



Carrera de Arquitectura.

Análisis de Caso previo a la obtención del título de Arquitectas.

Tema.

Análisis de Caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Autoras:

Génesis Johanna Vélez Chong.      Josselyn María Cedeño Zambrano.

Director del Análisis de Caso.

Arq. Danny Alcívar Vélez

Cantón Portoviejo-Provincia de Manabí-República del Ecuador.

2018.

## **CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE ANÁLISIS DE CASO.**

Certifico que los egresados, Josselyn María Cedeño Zambrano y Génesis Johanna Vélez Chong, han culminado su análisis de caso, titulado: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador. Bajo mi dirección y asesoramiento habiendo cumplido con las disposiciones, establecidas para el efecto.

---

Arq. Danny Alcívar Vélez.

Director de Análisis de Caso.

## **CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.**

Los suscritos miembros del tribunal de revisión y sustentación del análisis de caso titulado: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador. Presentada y realizada por los egresados Josselyn María Cedeño Zambrano y Génesis Johanna Vélez Chong. Han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitectos.

---

Arq. Juan Carlos Mera Cedeño.  
Presidente del Tribunal.

---

Arq. Danny Alcívar Vélez.  
Director de Análisis de Caso.

---

Arq. Folke Zambrano Quiroz  
Miembro del Tribunal.

---

.Arq. Darío Mendoza.  
Miembro del Tribunal.

## **DECLARACIÓN DE LA AUTORÍA.**

Todos los criterios, ideas, opiniones, afirmaciones, análisis, interpretaciones, conclusiones y recomendaciones, y demás aspectos vertidos en el presente trabajo de análisis de caso son de absoluta responsabilidad de sus autores. Además cedemos nuestros derechos de autoría del presente análisis de caso a favor de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

---

Josselyn María Cedeño Zambrano.

---

Génesis Johanna Vélez Chong.

## **AGRADECIMIENTO.**

Dios, eres la razón de mí existir, gracias por usar mi vida, por creer y cumplir tus sueños en mí. A mi mama María Eugenia sabiendo que no existiría una forma de agradecer una vida de sacrificio y esfuerzo, quiero que sienta que el objetivo logrado también es tuyo y que la fuerza que me ayudó a conseguirlo fue tu apoyo. ¡Gracias Mamá!

A tí papá Fabricio por aportar a mis enseñanzas y educación, sé que es la mejor herencia para mí. A mis hermanos Jossthyn y Jossué que son una base y pilares para mí. A mi mami Dilia y Zoila mujeres que amo por su comprensión y apoyo moral e incondicional, gratitud eterna. A mis ángeles David, Gary, María y Humboldt, sentirme segura de su guía espiritual, por siempre en mi corazón. Gracias por creer en mí.

A mis profesores por todos los conocimientos adquiridos, Arq. Danny Alcívar y la Arq. Ana Lavalle por haber ayudado en la elaboración y culminación de este Análisis de Caso.

De no haber sido por el apoyo de ustedes jamás habría llegado a la cima de hoy ser ARQUITECTA DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR.

Por eso con gratitud permanente, emoción y respeto hoy les digo GRACIAS a todos. ¡HE CUMPLIDO!

Josselyn María Cedeño Zambrano.

## **AGRADECIMIENTO.**

Mis agradecimientos infinitos a mi Mamita querida la Ing. Elizabeth Chong, que gracias a su esfuerzo, amor y apoyo pude culminar esta etapa tan importante, a mi Papá Gabriel que desde el cielo siempre me acompaña, a mi hermana Gaby y a mi novio Julio por su ayuda para poder terminar mis proyectos, gracias, y a mis compañeros con los que realicé cada trabajo.

A mi tutor de análisis de caso el Arq. Danny Alcívar por impartir sus conocimientos para realizar el proyecto, para poder ser una futura Arquitecta, a la Arq. Ana Lavalle por su ayuda en los momentos de culminación, y por último pero no menos importante a Dios por su guía, porque no me dejó rendir para cumplir con una, de mis muchas metas. Gracias totales!

Génesis Johanna Vélez Chong.

## **DEDICATORIA.**

Él que me ha dado fortaleza para permanecer cuando a punto de caer he estado por ello, con toda humildad que mi corazón puede emanar, dedico primero mi trabajo a Dios.

De igual forma, dedico este Análisis de Caso a mi madre por ser la persona que me ha acompañado durante todo mi trayecto estudiantil y de vida, que ha sabido formarme con buenos sentimientos, hábitos y valores, lo cual me ha ayudado a salir adelante en los momentos más difíciles.

A mis hermanos que siempre han estado junto a mí y brindándome su apoyo. Mi padre quien con sus consejos ha sabido guiarme durante este arduo camino para convertirme en una profesional.

Josselyn María Cedeño Zambrano.

## **DEDICATORIA.**

Este análisis de caso se lo dedico a mi Mamá Elizabeth Chong, por ser la base de mi esfuerzo y ganas de superación, mis hermanos Gabriela, Gabriel y George por su ayuda, la persona que está siempre en mi corazón, aunque no esté físicamente mi Papá Gabriel Vélez, que desde el cielo me ha guiado para salir adelante.

Génesis Johanna Vélez Chong.

## **RESUMEN.**

Este análisis de caso presenta el diagnóstico de la Movilidad Urbana a través del análisis de la movilidad peatonal y vehicular en la Avenida Amazonas y la posible propuesta a intervenir en esta área promoviendo la eliminación de estas barreras y la implementación de elementos basados en normas de diseño que ayuden a mejorar la accesibilidad en la Avenida Amazonas en el Cantón Chone.

El presente análisis de caso está conformado por 5 capítulos. El capítulo I, refleja el tema del estudio de caso con la introducción, antecedentes, justificación, planteamiento del problema, delimitación del tema y objetivos. El capítulo II, comprende el marco histórico, marco teórico, bases, conceptos, referencias, normas y bases éticas. El capítulo III, trata la metodología, desarrollo de la investigación. El capítulo IV, se refiere al análisis e interpretación de los resultados, con su respectivo diagnóstico. El capítulo V, describe la delimitación de la propuesta, objetivos de la propuesta, formulación de alternativas y el alcance de la propuesta.

**Palabras claves:** Movilidad urbana, accesibilidad, señalización y espacio público.

## **ABSTRACT**

This case analysis presents the diagnosis of urban mobility through the analysis of pedestrian and vehicular mobility on Avenida Amazonas located in Chone, Ecuador, and the possible proposal to intervene this area, promoting the elimination of these barriers and the implementation of elements based on design standards that help improve accessibility on Avenida Amazonas in the canton of Chone.

The present case analysis consists of 5 chapters. Chapter I reflects the topic of the case study with the introduction, background, justification, approach of the problem, delimitation of the topic and objectives. Chapter II includes the historical framework, theoretical framework, bases, concepts, references, standards and ethical bases. Chapter III deals with the methodology and development of the investigation. Chapter IV refers to the analysis and interpretation of the results, with their respective diagnosis. Chapter V describes the delimitation of the proposal, objectives of the proposal, formulation of alternatives and the scope of the proposal.

**Keywords:** Urban mobility, accessibility, signage and public space.

## ÍNDICE.

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE ANÁLISIS DE CASO. ....	II
CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR. ....	III
DECLARACIÓN DE LA AUTORÍA. ....	IV
AGRADECIMIENTO. ....	V
DEDICATORIA. ....	VII
RESUMEN. ....	IX
CAPÍTULO I. ....	1
1. Problematización. ....	1
1.1. Tema. ....	1
1.2. Antecedentes generales. ....	1
1.3. Justificación del tema. ....	4
1.4. Problemática. ....	7
1.5. Árbol de problemas. ....	12
1.6. Delimitación del área de estudio. ....	13
1.7. Área de Estudio. ....	16
1.8. Objetivos. ....	16
CAPÍTULO II. ....	17
2. Marco Teórico. ....	17
2.1. Marco histórico. ....	17
2.2. Marco Conceptual. ....	19
2.3. Marco Referencial. ....	24
2.3.1. Repertorio Internacional. ....	26
2.3.2. Repertorio Nacional. ....	39
2.3.3. Repertorio Local. ....	48
Diseño geométrico urbano ....	50
Generalidades. ....	50
2.4. Marco Legal. ....	64
2.5. Marco Ético. ....	65
CAPÍTULO III. ....	67
3. Marco Metodológico. ....	67

3.1. Métodos.....	67
3.2. Técnicas. ....	68
3.3. Población y muestra.....	70
3.4. Recolección de la información.....	70
3.5. Formato de Encuesta.....	71
3.6. Formato de Entrevista. ....	72
CAPÍTULO IV. ....	75
4. Investigación de campo.....	75
4.1. Diagnóstico. ....	75
4.1.1. Mapas temáticos.....	75
4.2. Diagnóstico. ....	82
4.3. Análisis de resultados. ....	83
CAPÍTULO V.....	89
5. Conclusiones y recomendaciones. ....	89
5.1. Conclusiones. ....	89
5.2. Recomendaciones. ....	90
CAPÍTULO VI. ....	91
6. Propuesta.....	91
6.1. Introducción a Propuesta.....	91
6.2. Objetivo.....	98
6.3. Plan Masa.....	99
BIBLIOGRAFÍA. ....	115
Anexos Fotográficos. ....	124

## INTRODUCCIÓN.

Analizando informaciones disponibles en el sitio web Ecologistas en acción (2007)<sup>1</sup>, se puede saber que:

Por movilidad se ha de entender al conjunto de desplazamientos, de individuos y productos, que se originan en un ambiente físico. Cuando se discute de movilidad urbana se hace referencia a la totalidad de desplazamientos que se ejecutan en la ciudad. Estos desplazamientos son ejecutados en distintos medios o sistemas de transporte: auto, transporte público, pero asimismo andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutan por el simple hecho de desplazarse.(¶.1 - 2).

Estudiando informaciones disponibles en la página web de Jóvenesconstruyendo (2018)<sup>2</sup>, se conoce que:

La Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes es un instrumento programático de la sociedad civil internacional dirigido a los actores estatales y a otros foros institucionalizados para la cristalización de los derechos humanos en el nuevo milenio. Dentro de estos derechos emergentes se encuentra el derecho a la movilidad urbana; el derecho que toda persona tiene para circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado, pues la movilidad urbana es una necesidad básica y que debe estar garantizado en el marco de la igualdad de condiciones y sin discriminación alguna. La movilidad urbana es un fenómeno que juega un papel fundamental en la sociedad, en tanto que permite las actividades, integra los espacios y nos permite acceder a los bienes y servicios más básicos para tener una vida digna. No existe ninguna actividad, sea profesional, de estudio, de vida familiar, asociativa o cultural que pueda realizarse sin una necesidad relativamente importante de movimiento, por tanto, la movilidad es una actividad que existe más allá de la voluntad política. La movilidad ha estado equiparada al término de transporte durante mucho tiempo, incluso hoy en día la mayoría de las ciudades mexicanas centran sus preocupaciones en el movimiento de vehículos en las vías y en la gestión de flujos, tránsito, etc., invirtiendo lo mínimo en las necesidades de las personas. Esta idea que equipara la movilidad con transporte genera desigualdad y disminuye nuestra dignidad e integridad al violar el derecho a la movilidad y todos los derechos humanos relacionados a ella.(¶. 1, 2 y 3).

---

<sup>1</sup>Ecologistas en acción. (2007). *¿Qué entendemos por movilidad?*. [En línea]. Consultado: [15, Enero, 2018]. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>

<sup>2</sup>Jóvenes Construyendo. (2018). *El derecho a la movilidad*. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://jovenesconstruyendo.org/el-derecho-a-la-movilidad-urbana/>

Continuando con lo estudiado de la página web de Jóvenesconstruyendo, (2018)<sup>3</sup>, se logra señalar que:

El peatón – que somos todos – es el principal actor vulnerable, es quien debe caminar por banquetas estrechas, esquivando puestos y postes, incluso en ocasiones viéndose obligado a caminar sobre la calle por la ausencia total de banquetas. El peatón se convierte en usuario de transporte público después de largos periodos de espera en la parada del autobús. Al subir al camión desvencijado, el usuario debe hacerse un espacio entre los demás usuarios que le permita poder bajar a tiempo una vez llegado a su destino, pero al mismo tiempo debe ser un espacio seguro en donde pueda evitar un accidente a la hora de que el conductor decida frenar de golpe. El ciclista, otro actor vulnerable, debe transitar entre el tráfico de los autos con la esperanza de no ser atropellado y de no llevarse un par de insultos por parte de los siempre amables automovilistas. Al llegar a su destino el ciclista debe encontrar el poste más cercano para amarrar su bicicleta – la cual generalmente se convierte en un obstáculo para el peatón – con toda la esperanza puesta de que al salir se encontrará en el mismo lugar.(párr.1)

Analizando a Accesibilidad Universal y Diseño para todos, (2011),<sup>4</sup>se expresa que:

La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse. (p.14).

Estudiando a Consultoría y Gestión Urbana y Ambiental, (2015)<sup>5</sup>, se señala que:

El equipamiento urbano es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas; es un componente determinante de los centros urbanos y poblaciones rurales; la dotación adecuada de éste, determina la calidad de vida de los habitantes que les permite desarrollarse social, económica y culturalmente.(¶.2).

---

<sup>3</sup>Jóvenes Construyendo. (2018). *El derecho a la movilidad*. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://jovenesconstruyendo.org/el-derecho-a-la-movilidad-urbana/>

<sup>4</sup> Accesibilidad Universal y Diseño para todos. (2011). *Conceptos y Definiciones*. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0578035.pdf>

<sup>5</sup> Consultoría y Gestión Urbana y Ambiental. (2015). *Equipamiento Urbano*. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>

# CAPÍTULO I.

## 1. Problemática.

### 1.1. Tema.

La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

### 1.2. Antecedentes generales.

Para iniciar con el presente trabajo de investigación se cita a varias autoras y autores referentes que se han pronunciado en el contexto del presente estudio, iniciando con los factores de la movilidad urbana y su desarrollo a través del tiempo.

Consultando a Sánchez y Nuevos Horizontes, (2009)<sup>6</sup>, se transcribe que:

Este plan de regeneración urbana propone disminuir y disponer de áreas con servicios locales y que alienten el paseo peatonal de lugar del vehicular.; implementar la ciclo vía, áreas de esparcimiento e integrar el recurso natural con el artificial. Se ha demostrado que la combinación de la venta desmedida de automóviles y crecimiento excesivo de las poblaciones conlleva a desastres de índole vial, de salud, urbanos, sociales y económicos; la cual no se ha podido contener a la fecha. Por otro lado la importancia del peatón queda subestimada en pequeñas aceras en mal estado y bordes duros, suaves (las calles) y los automóviles los cuales no permiten la observación y disfrute de la ciudad. El proyecto San José posible ha manifestado un interés particular en el peatón brindándole áreas de traslado más seguras y bellas como los bulevares las cuales también probaron aumentar el crecimiento socio-comercial; el cantón de Tibás está completamente entregada al automóvil y ya se están notando serias deficiencias de congestionamiento e infraestructura; todo gracias a un carácter de zona de paso que ha adquirido por su posición de cruce conectando el San José con la provincia de Heredia, y San José con Moravia. (¶15 y 19).

---

<sup>6</sup>Sánchez y Nuevos Horizontes (2009). Tesis de Arquitectura. Antecedentes de Problema. [En línea]. Consultado: [09, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquitecturaleo.blogspot.com/2009/01/capitulo-1.html>

Del párrafo anterior, los autores citan como ejemplo al Cantón de Tibás explicando que inquieran reparar los problemas urbanos que se produjeron con el desarrollo y ampliación del mismo, planteando planes de regeneración y renovación urbana; donde los vehículos causan congestión vial, anhelando mayor espacio para el peatón, pretendiendo más espacios de arborización, ya que, esto conlleva a la atracción económica y turística.

Analizando a Sennett, R, (2002)<sup>7</sup>, se logra referenciar que:

A partir los albores del urbanismo y bajo la atribución de su proyecto de racionalización espacial, la movilidad urbana fue utilizada como un recurso fundamental para la reestructuración de las principales capitales europeas y sus modos de vida. En este sentido, su análisis de los proyectos desarrollados por J. Nash y el Barón Haussmann, en Londres y París a fines del siglo XIX, muestra cómo la movilidad urbana no sólo tuvo como objetivo mejorar la accesibilidad y la conectividad desde las periferias hacia el centro y viceversa, sino también permitió promover la regulación del uso ciudadano del espacio público y ordenar la distribución de los distintos grupos sociales al interior de la ciudad. Por medio de estos ejemplos, Sennett da cuenta de la estrecha relación entre la construcción de infraestructuras para la movilidad y la transformación de la experiencia del habitar urbano. (p. 452).

El predominio que tiene la movilidad urbana sobre el ser humano, forma parte principal en la vida cotidiana; desde tiempos pasados ya se tenía conocimiento sobre problemas de la movilidad urbana y se creaban normas para regular los problemas en el espacio público.

Examinando el artículo “dimensiones culturales de la movilidad urbana”, un artículo de Lange,C, (2011)<sup>8</sup>, se transcribe que:

---

<sup>7</sup>Sennett, Richard (2002). El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. *Carne y Piedra*. Vol. VI. Núm. 18. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Victor\\_Flores\\_Tarea\\_2\\_-\\_M%C3%B3dulo\\_investigaci%C3%B3n\\_T1\\_2016](https://wiki.ead.pucv.cl/Victor_Flores_Tarea_2_-_M%C3%B3dulo_investigaci%C3%B3n_T1_2016)

<sup>8</sup>LangeValdès, Carlos. (2011). *La movilidad urbana desde una perspectiva socio-cultural*. [En línea]. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en: <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/531/562>

La Movilidad Urbana desde una perspectiva socio-cultural. (...) Asimismo, y particularmente bajo el auge de los enfoques funcionalistas, estructuralistas y marxistas, el concepto y problematización de la cultura urbana experimentó una acentuada tendencia a la invisibilización en las ciencias sociales a mediados del siglo XX. Destaca en este sentido la crítica desarrollada por Castells, quien la consideraba “ideológica” al sustentar una representación superficial e interesada de la realidad, la cual no profundizaba analíticamente en los factores estructurales y profundamente capitalistas que subyacían en ella. De esta manera, el concepto de “cultura urbana” fue considerado durante mucho tiempo como meramente descriptivo de la realidad, y por ende insuficiente para abordar las lógicas de dominación y subordinación predominantes en los grandes centros urbanos a mediados de siglo. Sin embargo, desde mediados de los años ochenta es posible observar enfoques dentro de las ciencias sociales que han rescatado y revalorizado su importancia, destacando la movilidad urbana como un componente sustancial de ella. En este sentido, las ciencias sociales enfrentan el desafío de promover el desarrollo y fortalecimiento de una perspectiva sociocultural de la movilidad urbana que permita comprender la paradoja anteriormente planteada en toda su complejidad. Para ello es necesario establecer algunas consideraciones que den cuenta de su especificidad bajo los actuales procesos de desarrollo urbano orientados bajo la lógica posfordista. Una primera consideración implica un profundo cuestionamiento a la manera de pensar “lo urbano” desde las ciencias sociales, tradicionalmente sustentado en categorías conceptuales dicotómicas como por ejemplo “rural / urbano”, “societario / comunitario”, “centralidad / periferia”, entre otras. La primera de ellas hace referencia a la existencia de una profunda diferenciación social, política, económica y cultural generada gracias a los acelerados procesos de modernización, industrialización y urbanización experimentados en las sociedades occidentales desde los inicios de la revolución industrial hasta mediados del siglo XX, y que sintetizan un conjunto de diferencias que van desde las estructuras sociales (clases sociales v/s castas), las formas de organización y participación social y política (modelos coloniales v/s republicanos), el modo de producción predominante (agrícola y/o ganadero v/s industriales), el tipo de vínculos y relaciones sociales (presenciales v/s racionales), entre otras. De esta manera, se va conformando la imagen de que existen dos concepciones de mundo distintas, pero igualmente subordinada la una (rural) a la otra (urbana). Asociada a lo anterior, la distinción entre lo “societario/comunitario” desarrollada y aplicada con particular resonancia por Tonnies, hace referencia tanto a las formas de sociabilidad y de tipos de vínculos sociales diferenciados, como también diferencias importantes entre la voluntad racional y la voluntad natural existentes entre ellas. Una cierta similitud con este modelo puede ser encontrado en Simmel a través de la diferenciación que éste hace entre las características espaciales y culturales de la *aldea rural* y la *pequeña ciudad*, distinguidas por la costumbre, el ritmo de vida lento y uniforme, frente a la mutación constante y el ritmo febril de la *metrópoli*.(pp. 87 y 106).

