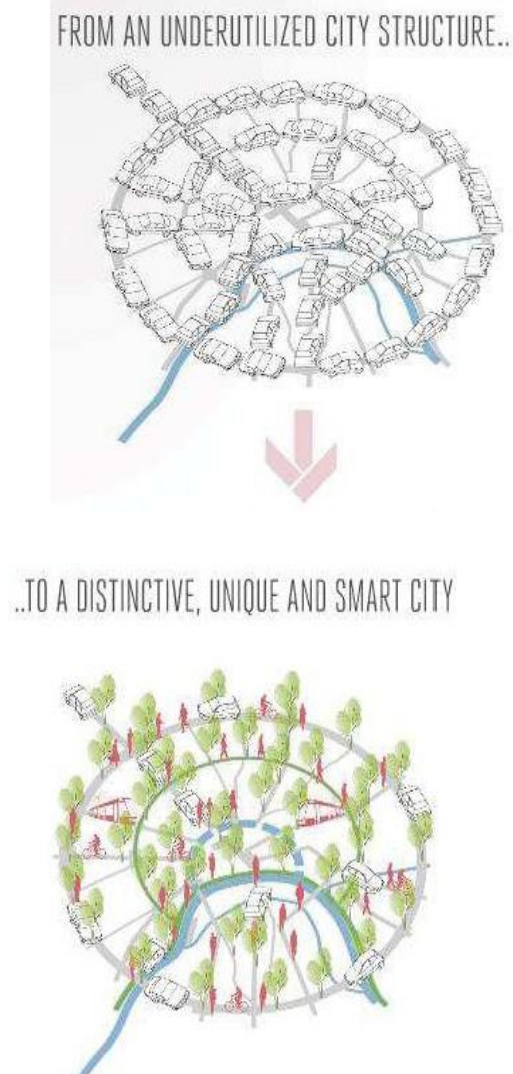


Figura 40. Modelo de Ciudad Smart City.
Tomado de GEHL ARCHITECTS, 2013.

5.3. Copenhague

Copenhague, ciudad icónica europea, capital de Dinamarca, es un referente en el enfoque urbanístico, ha sido el eje de la investigación e innovación del desarrollo del espacio público, estudios realizados por la Academia danesa de Bellas Artes y posteriormente por las Escuela de Arquitectura. La metodología que han utilizado es sencilla, poner en práctica todas las ideas y teorías desarrolladas. (Gehl & Svarre, 2013)

5.3.1. Componentes Urbanos

Según Ghel (2006), dentro de las intervenciones más importantes y con un seguimiento continuo a lo largo de los años es la zona de Helsingor, ubicada en el Centro de Copenhague, en 1968 se genera una zona peatonal de 20.500 m², en 1986 crece a 55.000 m² y en 1995 la zona peatonal es de 71.000 m². (Gehl, 2014)

Este tipo de zonas construidas para los peatones reflejan un espacio público con enfoque de atracción como plazas, parques, zonas verdes y culturales. Por medio de un análisis urbano completo: ambiente natural, ambiente artificial e indicadores perceptivos, permite que esta zona cuente con una interacción activa entre el peatón y el espacio público. (Gehl & Svarre, 2013)

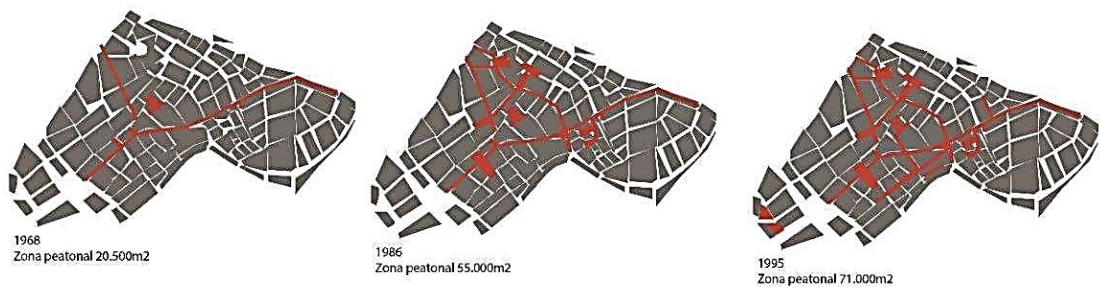


Figura 41, Esquema peatonalización del centro de Copenhague.
Tomado de Jan Gehl, 2013

En los años las condiciones físicas del espacio mejoraron y de esta manera se triplicó la cifra de usuarios interactuando en el mismo espacio, arrojando como resultado que el espacio público está delineado y pensado según las necesidades humanas, será un espacio bien planteado (Gehl, Architec, 2013)

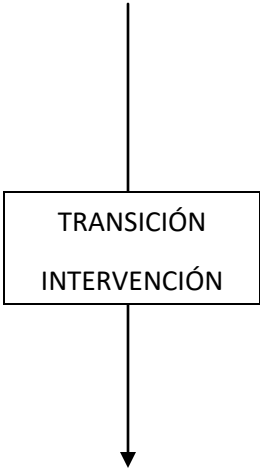


Figura 42. Peatonalización del centro de Copenhague.
Tomado de Jan Gehl, 2013

5.3.2. Estructura Espacial

Copenhague cuenta con una estructura basada en centralidades con equipamientos que fomentan la dinámica del espacio público. Esta estructura de las calles y manzanas son variables, es decir el uso de suelo es mixto. Las edificaciones por lo contrario no son irregulares ya que en su altura median entre cuatro a seis pisos, como línea de fábrica. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 43. Estructura espacial 1 de Copenhague.
Tomado de Copenhague - Ciudad de Íconos y Castillos, 2014

5.3.3. Densidad

Copenhague tiene una población de aproximadamente 1.900 millones de habitantes, con una densidad poblacional de 127,64 habitantes por kilómetro cuadrado. Dado el crecimiento poblacional, se puede ver en los anillos de densidad la expansión desde el núcleo. (Gehl, Architec, 2013)

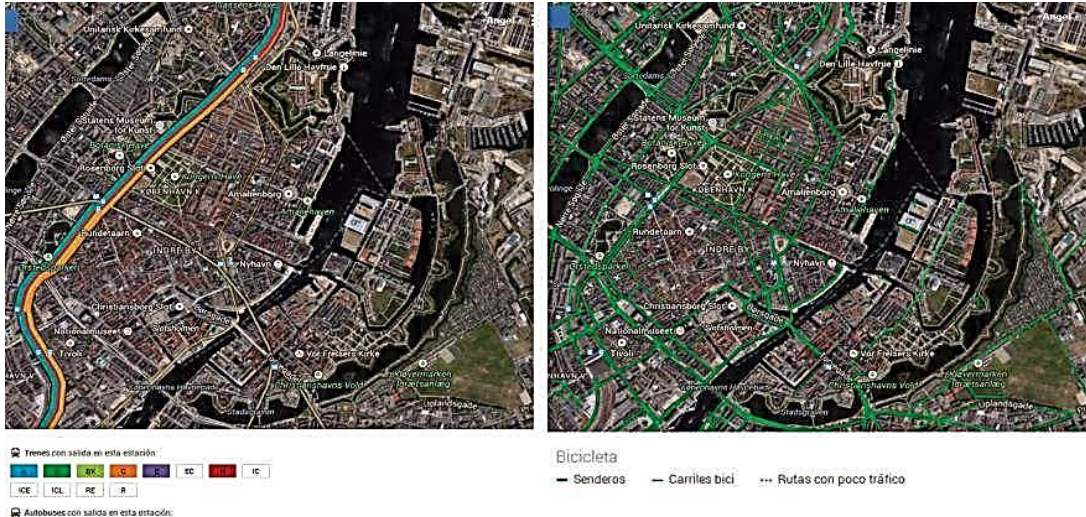


Figura 44. Estructura espacial 2 de Copenhague.
Tomado de Copenhague - Ciudad de Íconos y Castillos, 2014

5.3.4. Movilidad

El diseño de Copenhague como ciudad se enfoca en el peatón, dado que realza temas de movilidad como el uso de bicicletas en lugar de vehículos particulares, también el uso del transporte público mediante líneas de tren ya que es de excelente calidad y cubre todas las necesidades de los ciudadanos. (Gehl, Architec, 2013)

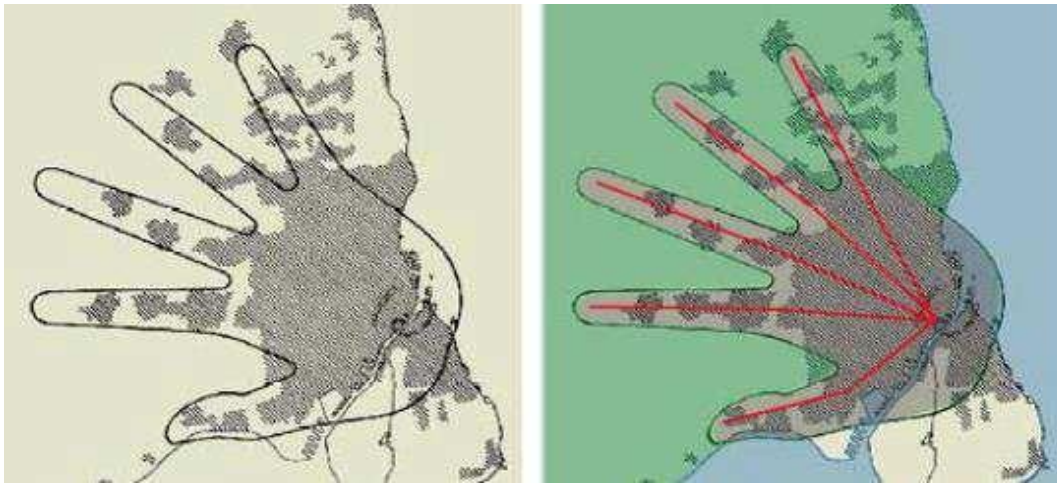


Figura 45. Movilidad de Copenhague.
Tomado de Guerra, 2012

El trayecto vehicular en Copenhague tiene una composición entre la parte irregular de la zona antigua y la regular de la nueva zona urbana a través de puentes que conectan las dos áreas. Existen sitios donde hay un flujo vehicular pesado en puentes y cruces de intercambios modales como el cruce de la vía del metro con la vía del tren. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 46. Movilidad en Copenhague.
Tomado de Copenhague - Ciudad de Íconos y Castillos, 2014

5.3.5. Espacio Público

La creación del espacio público en esta ciudad se ve organizada por sus nodos, en un largo periodo de formación de aproximadamente constituye, el 50 % de las calles centrales las cuales han sido creadas solo para peatones, dejando de lado al vehículo y poniendo en prioridad al peatón, este proyecto es un ejemplo de regeneración urbana. (Gehl, Architec, 2013)

Se integró este proyecto con el programa de regeneración urbana en la calle Gammel Kongevej, la cual agrupó su centro urbano con los barrios adyacentes, la vía es primaria en la ciudad; En su recuperación de una calle vecinal con una creación equilibrada para el tráfico. En la actualidad la calle posee caminos más amplios, y ciclo rutas colindantes en sus lados, la cual posee 3 carriles con dirección en cada sentido, y carriles únicos para el transporte público. (Gehl, 2014)

Además, existe un proyecto complementario, en la zona central de intervención, que se creó principalmente el uso de suelo de industrial a mixto y residencial, los edificios industriales se conviertan en viviendas. (Gehl, Architec, 2013)

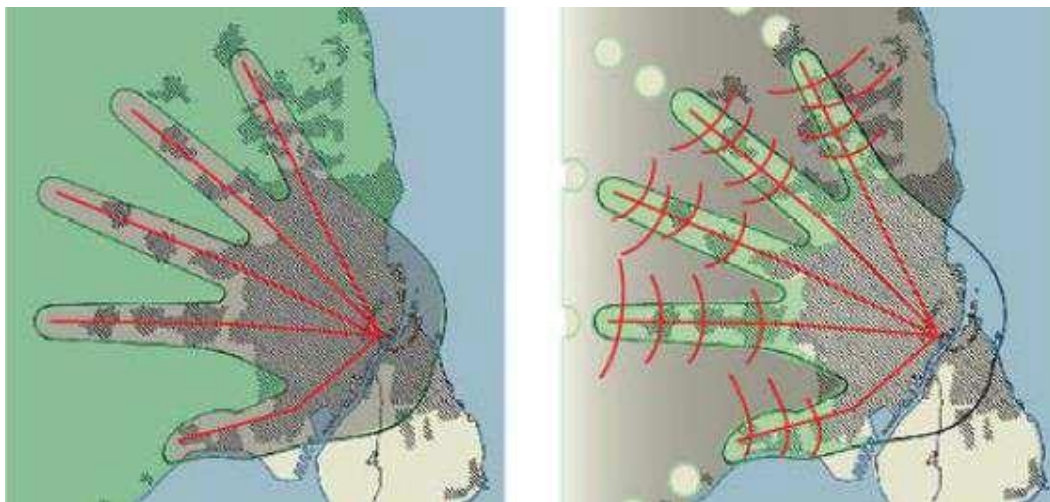


Figura 47. Espacio público Copenhague.
Tomado de Guerra, 2012

El espacio público del puerto se transformó de un área contaminada a un espacio público tipo balneario, que brinda actividades de recreación a la población donde se aprovecha las condiciones climatológicas, especialmente en verano. El éxito de este y otros espacios se debe a un análisis perceptivo de los mismos e intervenir a tiempo para mejorar las condiciones urbanas. (Gehl, Architec, 2013)

El análisis fue elaborado según el método de Jan Gehl, que se basa en las cinco preguntas básicas que son: cuántos, quién, dónde, qué y cuánto tiempo, los peatones intervienen en el espacio público. Para los análisis y estudios del proyecto de regeneración urbana de Copenhague (1968), se dividió al área de intervención en tramos de 100 metros. (Gehl, 2014)

5.3.6. Actividades

Los análisis y diagnósticos que se hicieron en la primera calle peatonalizada fue en 1968, la calle tiene el nombre de Strøget Copenhague; arrojó un resultado que tomaba como prioridad a las actividades necesarias y comprobó que están se producían el plazo de tiempo más cortos en comparación a las actividades opcionales. (Gehl, Architec, 2013)