En un principio la movilidad urbana la consideraban ideológicamente como algo superficial desde la perspectiva de las ciencias sociales, después le dieron importancia destacando que es un componente sustancial de ella. La movilidad urbana terminó creando diferencias en las clases sociales que se desarrolló desde el inicio de la revolución industrial hasta mediados del siglo XX y así se definió lo rural y lo urbano.

### **1.3. Justificación del tema.**

#### **1.3.1. Justificación.**

El presente trabajo se justifica debido a diferentes factores que influyen en la movilidad urbana del sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral.

#### **1.3.2. Justificación académica.**

Consultando el Reglamento de Régimen Académico, (2013)<sup>9</sup>, se puede transcribir los siguientes artículos en relación al trabajo de titulación:

Art. 21.- Señala que el trabajo de titulación es el resultado investigativo, académico o artístico, en el cual el estudiante demuestra el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; deberá ser entregado y evaluado cuando se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas las prácticas pre profesionales. Se consideran trabajos de titulación en la educación técnica y tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la educación superior de grado, los siguientes: examen de grado o de fin de carrera, proyectos de investigación, proyectos integradores, ensayos o artículos académicos, etnografías, sistematización de experiencias prácticas de investigación y/o intervención, análisis de casos, estudios comparados, propuestas metodológicas, propuestas tecnológicas, productos o presentaciones artísticas, dispositivos tecnológicos, modelos de negocios, emprendimientos. Proyectos técnicos, trabajos experimentales, entre otros de similar nivel de complejidad. Todo trabajo de titulación deberá consistir en una propuesta innovadora que contenga, como mínimo, una investigación exploratoria y diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta. Para garantizar su rigor académico, el trabajo de titulación deberá guardar correspondencia con los aprendizajes adquiridos en la carrera y utilizar un nivel de argumentación, coherente con las convenciones del campo del conocimiento. (pp. 14 y 15).

---

<sup>9</sup>Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador. (2013). *Reglamento de Régimen Académico*. Quito: S.E.

### 1.3.3. Justificación urbano-arquitectónica.

En el presente apartado analizaremos de manera urbano arquitectónica cómo nuestro análisis va a aportar de manera positiva al engrandecimiento de Chone.

Analizando a Mendoza, M, (2015)<sup>10</sup>, se referencia que:

El imparable incremento en el número de automóviles que circulan por la ciudad –derivado de una creciente preferencia de las personas por el uso de este modo de transporte– no solamente provoca la congestión vial que afecta el comportamiento del tráfico, y en consecuencia el tiempo y costo de traslado de las personas, sino que éste y las soluciones adoptadas conllevan efectos negativos mucho más profundos de carácter social, medio ambiental y económico, así como afectaciones a la salud; todo ello en perjuicio de la calidad de vida de los habitantes.(¶4).

El aumento de la población, especialmente en la Avenida Amazonas incide sobre el crecimiento urbano del Cantón Chone, donde cuenta con equipamientos públicos y residencias privadas, lo cual genera una congestión vehicular y peatonal que hace urgente el uso de suelo, tipos de equipamientos urbano y el mobiliario urbano para poder dar propuestas espaciales a las deficiencias que se observa en la Avenida Amazonas.

### 1.3.4. Justificación ambiental.

Estudiando a la Política de Gestión Ambiental Urbana, (2008)<sup>11</sup>, manifiesta:

Dada su complejidad, la gestión del medio ambiente en el contexto urbano implica un esquema propio y ordenado de gestión ambiental, el cual debe orientarse bajo el concepto de que la gestión ambiental es un “conjunto de acciones encaminadas a lograr la máxima racionalidad en el proceso de decisión relativo a la conservación, defensa, protección y mejora del medio ambiente, a partir de un enfoque interdisciplinario y global”. De otra parte, en términos ambientales, debe considerarse que la gestión de los recursos naturales

---

<sup>10</sup>Mendoza Montserrat. (2015). *¿Que es Movilidad Urbana?*. [En línea]. Consultado: [12, Octubre, 2017]. Disponible en: <http://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>

<sup>11</sup>Ministerio del Ambiente. (2008). *Política de Gestión Ambiental Urbana..* [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en: [http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas\\_de\\_la\\_Direcci%C3%B3n/Politica\\_de\\_Gestion\\_Ambiental\\_Urbana.pdf](http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas_de_la_Direcci%C3%B3n/Politica_de_Gestion_Ambiental_Urbana.pdf)

renovables y los problemas ambientales, no debe entenderse como los procesos e interacciones que se suceden exclusivamente en el perímetro urbano, puesto que los efectos e impactos ambientales generalmente trascienden dicho perímetro. Se hace necesario entonces, que la gestión ambiental urbana aborde los problemas propios que se suceden al interior del perímetro urbano y sus efectos sobre la región o regiones vecinas. (p. 17).

Se puede indicar que el entorno ambiental es de carácter significativo para el ser humano, concebir confort térmico, para disminuir los índices de contaminación existentes y que genere en el área urbana sistemas de microclima que aporte al bienestar de la colectividad.

### 1.3.5. Justificación social.

Examinando a la Revista Transporte y Territorio, (2013)<sup>12</sup>, se indica:

La exclusión social es un proceso complejo y multidimensional. Implica la falta o la negación de los recursos, derechos, bienes y servicios, y la imposibilidad de participar en las relaciones y actividades normales, disponibles para la mayoría de las personas en una sociedad, ya sea en los ámbitos económicos, sociales, culturales o políticos. Esto afecta tanto la calidad de vida de las personas, la equidad y la cohesión de la sociedad en su conjunto. (p. 46).

En este punto se señala que hay pensar en la inclusión de personas con discapacidad, incluir mobiliario urbano que les permita desplazarse con facilidad.

### 1.3.6. Justificación económica.

Ilustrando a Castañeda,D, (2017)<sup>13</sup>:

Cuando hablamos de crecimiento económico y de desarrollo es común escuchar sobre la gran transformación que han tenido las economías del mundo a lo largo de las últimas décadas, transformación que es palpable en muchos ámbitos,

---

<sup>12</sup>Revista Transporte y Territorio.(2013).*Movilidad Urbana e Indicadores de exclusión social del sistema de transporte: Evidencia en una ciudad intermedia Chilena*. La Gestión Ambiental Urbana. [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en:[http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas\\_de\\_la\\_Direcci%C3%B3n/Politica\\_de\\_Gestion\\_Ambiental\\_Urbana.pdf](http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas_de_la_Direcci%C3%B3n/Politica_de_Gestion_Ambiental_Urbana.pdf)

<sup>13</sup>Castañeda, Diego.(2017).*Economía y Sociedad. La movilidad económica de los países*. [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en:<https://economia.nexos.com.mx/?p=285>

particularmente en el progreso técnico (la difusión de avances tecnológicos y en la expansión acelerada de la interconectividad de las economías con un comercio que crece a tasas por arriba del crecimiento mundial). En muchos países estas transformaciones han permitido un crecimiento importante del ingreso per cápita, una mejora en los niveles de salud y de educación. Eso es indiscutible. (¶1).

La economía es un factor muy importante para el desarrollo de una región, muchas veces dentro de ellas existen calles, avenidas y callejones que son las que generan mayor inversión; por ejemplo el área de estudio escogida para el presente análisis de caso, es una vía principal que debe fomentar puestos de trabajo, tomando en cuenta que no existe actualmente el Hospital Napoleón Dávila Córdova en la Avenida Amazonas, que dinamice la economía en el sector.

#### **1.4. Problemática.**

El siguiente análisis tratará sobre los principales problemas de la movilidad urbana; se cita aciertos autores que han aportado respecto al tema.

##### **1.4.1. Problemas de movilidad urbana en Latinoamérica.**

Indagando en las informaciones disponibles en el sitio web CEPAL-Colección Documentos de proyectos, un artículo de Lupano y Sánchez, (2009)<sup>14</sup>, se conoce que:

La conformación de aglomeraciones urbanas forma parte del proceso mismo de desarrollo, y es simultáneamente una consecuencia y un motor de crecimiento económico. Las ciudades constituyen nudos privilegiados de expansión de los mercados e innovación tecnológica, fuente de empleos de mayor calidad y mejor remuneración, y de oportunidades de acceso a la educación y la cultura para quienes las habitan. La continua ampliación de los tejidos urbanos, tanto en extensión territorial como en densidad poblacional, origina sin embargo demandas crecientes sobre la infraestructura social que permita atender las necesidades comunes. Se trata del amplio campo de los servicios públicos, que comprende entre otros a las redes de distribución de agua, saneamiento y

---

<sup>14</sup>Lupano Jorge y Sánchez Ricardo. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Documento de Proyecto. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2009/04144.pdf>

energía, la atención de las necesidades básicas de vivienda, educación y salud. Estas dimensiones revisten especial urgencia en el caso de los países en desarrollo, que suelen concentrar en la periferia de sus metrópolis a segmentos sociales de muy bajos ingresos, radicados de modo precario y con un acceso marcadamente desigual a los beneficios de la urbanización. La disponibilidad de una adecuada infraestructura de transporte urbano, que permita movilizar a personas y bienes de modo digno, oportuno, confiable y económico, integra indudablemente aquel núcleo de necesidades básicas comunes. Especialmente relevante para los países en desarrollo –por razones redistributivas que se abordaran más adelante-, se trata de un problema compartido en gran medida por las ciudades del mundo desarrollado: la creciente motorización y extensión del uso del automóvil privado plantea dificultades generalizadas en materia de congestión de tráfico, así como ingentes costos sociales en el campo ambiental y de accidentalidad (por ejemplo, a nivel mundial se estima que hacia 2015 las zonas urbanizadas causarían el 80 % de las emisiones de CO<sub>2</sub>). Ello genera complejos dilemas de las Autoridades en el proceso de asignación de prioridades a las inversiones en infraestructura de movilidad urbana. De un modo más general, las exigencias de la movilidad y el diseño de sus posibles soluciones suponen un impacto decisivo sobre la estructura física de las ciudades, y se encuentran por tanto íntimamente vinculadas al planeamiento urbano. La necesidad de reservar para el uso público las vías comunes de movilidad y transporte y su adecuada distribución entre las diversas alternativas modales constituye una parte integral de la planificación del desarrollo urbano. (p. 9).

El desarrollo urbano profesa nudos predilectos de mercados e innovación tecnológica y nacimientos de empleo así como el acceso a la educación y podría decirse que forman demandas crecientes sobre la infraestructura social.

#### 1.4.2. Problemas de la Movilidad Urbana en el Ámbito Nacional.

Analizando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), (2010)<sup>15</sup>, se expresa que:

Según las regiones naturales puede señalarse que en la región andina se halla el cincuenta y uno por ciento de las vías, en la zona costa está el 38,3 y en la zona oriental se encuentra un poco más del 10 por ciento. (p. 9).

---

<sup>15</sup>Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2010). *Términos de referencia para la Elaboración del Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte*. [En línea]. Consultado: [09, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP\\_1\\_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP_1_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf)

Continuando con el análisis de Ministerio de Transporte y Obras Públicas, (2010)<sup>16</sup>, se conoce que:

Del total de vías existentes, un 22 por ciento está constituido por vías pavimentadas, casi la mitad es afirmada, y el resto, unos 10.000 km, son vías carrozables sólo en épocas de verano. El parque automotor total del país - incluyendo motocicletas y carros especiales, el 12 por ciento del total- hacia fines de 2009, está en una cifra cercana a 1.200.000 vehículos. Las provincias de mayor registro de vehículos son Pichincha, con el 28,6 por ciento; Guayas con el 25; Azuay con el 8; Manabí con el 6, y Tungurahua con un poco más del 5 por ciento del total nacional. Considerando la población nacional, el coeficiente global de motorización arroja un escaso índice de 1 vehículo por cada 11 personas. Los automóviles constituyen el 40 por ciento del parque total, lo cual incluye unos 440 mil de uso particular; más de 30 mil unidades para el servicio de taxis; 6.000 vehículos de la administración pública más unos 3.000 de uso de las organizaciones autónomas descentralizadas como municipios y consejos provinciales. Si se suma autos, carros tipo todoterreno y camionetas, estas tres categorías de automotores, constituyen el 80 por ciento del total del parque registrado a nivel país. (p. 10).

Consultando en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, (2014),<sup>17</sup>se puede saber que:

El Hipercentro de Quito, que es la zona donde se concentra la mayor cantidad de equipamientos urbanos públicos y privados, así como fuentes de trabajo, es la que mayor atracción de viajes genera en el DMQ. (p. 5). (...) En ese mismo contexto, la ocupación del espacio vial (calzadas y/o carriles de circulación) tiene una distribución totalmente inversa para los modos de transporte motorizado; mientras que los vehículos de transporte público ocupan el 30% del espacio vial, el restante 70% lo hacen los vehículos privados en aquellos corredores viales en donde se comparte la circulación, generándose con ello una marcada inequidad social. (p. 6).

Estudiando a la Municipalidad de Cuenca, (2015)<sup>18</sup>, se cita que:

---

<sup>16</sup>Ministerio de Transporte y Obras Públicas.(2010). *Términos de referencia para la Elaboración del Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte*. [En línea]. Consultado: [09, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP\\_1\\_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP_1_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf)

<sup>17</sup>Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.(2014). *Diagnóstico de la movilidad en el distrito metropolitano de Quito para el plan metropolitano de desarrollo territorial (PMOT)*. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

<sup>18</sup>Municipalidad de Cuenca. (2015-2025). *Plan de Movilidad y Espacios Públicos. Tomo 1.Frecuencia de uso*. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: [http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PMEP\\_CUENCA\\_2015\\_tomo\\_I.pdf](http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PMEP_CUENCA_2015_tomo_I.pdf)

Frecuencia de uso Modos de transporte con respecto al destino Relación entre la forma de movilidad y el lugar de residencia Índice de motorización Flujos principales En el Cuadro 2 se presenta la frecuencia de uso de las modalidades de transporte en Cuenca, utilizando una sumatoria vertical. Se aprecia que los peatones y usuarios de auto y bus utilizan la modalidad todos los días, situación que cambia para los usuarios de la bicicleta donde la mayoría la utiliza algunas veces a la semana y ocasionalmente; y para el taxi, que es utilizado alguna vez al mes y ocasionalmente.

FRECUENCIA DE USO				
MEDIO	Todos o casi todos los días	Algunas veces a la semana	Alguna vez al mes	Ocasionalmente
Peatón	24%	24%	15%	11%
Bicicleta	2%	9%	6%	9%
Auto	31%	22%	14%	12%
Bus	39%	30%	24%	17%
Taxi	2%	13%	37%	47%
Moto	2%	1%	3%	5%
Total	100%	100%	100%	100%

Gráfico No.1. Frecuencia de uso. (2015-2025). [En línea]. Consultado: [08, noviembre, 2017].  
Fuente: <http://www.ecuale.com/mapa.php>.

La encuesta recabó información sobre la preferencia de modalidades de transporte. El auto resultó ser la modalidad mas deseada por las mujeres, un resultado comprensible si se tiene en cuenta las actuales condiciones de la ciudad, en el que el uso del auto privado tiene muchos incentivos en desmedro de las otras modalidades de transporte. Cambiar esta aspiración de la sociedad cuencana debe ser uno de los propósitos del plan, aplicando los incentivos adecuados a los modos más amigables con la ciudad. En el Gráfico 1 se hace una comparación entre la prioridad de transporte actual y la prioridad de transporte deseada para cada encuestado. Este gráfico muestra el deseo latente de la población por el auto, pero revela muestra posibilidades interesantes para la modalidad bicicleta por ejemplo que crece de un 2% a un 8%. (p. 34).

PORCENTAJE DE VIAS ASFALTADAS POR REGIÓN	
<b>REGIÓN ANDINA</b>	<b>51%</b>
<b>REGIÓN COSTA</b>	<b>38.3%</b>
<b>REGIÓN ORIENTAL</b>	<b>10%</b>

Gráfico No. 2. Porcentaje de vías asfaltadas por región.  
Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso.[09, noviembre, 2017].

PROVINCIAS	VEHICULOS	PEATON
<b>PICHINCHA</b>	<b>28.6%</b>	<b>71.4%</b>
<b>GUAYAS</b>	<b>25%</b>	<b>75%</b>
<b>AZUAY</b>	<b>8%</b>	<b>92%</b>
<b>MANABI</b>	<b>6%</b>	<b>94%</b>
<b>TUNGURAHUA</b>	<b>5%</b>	<b>95%</b>

Gráfico No. 3. Porcentaje de vehículos y peatón de cinco principales provincias del país. Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso.[09, noviembre, 2017].

CIUDADES	VEHICULOS	PEATON
QUITO	70%	30%
CUENCA	76%	24%

Gráfico No. 4. Porcentaje de vehículos y peatón de dos principales ciudades del país.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso.[09, noviembre, 2017].

Según los datos que muestran los gráficos se concluye que en la región andina es la que cuenta con mayores vías asfaltadas, seguido de la costa y después la región oriental. Asimismo que la provincia con mayor número de vehículos y peatones es Pichincha, seguida por Guayas, Azuay, Manabí y Tungurahua. Siendo Quito y Cuenca dos de las ciudades más importantes del país, Cuenca es la que cuenta con mayor cantidad de vehículos, seguido por Quito.

#### 1.4.3. Problemas de la movilidad en el Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Estudiando el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Chone, (2014)<sup>19</sup>se puede referenciar que:

El 73,77% de las vías del cantón Chone son caminos de verano. La dificultad de transitar por estos caminos se presenta tanto en época seca como en época lluviosa. En el primer caso, la accesibilidad es reducida por la destrucción de la vía debido a la formación de camellones que deja el ganado, lo cual no es solucionado hasta que la maquinaria del municipio o la prefectura tengan acceso para adecuar las vías. En el segundo caso, desde que empiezan las primeras lluvias los suelos se tornan intransitables debido al alto contenido de arcilla en el suelo, por lo cual es poco accesible en esta temporada, incluso carros 4x4 tienen dificultad de moverse; y, los pobladores de estos sectores se movilizan en animales, como caballos, asnos etc. En cuanto a la infraestructura de las vías, las zonas planas, las zonas de ladera y pendientes altas se diferencian tanto a nivel de calidad de vías (lo que implica una ventaja comparativa para sacar sus

<sup>19</sup>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Chone. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón Chone. Provincia de Manabí. República del Ecuador.* [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.chone.gob.ec/pdf/pdyotcantonchone.pdf>

productos, mayor independencia para los productores en definir el tipo de producto a comercializar), como el tipo de construcciones y/o maquinaria herramienta empleada en las labores de la finca. (p. 102).

PORCENTAJES DE VÍAS EN EL CANTON CHONE	
VÍAS ASFALTADAS	26,23%
VÍAS NO ASFALTADAS	73,77%

Gráfico No. 5. Porcentaje de vías asfaltadas y no asfaltadas en el Cantón Chone.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso.[13, diciembre, 2017].

La falta de vías asfaltadas crea un conflicto en la movilización del transporte público y privado así también como la de los peatones. En las zonas rurales las vías no son asfaltadas y utilizan animales de carga como medio de transporte. De los problemas evidenciados con anterioridad se rescata en el área de estudio los siguientes problemas:

1. La conformación de aglomeraciones urbanas.
2. Poca arborización en el área de estudio.
3. Aumento del parque automotor.
4. El área de estudio posee un aspecto poco agradable.
5. Infraestructura urbana inadecuada.

## **1.5. Árbol de problemas.**

### **Cuadro 1.**

#### **Árbol de problemas.**

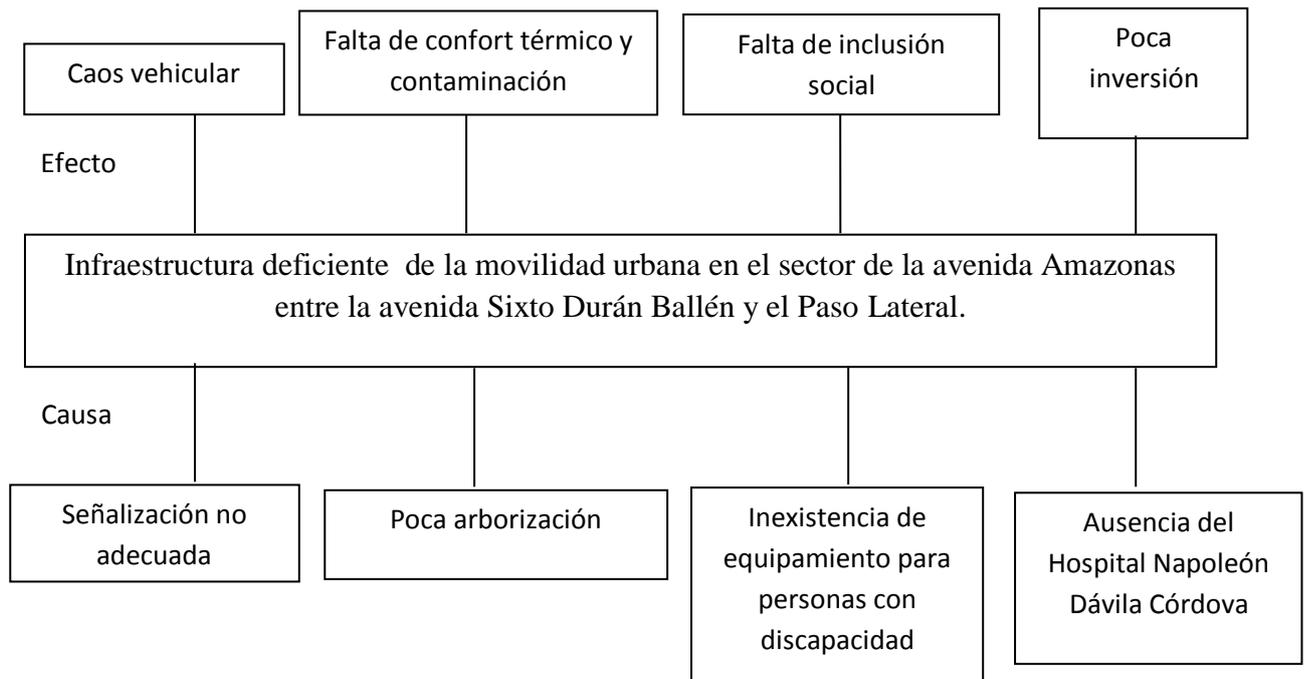


Gráfico No. 6. Árbol de Problema.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso. [31, octubre, 2017].

## 1.6. Delimitación del área de estudio.

### 1.6.1. Datos geográficos de la República del Ecuador.

Examinando la información disponible en el sitio web Ecuador, (2014)<sup>20</sup>se exterioriza:

La República del Ecuador tiene una superficie aproximada de 272.400 km<sup>2</sup>. Está situada en la parte noroccidental de la América del Sur, entre los paralelos 1o 26' 30" de latitud norte y, 4o 32' 20" de latitud sur; y, entre los meridianos 81o 5' 20" y 71o 46' 30" de longitud occidental; y se encuentra atravesada por la línea equinoccial. (¶1).

<sup>20</sup>Página web Ecuador. (2014). *Mapa de la República del Ecuador*. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.ecuale.com/mapa.php>



Gráfico No. 7. Mapa de la división política de la República del Ecuador. República del Ecuador. (2014). [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible: <http://www.ecuale.com/mapa.php>.

### 1.6.2. Datos geográficos de la Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Indagando al Gobierno Provincial de Manabí, (2016)<sup>21</sup> se puede conocer que:

La provincia de Manabí limita al norte con la provincia de Esmeraldas, al sur con las provincias de Santa Elena y Guayas, al este con las provincias de Guayas, Los Ríos y Santo Domingo de los Tsáchilas, y al oeste con el Océano Pacífico. (¶1).

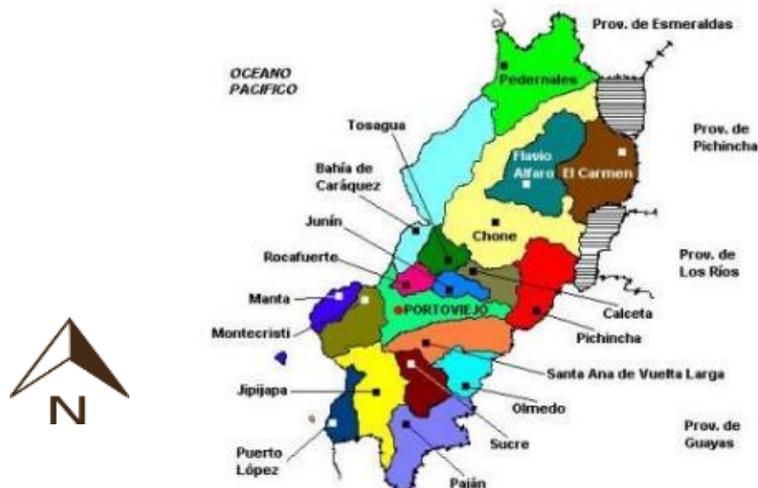


Gráfico No.8. Mapa de la Provincia de Manabí. Gobierno Provincial de Manabí. (2016). [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>

<sup>21</sup>Gobierno Provincial de Manabí. (2016). *Datos Geográficos*. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>

### 1.6.3. Datos geográficos del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Estudiando al Gobierno Provincial de Manabí, (2016)<sup>22</sup> se da a conocer que:

Chone se encuentra al norte de Manabí y tiene una superficie de 3.570,6 kilómetros cuadrados. (...) El principal río es el Chone, que desemboca en un estuario de la Bahía de Caráquez; y como tributarios están el Garrapata, San Lorenzo y el Tosagua, por el sur, que nace en las montañas de Bolívar y Junín. (...) Chone tiene 9 parroquias: 2 urbanas y 7 rurales. Urbanas: Chone y Santa Rita. Rurales: Canuto, fue elevada a la categoría de parroquia el 13 de agosto de 1862. Ricaurte, alcanza su parroquialización el 20 de septiembre de 1907. San Antonio, parroquializada el 12 de diciembre de 1944. Boyacá, alcanza la categoría de parroquia el 18 de marzo de 1820. Eloy Alfaro, consigue ser parroquia el 28 de febrero de 1919. Convento, su parroquialización fue aprobada el 25 de junio de 1954. Chibunga, fue elevada a la categoría de parroquia el 30 de noviembre de 1987. (¶ 3, 4 y 8).



Gráfico No. 9. Mapa del Cantón Chone. (2013-2017). [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible: <http://www.chone.gob.ec/index.php?gc=7>

<sup>22</sup>Gobierno Provincial de Manabí. (2016). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo (PDOT)*. República del Ecuador: Información proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. Departamento de planificación.

## 1.7. Área de Estudio.

El área de estudio se ha determinado en el Cantón Chone, ubicado en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral donde encontramos una problemática de movilidad peatonal y vehicular, que evidencia la inexistencia de un plan de regeneración urbana y ningún proyecto de acuerdo a lo consultado en el GAD Municipal.

En el siguiente gráfico se logra identificar el área de estudio para esta investigación, la cual consta de una longitud de 506.65m. Tipo de vía arterial.



Gráfico No. 10. Imagen de ubicación de la avenida Amazonas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Fuente: Consultado de Google Maps, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2017).

## 1.8. Objetivos.

### 1.8.1. Objetivo general.

Analizar la movilidad urbana en el sector de la avenida Amazonas entre Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, mediante un diagnóstico del área de estudio para determinar la funcionalidad del espacio urbano existente.

### 1.8.2. Objetivos específicos.

- Identificar el comportamiento de la movilidad urbana en la Avenida Amazonas entre Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone.
- Diagnosticar la infraestructura existente en el lugar de análisis con respecto al uso de suelo del sector.
- Analizar la funcionalidad del espacio urbano en referencia al mapa de uso de suelo.

## CAPÍTULO II.

### 2. Marco Teórico.

#### 2.1. Marco histórico.

Es significativo conocer la historia del tema tratado, referenciando citas de los inicios de la movilidad urbana en una de las primeras ciudades que incursionaron sobre este tema y después se hace un enfoque del área de estudio.

Estudiando las informaciones disponibles en el sitio web de la Revista Scielo, un artículo de Mendoza,(2013)<sup>23</sup>, se sabe que:

Las calles y las plazas fueron, durante la Edad Media, el lugar de encuentro, del comercio, de la negociación, de la justicia pública. A finales del siglo XIX la revolución industrial trajo consigo la mecanización y el fin de la tracción animal y la disminución del esfuerzo humano. Las máquinas a vapor dieron origen al tren, este medio de transporte debía crearse *su espacio*; así, las estaciones de trenes europeas fueron construidas en las inmediaciones de las ciudades y generaron nuevos barrios y servicios. Las estaciones de trenes *les gares* fueron consideradas las nuevas *catedrales humanas*. Las nuevas puertas abiertas de las ciudades debían expresar en su majestuosa arquitectura el deseo por conocer,

---

<sup>23</sup>Mendoza, Elisa (2013). Cuando la movilidad transforma nuestras ciudades. RevistaScielo. Vol. 1, No 42. [En línea]. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212013000200011](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212013000200011)

visitar o permanecer en los territorios lejanos y proponer el confort necesario a un nuevo valor: la velocidad. (...) De esta manera, rápidamente los transportes mecanizados o sin fuerza animal invadieron las calles de las ciudades sin que una rehabilitación de los espacios haya sido preparada para recibirlos. En sólo 40 años entre 1890-1930 los modos de desplazamiento se transformaron de una manera radical. No sólo con la llegada del automóvil, sino también del transporte público: el ómnibus delimitó, por primera vez, trayectos, estaciones y horarios. El metro de Londres y París se inauguró a principios del siglo XX, abriendo la posibilidad de transitar una ciudad sin poder verla de manera regular y rápida. Así también, el elevador posibilitó la construcción de las ciudades de manera vertical.(...) Así, el objetivo principal del desplazamiento no es sólo llegar a un lugar, sino que el traslado sea de la manera más rápida; la reducción del tiempo de desplazamiento se convierte en la búsqueda del *santo grial*. En efecto, el tiempo utilizado en el momento del traslado será percibido como tiempo perdido, así que entre menos dure, mucho mejor.(...) Durante los años sesenta del siglo XX, los espacios para la velocidad conquistan y transforman las ciudades. Carreteras, autopistas, estacionamientos, servicios *drive*, el modelo de la ciudad americana con sus interminables caminos para los automóviles se estandariza. Los transportes públicos viven un olvido. La promesa: libertad y confort serán alcanzados por cada uno de los habitantes gracias al automóvil. (p.208).

Sobre los inicios de la movilidad se desprende que, la revolución industrial fue el común denominador de la movilidad ya que se deja de utilizar a los animales como medio de transporte y las máquinas como el bus y trenes hicieron que las personas se movilizaran de una manera más rápida para llegar a la ruta destinada.

### 2.1.1. Historia del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Analizando al GADM Chone, (2013-2017)<sup>24</sup>se transcribe:

Aunque los primeros geógrafos e historiadores de la Real Audiencia de Quito no delimitaron sus territorios con exactitud, uno de los primeros mapas oficiales a cargo del Sacerdote quiteño Juan de Velasco y la sucesiva obra del sabio riobambeño Pedro Vicente Maldonado con la Carta Geográfica de la Provincia de Quito se nombraba a Chone exclusivamente por primera vez como un poblado criollo domesticado a raíz de la entronización de la Casa de Borbón en el trono de España. Eso fue instando por lo tanto a encaminar la ejecución de las Reformas borbónicas que en su nombre el Rey Don Felipe V ordenara la creación de nuevos poblados y la reorganización urbana de los mismos para actualizar geográficamente las ciudades, sitios, villas o pueblos del Nuevo

---

<sup>24</sup>Gobierno Autónomo Descentralizado de Chone. (2013-2017). Pagina Web. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.chone.gob.ec/index.php?gc=19>

Mundo y demás dominios que pertenecieron a la corona española. (...) Se desconoce por qué razón Chone fue fundado en un territorio demasiado llano y menos montañoso a diferencia como lo fueron otras ciudades de la zona, pero si se afirma la existencia de la Fundación eclesiástica por el Sacerdote mercedario auxiliar de la entonces Villa Nueva de San Gregorio de Puerto Viejo Fray Antonio Cedeño y Macías, quien en nombre de la Corona Española tomó la iniciativa de la fundación del llamado Pueblo Viejo de Chone un 7 de agosto de 1735, estableciéndola como una Parroquia leal a los principios de la Fe Católica Apostólica Romana. En una de las llanuras costeras más bajas de la zona Norte de Manabí es donde se encuentra ubicada la Ciudad de los Naranjos en Flor (Chone) siendo fundada geográficamente entre los territorios pantanosos, semisecos, subtropicales y húmedos que derivan de la Cordillera Occidental de los Andes adyacente directamente al Océano Pacífico y a los pueblos relacionados directamente con la geografía costeña. (...) Sin duda alguna la triste realidad geográfica de Chone es homónima e irrenunciable, puesto que su ubicación del la zona urbana se centra a la orillas de un río que da por terminado su recorrido en un estuario (Véase Estuario del Río Chone); esta tesis o teoría admite que quizás no fueron los españoles quienes escogieron el lugar; sino que los aborígenes de la zona habitaban estos lugares desde hace muchos siglos antes de la época colonial. (...) La realidad específica que los antecedentes naturales del Cantón Chone han sido muy devastadores y catastróficos debido a la propia gestión de sus habitantes; hecho que promovió la sublevación simbólica del 5 de mayo de 1895, cuando independientemente fue una de las primeras ciudades ecuatorianas en reconocer el Triunfo de la Revolución Liberal proclamando a Don Eloy Alfaro Jefe de la Primera Magistratura del Estado.(¶ 1, 2 y 3).

El cantón Chone se ensancha a lo largo de toda la zona norte y sur de la Provincia de Manabí, siendo este uno de los cantones más grandes de Manabí, ubicándose en la zona noroccidental de la región costa ecuatoriana y encontrándose situada en plena línea ecuatorial, consta de 9 parroquias: 2 urbanas y 7 rurales.

## **2.2. Marco Conceptual.**

Indagando a Definición ABC,(2017)<sup>25</sup>, diccionario en línea que publica:

Movilidad urbana.- En las grandes ciudades un número elevado de personas se desplazan constantemente y esto genera un problema de transporte y una serie de

---

<sup>25</sup>Definición ABC. (2007-2017). *Definición de la Movilidad Urbana*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en:<https://www.definicionabc.com/geografia/movilidad-urbana.php>

inconvenientes, como atascos, problemas de aparcamiento, contaminación atmosférica, etc. Al margen de estas incomodidades, no hay olvidar que muchos ciudadanos tienen problemas de movilidad. En este sentido, las personas con alguna discapacidad se enfrentan a todo tipo de adversidades y su vida diaria en las ciudades está llena de obstáculos.(ABC, 2017)

**Avenida.**-El término avenida es aquel que se utiliza comúnmente para designar a un tipo de vía de transporte que se emplaza en las ciudades pero que suele ser más ancho o amplio que el resto de las calles que surcan una ciudad. La avenida por lo general cuenta con límites de velocidad más altos que los de una calle y puede representar en muchos casos un importante paseo no sólo para automovilistas sino también para peatones debido al importante caudal de movimiento que genera en sus alrededores.(ABC, 2017).

**Ciudades.**-Se designa con el término de ciudad a aquella área urbana que ostenta una alta densidad poblacional y en la cual predominan fundamentalmente los servicios y las industrias, oponiéndose ciertamente a las actividades de tipo agrícola que se realizan preeminentemente en las regiones rurales.(ABC, 2017).

Estudiando a Definición ABC,(2017)<sup>26</sup>,se entiende que:

**Contaminación.**-La contaminación es la introducción de algún tipo de sustancia o energía que atentará contra el normal funcionamiento y equilibrio que ostentaba el medio inicialmente, provocando además un daño casi irreversible.

---

<sup>26</sup>Definición ABC. (2007-2017). *Definición de la Movilidad Urbana*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en:<https://www.definicionabc.com/geografia/movilidad-urbana.php>

Consultando a SEDUMA,(2017)<sup>27</sup>, se sabe que:

Desarrollo urbano. El desarrollo urbano es el proceso de transformación, mediante la consolidación de una adecuada ordenación territorial en sus aspectos físicos, económicos y sociales, y un cambio estructural de los asentamientos humanos en los centros de población (urbana o rural), encaminadas a la protección y conservación del medio ambiente, de incentivos para que las empresas inviertan en tecnología encaminado a un desarrollo sustentable, a la promoción de servicios de las ciudades en condiciones de funcionalidad, y al mejoramiento de la calidad de vida de la población.(párr. 1).

Consultando a Definicionyque.es,(2014)<sup>28</sup>, se tiene que:

Vehículo.- Pese a que generalmente se utiliza para hacer referencia a un automóvil, los vehículos son todos aquellos medios a través de los cuales se ejecuta el traslado de un elemento de un lugar a otro.(...) El término vehículo proviene del latín vehículo y, en su sentido más amplio, está relacionado con el transporte, tanto de personas como de cargas, habitualmente se producen en masa y entre los más comunes están el carro, los trenes, la bicicleta, la motocicleta y los aviones.(¶ 1 y 2).

Examinando a Artículo de la Enciclopedia,(2017)<sup>29</sup>, se determina que:

Centros urbanos- El centro urbano es la zona principal donde se hacen los negocios, y en torno a la cual se disponen las demás funciones de la ciudad, desde la administración a la residencia. El centro urbano genera una segregación social en el espacio en virtud de los diferentes precios del suelo que se crean con la actividad comercial y terciaria. (...) En el centro es donde se concentran los edificios más altos que están dedicados a oficinas. A él se llega desde cualquier parte de la ciudad. El precio del suelo es muy caro. En las ciudades españolas se encuentra en el ensanche.(¶ 1 y 2).

Estudiando a Guía de accesibilidad al medio físico,(2009)<sup>30</sup>, se referencia que:

---

<sup>27</sup>Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. (2017). *Definición de el Desarrollo Urbano*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.seduma.yucatan.gob.mx/desarrollo-urbano/index.php>

<sup>28</sup>Definicionyque.es. (2014). *Definición Vehículo*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://definicionyque.es/vehiculo/>

<sup>29</sup>Artículo de la Enciclopedia. (2017). *Definición de Centros Urbanos*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://enciclopedia.us.es/index.php/Centro\\_urbano](http://enciclopedia.us.es/index.php/Centro_urbano)

<sup>30</sup>Vicepresidencia de la República del Ecuador. (2009). *Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico*. Quito: Editorial Prozar.

Accesibilidad.- Es un bien público consagrado en términos de derecho ciudadano, a través del cual, toda persona, sin importar su edad, género, etnia, condición física, psíquica y/o sensorial, tiene derecho a interactuar socialmente y a desarrollar sus aptitudes y potencialidades en las diversas esferas de la actividad cotidiana, y hacer uso y disfrutar autónomamente de todos los servicios que proporciona la comunidad. (...) Se entiende también por accesibilidad a la característica del urbanismo, la edificación, el transporte y los sistemas de comunicación sensorial, que permiten a cualquier persona su libre utilización, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial.

Continuando con la investigación de a Definicion.De,(2008-2017)<sup>31</sup>, se hace referencia de lo que involucra el tráfico y la congestión vehicular:

Se Define como Tráfico al movimiento constante de alguna cosa por un camino determinado. Esta cosa ira siempre acompañado por muchas más de la misma denominación o tipo. El ejemplo más claro de esto es el tráfico de automóviles, los cuales tienen vías dispuestas exclusivamente para transitar, esto con la finalidad de crear una estructura espacial de las ciudades fluidas, donde hubiese capacidad para albergar casas, calles, locales comerciales y edificaciones en las que se preste algún servicio. El tráfico etimológicamente se describe como un movimiento en masa, por una línea determinada en la que la existen todo tipo de caminos alternos. (¶1). (...) Congestión Vehicular.- En un sentido similar se habla de congestión vehicular. Cuando en una calle, una avenida o una carretera (ruta) hay una cantidad excesiva de vehículos, se produce una congestión ya que se imposibilita la circulación. Así surge la congestión, también conocida como atasco o embotellamiento. La congestión vehicular suele aparecer en las llamadas horas pico u horas punta, que son los momentos del día en los cuales la mayoría de los conductores se encuentran en la vía pública. Estas congestiones generan pérdidas de tiempo, provocan un consumo adicional de combustible e incrementan el riesgo de accidentes. (¶ 4 y 5).

Consultando al Crecimiento Urbano y el Modelo de Ciudad,(2017)<sup>32</sup>, se esclarece la conceptualización de crecimiento:

Aunque sea de forma descriptiva es importante enumerar, de forma sencilla, diferentes formas fragmentadas de crecimiento, con la idea que entender las partes nos puede ayudar a entender el todo y sobre todo nos puede ayudar a definir opciones matizadas en cada caso. Muchas de las descripciones serán obvias, pero no por obvias serán menos necesarias pues a modo de excursión per un territorio esta descripción pretende ser un reconocimiento o un método para

---

<sup>31</sup>Definición.De.(2008-2017). *Definición de Tráfico y Congestión Vehicular*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://definicion.de>

<sup>32</sup>Crecimiento Urbano y el Modelo de Ciudad.(2017). *Definición de Crecimiento*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11343/01\\_PROCEEDINGS\\_M1\\_04\\_0018.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11343/01_PROCEEDINGS_M1_04_0018.pdf)

reconocer desde lo concreto lo abstracto desde lo particular lo general. Es en realidad una descripción de la matriz de opciones de crecimiento a nivel de usos. La dosificación de estos conceptos permite caracterizar las distintas opciones de crecimiento de una ciudad o sistema urbano. (p. 51).