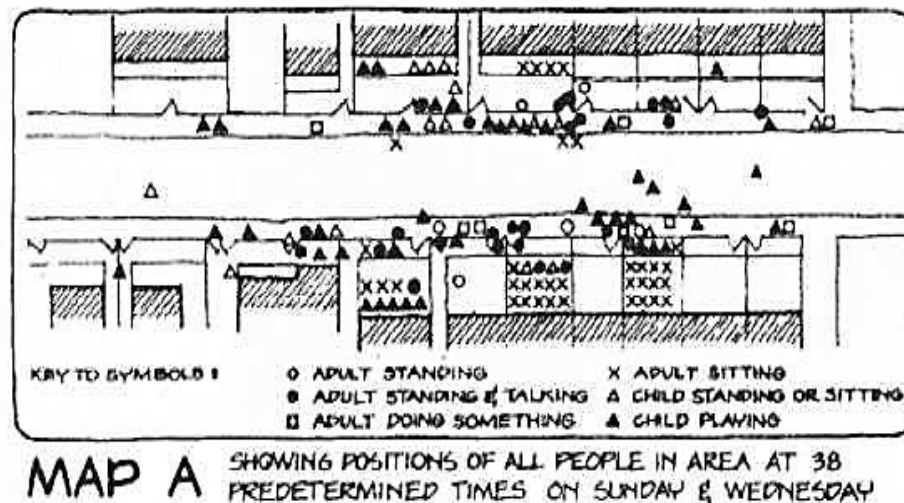


Figura 48. Análisis perceptivo de actividades 1.
Tomado de Jan Gehl, 2013

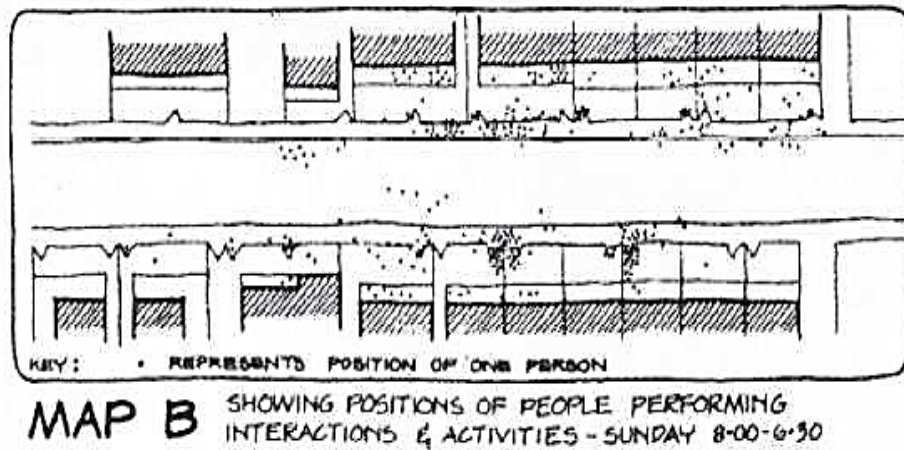


Figura 49. Análisis perceptivo de actividades 2.
Tomado de Jan Gehl, 2013

En la figura se constata que se determinó que este sitio era un punto de gran afluencia y concentración peatonal donde realizaban diversas actividades, la propuesta fue reemplazar el tránsito vehicular por un trayecto netamente peatonal y que fomente la vida pública. (Gehl, Architec, 2013)

En Copenhague se ve un incremento en la variedad número y plazas dispuestas para las diferentes actividades creativas, las cuales son opcionales y destinadas a cualquier espacio del lugar; y pensadas para ellos en referencia. (Gehl, Architec, 2013)

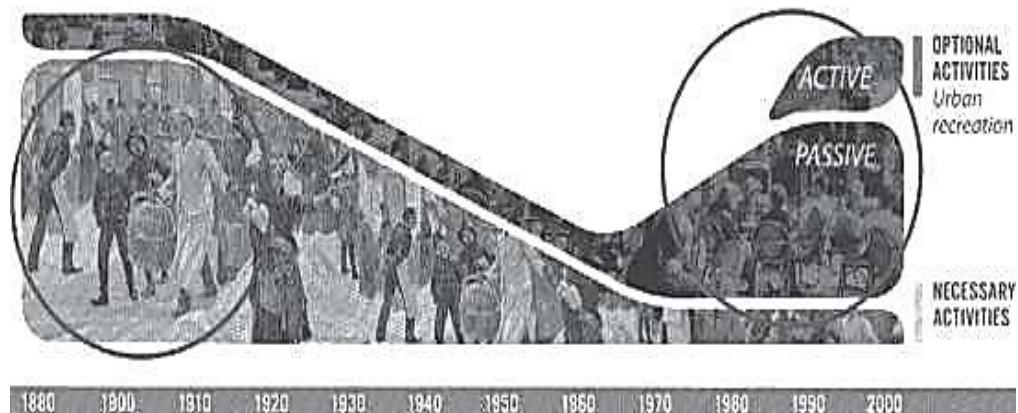


Figura 50. Análisis de actividades desde 1880 al 2000.
Tomado de Jan Gehl, 2013

5.3.7. Componente estructural

Para conservar el concepto urbano de Copenhague sus estructuras son de tipo ligero, con una composición que junta estructuras metálicas con paneles solares que cumplen una doble función, crear sombra y acumular energía para el uso en el alumbrado público. Como se ha expuesto anteriormente, los habitantes prefieren el uso de bicicletas como medio de transporte, por lo que el diseño está enfocado en facilitar el tránsito de estas, incluso existe el servicio de bicicletas públicas, todo esto se enfoca para convertirlo en el sistema de transporte insigne de la ciudad. (Gehl, Architec, 2013)



Figura 51. Demostración del uso de bicicletas en Copenhague.
Tomado de Copenhagen – Ciudad de Íconos y Castillos, 2014

CAPÍTULO III

6. Metodología

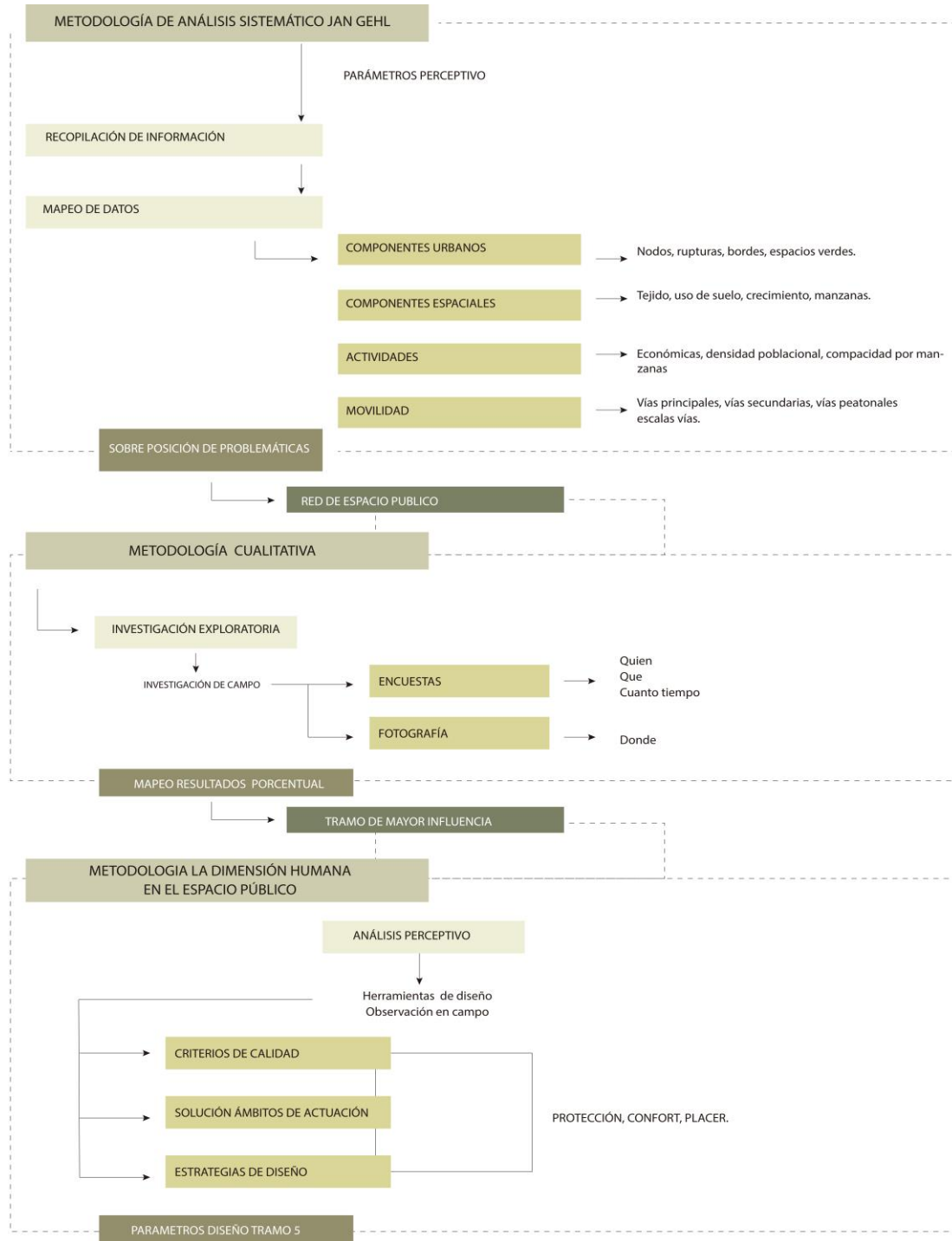


Figura 52. Metodología de análisis y diseño.
Elaboración propia, 2019

El diseño urbano arquitectónico comporta un proceso que comienza con la tipificación del área de estudio, subsiguientemente se apoya en una investigación cualitativa del marco teórico conforme a al proyecto, recolección de datos, exploración de campo. La finalidad de este proceso es buscar el planteamiento de herramientas y estrategias de diseño urbano arquitectónico; estrategias que posteriormente se contrastan con casos de estudio y el análisis de datos inversos en el sitio, determinando de esta manera los lineamientos conceptuales de las cuantificaciones que maneja todo el proyecto.

La metodología de análisis sistemático parte de la recaudación de información, por medio de explorar en campo. Caminando, observando, Mapeando, y trazando, ayudada de bibliografía teórica secundaria, par de esta manera obtener datos y resultados analizándolos (Gehl & Svarre, 2013)

Los resultados se analizan en 4 variables las cuales son: Componentes urbanos, componentes espaciales, actividades, movilidad. Estos datos nos llevaran a determinar el déficit de espacios públicos, tipologías de los sectores, estado de su vialidad posibles soluciones, características del desarrollo de actividades económicas, tipología de trazado y modo de consolidación.

Se establecerá una fase corta de tiempo, para la producción de los datos necesarios, basados en la observación. Este asunto se mantiene en una investigación cuantitativa de la sistematización de los componentes fundamentales; los cuales serán cuerpos de estudio, en este período se intenta reconocer el marco físico y artificial.

Se aplicará más adelante una metodología cualitativa la cual se sustenta en encuestas y archivos fotográficos los cuales abordan cinco preguntas básicas: ¿Qué? Entender la actividad a realizar de las personas, estas pueden ser necesarias, forzosas y opcionales. ¿Quién? Delimitar el grupo de personas que ejecuta la actividad y

conocer sus carestías. ¿Cuántos? Determinar un valor cualitativamente para conocer el número de personas que podrían realizar determinada actividad. ¿Dónde? Ubicar los sitios posibles, en los que se podría realizar una actividad. ¿Cuánto tiempo? Es determinar el tiempo o veces que será ocupado por la gente para efectuar cierta actividad. (Gehl, 2014)

Para finalizar se utilizará la metodología de Jan Gehl: La dimensión humana en el espacio público. Que plantea analizar 3 variables: placer, calidad, confort. Entendiendo al usuario por intermedio de su comportamiento, viendo la percepción de algunas variables. Es imperioso determinar las particularidades específicas de los lugares y sus usuarios. estas variables nos presentan, criterios de calidad: la problemática; ámbitos de actuación: soluciones viables aplicadas a la problemática; y finalmente estrategias de diseño: basadas en la solución de la problemática.

Esto facilitará la determinación de estrategias de diseño y el modelo de gestión apropiado, que permite identificar la posible optimización y mejoramiento de los componentes físico espaciales, una mejor inserción e integración urbana y una mejor adecuación social, contribuyendo a la sustentabilidad general de los espacios públicos. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2009)

<p>A</p> <p>Biofilia y Genus Loci</p>	<p>Biofilia</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Atendiendo al Paisaje Primario 2. Conexión con los Sistemas Naturales 3. Procesos Ecológicos Integrales y Diversos 4. Procesos Ecológicos Visible 5. Los Colores de las Tierras de Chile 6. Diseñar con el Agua 7. Vegetación Autóctona 8. Diseñar para la fauna
<p>B</p> <p>Accesibilidad y Circulación</p>	<p>Accesibilidad</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multimodalidad 2. Integración entre Transporte Público y Espacio Público 3. Accesos Directos para los Peatones y las Bicis 4. Capacidad de las superficies para personas y bicicletas 5. Barreras Arquitectónicas 6. Estacionamiento de bicicletas 7. Servicios Básicos 8. Baños Públicos
<p>C</p> <p>Seguridad e Inclusión</p>	<p>Seguridad</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Evitar calles ciegas en la trama urbana 2. Ósmosis de Actividad 3. Ojos en las Calles 4. Iluminación a la Escala de las Personas 5. Presencia Cívica Amigable 6. Vecinos Unidos e Informados 7. Espacio Vivos y Activos 18 horas al Día 8. Espacios cuidados
<p>D</p> <p>Espacio y Confort</p>	<p>Espacio</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Escala Pequeña 2. Bordes Blandos 3. Bordes Conectados 4. Subdividir gran espacios en subespacios 5. Solo, en pareja, con amigos 6. Evitar bruscos cambios de niveles 7. Público/Semipúblico/SemiPrivado/Privado
<p>E</p> <p>Comercio y Recreo</p>	<p>Comercio</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ecología de Comercios 2. El Ritmo de las Fachadas Activas 3. Comercios Que se Esparcen en la Calle 4. Los Kioscos, Cafés, y "Tiendas de la Esquinas" 5. Mercados 6. Mercados de Calle y Ferias 7. Gastronomía Callejera 8. Organizar el comercio informal

Figura 53. Sistematización de los componentes esenciales que integran el análisis metodológico. Tomado de la dimensión humana –del diseño a la evaluación, 2017.