Analizando a la RAE,(2017)<sup>33</sup>, del sitio web WordPress.com se registra respecto a la planificación:

Plan general, metódicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, tal como el desarrollo armónico de una ciudad, el desarrollo económico, la investigación científica, el funcionamiento de una industria, etc.(¶2).

Examinando a ConceptoDefinicion.De,(2014)<sup>34</sup>, respecto al término de infraestructura expresa:

Y a todas estas deriva la infraestructura urbana que es aquella obra o trabajo que realizan las personas, que generalmente es dirigida por profesionales del campo de la arquitectura, ingeniería civil o urbanistas, que funciona como soporte para el desarrollo de ciertas actividades, con un necesario funcionamiento para la correcta organización de una determinada ciudad. es decir que la infraestructura en las ciudades son aquellas piezas o componentes que posibilitan a una sociedad vivir de manera digna, decente y apropiada, se habla, de servicio de comunicación, servicio de luz eléctrica, recolección de la basura y residuos, agua potable, un correcto sistema de cloacas, edificios públicos como hospitales, escuelas entre otros.

Indagando a Parques Alegres,(2017)<sup>35</sup>, se registran los términos de espacio público:

Se refiere al lugar de propiedad estatal que es de dominio y uso de la población en general. La definición de espacio público sugiere que cualquiera puede circular o hacer uso de él. (...) Al encontrarse abierto no es tan sencillo como que lo utilices a tus anchas, siempre está implicada la ley. Abarca desde la parte política hasta la económica, cultural y social así como sus características físicas.(¶ 1 y 2).

Revisando a Sobrehistoria.com,(2017)<sup>36</sup>, acerca de la cultura urbana publica:

La cultura urbana se podría definir como aquella cultura que engloba todos aquellos movimientos, expresiones o actitudes de determinados grupos que han

---

<sup>33</sup>Real Academia Española.(2017). *Definición de Planificación*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://formulaproyectosurbanospmipe.wordpress.com/?s=centros+urbanos>

<sup>34</sup>Definición.De.(2014). *Definición de Infraestructura-Bulevar*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://conceptodefinicion.de/infraestructura/>

<sup>35</sup>Parques Alegres. (2017). *Definición de Espacio Público*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://parquesalegres.org/biblioteca/blog/espacio-publico-concepto/>

<sup>36</sup>Sobrehistoria.com. (2017). *Definición de Cultura Urbana*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://sobrehistoria.com/cultura-urbana/>

surgido al amparo de los nuevos tiempos y las ciudades. La cultura urbana se deja ver en cualquier ámbito de la vida y la sociedad. La música, la cultura, la forma de pensar o de vestir, etc. Dentro de esta cultura urbana podríamos hablar de diferentes tribus urbanas, agrupaciones de gente que se mueve por unos mismos ideales, ya sean artísticos, políticos o estilísticos, o incluso por grupos de edad o sexo. (¶ 1 y 2).

Examinando a Arquinetpolis,(2017)<sup>37</sup>, respecto al plan de regeneración imprime:

Como concepto podemos decir que una Regeneración Urbana es un proceso que al actuar sobre las causas y factores específicos que dan origen al deterioro de un barrio o una zona urbana en concreto, afectan al desarrollo de las funciones así como al mejoramiento de las condiciones de vida de la población y también del medio ambiente. (¶ 1).

Indagando a la Enciclopedia virtual,(2017)<sup>38</sup>, brinda una conceptualización de modernización:

Es un proceso de cambio social integral, que ha sido experimentado primero por los países que hoy llamamos desarrollados, tras cuyas huellas siguen hoy todos los demás. La modernidad es una situación estable. La modernización, en cambio, como proceso de cambio que lleva a ella, es altamente inestable. La modernización se expresa en procesos tales como los siguientes: urbanización (vive más gente en las ciudades que en el campo); industrialización (el sector más fuerte de la actividad económica es el secundario, o sea la industria); secularización (racionalización de la política y pérdida de sus fundamentos metafísicos y tradicionales); democratización (incorporación de nuevos sectores sociales a la participación política) e intensificación de las comunicaciones.(¶1).

### **2.3. Marco Referencial.**

En el siguiente apartado se hace referencia de diferentes sitios donde se han realizados proyectos similares al presente análisis de caso.

#### Alcances y Dimensiones de la Movilidad

Estudiando a Ramírez, B, (2009)<sup>39</sup>, se alcanza a referenciar:

Para autores como Binnie et. al. es considerada como una práctica caracterizada como “mundana o banal” (2007) categorías que sustituyen, entre otros aspectos,

---

<sup>37</sup>Arquinetpolis. (2017). *Definición de Infraestructura-Bulevar*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquinetpolis.com/regeneracion-urbana/>

<sup>38</sup>Enciclopedia Virtual. (2017). *Definición de Modernización*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.eumed.net/diccionario/definicion.php?dic=3&def=386>

<sup>39</sup>Ramírez, Blanca. (2009). *Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando Conceptos*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>

a la de cotidiana que ha permeado la caracterización de algunos tipos de movilidad como sería la realizada en el mismo día y no es permanente. Esta distinción permite diferenciar la movilidad de la migración que ha sido el eje a través del cual este tema se ha tratado durante décadas. Sin embargo, en la actualidad se integran otros aspectos como son el desplazamiento diario metropolitano, se enfatiza, a veces, el medio que lo favorece, es decir el transporte, o bien se pone el acento en el soporte material que lo propicia, es decir, la infraestructura que permite su desplazamiento, las redes de carreteras, y los servicios con él relacionados. (p. 2).

Según lo que expresa la autora en lo antedicho, la infraestructura urbana debe estar en buenas condiciones para el desplazamiento de un lugar a otro.

Examinando a Ramírez, B, (2009)<sup>40</sup>, se transcribe que:

La movilidad es una cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento. El diccionario de Filosofía la define como “...un cambio o proceso de cualquier especie” (Abbagnano, 2004: 733) que tiene que ver con cuatro elementos: la alteración y la translación, en la versión de Platón; la versión aristotélica le agrega los restantes: el movimiento sustancial y el cualitativo o cuantitativo (Ibid.). Para el tema que aquí ocupa, son dos los factores que se destacan de la definición anterior: la de movilidad como proceso o cambio, y la de translación que refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios, de mudar de uno a otro o de alternar su ocupación y su vivienda en algún momento de su existencia cotidiana o de vida. Desde esta perspectiva, aunque la movilidad haya sido una de las prerrogativas fundamentales del ser humano desde tiempos remotos, ha cambiado a lo largo de la historia, por lo cual se puede afirmar que está históricamente determinada. Diversos factores inciden en ello, resaltando el desarrollo económico de las sociedades, la tecnología, el perfeccionamiento de las fuerzas productivas que lo sostienen, además de las percepciones y los imaginarios que persisten en relación al movimiento, entre otros. A lo anterior habría que agregar que su origen obedece a causas diversas que se desarrollan en cada momento de la evolución de la humanidad, las que permiten identificar formas específicas de movilidad que dependen de los factores y las causas que las conforman. (p. 1).

Lo mencionado define a la movilidad como un factor cambiante; como proceso de cambio y de translación. Indican que el desarrollo en muchos ámbitos en especial el económico, social y tecnológico ha ido perfeccionando la producción, y que hay que

---

<sup>40</sup>Ramírez, Blanca. (2009). *Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando Conceptos*. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>

tomar en cuenta que es un factor que se desarrolla conforme la humanidad va evolucionando, y depende de eso.

Analizando a José Manuel,(2011)<sup>41</sup>, se señala que:

Una serie de actos y de situaciones de la vida cotidiana cuyo desarrollo y características dependen estrechamente de la organización social general” [...] los movimientos sociales urbanos, son: “sistemas de prácticas sociales contradictoras que convierten el orden establecido a partir de las contradicciones específicas de la problemática urbana” (¶ 4).

Se registra entonces que, la movilidad urbana tiene mucho que ver en el ámbito social. En la movilidad se instituyen reglamentos y parámetros, pero socialmente se cambia.

### **2.3.1. Repertorio Internacional.**

#### CURITIBA

Analizando a Velásquez, C, (2014)<sup>42</sup>, habla de los primeros proyectos de peatonalización:

Uno de los primeros proyectos exitosos de Lerner (alcalde y arquitecto) fue la peatonalización de la principal vía del centro de Curitiba—la Calle XV de Novembro. La calle XV de Novembro, es la principal calle comercial de la ciudad, fue cerrada para el tránsito de vehículos y transformada en peatonal, con mobiliario urbano específico, iluminación diferenciada, paisajismo, creando lugares de encuentro de la población. Las estrategias para la peatonalización de la avenida se basó en: primero, hablar con los comerciantes y vecinos, así como preparar todo el equipamiento urbano –faroles, materas, bancas, etc.-que acompañarían la implantación de la vía exclusiva para peatones-. Segundo, IPPUC lanzar una campaña de mercadeo a través de los medios de

---

<sup>41</sup>José Manuel. (2011). Blog Mi diario urbano. La creación de un movimiento social urbano. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://midiariorurbano.blogspot.com/search?q=manuel+castells>

<sup>42</sup>Velásquez, Carmen. (2014). *Espacio público y movilidad urbana. Los primeros proyectos de peatonalización*. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)

comunicación para explicar la idea y ganar apoyo político para ella. Tercero, idear una estrategia para legitimar la idea y solidificar la estrategia de mercadeo. (...) Este equipamiento urbano, con identidad propia y cuyos colores son su marca registrada, está siempre localizado junto a terminales de transporte como forma de garantizar el acceso de la población, constituyéndose en un nuevo local de encuentro y un espacio libre para la convivencia urbana. Esta intervención ha favorecido la circulación vial del centro y revitalizado una de las más antiguas calles de la ciudad. A partir de este concepto se creó el sector histórico, rescatando la memoria de la ciudad con la restauración de las edificaciones antiguas más importantes y culminando con la construcción del Memorial de la Ciudad, espacio para manifestaciones culturales. La Rua de la Flores, es otra de las calles peatonales, con una plataforma única, la primera de Brasil, exclusiva sólo para peatones. Su pavimento y mobiliario urbano han sido adaptados para las personas deficientes visuales e invidentes, pero también para personas con dificultades para la movilidad. Del mismo modo se hicieron una serie de operaciones en la Praça Garibaldi o la praça Rui Barbosa, éste el último caso, en 1995 con la entrada en operación de dos ómnibus biarticulados de la línea norte-sur, la plaza tuvo que ser intervenida, hasta que en el año 2000, una nueva redistribución en la plaza garantizaría la instalación de la infraestructura que atendería las dos líneas este-oeste, también explorada por biarticulados. Ahora la plaza es una gran explanada que permite que la población tenga un fácil acceso al transporte, la Rua da Cidadania y las calles del entorno. (pp. 130 y 131).



Gráfico No. 11. Calle XV de noviembre, primera calle peatonal de Brasil y la ruta de las flores. (2014).

[En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible:

[http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 12. Calle XV de noviembre, primera calle peatonal de Brasil, acondicionada en 1972. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 13. Calle XV de noviembre, primera calle peatonal, acondicionada en 1972. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 14. Calle XV de noviembre, primera calle peatonal, acondicionada en 1972. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 15. Calle XV de noviembre, primera calle peatonal, acondicionada en 1972. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)

## BOGOTA

Examinando a Velásquez,C, (2014)<sup>43</sup>, indica respecto a la transformación urbana:

Transformación urbana: De una aglomeración atomizada, tentacular a la metrópoli en proceso de consolidación y recomposición interna. Al comenzar la década de los noventa la competitividad de la ciudad surgió como objetivo condicionado por la funcionalidad del sistema urbano, para lo cual, el plan de la Administración de Mockús (1995-1997) se fundamentó en “Formar la ciudad” (Educar a la Ciudad), a partir de la Cultura de la ciudadanía, el espacio público, el medio ambiente, el progreso social, la productividad urbana y la legitimidad institucional. (p. 132). (...) El transmilenio: Tecnología moderna + Eficiencia + Inclusivo + competitivo. La solución al problema del transporte público en la ciudad de Bogotá, fue la creación del Sistema Transmilenio, sustentado en cuatro pilares: a) Respeto al tiempo de la gente, con un sistema de transporte que cumpla estándares mínimos de calidad en cuanto a itinerarios y tiempo de desplazamiento. b) Respeto a la diversidad ciudadana, pues se convertiría en un sistema de transporte en el que converjan las diferentes clases sociales sin preferencias de ninguna clase y, por el contrario, trato igualitario. c) Calidad internacional, cumpliendo con los requisitos mínimos señalados por la ingeniería del transporte para la prestación de un servicio cómodo, seguro y efectivo. El transmilenio es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio. (p. 135). (...) Bogotá construcción de un proyecto de ciudad: La movilidad y espacios públicos. La Bogotá de hoy día, no podría entenderse sin los cambios en los comportamientos de los bogotanos en relación con el uso y apropiación del espacio público o en la llamada “cultura tributaria” que disminuyó los índices de evasión de impuestos y ha permitido captar importantes recursos para la inversión tanto en infraestructura como en proyectos sociales. (p. 138). (...) Antes y después del Transmilenio La nueva cara de la ciudad Bogotana, estará fundamentando por el Plan Maestro de Espacio público, fundamentado la diversidad en las tipologías de espacios públicos con bibliotecas, ciclo-rutas, alamedas, plazas y parques de diferentes escalas, los cuales han enriquecido el tiempo libre y los hábitos de los ciudadanos. (p. 139).

---

<sup>43</sup>Velásquez,Carmen. (2014). Espacio público y movilidad urbana. Los primeros proyectos de peatonalización. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 16. Regeneración Urbana en Bogotá. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017].  
 Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)



Gráfico No. 17. Regeneración Urbana en Bogotá. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017].  
 Disponible: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)

## BOGOTA

Estudiando a Planes de Renovación urbana Bogotá, (2017)<sup>44</sup>, se tiene lo siguiente:

### Nodo Norte Calle 72



Gráfico No. 17. Regeneración Urbana en Bogotá en la Calle 72. (2017). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017].

Disponible: [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Plan\\_Parcial\\_San\\_Martin/Planes\\_%20Renovacion\\_Bogota-Sec\\_Planeacion.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf)

<sup>44</sup>Planes de Renovación urbana Bogotá. (2017). Nodo Norte Calle 72. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Plan\\_Parcial\\_San\\_Martin/Planes\\_%20Renovacion\\_Bogota-Sec\\_Planeacion.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf)

Objetivos del proyecto Reposicionar el Nodo de la Calle 72 con la Carrera 15 y la Avenida Caracas como hito en la ciudad, punto de inicio del centro financiero de la Avenida Chile ya consolidado y del centro comercial de cielos abiertos que se estructura con el paseo urbano de la carrera 15, mediante el reordenamiento de las dos manzanas en su totalidad, consolidando la actividad comercial y de servicios. Mejorar las condiciones ambientales de la zona. Generar estructuras urbanas y arquitectónicas aptas para soportar nuevas actividades comerciales, empresariales, dotacionales y/o de vivienda. Generar un sistema de espacio público que mejore las condiciones ambientales y paisajísticas del sector, con espacios públicos sobre la Autopista Norte, que contempla plazoletas, pasajes y ejes peatonales en los que se pueda desarrollar una estructura urbana eficiente capaz de consolidar usos de servicios empresariales y complementarios a estos. Actualizar las redes de servicios públicos de tal modo que puedan soportar los nuevos usos y actividades.(Planes de renovación urbana, 2017).

(...) Área de intervención era 2 manzanas. 48 predios. 3.3 Ha. (área de planificación). Iniciativa del proyecto: Pública Promotor Plan Parcial: Arias, Serna y Saravia. Actores Identificados: Comerciantes y residentes del sector. La formulación en la modalidad de redesarrollo, del Plan Parcial Nodo Norte Calle 72, propone generar nuevo espacio público, nuevas edificaciones y nuevos usos del suelo que permitan un mayor aprovechamiento de las posibilidades del sector y su situación estratégica. Localización Norte: Calle 73. Sur: Calle 72. Oriente: Carrera 13. Occidente: Avenida Caracas. Vocación y usos del proyecto Servicios empresariales y turísticos, comercio y vivienda. Actividades realizadas Delimitación y determinantes Plan Parcial Nodo Norte Calle 72 mediante Resolución 0783 del 3 de octubre de 2007. Estudios y diseños técnicos, ambientales, de movilidad, servicios públicos, financieros y jurídicos. Radicación de la formulación del Plan Parcial. Estudio de títulos y diagnóstico jurídico de los inmuebles. Censo predio a predio y encuestas a propietarios u ocupantes de los inmuebles. Levantamientos y registros topográficos de cada uno de los predios. Acercamiento personalizado con los propietarios, inicio de los estudio caso por caso para el aporte de la tierra al proyecto.(Planes de renovación urbana, 2017).



Gráfico No. 17. Regeneración Urbana en Bogotá en la Calle 72. (2017). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017].

Disponible: [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Plan\\_Parcial\\_San\\_Martin/Planes\\_%20Renovacion\\_Bogota-Sec\\_Planeacion.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf)

## MEXICO

Consultando a Plataforma Arquitectura, (2014)<sup>45</sup>, se evidencia:

Regeneración urbana de la Avenida Presidente Masaryk, Ciudad de México por bgp arquitectura. En los últimos días se dio la noticia de que la avenida más popular de la colonia Polanco sería renovada para darle un giro de 180 grados e involucrar de manera natural y permanente al peatón. El despacho encargado de la regeneración urbana de la Avenida Presidente Masaryk es bgp Arquitectura, liderado por Bernardo Gómez-Pimienta, quien visualiza un corredor accesible,

<sup>45</sup>Plataforma Arquitectura. (2014). *Regeneración Urbana de la Av. Presidente Masaryk. República de Ciudad de México*. México. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>

ordenado, seguro, moderno y transitable. La avenida Presidente Masaryk se ubica en la colonia Polanco, en la Ciudad de México y es considerada una de las avenidas comerciales más importantes de Iberoamérica ya que en ella se encuentran las boutiques y restaurantes más prestigiados que existen en el país. El proyecto para la Regeneración Urbana de la Avenida Masaryk se busca rescatar el valor de esta como zona patrimonial histórica y como corazón comercial de Polanco al recuperar el carácter peatonal que tenía para competir con el esquema de centro comercial y atraer de nuevo a la población de la ciudad y del país mediante un cambio en la imagen de la avenida; y mejorar las condiciones de uso y de seguridad identificando la diversidad de funciones coexistentes.(¶ 1-3).



Gráfico No. 11. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014).

[En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>

Siguiendo con la consulta de la Plataforma Arquitectura,(2014)<sup>46</sup>, se referencia:

Para lograr esto, bgp Arquitectura puso énfasis en: Dar prioridad al peatón, dejándole una zona franca de circulación libre de obstáculos en su recorrido a lo largo de la avenida, como pueden ser autos estacionados, mesas de restaurantes, o mobiliario urbano obsoleto. Regularizar y unificar los materiales y niveles en piso para que todo tipo de peatón, incluyendo a aquellos en condiciones de sillas de ruedas, invidentes o de debilidad visual, puedan circular sobre la avenida al tener las señalamientos y preparaciones necesarias en las banquetas y al dejar las

---

<sup>46</sup>Plataforma Arquitectura. (2014). *Regeneración Urbana de la Avenida Presidente Masaryk. República de Ciudad de México*. México. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>

franjas de paso peatonales siempre al nivel de la acera siendo el vehículo el que tenga que frenarse ante la presencia del peatón y no de forma contraria, como sucede en la actualidad. Colocar las instalaciones de electricidad, telefonía y televisión en trincheras subterráneas para eliminar la presencia de postes y/o cables colgados.(urbana, 2017).



Gráfico No. 12. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>



Gráfico No. 13. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>

Dotar de mobiliario urbano, como son bancas, basureros, estacionamientos de bicicletas, postes de alumbrado y/o semáforos. Regenerar espacios verdes en banquetas y en el camellón haciendo una poda y limpieza de las especies existentes, revisando el estado de salud de la población vegetal, y colocando o sustituyendo vegetación enferma con plantas endémicas y de bajo mantenimiento.(urbana, 2017)



Gráfico No. 14. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014). [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>

Iluminando adecuadamente tanto la banqueta como el arroyo vehicular empleando luminarias de bajo consumo y de una capacidad lumínica que garantice la visibilidad tanto de los elementos estáticos (bolardos, basureros, postes, etcétera) como de los dinámicos (peatones, bicicletas, motos, automóviles) que se podría encontrar un peatón durante su recorrido.(urbana, 2017)

Colocando cámaras de seguridad que permitan localizar problemas o delitos potenciales en la zona para reducir, o eliminar, el índice de criminalidad en la avenida.(¶ 4-10).



Gráfico No. 15. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014).  
[En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible:  
<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>



Gráfico No. 16. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014).  
[En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://bgp.com.mx/es/arquitectura/obra-publica-y-servicios/item/av-presidente-masaryk>



Gráfico No. 17. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014).  
[En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://bgp.com.mx/es/arquitectura/obra-publica-y-servicios/item/av-presidente-masaryk>



Gráfico No. 18. Regeneración Urbana en Ciudad de México de la Avenida Presidente Masaryk. (2014).  
[En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://bgp.com.mx/es/arquitectura/obra-publica-y-servicios/item/av-presidente-masaryk>

### 2.3.2. Repertorio Nacional.

#### QUITO

Analizando a la [arquitecturapanamerica.com](http://arquitecturapanamerica.com), (2012)<sup>47</sup>, se referencia que:

Durante largo tiempo, desde los años 30 hasta los 70 del Siglo XX no ocurrió nada de particular en lo que se refiere al espacio público y su arquitectura. Este hecho puede explicarse por la actitud de rechazo por parte del movimiento moderno hacia la ciudad y el espacio público donde la tradición urbana se ha tornado más débil y la cultura del coche a tenido más tiempo para desplegarse sin grandes restricciones. Es por eso que la recuperación de un espacio emblemático de la ciudad, se hace necesaria, para insertarlo en el núcleo central del Centro Histórico, con una oferta nueva y revalorizada del espacio, sin desvirtuar la autenticidad de su patrimonio edificado, acorde a las necesidades de sus habitantes.(urbana R. , 2012).

#### Propuesta de intervención arquitectónica.

Continuando con la [arquitecturapanamerica.com](http://arquitecturapanamerica.com), (2012)<sup>48</sup>, podemos decir que:

- Se planteó como concepto del proyecto, retomar elementos que siempre estuvieron en el lugar y que forman parte de la población. Estos elementos fueron “el camino, rememorando al viejo chaquiñán que servía de ruta y comunicación peatonal, entre el centro de la ciudad y la periferia, lo verde de las laderas de la quebrada y el agua de las escorrentías, en el fondo de la quebrada”. Con una nueva re-contextualización e interpretación de contemporaneidad, son los que se plasmaron en la propuesta, generando los paseos peatonales en las plazas y circulaciones en las aceras; lo verde en ejes de jardineras y el agua en pequeñas fuentes o surtidores.(urbana R. , 2012)

---

<sup>47</sup>[Arquitecturapanamericana.com](http://arquitecturapanamericana.com). (2012). Rehabilitación Urbana de la Avenida 24 de Mayo en Quito, Ecuador. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>

<sup>48</sup>[Arquitecturapanamericana.com](http://arquitecturapanamericana.com). (2012). Rehabilitación Urbana de la Avenida 24 de Mayo en Quito, Ecuador. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>

- Se complementó el proyecto con miradores o plazas-terrazas, que permiten al visitante tener una vista y noción de todo el espacio como una sola gran plaza. También se consideró el diseño de una sala de exposiciones, como alternativa donde se darán a conocer los trabajos y exposiciones artísticas de la población.(urbana R. , 2012)
- En definitiva, el proyecto de recuperación del eje de la Avenida 24 de Mayo constituido por cuatro plazas, permite la unión entre el núcleo central de la ciudad antigua y el ingreso desde el sur. Los ejes viales transversales se mantienen, agilizando el flujo vehicular desde y hacia el Centro Histórico de la ciudad, garantizando la permanencia del peatón en las plazas con mayor seguridad.(urbana R. , 2012)



Gráfico No. 18. Regeneración Urbana en Quito, Ecuador. (2012). [En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>



Gráfico No. 18. Regeneración Urbana en Quito, Ecuador. (2012). [En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>



Gráfico No. 19. Regeneración Urbana en Quito, Ecuador. (2012). [En línea]. Consultado: [14, Diciembre, 2017]. Disponible: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>

## GUAYAQUIL

Examinando al Diario El Universo, (2014)<sup>49</sup>, se puede transcribir que:

La avenida 9 de Octubre atraviesa la ciudad de este a oeste, nace en el hemiciclo de la Rotonda que enmarca el monumento recordatorio al encuentro de Simón

---

<sup>49</sup>Diario El Universo. (2014). El *emblemático bulevar 9 de Octubre*. [En línea]. Consultado: [07, Diciembre, 2017]. Disponible en: <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/10/nota/3214041/bulevar-9-octubre>

Bolívar y José de San Martín (26 de julio de 1822) en esta ciudad, y termina en el puente 5 de Junio. Su nominación es conmemorativa a la fecha de la independencia de la Provincia de Guayaquil (1820). Es la vía más importante – tradicionalmente hablando- de la Perla del Pacífico. Antiguamente se llamó calle San Francisco, del Foso, del Corte, y de la Artillería. Esta vía hace una especie de unión entre los dos malecones de la ciudad –Simón Bolívar y Salado-; además, a lo largo de esta se encuentran otros puntos turísticos, como la plaza Vicente Rocafuerte, el parque Centenario, la Columna de los Próceres de la Independencia, la plaza Rodolfo Baquerizo Moreno, entre otros. La 9 de Octubre también es el punto de concentración de grandes edificios, empresas, comercios, bancos, que la hacen muy concurrida durante la mayor parte del año y a todas horas. Además, ha sido el escenario de masivas concentraciones políticas, así como de desfiles durante las fechas cívicas. (¶ 1-4).



Gráfico No. 20. Antigua Avenida 9 de Octubre de Guayaquil, Ecuador. (2014). [En línea]. Consultado: [07, Diciembre, 2017]. Disponible:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/10/nota/3214041/bulevar-9-octubre>



Gráfico No. 21. Avenida 9 de Octubre de Guayaquil, Ecuador.

Fotografía tomada por las autoras de este análisis de caso. [07, Diciembre, 2017].



Gráfico No. 22. Avenida 9 de Octubre de Guayaquil, Ecuador.

Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso. [07, Diciembre, 2017].



Gráfico No. 23. Avenida 9 de Octubre.

Fotografía tomada por las autoras de este análisis de caso. [07, Diciembre, 2017].

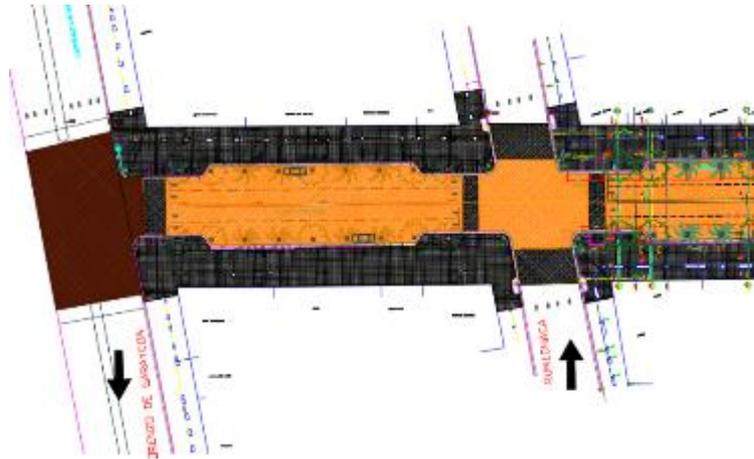


Gráfico No. 24. Planta Arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo A.

Fuente: Arq. Douglas Dreher. [07, Diciembre, 2017].

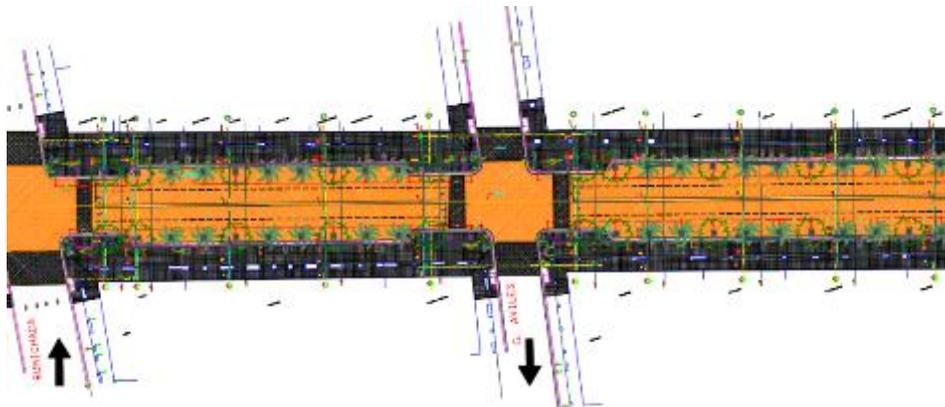


Gráfico No. 25. Planta Arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo B.

Fuente: Arq. Douglas Dreher. [07, Diciembre, 2017].

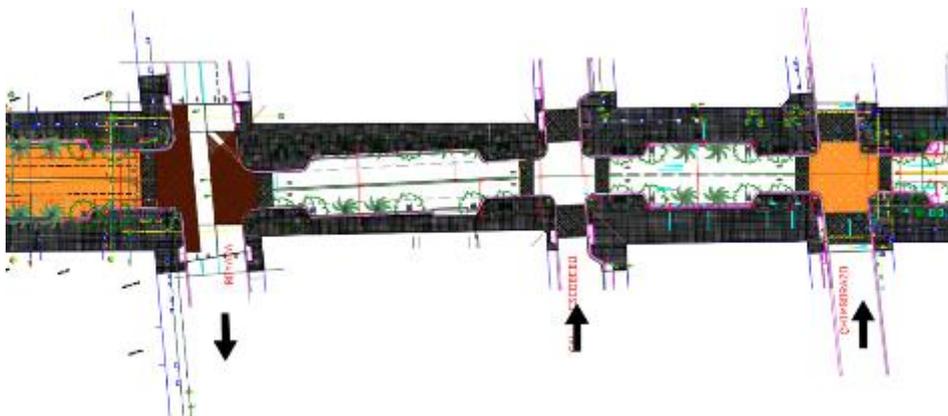


Gráfico No. 26. Planta Arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo C.

Fuente: Arq. Douglas Dreher. [07, Diciembre, 2017].



Gráfico No. 27. Planta Arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo D.

Fuente: Arq. Douglas Dreher. [07, Diciembre, 2017].

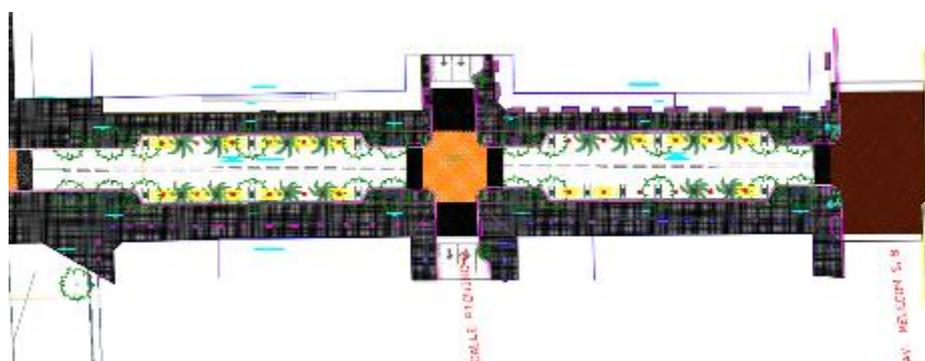


Gráfico No. 28. Planta Arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo E.

Fuente: Arq. Douglas Dreher. [07, Diciembre, 2017].

## CUENCA

Estudiando la tesis de Vélez, C, (2012)<sup>50</sup>, se puede exponer que:

A partir del año 2006, en que la Calle Larga fue foco de una inversión de regeneración por parte de la fundación El Barranco, se ha convertido en el ícono de entretenimiento nocturno en la Cuenca visitado por propios y extranjeros que en muchos casos buscan un lugar de hospedaje en esta zona por ser el corazón de la ciudad. Sus casas patrimoniales antes residencias, se han convertido en hoteles, museos, galerías y centros de entretenimiento de gran diversidad: restaurantes, bares, cafeterías, discotecas. Llegando a ser alrededor de 60 locales, que son visitados aproximadamente por 2000 personas solo durante los fines de semana. (p. 17).El proyecto en la Calle Larga se la realizo en un área de

<sup>50</sup>Vélez Díaz, Carolina Mercedes. (2012). *Análisis sobre las intervenciones realizadas por la fundación El Barranco en el sector de la calle Larga de Cuenca y su contribución al turismo*. [En línea]. Consultado: [07, Diciembre, 2017]. Disponible en: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1632>

19.924m<sup>2</sup> comprendido en 12 cuadras ubicadas desde la calle Padre Aguirre hasta la Av. HuaynaCàpac. Con una inversión de 1 millón 200 mil dólares aproximadamente. Esta intervención como todos los demás proyectos de la fundación, parte de la premisa de que el desplazamiento de peatones tiene el protagonismo sobre el vehículo y por lo tanto, los resultados deben ajustarse a las necesidades de los usuarios. Propósito para el que se planteó la remodelación total de la Calle Larga que incluyó: readoquinado racionalizando la calzada para mantener una sección de dos carriles (6m) y una zona de 5,5m de ancho para el tramo comprendido entre la calle Mariano Cueva y Presidente Borrero, ensanchamiento de las acera, sustitución de redes eléctricas por cableado subterráneo, cambio de postes eléctricos con luminarias, cambio de redes de agua potable y aguas servidas, y una consultoría para determinar el color más acorde para las fachadas de las edificaciones. Los materiales propuestos y mobiliario urbano a sustituir para la obra fueron: adoquín artesanal de piedra para la calzada, piedra antideslizante para las aceras (piedra andesítica martelinada), basureros de Tool Galvanizado, jardineras de madera, bolardos de piedra y luminarias de metal de 2 brazos distintas alturas. (p. 18)

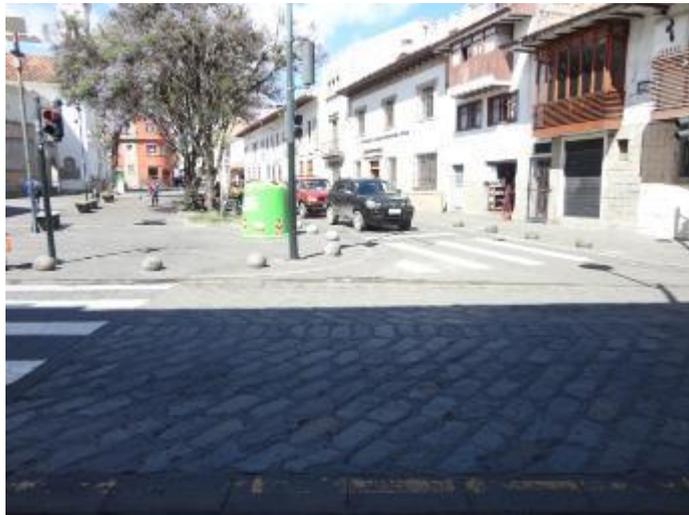


Gráfico No. 29. Regeneración de la Calle Larga Cuenca, Ecuador.

Fotografía tomada por las autoras de este análisis de caso. [07, Diciembre, 2017].



Gráfico No. 30. Regeneración de la Calle Larga.

Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso. [07, Diciembre, 2017].

### **2.3.3. Repertorio Local.**

#### Manta

Considerando la información de la Alcaldía de Manta, (2013)<sup>51</sup>, se sabe que:

Ubicación.- Las calles Av. 113, la Calle 4 de Noviembre y la Calle Venezuela de la Ciudad de Manta, motivo del estudio se encuentran en la Provincia de Manabí, enmarcadas dentro de la siguiente ubicación geográfica: Las calles en cuanto a sus características físicas tienen diversos anchos de calzada, los mismos que varían desde 12,00 metros hasta 18,00 metros (Calle 4 de Noviembre), un bajo porcentaje cuenta con bordillos y aceras los que no están a nivel de diseño definitivo. Las calzadas de las diferentes calles se encuentran a nivel de asfalto y hormigón. (Alcaldía, 2013).

---

<sup>51</sup> Alcaldía de Manta. (2013). *Estudio para el plan de regeneración vial de la ciudad de Manta*. [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>



Gráfico No. 31. Avenida 4 de Noviembre. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017].  
 Disponible:

Cuadro No. 01.- Diagnóstico de las calles

ABSCISA	DIAGNOSTICO	SOLUCIÓN
Todas las calles	Sistema de drenaje fluvial incompleto, tapado, azolvado en mal estado, en un 50% de las calles.	Rehabilitar todo el sistema y realizar un estudio detallado del mismo.
Todas las calles	Capa de rodadura en mal estado o con insuficiente espesor de pavimento	Construcción de una adecuada estructura del pavimento, incluyendo capa de rodadura acorde con las necesidades del tráfico.
Varias Calles	Sin Bordillos ni aceras	Construcción de aceras y bordillos y reparación o reconstrucción de aquellas que están deterioradas

Gráfico No. 32. Diagnóstico de las calles. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017].  
 Disponible: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>



Gráfico No. 33. Avenida 113: Sin aceras ni bordillos. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible:

De lo expuesto anteriormente, se puede concluir que los aspectos fundamentales que se necesitan para la rehabilitación de las Calles son:

- Rehabilitación del sistema de Alcantarillado Pluvial.
- Construcción y rehabilitación de aceras y bordillos nuevos y existentes.
- Construir la estructura del pavimento.
- Colocación de señales tanto en la calzada como en las intersecciones.

## **Diseño geométrico urbano**

### **Generalidades**

Las clasificaciones funcionales de las vías varían de acuerdo a las características geométricas, configuración de zona urbana, topografía, volumen vehicular, entre otros aspectos, los mismos que se basan en los criterios de crecimiento de la población, ocupación del terreno y tránsito perspectivo.(Alcaldía, 2013)

Estas clasificaciones deberán incluir las vías existentes y/o ampliaciones, así como las nuevas vías planteadas por el futuro desarrollo de la ciudad. Los aspectos anteriores se determinan a partir de los esquemas de un Plan Maestro de la Ciudad.