<p>A</p> <p>Biofilia y Genus Loci</p>	<p>Genus Loci</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alineación con los Hechos Geográficos 2. Reforzando la Trama Histórica 3. Respetando las Tipologías 4. Preservando los Elementos Arquitectónicos 5. Elección de Materiales Apropriados al Lugar 6. Valorizando el Patrimonio 7. Evocar la memoria de los usos, eventos y personas 8. Apreciación Local
<p>B</p> <p>Accesibilidad y Circulación</p>	<p>Circulación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Legibilidad 2. Buscando las Sendas urbanas 3. Diferenciación de las Áreas para la Circulación y los Espacios para la Estancia 4. Calles de Convivencia 5. Protección del Tráfico 6. Cruces Seguros 7. Mitigación de la Velocidad de los Vehículos Motorizados
<p>C</p> <p>Seguridad e Inclusión</p>	<p>Inclusión</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mezclando y no Segregando 2. Diseñar para todas las edades 3. Diseñar para las distintas identidades de género 4. Diseñar para todos los grupos sociales 5. Espacios Almas del Barrio/Ciudad 6. Espacios Bisagra social 7. Diversidad Cultural en el Programa de Actividades 8. Diversos Grados de Privacidad
<p>D</p> <p>Espacio y Confort</p>	<p>Confort</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cobijo Contra la Intemperie 2. Aprovechar de los Aspectos Positivos del Clima 3. Estimular la Vista 4. Estimular el Oído 5. Estimular el Olfato 6. Estimular el Tacto 7. Espacios para estar parado 8. Espacios para Sentarse
<p>E</p> <p>Comercio y Recreo</p>	<p>Recreo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multifuncionalidad 2. Espacio para el juego 3. Espacio para el deporte y ejercicio 4. Cultura, Civismo y Tradición 5. Descanso 6. Sociabilidad 7. Espacios para la Reflexión y la Contemplación 8. Coordinación de actividades por actores de administración y las organizaciones cívicas

Figura 54 Sistematización 2 de los componentes esenciales que integran el análisis metodológico. Tomado de la dimensión humana –del diseño a la evaluación, 2017.

7. Resultados

7.1. Análisis Urbano (variables sistemáticas)

7.1.1. Análisis crecimiento histórico Manta

UBICACIÓN Y ANALISIS HISTÓRICO DEL CRECIMIENTO

Manta se ha desarrollado a partir de 5 etapas, comenzando en 1956 con dos asentamientos en el centro y cerca del puerto, con los años estos asentamientos se conurbaron formando una Pangea en 1974, en el año de 1990 aparecen dos grandes hitos, el aeropuerto para el Norte y en el sur la playa del murciélago, creando de esta manera polos de atracción para el crecimiento, en el 2001 se da un boom residencial y aparecen varias urbanizaciones que densifican a su alrededor población; En el año dl 2016 se marca el desarrollo en tres ejes turística, asentamientos informales y el corredor Manta Manaos.

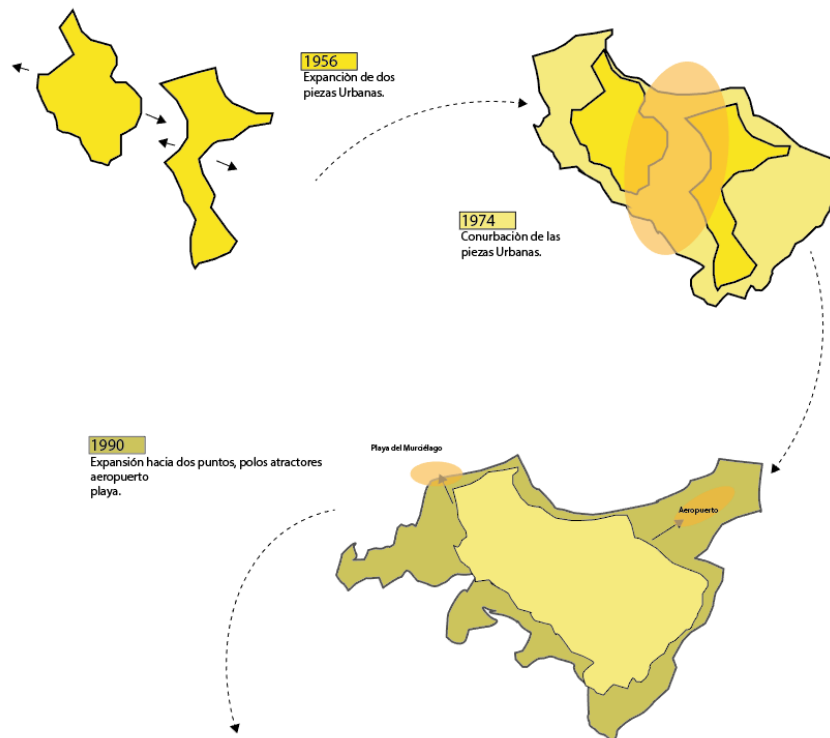


Figura 55. Diagrama de crecimiento 1956-1990
Elaboración Propia, 2019

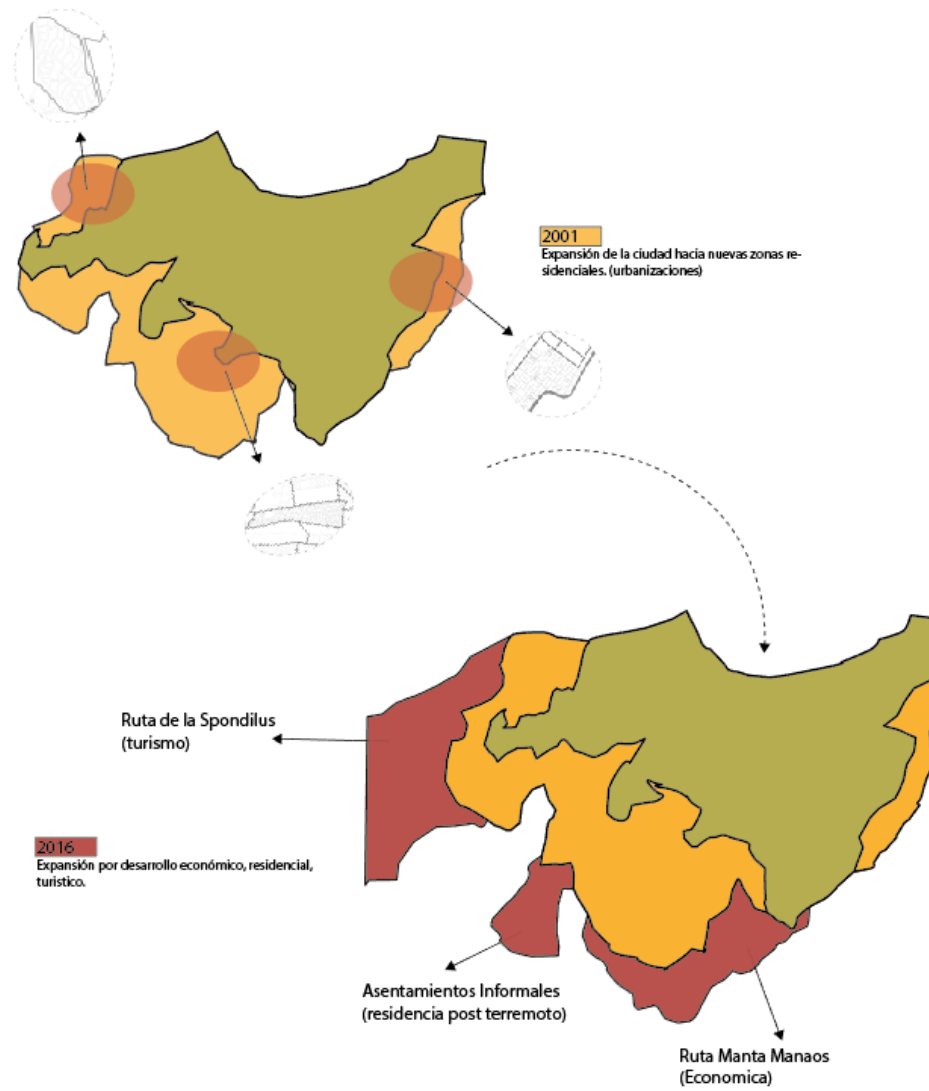


Figura 56. Diagrama de crecimiento 2001-2016.
Elaboración Propia, 2019

7.1.2. Mapeo uso de suelos.

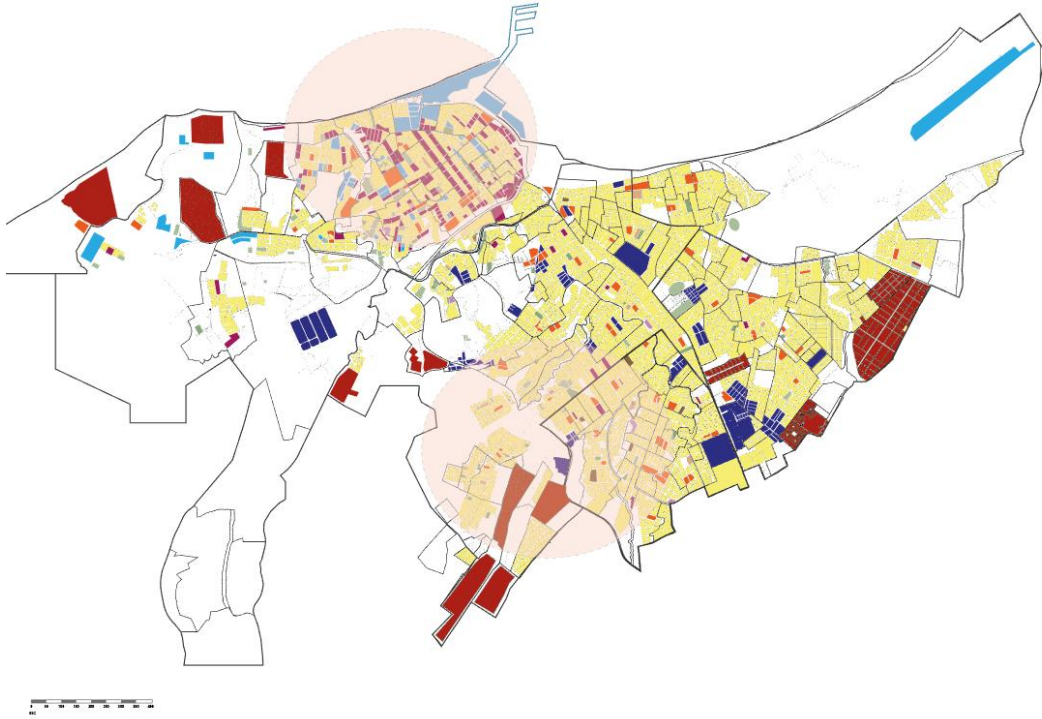


Figura 57. Mapa uso de suelos Manta.
Elaboración Propia,2019

En la ocupación de suelo podemos notar una densificación de varios equipamientos en el centro financiero. En contraposición de un uso de suelo mixto entre vivienda y comercio lo que comienza la partida de una ciudad dormitorio.

7.1.3. Movilidad general de Manta

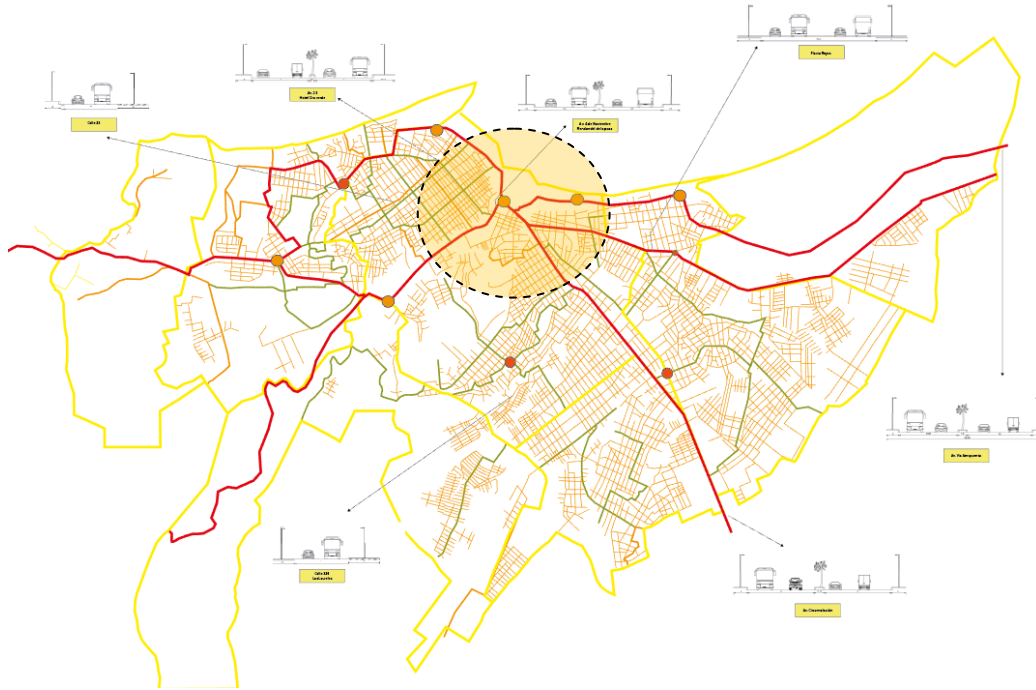


Figura 58. Mapa movilidad Manta.
Elaboración Propia,2019

El análisis de movilidad nos demuestra que existen varios nodos a lo largo de la ciudad, nodo mas importante es en donde confluyen la Av. Aeropuerto, Av. 4 de noviembre, Av. Flavio Reyes, Av. 23.

La vía Aeropuerto de 6,50 Km. de longitud, es relativamente nueva y el propósito de su construcción es la de disponer de una conexión intermodal directa y rápida entre el Puerto con el Aeropuerto, como una prolongación de la Av. Jaime Chávez-Malecón de Tarqui.

La Av. Circunvalación Tramo III, de 5,52 Km de longitud, se inicia al este en la vía Manta- Rocafuerte para conectar con la vía E-30 en el redondel El Colorado. La Av.

Circunvalación Tramo II, con una longitud de 10,02 Km, se inicia en el Redondel del Colorado para luego dirigirse hacia el oeste hasta el sector de la Universidad Eloy Alfaro. Dispone de 2 carriles por dirección y una sección transversal efectiva y aproximada de 19,35 m incluido el parterre central. Al momento esta vía está cambiando su concepción de vía perimetral, debido a la construcción de una serie de urbanizaciones y los requerimientos de accesos determinará que se transforme en una vía urbana.

7.1.4. Porcentaje de espacio público por zonas

El objetivo de este proceso fue tener un alcance al entorno directo por lo que se dividió por zonas de influencia, A, B, C, D; Para obtener datos internos y a detalle de: bordes de ruptura naturales, artificiales; vías peatonales, vehiculares y mixtas; áreas verdes.

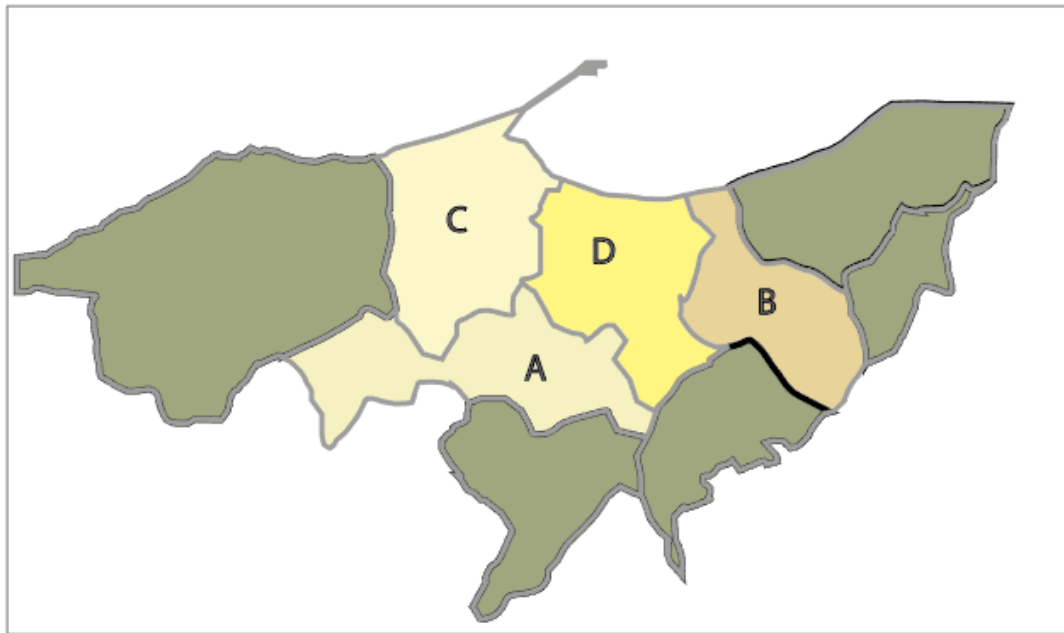


Figura 59. Mapa de zonas Manta.
Elaboración Propia, 2019

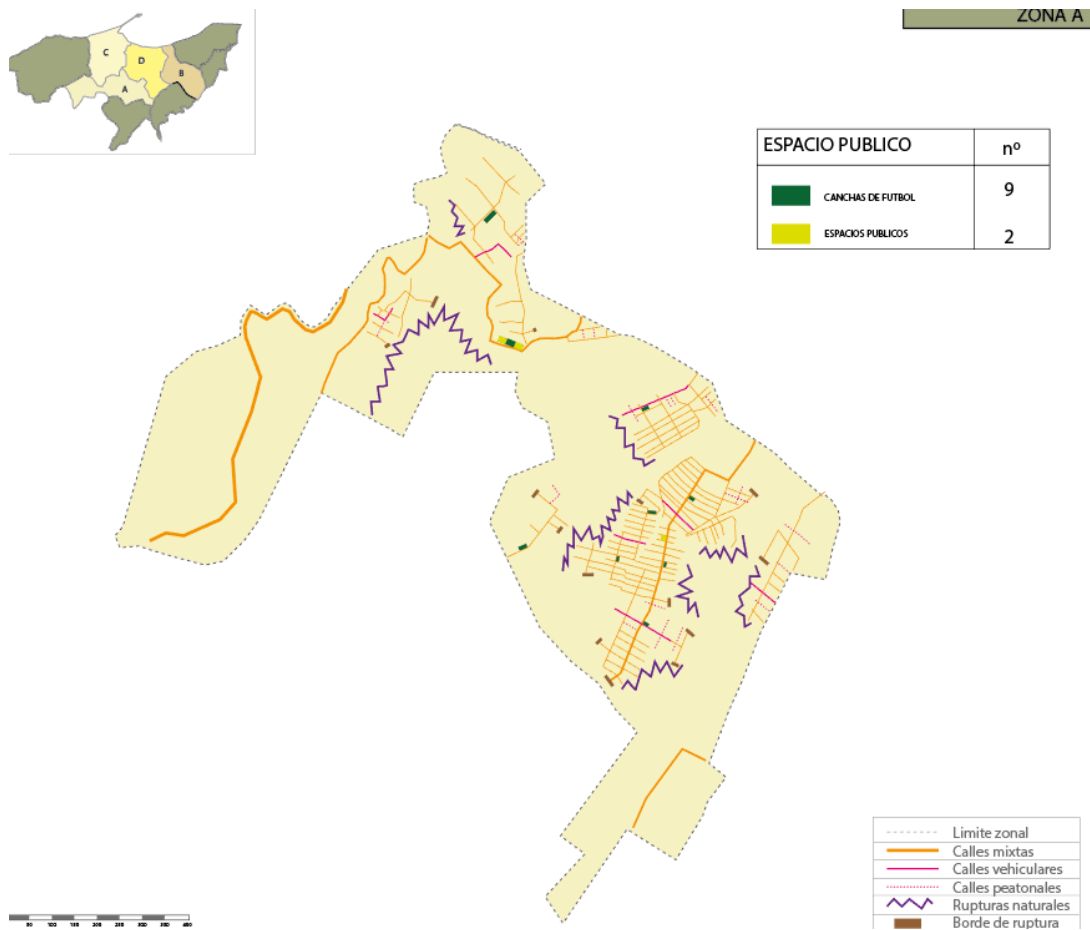


Figura 60. Análisis Zona A
Elaboración Propia, 2019

En la zona A se encontraron bordes de ruptura naturales por quebradas, posee 11 áreas recreativas desglosando en 9 canchas y 2 áreas públicas.

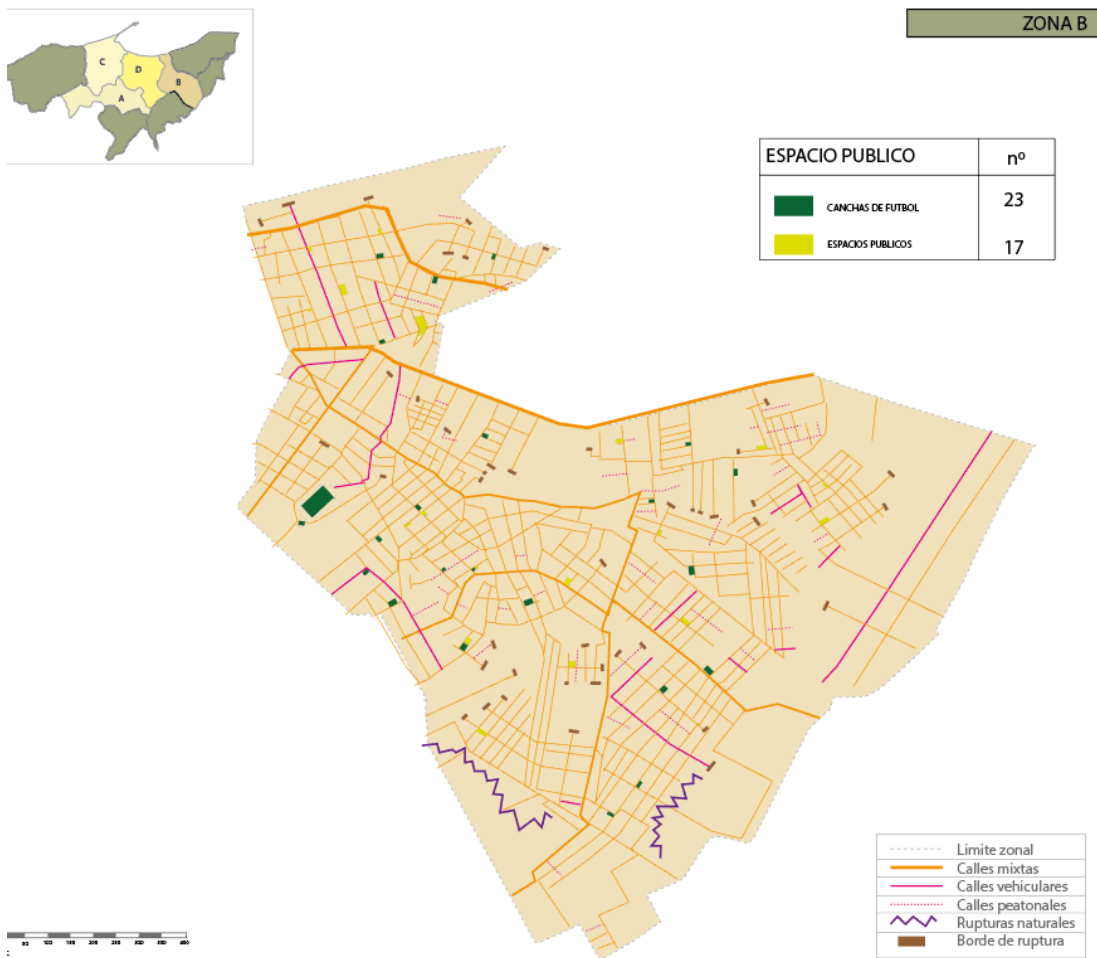


Figura 61. Análisis Zona B. Figura 62.
Elaboración Propia, 2019

En la zona B se encontraron la mayor cantidad de vías únicamente de uso vehicular, y bordes de ruptura naturales por quebradas, posee 11 áreas recreativas desglosando en 23 canchas y 17 áreas públicas.

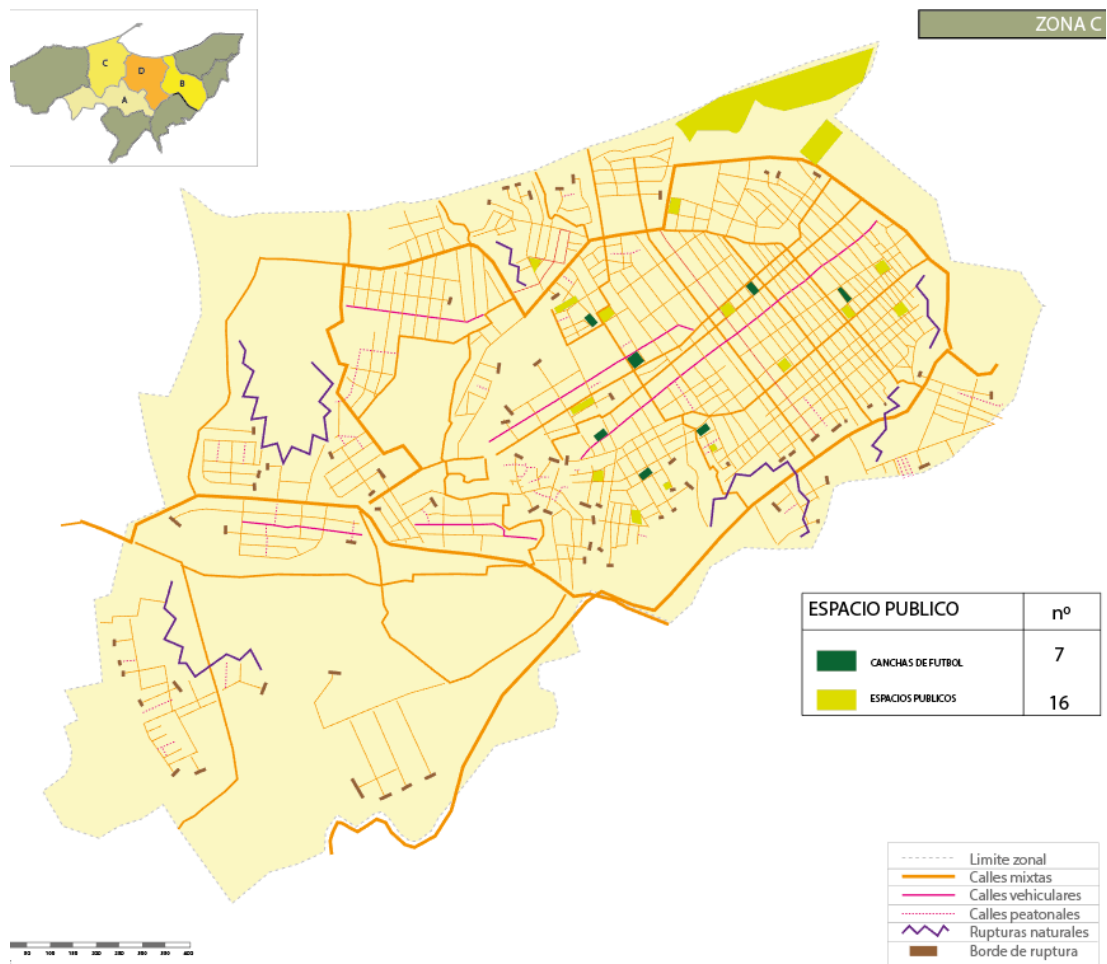


Figura 63. Análisis Zona C
Elaboración Propia, 2019

En la zona C se encuentra la mayor área recreativa en escala urbana, la playa del murciélago se encuentran varios bordes de ruptura naturales por quebradas y ríos, posee 11 áreas recreativas desglosando en 7 canchas y 16 áreas públicas.

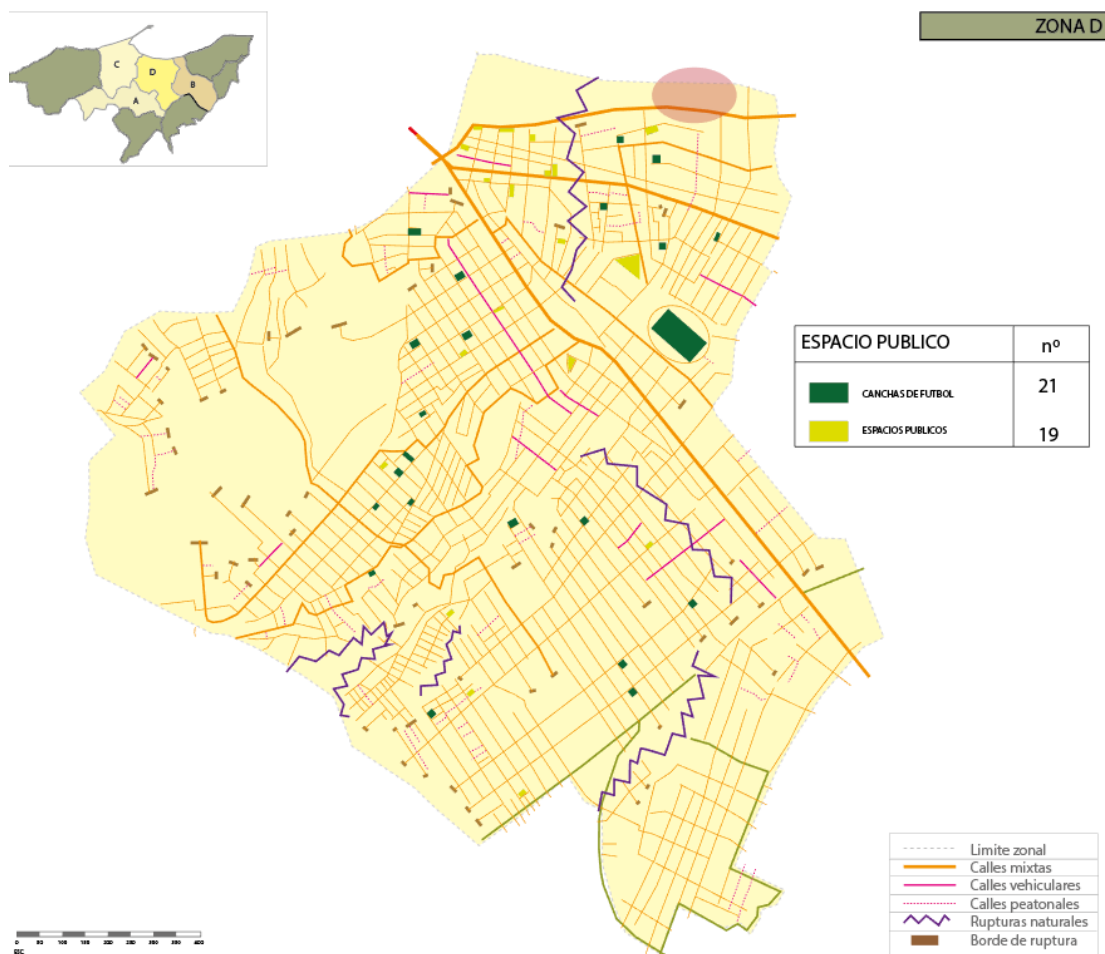


Figura 64. Análisis Zona D
Elaboración Propia, 2019

En la zona D se encontraron bordes de ruptura naturales por ríos, posee 11 áreas recreativas desglosando en 21 canchas y 19 áreas públicas.