Secciones típicas. Se han considerado varias secciones transversales, de acuerdo a los anchos existentes en las diferentes vías de la Ciudad de Manta y sobre todo tomando en cuenta las aceras para circulación de peatones. A continuación se presentan los siete tipos de secciones consideradas. (pp. 1-4 y 7 y 17-20)

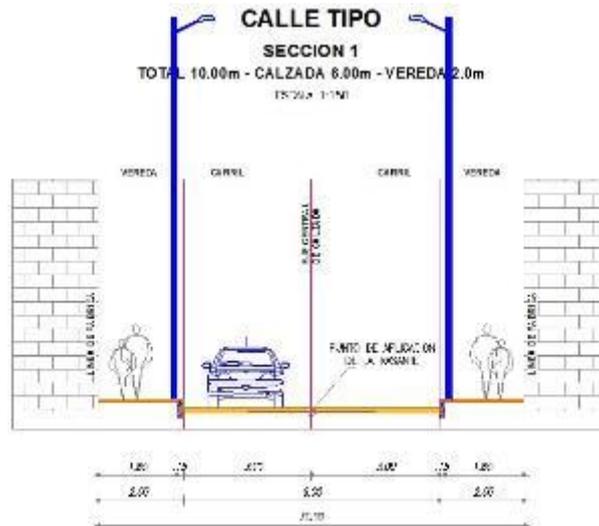


Gráfico No. 34. Figura No. 01 Sección Típica de Calle Tipo No. 01. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>



Gráfico No. 35. Figura No. 02 Sección Típica de Calle Tipo No. 02. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

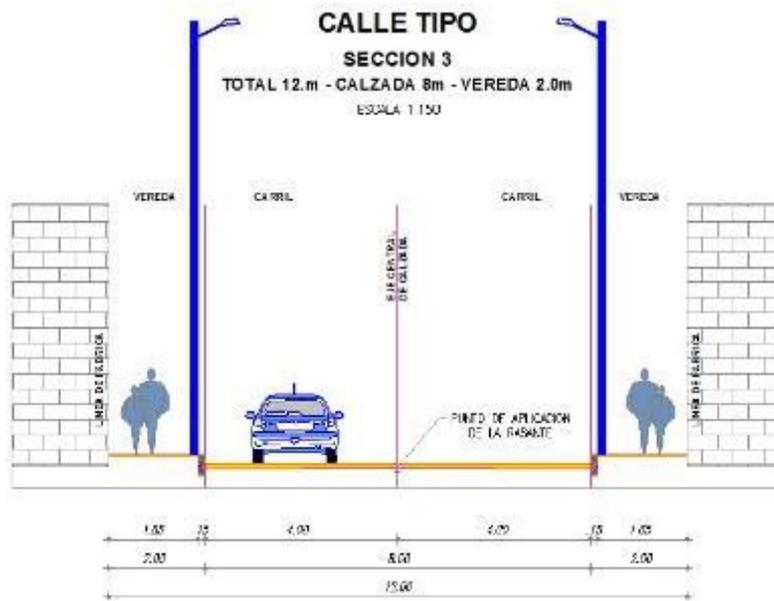


Gráfico No. 36. Figura No. 03 Sección Típica de Calle Tipo No. 03. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible:<http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

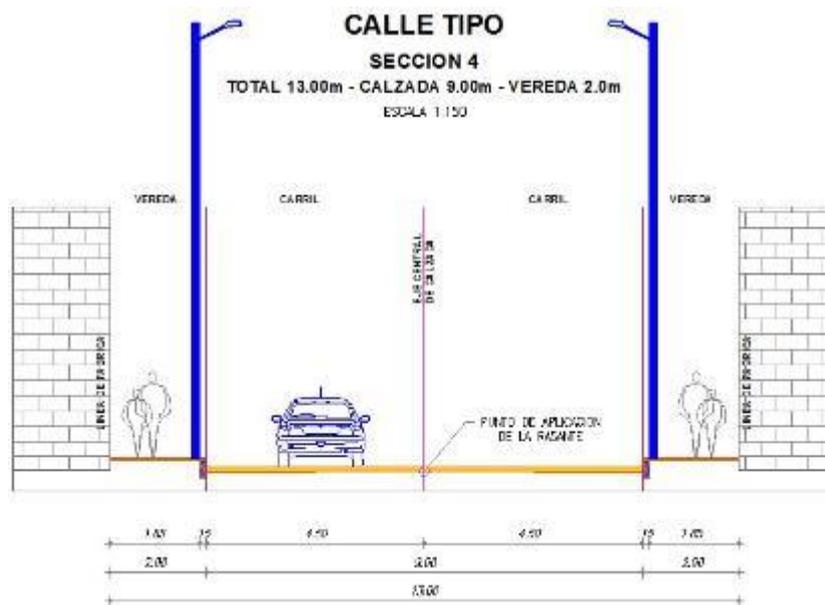


Gráfico No. 37. Figura No. 04 Sección Típica de Calle Tipo No. 04. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible:<http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

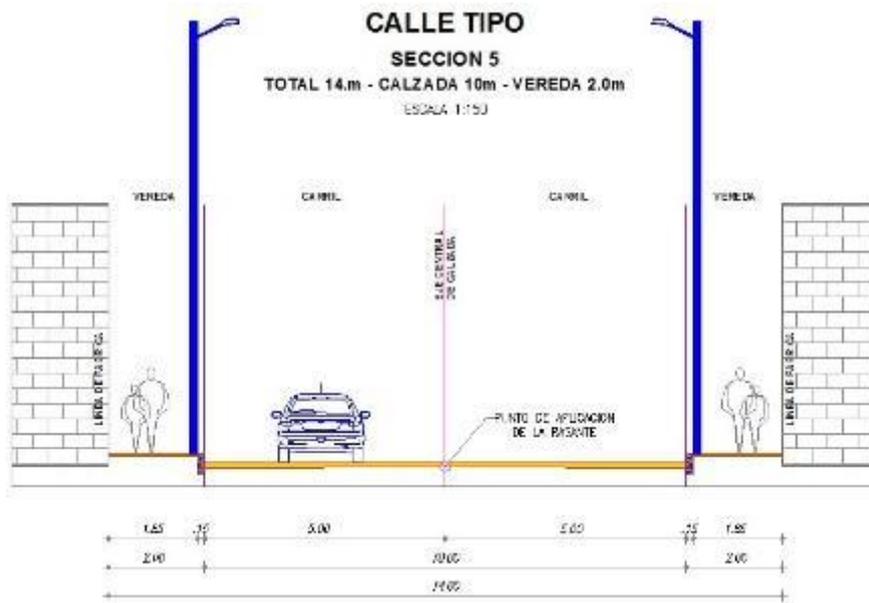


Gráfico No. 38. Figura No. 05 Sección Típica de Calle Tipo No. 05. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible:<http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

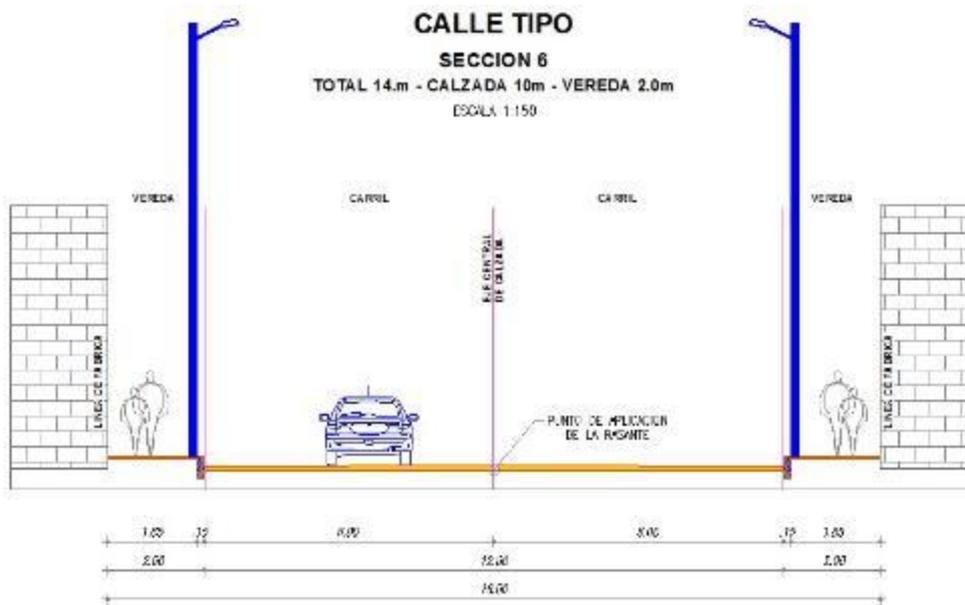


Gráfico No. 39. Figura No. 06 Sección Típica de Calle Tipo No. 06. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible:<http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

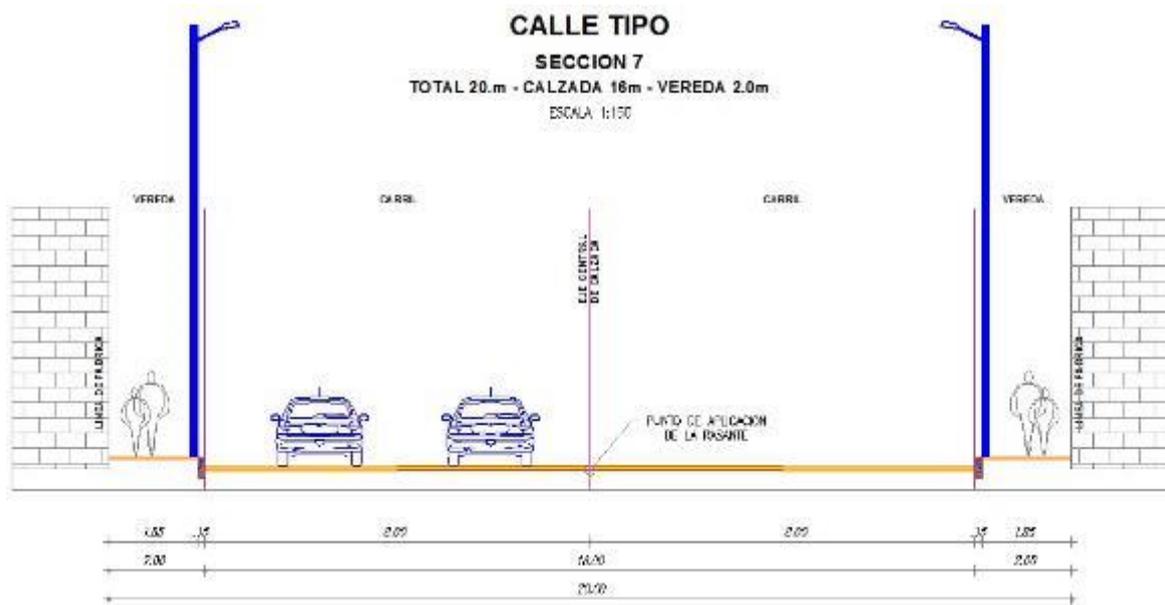


Gráfico No. 40. Figura No. 07 Sección Típica de Calle Tipo No. 07. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

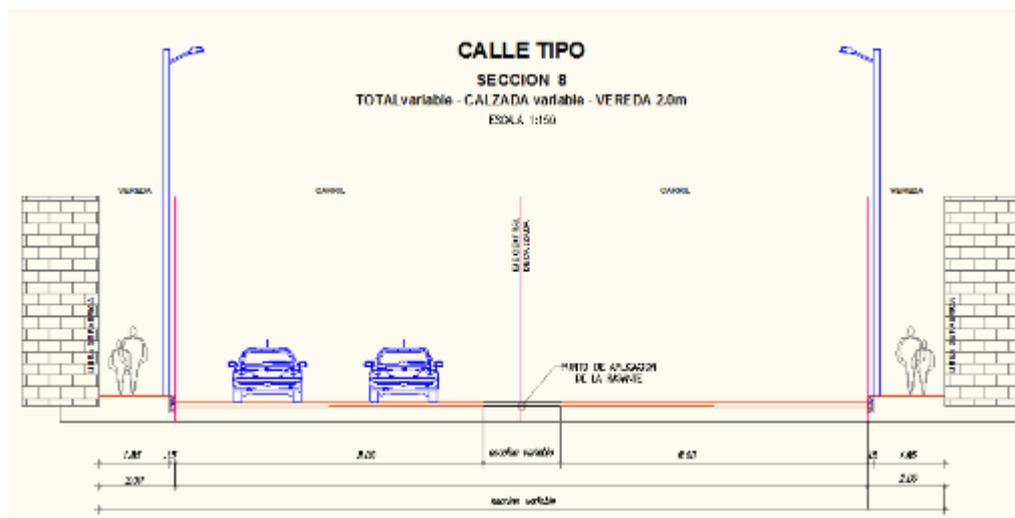


Gráfico No. 41. Figura No. 08 Sección Típica de Calle Tipo No. 08. (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>

Investigando a la Revista de Manabí, (2017)<sup>52</sup>, se conoce que:

Remodelación de las vías.- La Avenida 4 de Noviembre tiene 3.134,95 metros lineales y la Avenida 113 alcanza los 3.172,27. A la regeneración de ambas se agrega un tramo de 124,5 metros lineales de la Calle Venezuela, que comunica a las dos avenidas en un punto cercano a su nacimiento en el área comercial de Tarqui. Para esto se derrocará el puente elevado sobre la Avenida 4 de Noviembre a la altura del antiguo cuartel de la Policía Nacional. (...) Cada vía será ampliada a 4 carriles unidireccionales: la Avenida 4 de Noviembre en sentido hacia Montecristi y la Avenida 113 en el sentido de ingreso a Manta. Se les agregará bandejas de parqueo y una ciclovía que recorre el 80% del proyecto. (...) Las dos vías tendrán aceras adoquinadas, con rampas inclusivas; 14 sombrillas repartidas en igual número de paraderos de buses y 30 en los de bicicletas; recipientes superficiales y soterrados para basuras; hidrantes y otros componentes más, entre los que se incluye un paso elevado peatonal frente a la tienda Gran AKÍ. Todos los cables serán soterrados y las lámparas de alumbrado eléctrico público descansarán en postes metálicos decorativos. (...) De los 178 árboles que actualmente tiene el parterre de la Avenida 4 de Noviembre, 20 serán reubicados; pero se plantarán 51 palmeras nuevas. De la Avenida 113 se reubicarán 20 árboles de los 93 existentes, y llegarán 70 palmeras.



Gráfico No. 42. Un detalle de la Avenida 113 (simulación arquitectónica). (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <https://revistademanabi.com/2017/05/02/que-se-regenerara-en-las-avenidas-4-de-noviembre-y-113-de-manta/>

---

<sup>52</sup>Revista de Manabí. (2017). *Así lucirán las Avenidas 4 de Noviembre y 113 de Manta, después de regenerarse*. [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://revistademanabi.com/2017/05/02/que-se-regenerara-en-las-avenidas-4-de-noviembre-y-113-de-manta/>



Gráfico No. 43. La “Y”, adonde convergen (desde Manta) o se bifurcan (llegando a Manta) las dos vías que van a ser regeneradas (simulación arquitectónica) . (2017). [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible: <https://revistademanabi.com/2017/05/02/que-se-regenerara-en-las-avenidas-4-de-noviembre-y-113-de-manta/>

## PORTOVIEJO

Indagando la investigación de Plan Ciudad, (2017)<sup>53</sup>, se referencia:

### 1. Propuesta de Supermanzanas

#### Supermanzana

- Se acoge el sistema de supermanzanas para la organización del Centro histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio y los barrios como inclusivos, sostenibles y productivos, a la vez relacionados a velocidad humana.
- Las 58 ha. y las manzanas que las constituyen se organizan en cinco súper manzanas, con una jerarquización vial que facilita en sus bordes una circulación

---

<sup>53</sup>Plan ciudad. (2017). *Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad de Portoviejo. Propuesta de Supermanzanas*.S.E.

vehicular sin restricción, y en el interior otorga mayor importancia al espacio público como eje articulador de un mejoramiento en el paisaje a través de la presencia del verde urbano, la arquitectura integrada, el aumento de las condiciones de confort térmico, lumínico y acústico.

- El incremento cuantitativo y cualitativo del espacio público busca mejorar las condiciones de disfrute ciudadano para una vida sana, con niveles aceptables de contaminación que potencie la interacción de las personas a través del contacto visual y la comunicación que se genera.
- En movilidad, se trata de potenciar los recorridos peatonales y facilitarlos en bicicleta; priorizar el transporte público mediante una fácil conexión y máxima proximidad al usuario. La organización de súper manzanas facilita la planificación de los circuitos interiores para: vehículos residentes, recolección de residuos, carga y descarga interna.





ERUACP Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

### 3 Propuesta Movilidad

#### Red Ciclovías Zona de Estudio

Red Ciclovías

Plan Plano

- 1 Conexión a red general de Ciclovías
- 2 Conexión a red general de Ciclovías
- 3 Conexión a red de Parque lineal
- 4 Red interna CHP

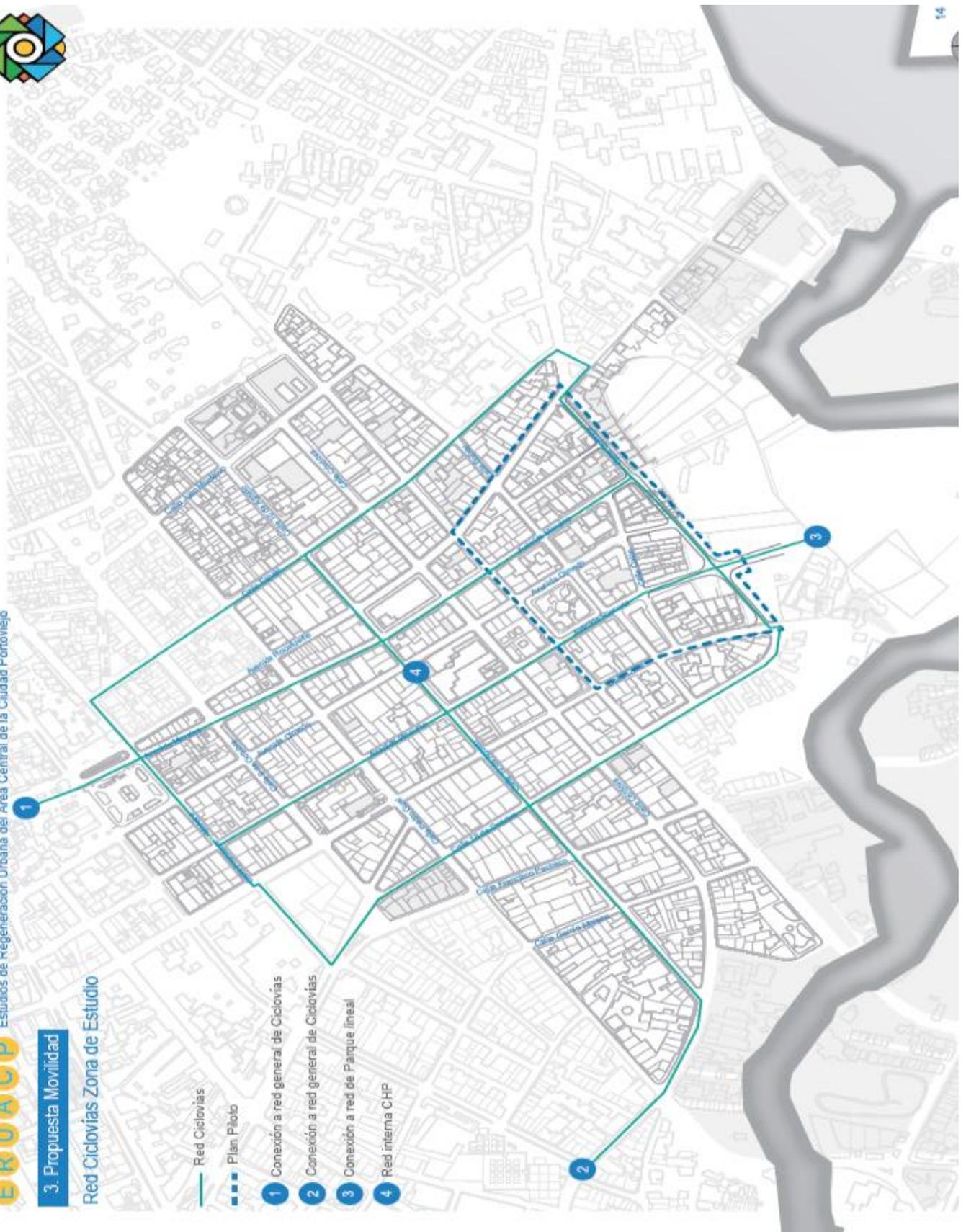


Gráfico No.45. Imagen de propuesta para las ciclo vías en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

ERUACP

### 3. Propuesta Movilidad

#### Zonas de Parqueo

Plan Piloto

Zonas de Parqueo

Propuesta de Parqueo

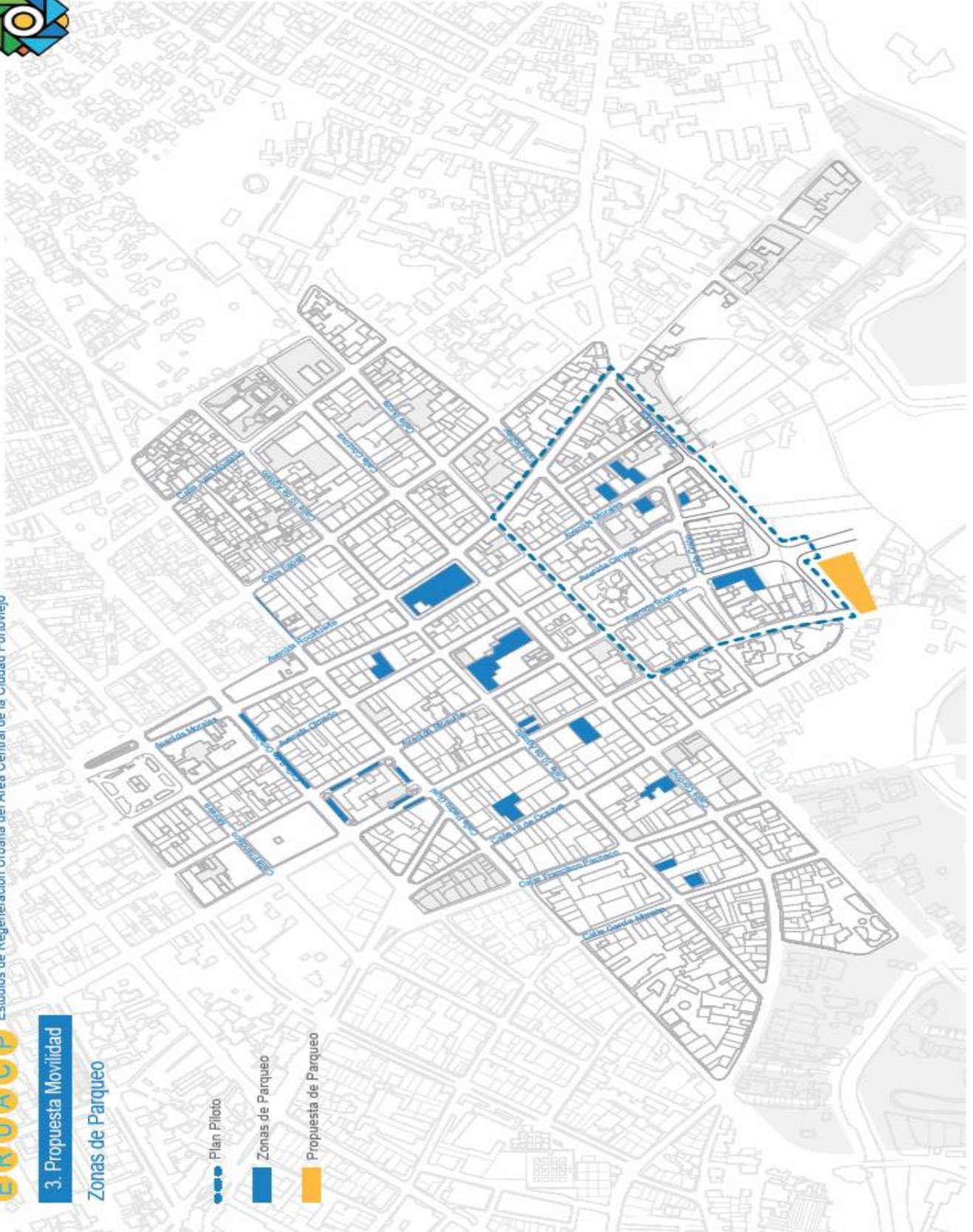


Gráfico No.46. Imagen de sitios de parqueo en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



### 3. Propuesta Movilidad

#### Grados de Intervención

PROPUESTA TIPO. Grado C

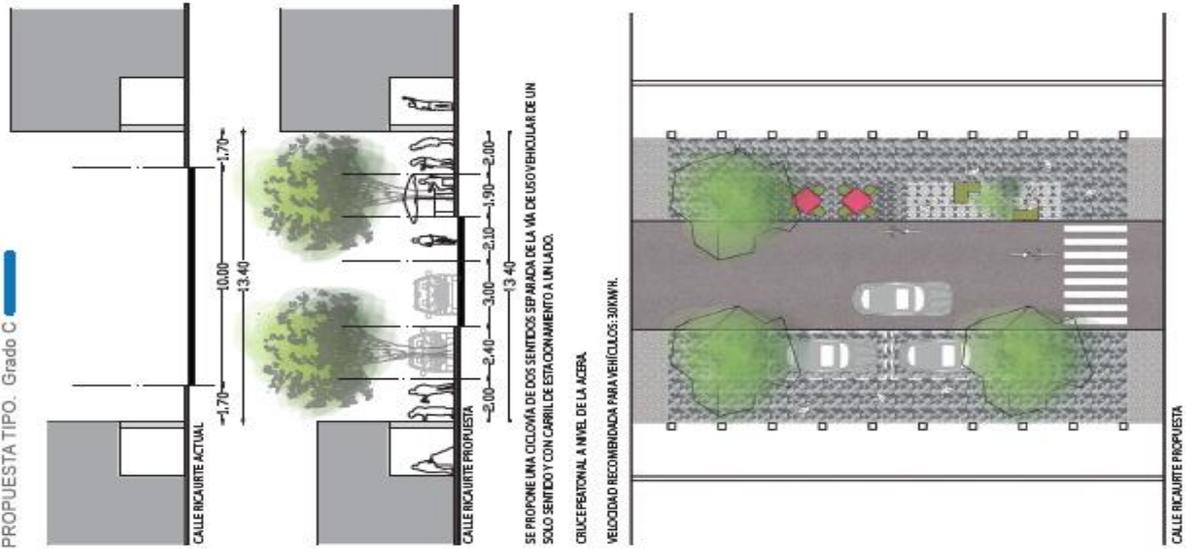
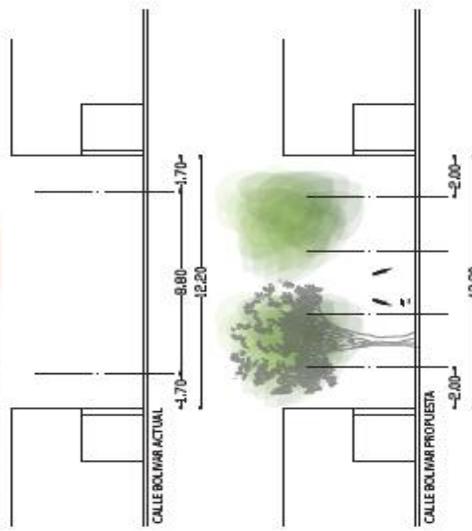


Gráfico No.47. Imagen de propuesta de regeneración de la calle Ricaurte. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

**3. Propuesta Movilidad**

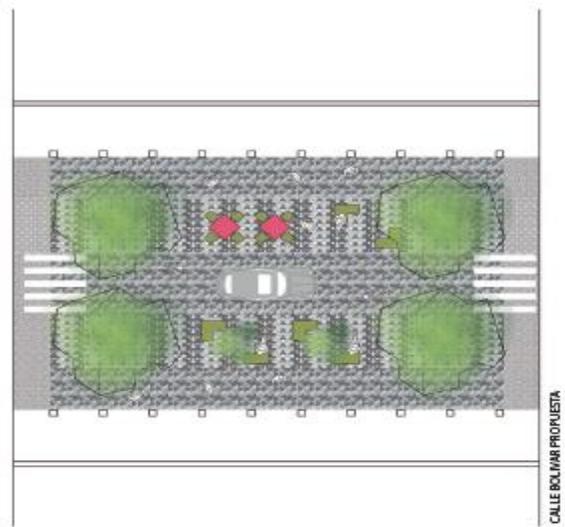
**Grados de Intervención**

PROPUESTA TIPO. Grado B



SE PROPONE LA CALZADA AL MISMO NIVEL DE LA ACERA PARA USO DE CICLISTAS Y VEHÍCULOS LIVIANOS CON TRÁFICO DE BAJO IMPACTO, EN UN SÓLO SENDIDO DE CIRCULACIÓN.

VELOCIDAD RECOMENDADA PARA VEHÍCULOS: 20KM/H.



CALLE BOLÍVAR PROPUESTA



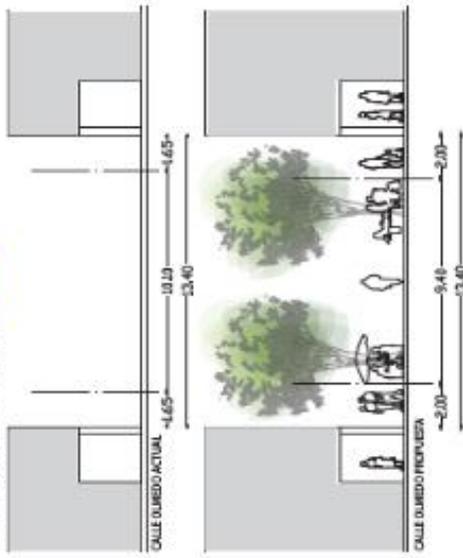
Gráfico No.48. Imagen de propuesta de regeneración de la Calle Bolívar. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



**3. Propuesta Movilidad**

**Grados de Intervención**

PROPUESTA TIPO, Grado A



SE PROPONE LA CALZADA ALMODO INMEDIATA PARA EL USO RECOMENDADO DEL PEATÓN, ACCESO VEHICULAR RESTRICTO A DIRECCIÓN DE VEHÍCULOS DE MANTENIMIENTO Y EMERGENCIA.

VELOCIDAD RECOMENDADA PARA VEHÍCULOS 10 KM/H

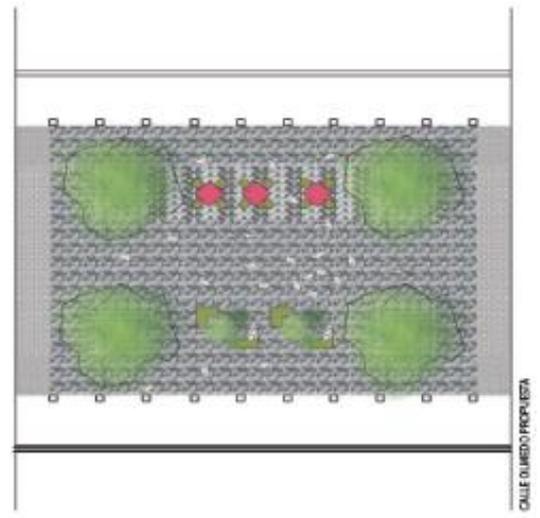


Gráfico No.49. Imagen de propuesta de regeneración de la Av. Olmedo. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

## 2.4. Marco Legal.

Estudiando a Guía de Accesibilidad al Medio Físico, (2009)<sup>54</sup>, su texto establece:

Que se respete, se cumpla y se haga cumplir las leyes, reglamentos y ordenanzas elaboradas, para la adecuada implementación y funcionamiento de estos proyectos. Existen en el país instrumentos legales como la Ley de Discapacidades y su Reglamento, la normativa legal vigente sobre accesibilidad al medio físico y eliminación de barreras y su reglamentación, para la aplicación de multas y sanciones a su incumplimiento, la cual debe ser elaborada por la municipalidad. Todos estos son mecanismos de protección jurídica, que garantizan el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad e impiden su discriminación. Conocer y dar a conocer toda esta reglamentación y normativa, realizar eventos de socialización de estos instrumentos legales, difundir y realizar un proceso de seguimiento y evaluación a su aplicación, nos ayuda a impulsar su cumplimiento. (p.71).

Examinado al Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental,(2017)<sup>55</sup>,su articulado menciona:

**Art. 7.-** Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial. **Art. 9.-** Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.(¶ 16 y 18).

Investigando a La Constitución de la República del Ecuador 2008, en relación a la expropiación dice:

El fin de orden social, el sector público mediante una forma de pago que indique la ley, puede expropiar los bienes derechos y actividades que pertenezcan a otros sectores, para sí o demás sectores mencionados previa indemnización. Las expresiones utilidad pública o interés social no son sinónimas.

---

<sup>54</sup>Vicepresidencia de la República del Ecuador. (2009). *Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico*. Quito, República del Ecuador: Prosar.

<sup>55</sup>Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental. (2017). *Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

La utilidad pública se entiende como Todo lo que resulta de interés o conveniencia para el bien colectivo, para la masa de individuos que componen el Estado; o, con mayor amplitud, para la humanidad en su conjunto.

## 2.5. Marco Ético.

Estudiando a ConceptoDefinicion.de, (2014)<sup>56</sup>, que define a la ética:

El término ética proviene de la palabra griega ethos, que originariamente significaba “morada”, “lugar donde se vive” y que terminó por señalar el “carácter” o el “modo de ser” peculiar y adquirido de alguien; la costumbre (mos-moris: la moral).(...) La ética tiene una íntima relación con la moral, tanto que incluso ambos ámbitos se confunden con bastante frecuencia. En la actualidad se han ido diversificando la Ética son el conjunto de normas que vienen del interior y la Moral las normas que vienen del exterior; es decir, de la sociedad.(...) Se considera una rama de la filosofía relacionada con la naturaleza del juicio moral, que medita sobre lo que es correcto o incorrecto (lo bueno y lo malo) en nuestra sociedad y en nuestra conducta diaria. (...) La ética es la obligación efectiva del ser humano que lo debe llevar a su perfeccionamiento personal, el compromiso que se adquiere con uno mismo de ser siempre mas persona; refiriéndose a una decisión interna y libre que no representa una simple aceptación de lo que otros piensan, dicen y hacen. (¶ 1-4).

Analizando el Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador, (2013)<sup>57</sup>, su articulado menciona:

ART. 5.- RESPONSABILIDAD SOCIAL PROFESIONAL.- En razón de la función social de la Arquitectura, que debe satisfacer los requerimientos del hábitat y dar testimonio de la cultura a través del tiempo, el profesional de la Arquitectura está obligado y es responsable de la observancia y respeto de las normas de convivencia social, de propugnar el análisis crítico de su medio y de propender al desarrollo socio-especial. (...) ART. 11.- EL ARQUITECTO Y LA SOCIEDAD. a) El Arquitecto, como miembro responsable y dinámico de la sociedad, pondrá sus conocimientos al servicio del progreso y bienestar social en general y, particularmente, de la comunidad en la que actúa. En el ejercicio de su

---

<sup>56</sup>ConceptoDefinicion.de. (2017). *Definición de ética*. [En línea]. Consultado: [30, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://conceptoDefinicion.de/etica/>

<sup>57</sup>Colegio Nacional de Arquitectos del Ecuador. (2013). *Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador*. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.cae.ec/Portals/0/Leyes%20Reglamentos/CEPA2015.pdf>

profesión antepondrá siempre el bien común a los intereses particulares y prestará VADEMÉCUM LEYES Y REGLAMENTOS CÓDIGO DE ÉTICA PROFESIONAL DE LOS ARQUITECTOS DEL ECUADOR sus servicios de ayuda y orientación como colaboración a la comunidad. b) El Arquitecto ejercerá su profesión con sujeción a las Leyes y Ordenanzas que regulan el Ejercicio de la Arquitectura. Cuando exista vacío legal, se atenderá a las normas de Ética y a los principios de un sano criterio profesional. (...) ART. 13.- RESPONSABILIDAD PROFESIONAL.- La responsabilidad del profesional de la Arquitectura en el cumplimiento de sus obligaciones, cubre no sólo las contractualmente establecidas, sino las que moral y legalmente son inherentes al eficiente ejercicio profesional; consecuentemente, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que puedan ejercitarse, responderá ante el Tribunal de Honor por sus incumplimientos. (...) ART. 15.- PRINCIPIO DE LEALTAD.- Fundamentándose el Ejercicio Profesional en los principios éticos de honradez y lealtad, corresponde al arquitecto guardar respecto hacia la persona y obra de propiedad del colega, empleando en su actividad, medios que no interfieran el derecho a una legítima competencia. (pp. 2,4 y 5).

## CAPÍTULO III.

### 3. Marco Metodológico.

#### 3.1. Métodos.

Los métodos de investigación utilizados en este análisis de caso para realizar serán estudiados los siguientes.

#### Método de investigación científica exploratoria

Estudiando la información disponible en el sitio web Universidad, un artículo de Siqueira, C. (2017)<sup>58</sup>, define a este tipo de método como:

Las investigaciones de tipo exploratorias ofrecen un primer acercamiento al problema que se pretende estudiar y conocer. La investigación de tipo exploratoria se realiza para conocer el tema que se abordará, lo que nos permita “familiarizarnos” con algo que hasta el momento desconocíamos. Los resultados de este tipo de tipo de investigación nos dan un panorama o conocimiento superficial del tema, pero es el primer paso inevitable para cualquier tipo de investigación posterior que se quiera llevar a cabo. Con este tipo de investigación o bien se obtiene la información inicial para continuar con una investigación más rigurosa, o bien se deja planteada y formulada una hipótesis (que se podrá retomar para nuevas investigaciones, o no). (¶ 4-7).

Se aplica en esta investigación, ya que, el presente análisis de caso no ha sido explorado o investigado por autoridades, recopilando información sobre la problemática mediante este método.

---

<sup>58</sup>Siqueira, Camila. (2017). *Tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa*. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://noticias.universia.cr/educacion/noticia/2017/09/04/1155475/tipos-investigacion-descriptiva-exploratoria-explicativa.html>

## Método de investigación científica empírica

Indagando a Explorable.com,(2008)<sup>59</sup>, respecto a la investigación empírica determina:

La investigación empírica se puede definir como "la investigación basada en la experimentación o la observación (evidencias)". Este tipo de investigación es llevada a cabo para poner a prueba una hipótesis. (...) La palabra empírica significa información obtenida por media experiencia, observación o los experimentos . El tema central en el método científico es que todo aporte debe ser empírico, lo que significa que es basado en la evidencia. Teniendo esto en cuenta, la palabra "empírica" también se refiere a trabajar con hipótesis que pueden comprobarse mediante la observación y los experimentos.(¶ 1 y 2).

De acuerdo con esta metodología de investigación podemos obtener información por medio de la observación del análisis de este caso.

## Método de la observación científica

La observación científica es el mecanismo central del método o proceso científico. La habilidad básica del científico es realizar una observación.La observación consiste en recibir conocimiento del mundo exterior a través de nuestros sentidos o el registro de información por medio de herramientas e instrumentos científicos. La información registrada durante un experimento puede ser denominada observación.(¶ 1 y 2).

Se hará una observación de campo en el área de estudio para obtener información, características y elementos que aporten a nuestra investigación.

### **3.2. Técnicas.**

Las técnicas utilizadas para este análisis de caso que ayudarán con la investigación de la pieza urbana, hemos considerado las siguientes:

---

<sup>59</sup> Explorable.com. (2008-2017).*Investigación Empírica*. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en:<https://explorable.com/es/investigacion-empirica>

Revisando a QuestionPro, (2017)<sup>60</sup>, acerca de la técnica de la encuesta menciona:

Las encuestas son un método de investigación y recopilación de datos utilizados para obtener información de personas sobre diversos temas. Las encuestas tienen una variedad de propósitos y se pueden llevar a cabo de muchas maneras dependiendo de la metodología elegida y los objetivos que se deseen alcanzar. (¶ 1).

Se aplicará encuestas en la Avenida Amazonas a los habitantes, comerciantes formales e informales y funcionarios públicos del sector.

Indagando a Concepto.de, (2017)<sup>61</sup>, en relación a la técnica de la entrevista, menciona:

Una entrevista es un intercambio de ideas, opiniones mediante una conversación que se da entre una, dos o más personas donde un entrevistador es el designado para preguntar. Todos aquellos presentes en la charla dialogan en pos de una cuestión determinada planteada por el profesional. Muchas veces la espontaneidad y el periodismo moderno llevan a que se dialogue libremente generando temas de debate surgidos a medida que la charla fluye. (...) Una entrevista es recíproca, donde el entrevistado utiliza una técnica de recolección mediante una interrogación estructurada o una conversación totalmente libre; en ambos casos se utiliza un formulario o esquema con preguntas o cuestiones para enfocar la charla que sirven como guía. Es por esto, que siempre encontraremos dos roles claros, el del entrevistador y el del entrevistado (o receptor). (...) El entrevistador es quien cumple la función de dirigir la entrevista mediante la dominación del diálogo con el entrevistado y el tema a tratar haciendo preguntas y a su vez, cerrando la entrevista. A continuación desarrollaremos los dos tipos principales de entrevistas.. (¶ 1-3).

Mediante preguntas se realizarán varias entrevistas a personas que tienen cierta inherencia en la temática de estudio. Las personas a entrevistar son:

- Arq. Paúl Ortiz. Coordinador General de Planificación del Municipio de Cuenca.
- Arq. David Moreira Moreira. Docente de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

---

<sup>60</sup>QuestionPro. (2017). *¿Qué es una Encuesta?*. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.questionpro.com/es/encuesta.html>

<sup>61</sup>Concepto.de. (2015). *¿Qué es Entrevista?*. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://concepto.de/que-es-entrevista/>

### 3.3. Población y muestra.

De acuerdo con la investigación, la población universo de este estudio de caso se la ha determinado tomando en cuenta a la población de Chone de acuerdo a datos proporcionados por el Departamento de Planificación del GAD Municipal.

#### 3.3.1. Tamaño de la muestra.

De acuerdo con la población actual del Cantón Chone, está constituida por 126.491 habitantes y para conocer el tamaño de la muestra se utiliza la siguiente fórmula:

$$n = \frac{k^2 * p * q * w}{[e^2(N - 1)] + k^2 * p * q}$$

SIMBOLOGÍA		
n	Tamaño de la muestra	?
k	Nivel de confiabilidad 90%	1,96
p	Variabilidad positiva %	0,9
q	Variabilidad negativa%	0,1
n	Tamaño de la población	126,491
e	Precisión o error	1% a 9%

$$n = \frac{(1,96)^2 * 0,90 * 0,10 * 126,491}{[0,06^2(126,491 - 1)] + 1,96^2 * 0,90 * 0,10}$$

$$n = 138 \text{ encuestas}$$

### 3.4. Recolección de la información.

Una vez recolectada la información con las encuestas y entrevistas procederemos con las tabulaciones respectivas en el programa de Excel. Posteriormente se procederá al análisis de resultados con el fin de realizar la propuesta necesaria.

### 3.5. Formato de Encuesta.

	<b>FORMATO DE ENCUESTA</b>			
	<b>CARRERA DE ARQUITECTURA</b>			
	Análisis de caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chona, Provincia de Manabí, República del Ecuador.			
Responsables de la encuesta, los autores del análisis de caso:  Josselyn María Cedeño Zambrano Génesis Johanna Vález Chong	Provincia:  Manabí	Cantón:  Portoviejo	Ciudad:  Portoviejo	
Fecha: <span style="float: right;">Diciembre/2017</span>				
<b>DATOS DEL ENCUESTADO</b>				
a) Sexo M ( ) F ( )	b) Edad 15-25 ( ) 26-35 ( ) 36-45 ( ) Más de 46 ( )	c) Nivel de instrucción: Primaria ( ) Secundaria ( ) Superior ( ) Maestría ( ) Ninguna ( )	d) Profesión _____ Actividad de ocupación _____	e) Lugar de Residencia: Chone ( ) Otro Cantón ( )

Banco de Preguntas:

1.- ¿Cómo califica usted el estado de la Avenida Amazonas?