La mayor parte de espacios recreativos pertenecen a canchas con el 52.63% que equivalen a 60 canchas; y 54 espacios recreativos perteneciente 47.36%.

7.1.5. Densidad por Manzanas

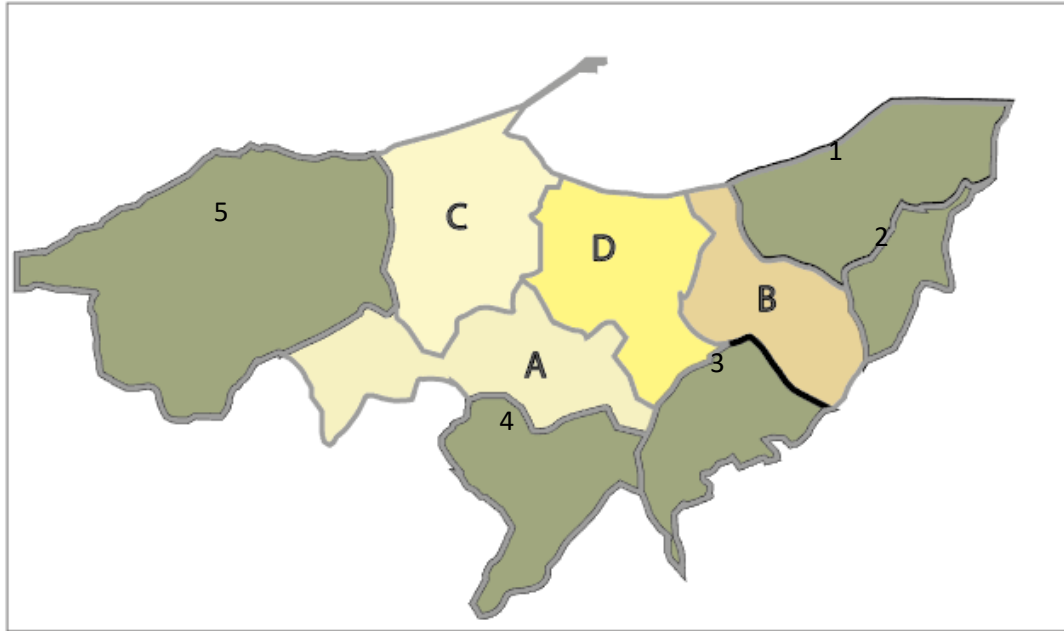


Figura 65. Zonas de influencia y zonas de periferia.
Elaboración Propia,2019

Se dividió para un análisis de densidad por manzana, en zonas periféricas 1, 2, 3, 4, 5
Y zonas influencia A, B, C, D.

Arroja como resultado:

PERIFERÍA	INFLUENCIA
ZONA 1 - 264	ZONA C - 586
ZONA 2 - 553	ZONA D - 811
ZONA 3 - 543	ZONA A - 255
ZONA 4 - 113	ZONA B - 590
ZONA 5 - 311	
	TOTAL DE MANZANAS
	4.026

Tabla 1. Numero de manzanas por zonas
Elaboración Propia,2019

7.1.6. Dimensión y población por edades.

Población	226.477
Dimensión	303.31km ²

Densidad
120hab/m ²

Tabla 2. Densidad de Manta
Elaboración Propia,2019

Manta posee una población de 226.4477 h. su dimensión es de 303.31 km² lo que nos da una densidad de 120 hab/m², La densidad habitacional media del es de 53,52 habitantes por hectárea.

Cantidad de habitantes zona parceladas (Hp) Una vez determinada la cantidad de habitantes de los parcelarios del damero se procede a calcular la densidad poblacional de estos sectores. Posteriormente, para la estimación de la población admisible de las superficies parcelarias o vacíos urbanos cuya forma interrumpe el damero tradicional,

$$Hp = \frac{\sum \text{Sup. parcelaria} * FOT}{\text{habitante}}$$

Se hizo una evaluación de la compacidad por medio del número de manzanas / para los habitantes.

Tarqui	10.490h	
	137.87km ²	76.09hab/m ²

Tabla 3. Zona de mayor influencia
Elaboración Propia,2019

La manzana D, es la manzana con más densidad en este lugar se encuentra la parroquia de Tarqui el lugar más afectado por el terremoto.

Población por edades, los mayores porcentajes de habitantes se encuentran entre 5 años y 14 años. “Los niños de esta edad son unas esponjas, son capaces de aprender de forma muy natural y de llegar mucho más allá de lo que pensamos “. (Arrizabalaga, 2017)

1 año	1- 4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20-24 años	25- 29 años
3.880	17.735	22.866	23.191	21.724	19.699	19.168
30-34 años	35-39 años	40-44 años	45-49 años	50-54 años	55-59 años	60-64 años
17.727	15.837	13.713	11.560	9.383	7.480	5.610
65-69 años	70-74 años	75 - 79 años	80- 84 años	85- 89 años	90- 94 años	
4.004	3.026	1.897	1.315	795	338	

Tabla 4. tabla de población por edades.
Elaboración Propia,2019

7.1.7. Precipitación

La precipitación es baja, llueve en promedio entre 150mm a 250mm por año; la variación resulta de las diferentes corrientes tropicales que pueden aumentar la precipitación.

Los ríos principales son los ríos: Manta, Muerto y burro; estos poseen el mayor caudal; atraviesan por las quebradas, ya que están son formadas en su mayoría por el paso de la corriente.

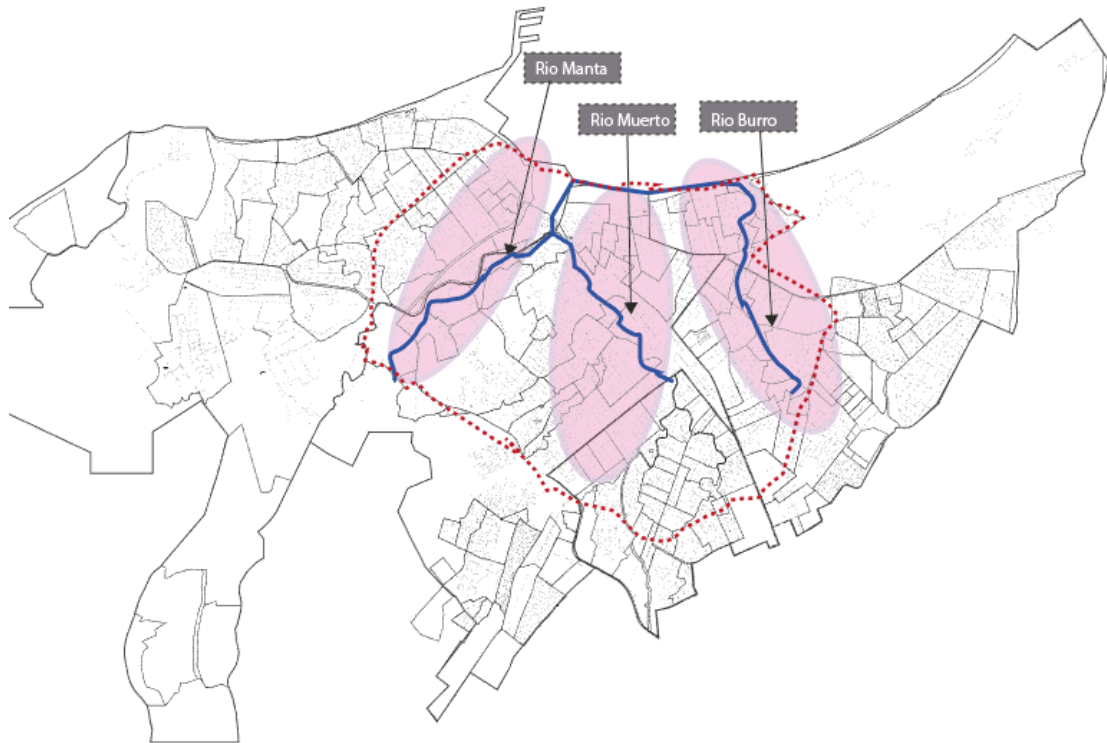


Figura 66. Precipitaciones en Manta
Elaboración Propia, 2019

En la costa en la zona de Manta la precipitación es la siguiente: Meses de enero 70.2 mm, febrero 109.5 mm, marzo 72.4 mm y abril 50 mm; estos son los meses con mayores promedios de precipitación, donde febrero es el mes con el más alto promedio de precipitación. (Del Salto, 2013)

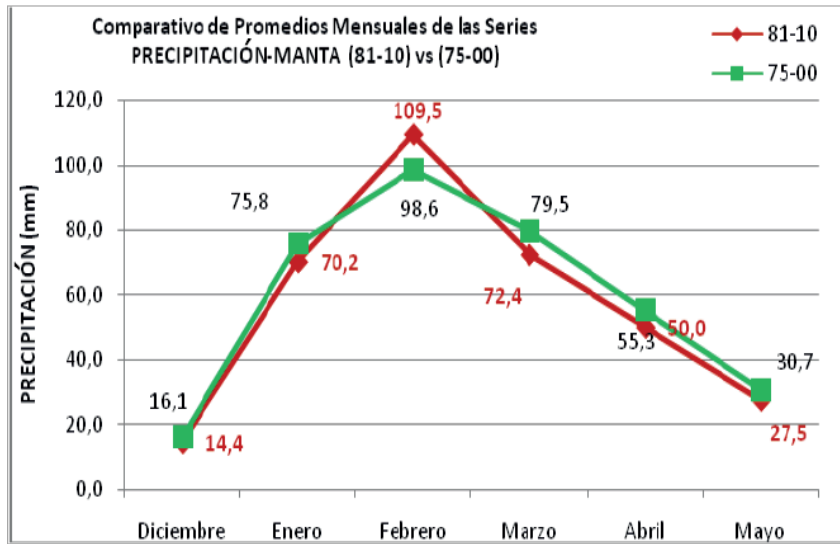


Figura 67. Promedios de acumulados mensuales de precipitación.
Tomado de ACTA OCEANOGRÁFICA DEL PACÍFICO VOL. 18 N°

Realizando la comparación con los promedios normales de los periodos 1975-2000 y 1981-2010, se comprueba que los meses de enero, febrero, marzo y abril continúan siendo los meses con mayores promedios de acumulados de precipitación, siendo superior febrero. Los promedios normales 1981-2010 son inferiores al periodo 1975-2000 con diferencias de hasta -7.2 mm, excepto en el mes de febrero donde se presenta una diferencia de 10.9 mm. (Del Salto, 2013)

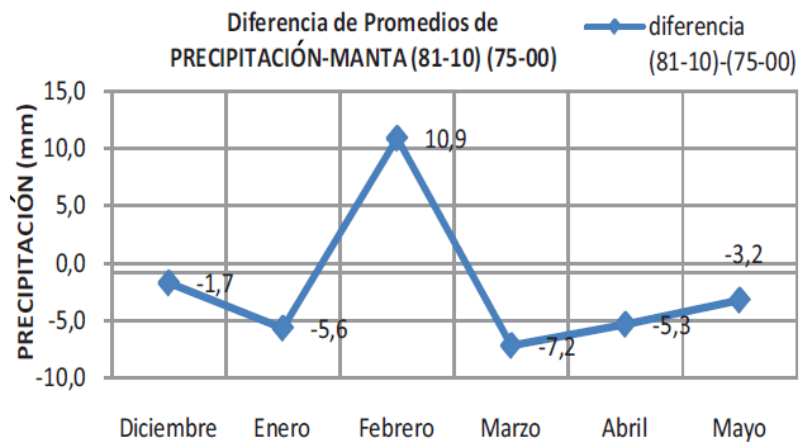


Figura 68. Diferencia de los promedios de precipitaciones mensuales.
Tomado de ACTA OCEANOGRÁFICA DEL PACÍFICO VOL. 18 N°

7.1.8. Temperatura del Mar

En la Estación de Manta considerada la costa central del país, se aprecian que los mayores promedios de temperatura superficial del mar (1984-2010) corresponden a los meses de enero (27.4°C), febrero (27.2°C) y marzo (27.1°C). (Del Salto, 2013)

Figura 69. Promedios de la temperatura superficial del mar.

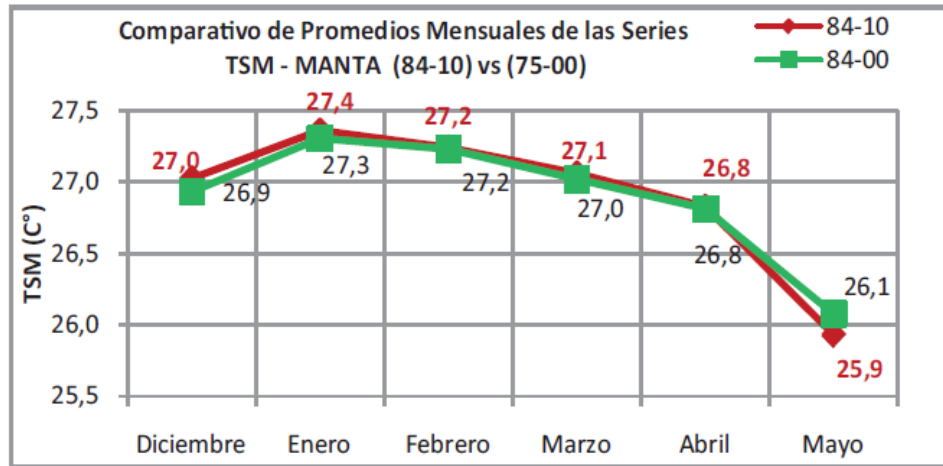


Figura 70. Promedios de la temperatura superficial del mar.
Elaboración Propia, 2019

7.1.9. Temperatura

Sobre la costa central (Estación de Manta) se aprecian que los mayores promedios de temperatura superficial del aire (1981-2010) corresponden a los meses de febrero (26.4°C), marzo (26.5°C) y abril (26.4°C). (Del Salto, 2013)

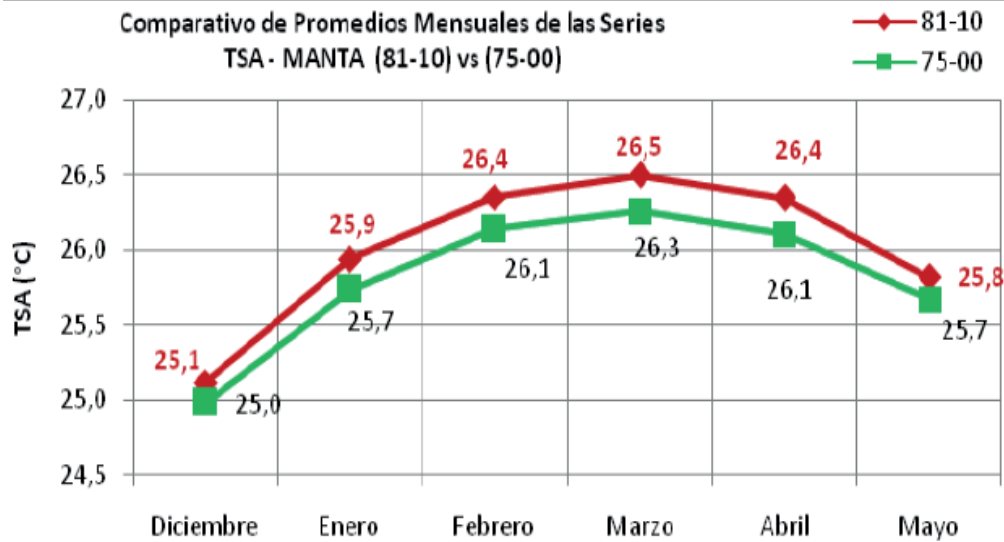


Figura 71. Promedios de la temperatura superficial del mar.
Tomado de ACTA OCEANOGRÁFICA DEL PACÍFICO VOL. 18 N°

De acuerdo a la comparación realizada entre los promedios normales mensuales de los periodos 1981-2010 y 1975-2000, se observa un igual comportamiento, siendo ligeramente superiores los del periodo 1981-2010, presentando las mayores anomalías los meses de marzo y abril (0.24°C). (Del Salto, 2013)

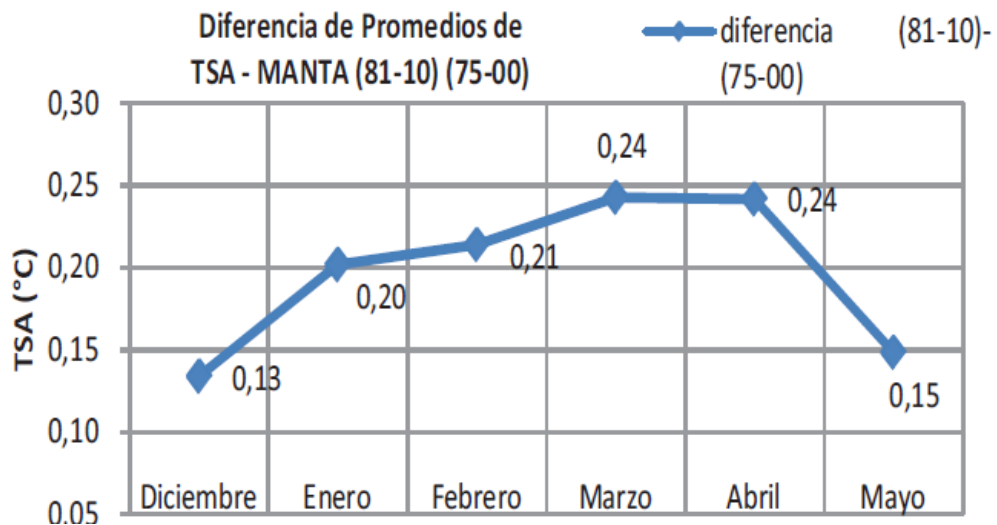


Figura 72. Diferencia de los promedios de la temperatura superficial del mar.
Tomado de ACTA OCEANOGRÁFICA DEL PACÍFICO VOL. 18 N°

7.1.10. Actividades económicas

Se evidencia un crecimiento desigual, en base a sus actividades económicas, existe una conglomeración; Actividades: De primer nivel 5.077 pob, Minería 44 pob, Industria Manufacturas 13.326 pob, Suministro 533 pob, Dis. Agua alcantarillada 6.802 pob, Construcción 6.802 pob, Comercio 1.9426 pob, Alojamiento 5.522 pob, Comunicación 3.978, Finanzas 938, Inmobiliario 630 pob, Científicas 219 pob, Administrativa, 2535 pob. Defensa 3318 pob, Enseñanza 4515 pob, Atención Salud humana 2338 pob, **Artes 763 pob,** Hogar 2726 pob.



Figura 73. Actividades económicas Manta
Elaboración Propia, 2019

7.2. Red de espacio público

El objetivo de este análisis fue la división y encuesta por tramos; la primera lamina Se mapeo en base a las encuestas realizadas en Manta, los siguientes datos.

Radios de influencia aplicando la regulación:

Lotes de 300m² a 400m² son 800m radio de influencia.

Lotes de 2000m² hasta 3000m² 100m radio de influencia.

Tipo de equipamiento:

Tramo 1 equipamiento formación y producción cultural.

Tramo 2 equipamiento artes escénicas, audiovisuales y plásticas.

Tramo 3 equipamiento artes escénicas, audiovisuales y plásticas.

Tramo 4 equipamiento de desarrollo comunitario; Tramo 5 producción y formación cultural.

Usuario principal:

Tramo 1 adolescentes entre 15 y 21 años.

Tramo 2 joven entre 21 y 35 años.

Tramo 3 adulto entre 35 y 60 años.

Tramo 4 joven entre 21 y 35 años.

Tramo 5 adolescentes entre 15 y 21 años.

Áreas de lotes:

Tramo 1 lote 2 área 4000 m², Lote 1 área 7800 m².

Tramo 2 lote 6 área 3888 m², Lote 5 área 3564 m², Lote 4 área 5640 m², Lote 3 área 586 m².

Tramo 3 lote 10 área 351 m², Lote 9 área 2776 m², Lote 8 área 3036 m², Lote 7 área 1075 m².

Tramo 4 lote 13 área 3636 m², Lote 12 área 2712 m², Lote 11 área 2183 m²; lote 14 área 6700m².

Lamina 1.

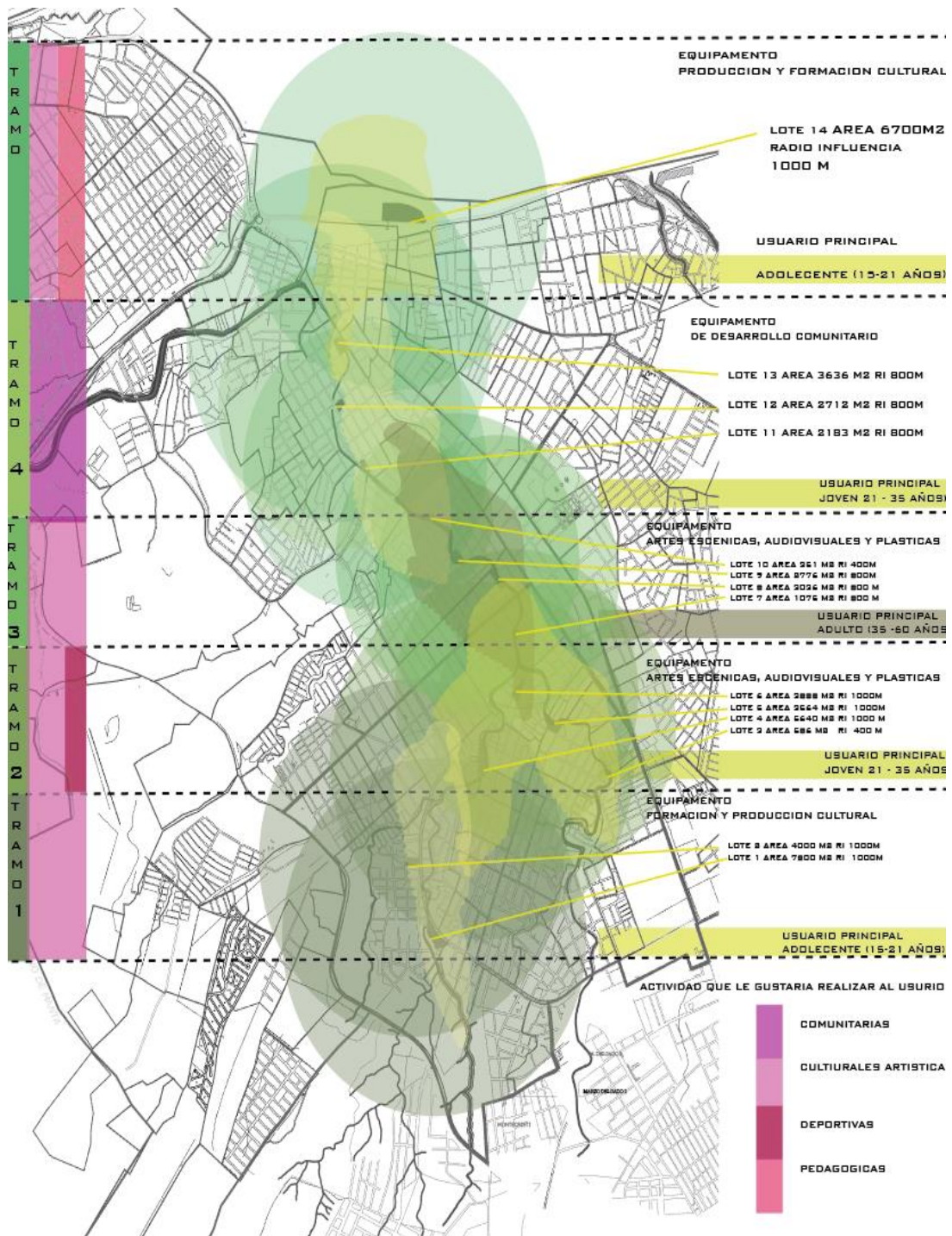


Figura 74. Análisis 1 Red de espacio público.
Elaboración Propia, 2019

La segunda lamina, contiene el mapeo de los lotes vacíos que se implantan a través de la quebrada y el río, aprovechando el borde de costura natural, analiza las distancias máximas regidas por la regulación 350 m de distancia máxima, incidencia del usuario al espacio público, el usuario a quien va dirigido.

Lamina 2.

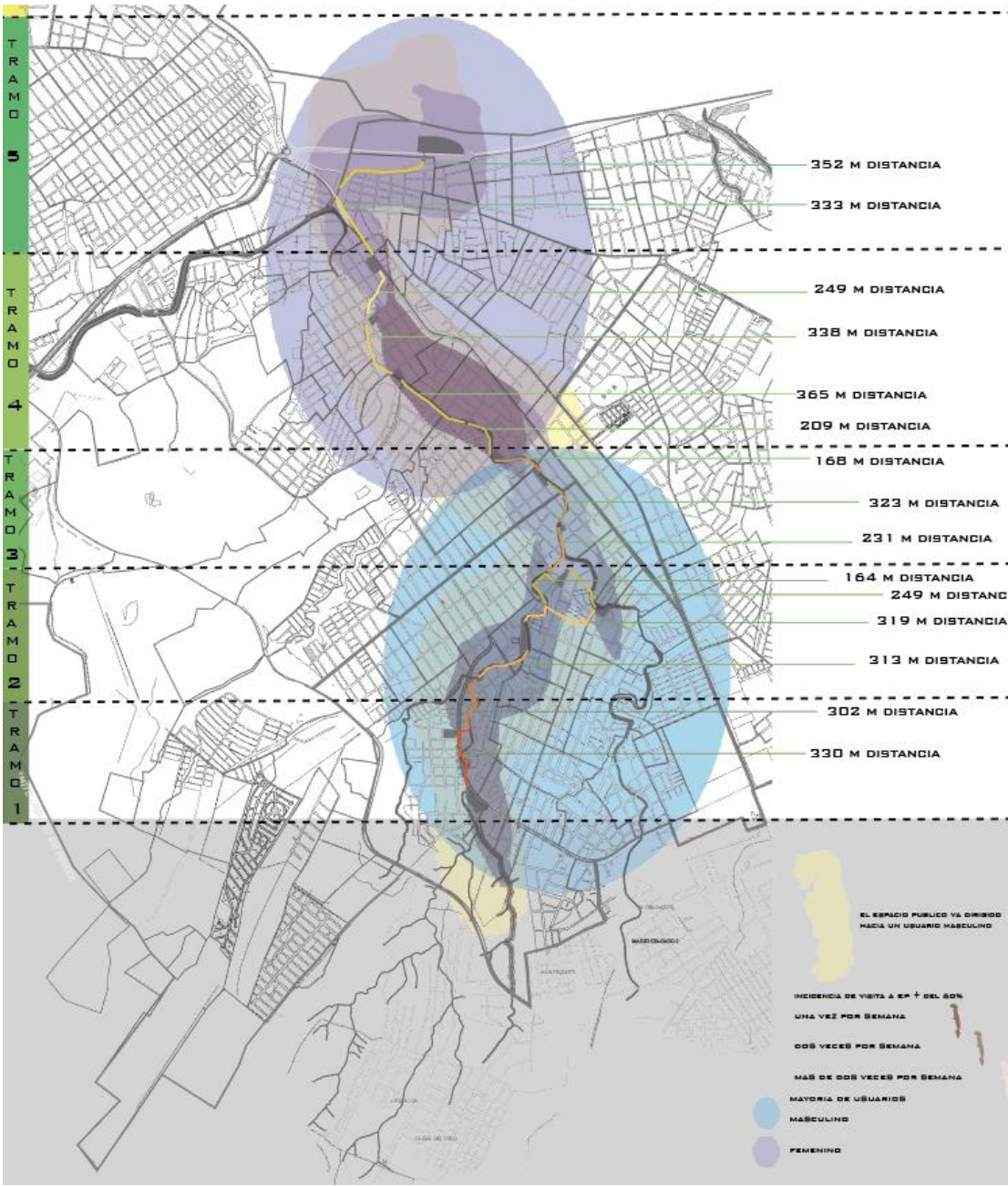


Figura 75. Análisis 2 Red de espacio público
Elaboración Propia, 2019

7.3. Herramientas y estrategias de diseño del tramo 5

Aplicando la metodología de dimensión humana en el espacio público. Se encontraron las siguientes problemáticas; la Protección: trafico motorizado/ inseguridad /Experiencias sensoriales desagradables; Confort: rupturas / bloqueos / ruido / desconexión; Placer: distorsión de escala / desconexión con entorno / No se respeta el paisaje.

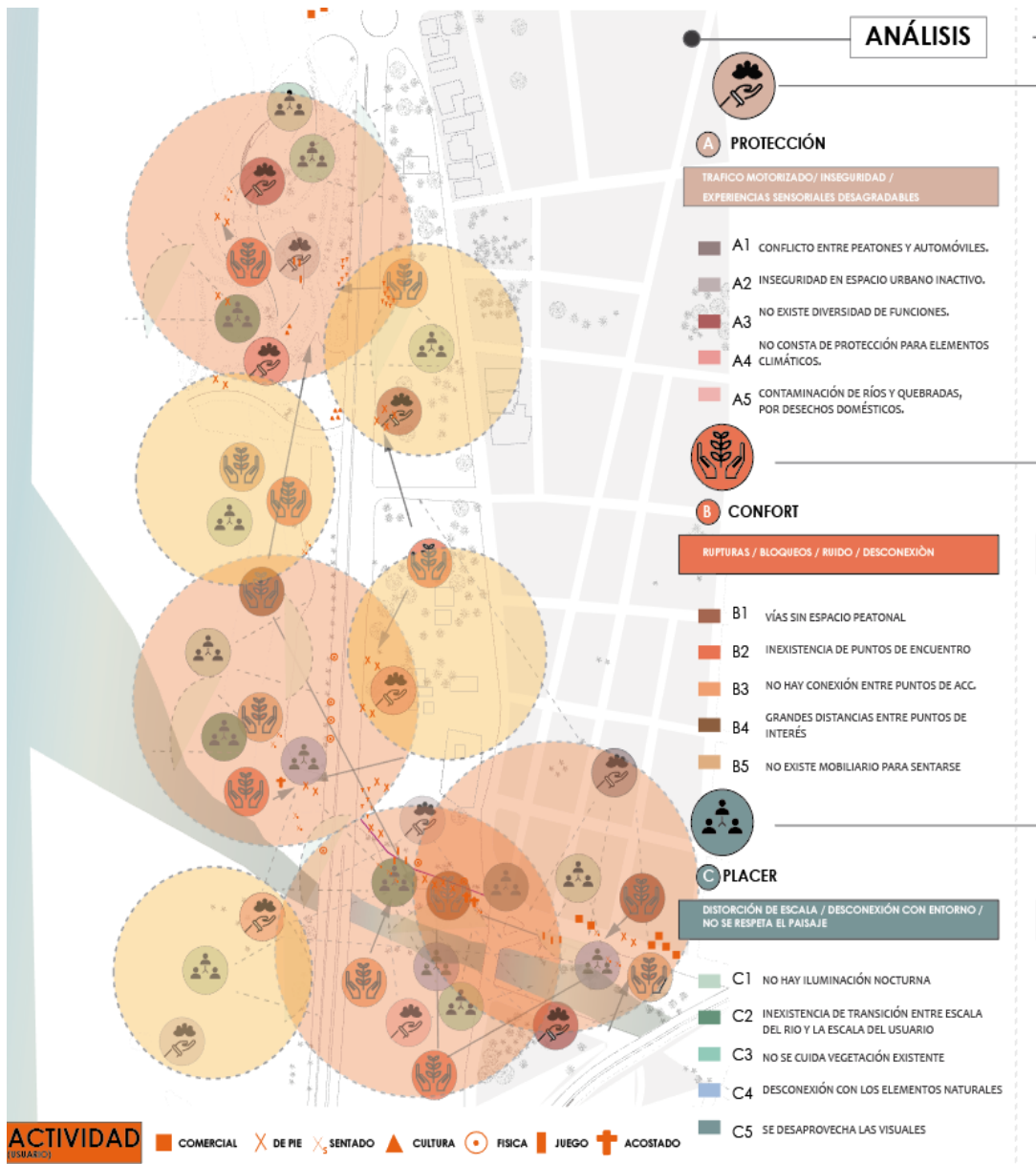


Figura 76. Variables de estrategias Red de espacios públicos
 Elaboración Propia,2019

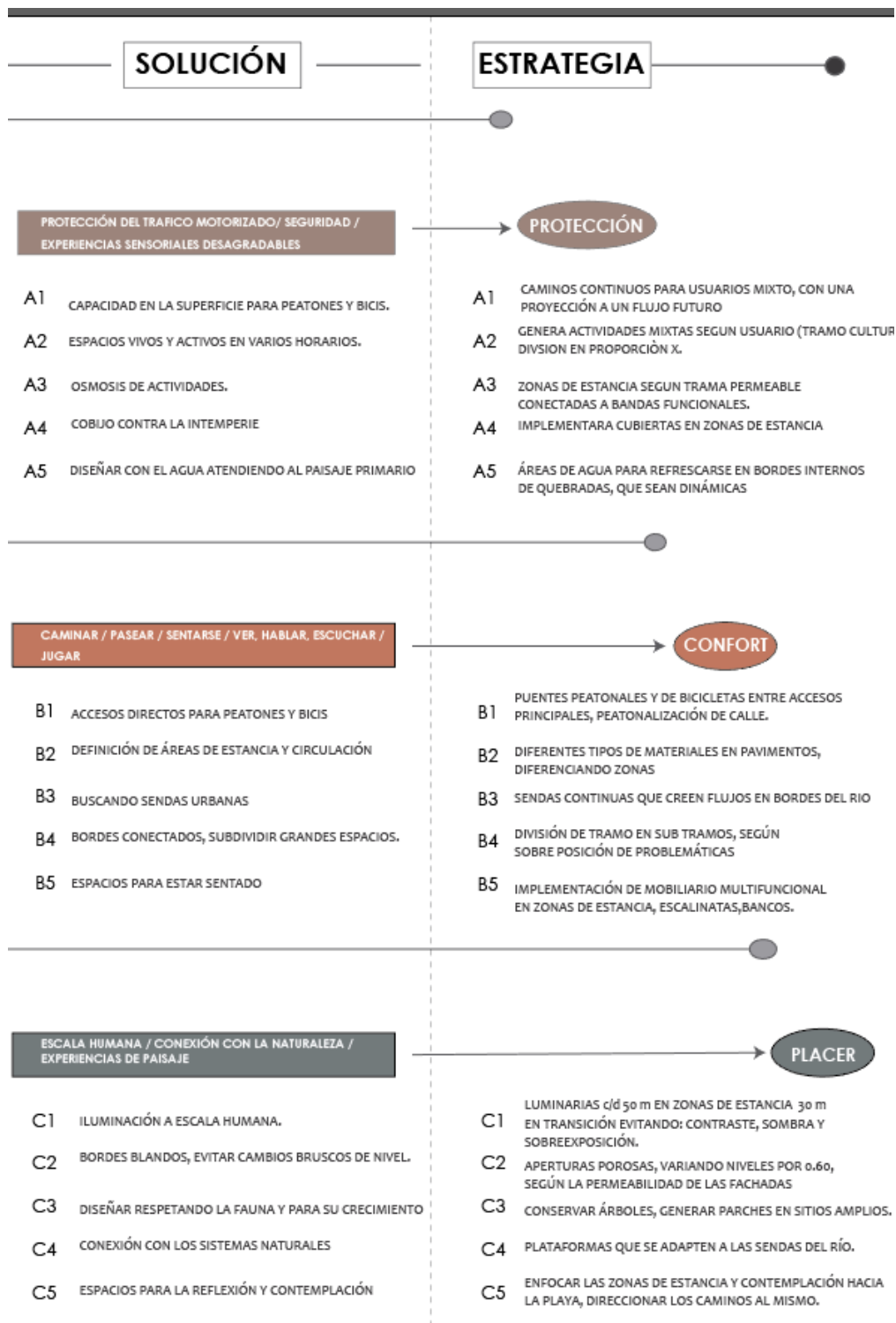


Tabla 5. solución y estrategia Diseño Red de espacios públicos.
Elaboración Propia, 2019

7.4. Concepto y aplicación de estrategias.

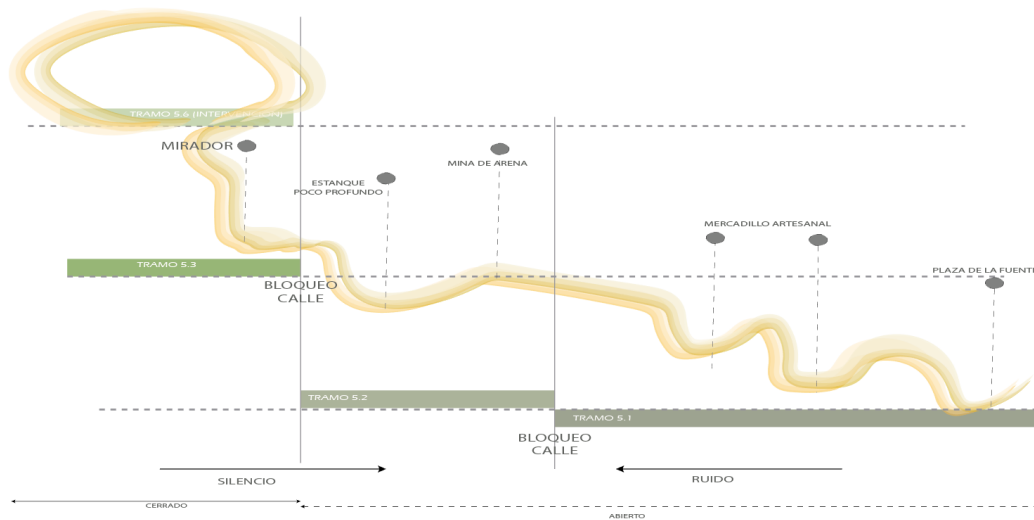


Figura 77. Concepto diseño Urbano.
Elaboración Propia,2019

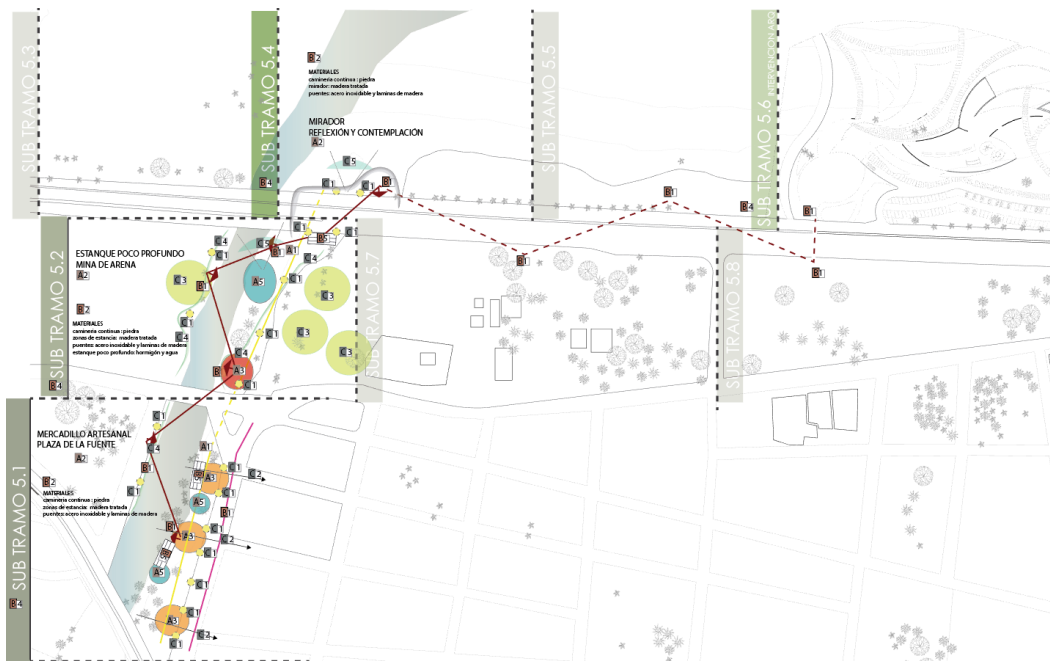


Figura 78. Estrategias de diseño
Elaboración Propia,2019

7.5. Diseño conceptual Tramo 5

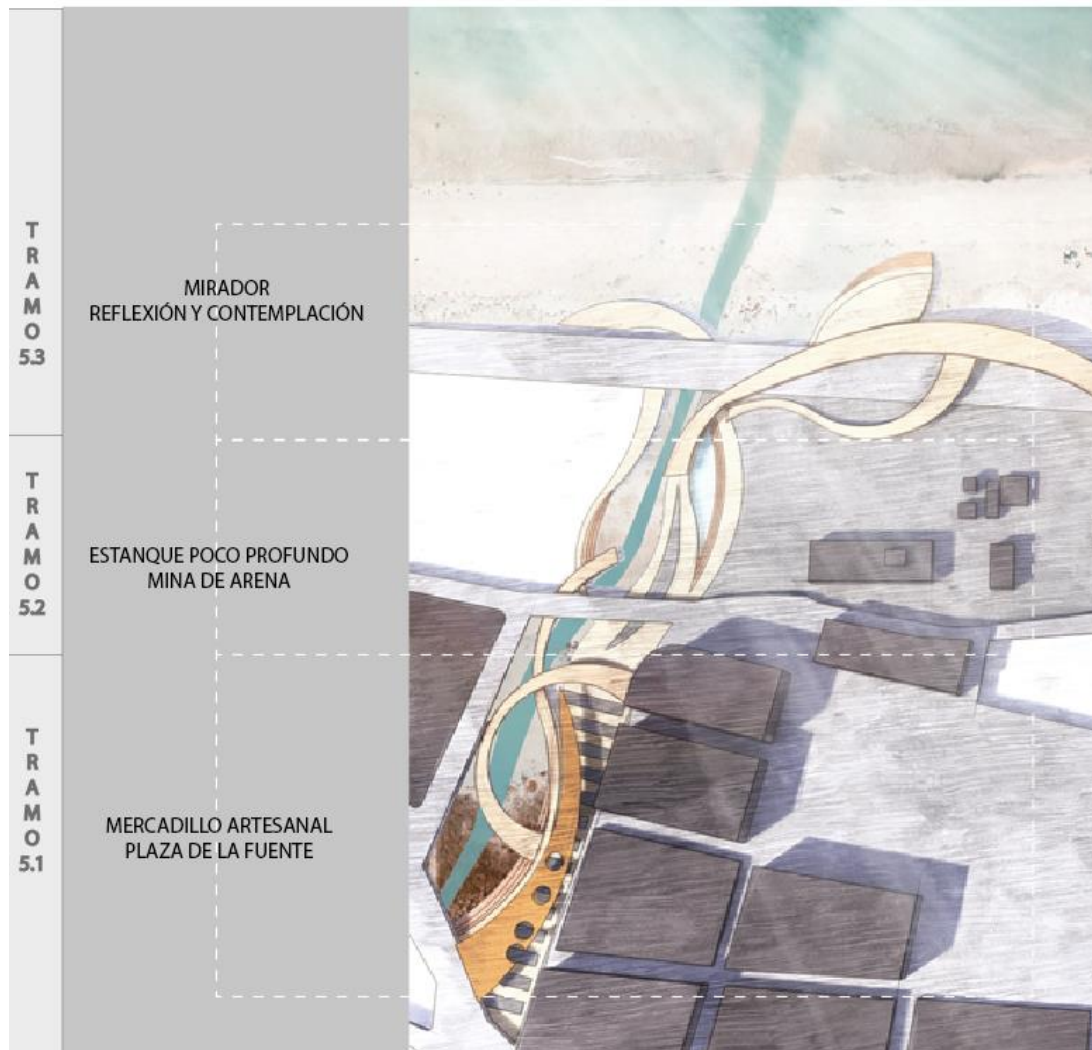


Figura 79. Diseño conceptual Tramo 5
Elaboración Propia, 2019

Tramo 5.1 materiales: caminera continua – piedra; zonas de estancia- madera tratada
Puentes- acero inoxidable y láminas de madera.

Tramo 5.2 camineria continua – piedra, zonas de estancia- madera tratada, puentes-
acero inoxidable y láminas de madera, estanque poco profundo- hormigón y agua.

Tramo 5.3 materiales: camineria continua- piedra, mirador- madera tratada, puentes-
acero inoxidable y láminas de madera

8. Conclusiones y recomendaciones

8.1. Recomendaciones generales

- La historia de cada lugar nos demuestra las pautas en las que se maneja su sociedad, deben tomarse en cuenta los aspectos históricos, ya que quien dará continuidad al proyecto es el usuario del mismo.
- Cualquier propuesta arquitectónica o urbana debe partir de la necesidad real del usuario, y proponer entorno a un desarrollo equitativo de todos los ciudadanos.
- El espacio público bien concebido y correctamente implantado, generara un espacio que promueve el vínculo en la sociedad, de esta manera se preserva la identidad de un lugar.
- La concepción del espacio público, debe ir más allá de árboles, bancas de metal, y postes; debe nacer de su entorno enfocado en los usuarios y salvando el paisaje.
- Al analizar urbanamente una ciudad sin intereses económicos, velando el bien común, se obtendrá cada estrategia de diseño necesaria, la cual responderá correctamente al lugar; ya que todo proyecto se encuentra implantado en un entorno real.

8.2. Conclusiones

- Es necesaria la creación de un ente que promueva la participación de los ciudadanos de Manta al crear cualquier plan, así se controla y deslinda los intereses externos.

- Se debe regular y evitar que el plan Manta post-terremoto, entre en acción, después del presente trabajo se demuestra la negativa y caos que se generaría tras:
 - La implantación de varios equipamientos genéricos, que no rescatan la cultura y siguen distorsionando su identidad.

 - La construcción de distintos rascacielos, esto marcaría una clara ruptura, que llevaría a la puntuación de polos opuestos en desarrollo y crecimiento.

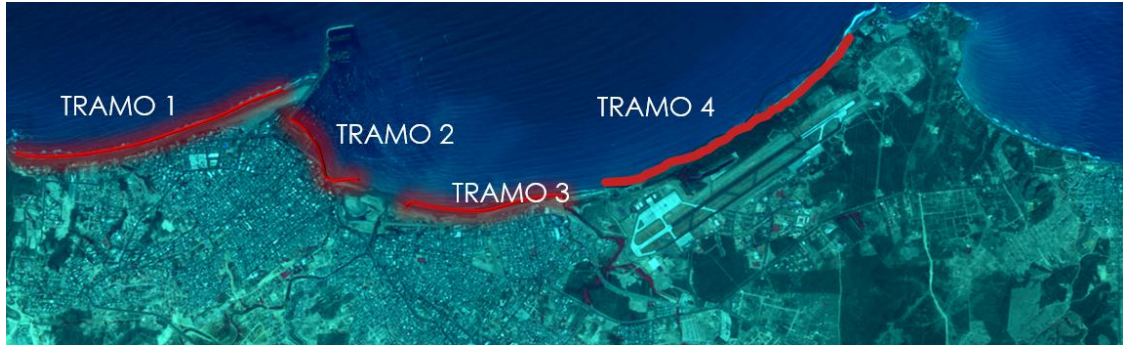
 - La inversión en Groins para ganar espacio en la playa del Murciélagu, es innecesario ya que, poseen una playa natural Tarqui que rescata y guardan la historia cultural de Manta.

9. Anexos

9.1. Plan Manta post- terremoto

Manta post- terremoto: Red de espacios publicos y recuperacion del perfil costanero.

Tramos de intervencion.



TRAMO 1: Groins de sedimentación

TRAMO 2: Manta Yatch club.



TRAMO 3: Parque de Tarqui.

TRAMO 4: Vía alterna Puerto –Aeropuerto.



9.2. Encuesta

UNIVERSIDAD INDOAMERICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS POBLADORES DE MANTA

ESTUDIO: Espacio público diseño de un equipamiento cultural en la playa de Manta 2018.

FECHA:

.....

SEXO:

- M
- F

EDAD:

- NIÑO (6- 14 años)
- ADOLECENTE (15- 21 años)
- JOVEN (21- 35 años)
- ADULTO (35 -60 años)
- TERCERA EDAD (60 en adelante)

¿Considera usted que Manta posee espacio público necesario para sus habitantes?

- Si
- No

¿Cree usted que Manta posee espacio público distribuido equitativamente en la zona urbana?

- Si
- No

¿Según su criterio el espacio público que se encuentra en Manta a que usuario va dirigido?

- Hombres
- Mujeres
- Niños

¿Con que incidencia visita un espacio público?

- Menos de una vez por semana
- Una vez por semana
- Dos veces por semana

- Más de dos veces por semana

¿Cree usted que el espacio público implantado en Manta rescata y nutre la identidad Mantéense?

- Si
- No

¿Los eventos culturales a los que asiste se realizan dentro o fuera de la ciudad?

- Dentro de la ciudad
- Fuera de la ciudad

¿Qué equipamiento cultural necesita su ciudad?

- Equipamiento de patrimonio.
(museos, archivos, bibliotecas, centros de recepción o interpretación del patrimonio histórico)
- Equipamientos de desarrollo comunitario.
(casas culturales, centros cívicos, centros polivalentes)
- Equipamiento de artes escénicas, audiovisuales y plásticas.
(teatros, cines, auditorios, recintos escénicos, salones de actos, galerías de arte, salas de exposiciones, sala de usos múltiple)
- Equipamiento de formación y producción cultural.
(escuelas artísticas, centros de artes)
- Espacios aptos para uso cultural.
(espacios alternativos, recintos culturales en espacios públicos abiertos)

¿Qué actividad le gustaría que se realice en un espacio público implantado en su ciudad?

- Comunitarias.
(programas que actúan como metodología de participación comunitaria, que movilicen la acción colectiva)
- Deportivas.
(actividades físicas implicadas en el deporte, gimnasia entre otros)
- Pedagógicas.
(se implementa un proceso de enseñanza)
- Culturales y Artísticas.
(posibilidad de artes plásticas, escénicas, y culturales)
- Terapéuticas.
(involucra con un proceso de rehabilitación sea físico, mental o social)
- Cívicas.
(rescatan la identidad patrimonial y conmemoran fechas importantes)

BIBLIOGRAFÍA

- Abramo, P. (2011). *La Ciudad Caleidoscópica*. Río de Janeiro.
- Amado, J. (2012). Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual. *Plataforma Urbana*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/308892869_Origenes_y_evolucion_del_espacio_publico_Desafios_y_oportunidades_para_la_gestion_urbana_actual
- Arendt, H. (1993). *La condición humana*. Barcelona: Paidós. Obtenido de <https://clea.edu.mx/biblioteca/Arendt%20Hanna%20-%20La%20Condicion%20Humana.pdf>
- Arrizabalaga, M. (2017). *Las edades del aprendizaje: todo tiene su tiempo*. Sevilla: ABC sociedad.
- Barragán, E. (2013). *Evolución de los espacios públicos en latinoamérica*. Obtenido de <https://prezi.com/gvm5-ks7pna8/evolucion-de-los-espacios-publicos-en-latinoamerica/>
- Boisier, S. (2006). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. *Estudios Sociales*. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/estsoc/v14n28/v14n28a6.pdf>
- Borja, J., & Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Londres.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Chaves, M. (2006). Guayaquil: un puerto colonial en los mares del sur, siglo XVIII. *Procesos Revista Ecuatoriana de Historia*. Obtenido de <http://revistaprocesos.ec/ojs/index.php/ojs/article/view/205>
- Coronil, F. (2002). *El Estado mágico. Naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*. Caracas: Nueva Sociedad.
- De Freitas, J., & Ontiveros, T. (2006). Hacia la comprensión del uso de los espacios público-privados en los territorios populares contemporáneos. *Cuaderno Urbano*, 217-234.
- Del Salto, M. B. (2013). *acta oceanografica del pacifico vol 18 n 1*. Manta.
- Echeverría, B. (1998). *La modernidad de lo barroco*. México: Ediciones Era.
- Frediani, J. (2006). Modelos Urbanos: la ciudad compacta y la ciudad difusa. Su análisis a través de las redes de servicios y transporte en el Partido de La Plata. Obtenido de

https://www.academia.edu/1259478/Modelos_Urbanos_La_ciudad_compacta_y_la_ciudad_difusa._Su_an%C3%A1lisis_a_trav%C3%A9s_de_las_redes_de_servicios_y_transporte_en_el_Partido_de_La_Plata

- Gamboa, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*, 13-18. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18775/19669>
- Gámez, V. (2005). Sobre sistemas, tipologías y estándares de áreas verdes en el planeamiento urbano. *Diseño Urbano y Paisaje*. Obtenido de <http://dup.ucentral.cl/pdf/000002.pdf>
- Gehl, Architec. (2013). *moscow tower a great city ffor peopple*. moscow: institute of gemplan moscow.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. (E. Infinito, Ed.) *Cludades para la gente*.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, DC: Island Press.
- González, V., & Marco, J. (2011). *Urbanismo Expansivo de la utopía a la realidad*. Alicante.
- Habermas, J. (1982). *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Barcelona: Gusta Gili. Obtenido de http://ffyl1.uncu.edu.ar/IMG/pdf/Habermas_Historia_y_critica_de_la_opinion_publica.pdf
- Koolhaas, R. (1997). La Città Generica. *Domus*(791).
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Obtenido de <https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>
- Lofland, L. (1998). *The Public Realm*. New York: Taylor & Francis.
- Low, S. (2005). Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales. *Bifurcaciones*, 5. Obtenido de <http://www.bifurcaciones.cl/005/Low.htm>
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Massachusetts: The MIT Press.
- Marcus, H. (2014). *Manual para observar al humano en la ciudad*. Madrid España: business.
- Marengo, C., & Lemma, M. (2017). Ciudad dispersa y fragmentada. *Cuaderno Urbano*. Obtenido de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552017000100001
- Marrero, I. (2008). La producción del espacio público. *Revista de Antropología e Investigación Social*.

- McDonald, J. (2005). *La otra agenda urbana. Tareas, experiencias y programas para aliviar la pobreza y precariedad en las ciudades de América Latina y el Caribe*. Santiago: CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5655/1/S051012_es.pdf
- Medina, F. (1997). El Centro Comercial: una burbuja de cristal. *Universidad Pontificia Bolivariana*. Obtenido de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/upb/article/view/4701/4262>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2009). *Espacios Públicos. Recomendaciones para la Gestión de Proyectos*. Santiago: Maval.
- Muxi, Z. (2014). *La arquitectura de la ciudad global*. Nobuko.
- Nivón, E. (2003). Las contradicciones de la ciudad difusa. *Alteridades*, 15-33. Obtenido de <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/321/320>
- Ontiveros, T. (1998). Vivienda popular urbana y vida cotidiana. Obtenido de https://www.afehc-historia-centroamericana.org/lecturasinsumisas/vivienda_20popular_20y_20vida_20cotidiana.pdf
- Pesci, R., Pérez, J., Pesci, L., & Abbate, J. (2002). *De la prepotencia a la levedad : FLACAM, paradigma y pedagogía para la sustentabilidad*. Fondo Editorial de la Fundación CEPA.
- Ramos, R. (1989). Maurice Halbwachs y la memoria colectiva. *Revista de Occidente*, 63-81.
- Rangel, M. (2003). Redes de espacios públicos y ejes ambientales estructurantes. Obtenido de http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/17245/redes_spacio.pdf;jsessionid=1EB4E82C51F945C3D950436092D886F2?sequence=1
- Rangel, M. (2012). *Espacios públicos. Calidad y mediación*. Publicaciones CODEPRE. Obtenido de <http://www.serbi.ula.ve/serbiula/librose/pva/Libros%20de%20PVA%20para%20libro%20digital/espacioscalidad.pdf>
- Remedi, G. (2000). *La ciudad Latinoamericana S.A. (o el asalto al espacio público)*. Nueva York.
- Rodríguez, A., & Winchester, L. (1997). *Ciudades y gobernabilidad en América Latina*. Ediciones Sur.
- Rodríguez, J., & Windevoxhel, N. (1998). *Análisis regional de la situación de la zona marina costera centroamericana*. Washington D.C.

- Rojas, E., & Guerrero, M. (1997). La calle del barrio popular: fragmento de una ciudad fragmentada. *Ciudad y Hábitat*.
- Ronald, I. (2007). *LA CONSTRUCCIÓN DE REPRESENTACIONES*. Manta: flacso.
- Rueda, S. (2007). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación urbana. *Hábitat*. Obtenido de <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- Saavedra, L. (2017). 8 años de la base militar estadounidense en Manta. Obtenido de <https://www.tni.org/en/node/9290>
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure*, 5-19. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19608401>
- Sandercock, L. (1998). *Towards cosmopolis : planning for multicultural cities*. Chichester.
- Santos, L. (Diciembre de 2017). Manta planifica ser una ciudad de áreas verdes y recreativa hasta 2019. *El Telégrafo*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/manta-planifica-ser-una-ciudad-de-areas-verdes-y-recreativa-hasta-2019>
- Segovia, O., & Jordán, R. (2005). *Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social*. Santiago: CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5660/S0501090_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Soto, D. (2006). La identidad cultural y el desarrollo territorial rural, una aproximación desde Colombia . *Territorios con Identidad Cultural*.
- Stang, J. (2014). La Nueva York peatonal. La recuperación de la experiencia en el espacio público. *Bifurcaciones*. Obtenido de <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/stang/>
- Urbano, H. (2017). Centro comercial, ese usurpador del espacio público. *Seres Urbanos*. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2017/05/04/seres_urbanos/1493891244_579523.html
- Velásquez, F. (2004). *Ciudad e Inclusión: Por el derecho a la Ciudad*. Bogotá. Obtenido de https://works.bepress.com/fernando_carrion/110/
- Vidal, T., & Pol, E. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. Barcelona. Obtenido de <https://www.raco.cat/index.php/anuariopsicologia/article/viewFile/61819/81003>