BUENO \_\_\_ MALO \_\_\_ REGULAR \_\_\_

2.- ¿Tiene usted alguna dificultad para moverse dentro de la Avenida Amazonas?

SI \_\_\_ NO \_\_\_

3.- ¿Con qué frecuencia usted circula por la Avenida Amazonas?

SIEMPRE \_\_\_ POCAS VECES \_\_\_ CASOS ESPECIALES \_\_\_

4.- ¿Cree usted que la Avenida Amazonas cuenta con la señalética de tránsito adecuada?

SI \_\_\_ NO \_\_\_

5.- ¿Cree usted que la Avenida Amazonas debe tener zonas de confort verdes?

SI \_\_\_ NO \_\_\_

Observaciones \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Gracias por su colaboración

Gráfico No. 50. Imagen del Formato de Encuesta dirigida a la Ciudadanía de Cantón Chone. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso (2017).

### **3.6. Formato de Entrevista.**

3.9.1. Entrevista realizada al Arq. Paúl Ortiz, Coordinador General de Planificación del Municipio de Cuenca.

-¿Para usted, qué es movilidad?

La movilidad es un derecho de ciudad, es un derecho dentro de la dinámica urbana, en apoderarme de mi ciudad, de mi territorio.

-¿Cuáles son los problemas que atentan para una libre circulación peatonal?

El irrespeto como ciudadanos. Tenemos deberes y obligaciones; no sé en qué momento sobrepasó el tema del vehículo con irrespeto al otro, sin saber que las condiciones de movilidad son las mismas. Hemos construido ciudades para el vehículo no para los seres humanos.

-¿Cuáles es la solución para eliminar las barreras urbano-arquitectónicas?

Primero tener decisión. Las barreras arquitectónicas también se las puede realizar atendiendo a cada uno de los sectores en necesidades emergentes, primero saber qué es lo que gente le incomoda; cuál es su barrera. Que la persona en silla de rueda se movilice por sí sola.

-¿Cuáles son los planes para solucionar los problemas de accesibilidad?

Yo creo que ese tema va más sobre la política pública; ya está normado que se debe realizar para ciudades accesibles, inclusivas y obviamente a normativas que ya están establecidas, decisión política para hacerlo, ya que tiene un costo no alto, pero costo.

-¿De qué manera se puede incluir a las personas discapacitadas?

Todos los proyectos, si cumplimos con la normativa, si incluimos a las personas discapacitadas sea la que sea, porque los espacios deben tener el derecho de revivir las ciudades. Nunca se debe perder el derecho por más que una persona tenga discapacidad sino más bien que ellos se integren a la sociedad.

-¿Para usted qué es movilidad urbana?

Es el diario vivir, es un elemento de transformación y desarrollo. Difícilmente podemos nosotros limitar a que la persona no se mueva por distracción, por esparcimiento, trabajo, necesidad, por eso es un derecho de la ciudad y del ciudadano, construir su ciudad.

### 3.9.2. Entrevista realizada al Arq. David Moreira, Docente de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

#### 1.- ¿Para usted que es movilidad?

Es la capacidad que tiene el ser humano de desplazarse de un lugar a otro, esta debe ser libre de barreras y obstáculos de orden físico, político, social y hasta cultural.

La movilidad debe estar ligada íntimamente con la inclusión en todos los aspectos necesarios.

Los medios en los que el hombre puede desplazarse pueden ser de orden peatonal, vehicular, particular (bicicletas, motos y automotores), así como también el transporte público (terrestre, naval, y aéreo)

#### 2.- ¿Cuáles son los problemas que atentan para una libre circulación peatonal?

Uno de los problemas que se acentúan cada vez más son la poca atención y preocupación por una correcta o libre movilidad peatonal.

El hombre es protagonista de la pirámide de movilidad y por ende la circulación peatonal debe ser la más óptima, del cual debemos mencionar los principales problemas a los que se debe atender y mejorar:

- Barreras arquitectónicas (existencia de desniveles en aceras y portales, señalética ineficiente, material en pisos no adecuados y poco seguros, entre otros)
- Ciudades planificadas para el vehículo, y no para el peatón (grandes autopistas y escasa conexión peatonal de un lugar a otro)
- Escaso verde urbano en ciudades modernas, aceras, parterres, bulevares sin verde urbano (árboles de copa ancha que protejan al individuo de inclemencias en temperaturas altas)

#### 3.- ¿Cuál es la solución para eliminar las barreras urbano-arquitectónicas?

Sin lugar a dudas en las normas y ordenanzas municipales está la solución inmediata, a esto se agrega la Ley de Discapacidad, donde se refiere a la inclusión social en todos los aspectos.

Una planificación de orden urbano integral que genere movilidad sin barreras, es lo ideal, pero de la mano va también la aplicación de las normas.

Una ciudad donde se aplique estas normas será una ciudad sin barreras arquitectónicas.

4.- ¿Porque no se ha realizado un proyecto de mejorar la accesibilidad?

Los proyectos de orden urbano son en su mayoría muy puntuales y responden a una solución de tipo social, cultural, histórico, (Regeneraciones de centros Históricos u obras de orden turístico).

La accesibilidad o una circulación libre de barreras debe responder a un proyecto integral donde involucre todos los centros urbanos, sin embargo siempre es aplicable a proyectos pilotos que responden a diagnósticos donde el dato o índice histórico da un resultado de mayor flujo o circulación a nivel de movilidad (lugares muy concurridos), generando segregación en las urbes respecto a la intención de mejorar el problema de las barreras.

5.- ¿De qué manera se puede incluir a las personas discapacitadas?

La inclusión no debe ser dirigida a las personas con discapacidad sino para la población en general.

Dentro de un proyecto integral, debe ser tratado de manera muy general sin inclusión determinado en términos de clasificación.

6.- ¿Para usted que es movilidad urbana?

La movilidad urbana responde al desplazamiento del individuo de un lugar a otro en las poblaciones de mayor concentración humana, y está expresada en la concentración de bienes y servicios de los cuales el habitante requiere diariamente.

## **CAPÍTULO IV.**

### **4. Investigación de campo.**

#### **4.1. Diagnóstico.**

El diagnóstico de este análisis de caso empieza mediante mapas temáticos, los resultados que ayudarán con lo que sucede en la Avenida Amazonas. Movilización peatonal y vehicular en relación, al colegio Amazonas en las horas pico.

En el área de estudio pudimos observar que, la movilización motorizada se da en un promedio de 900 a 1200 vehículos motorizados en las horas pico, el colegio cuenta con alrededor de 1800 estudiantes, lo que ha dado como resultado una movilización peatonal de 650 personas a pie u otro vehículo no motorizado.

##### **4.1.1. Mapas temáticos.**

Los mapas temáticos fueron tomados en un radio de acción de 250 m, para poder así tener una mejor perspectiva de los alrededores de la Avenida Amazonas, de los usos de suelo, llenos y vacíos, el equipamiento urbano, las vías terrestres de los buses urbanos, el estado de las vías actualmente, y se puede apreciar el porcentaje de áreas verdes que posee ese radio de acción.

Puesto que dentro de esta se circunscriben los principales servicios básicos, equipamientos urbanos, el trayecto de la circulación de los buses y por ello está medido dentro del radio de acción de 250 metros. En la Avenida Amazonas la principal dinámica de movilidad es el Colegio Amazonas y el Hospital Napoleón Dávila Córdoba es por ello que partimos de ahí para este Análisis de Caso.



## MAPA TEMÁTICO DE USO DE SUELO

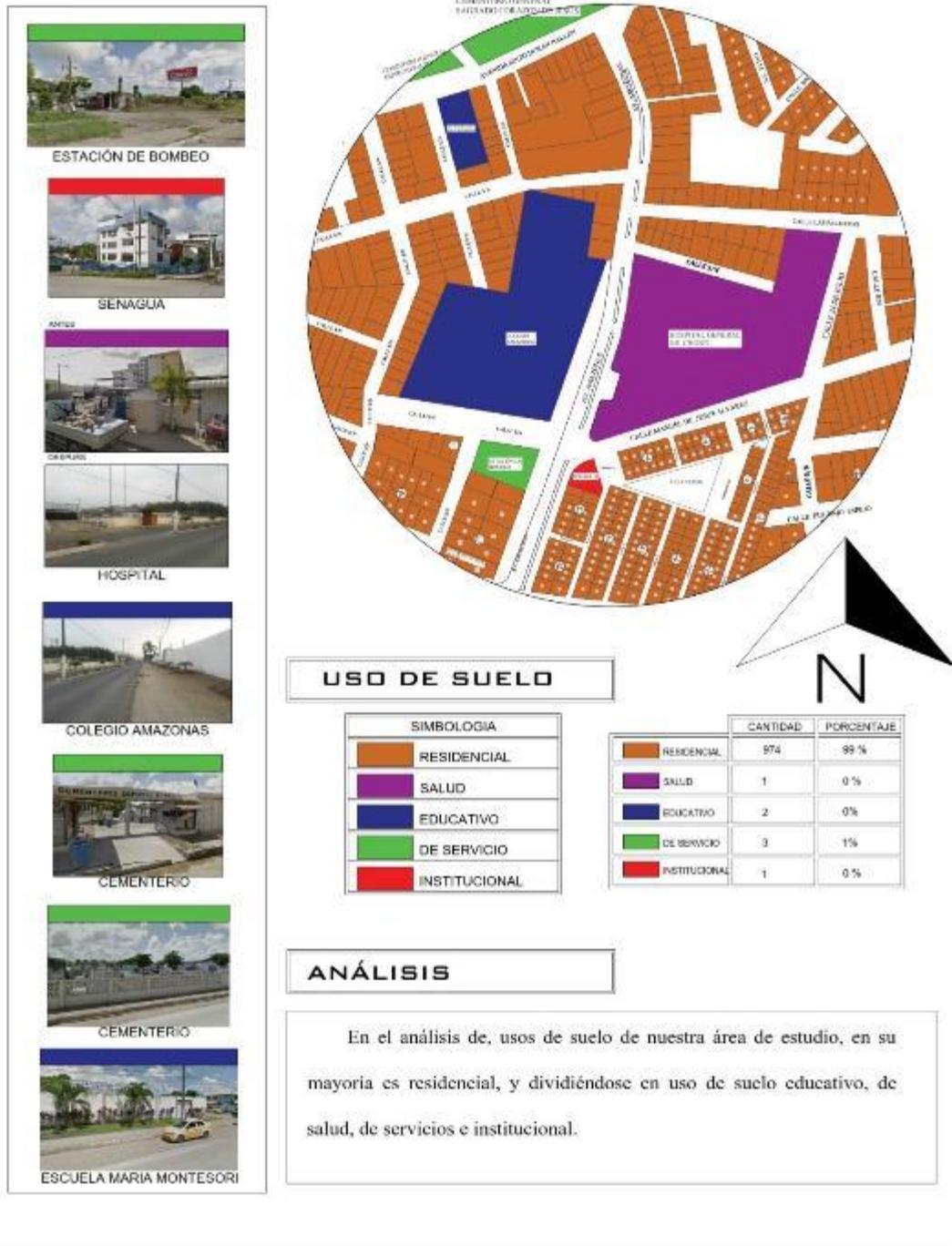


Gráfico No. 52. Análisis de Uso de Suelo en la Avenida Amazonas. República del Ecuador. Catastro del cantón Chone modificado por las autoras de este análisis de caso. (2017).

## MAPA TEMÁTICO EQUIPAMIENTO URBANO

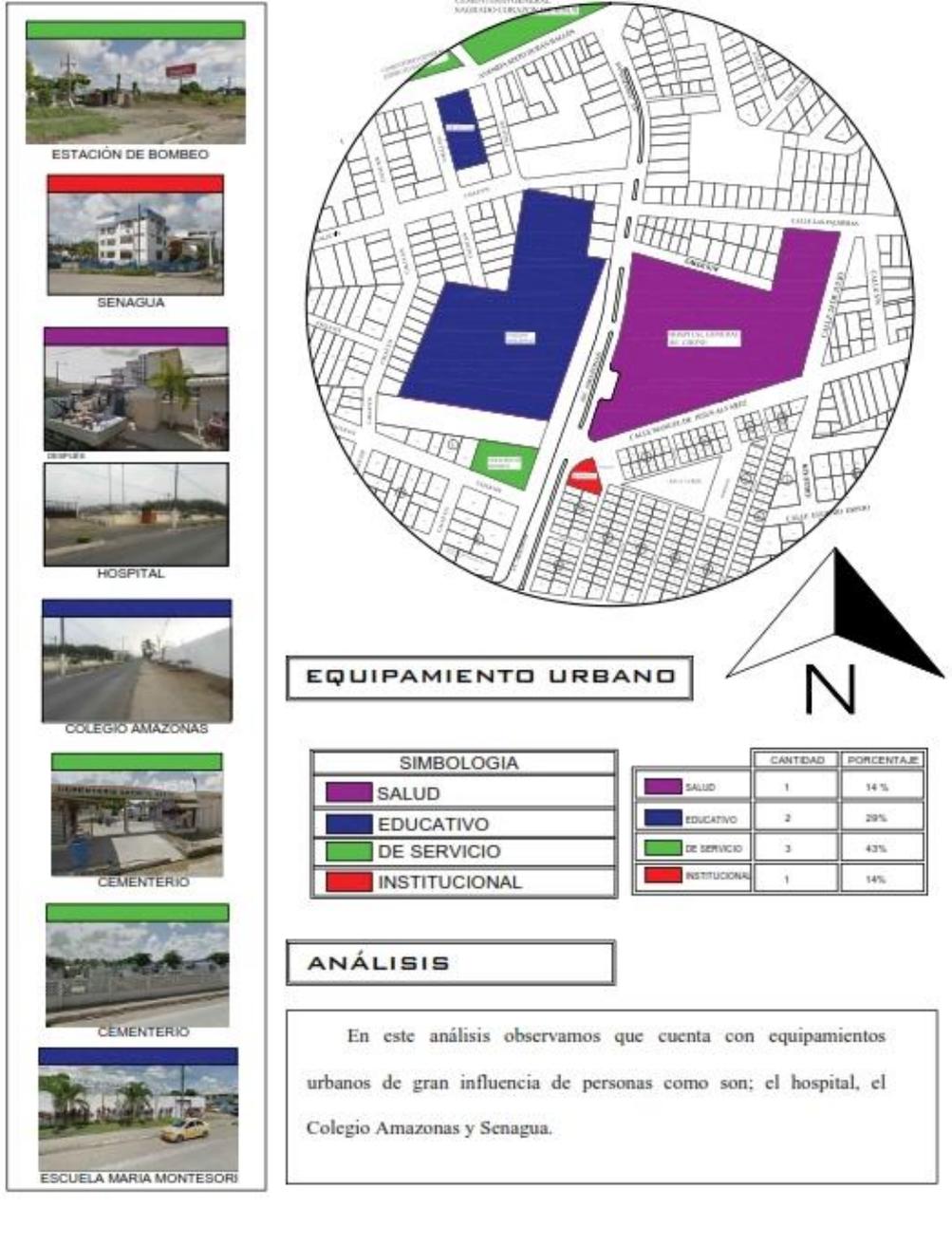


Gráfico No. 53. Análisis de Equipamientos Urbanos de la Avenida Amazonas. República del Ecuador. Catastro del cantón Chone modificado por las autoras de este análisis de caso. (2017).

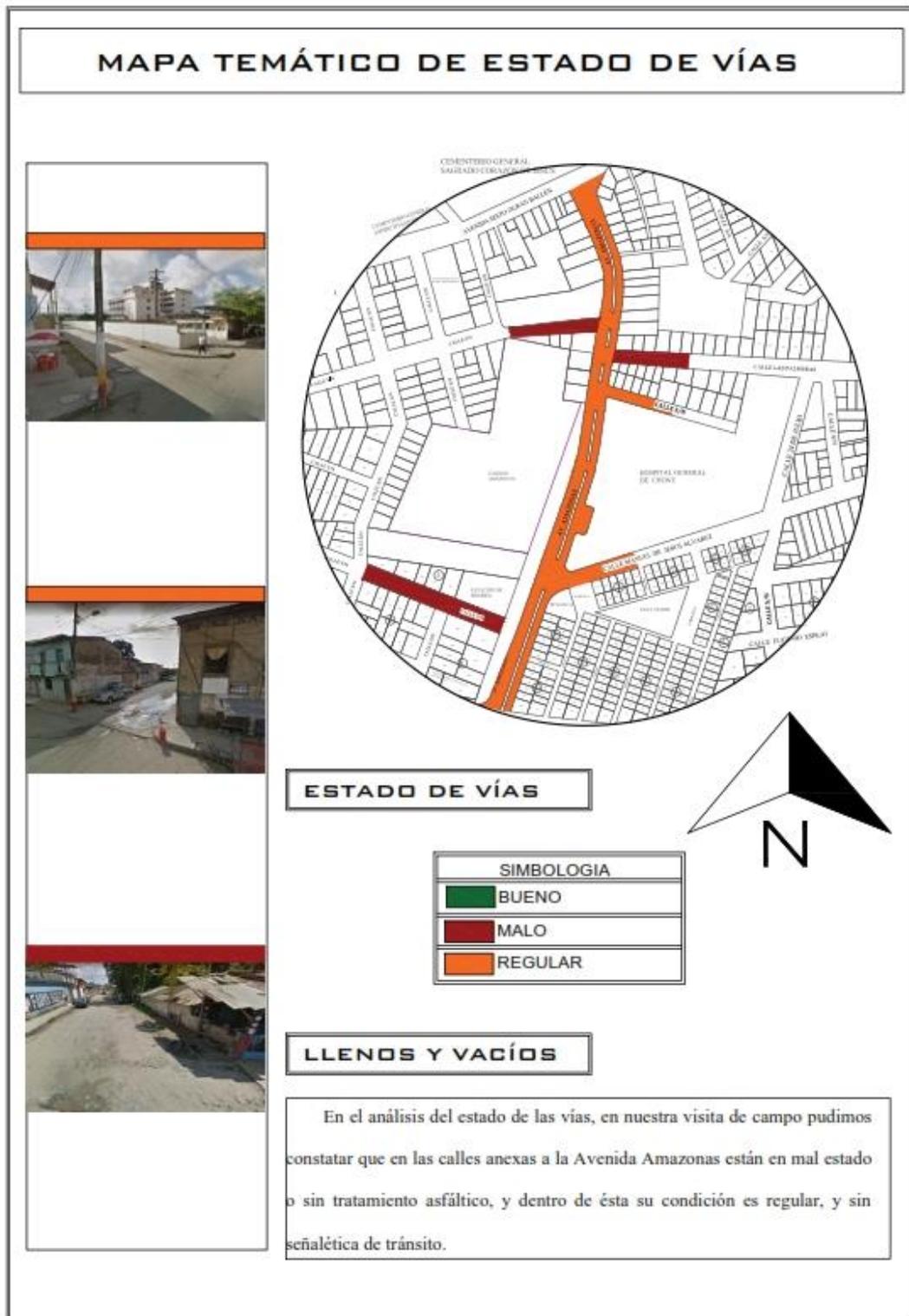
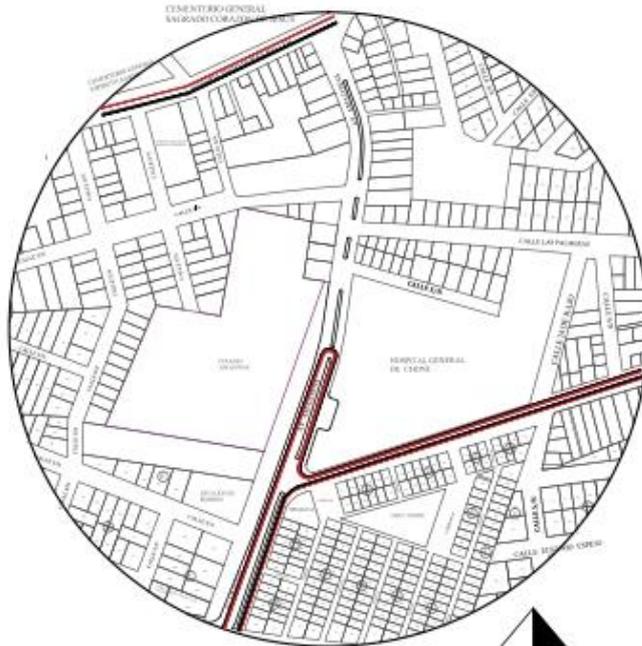


Gráfico No. 54. Análisis del Estado de las Vías de la Avenida Amazonas. República del Ecuador. Catastro del cantón Chone modificado por las autoras de este análisis de caso. (2017).



## MAPA TEMÁTICO LÍNEAS DE BUSES URBANOS



**BUSES URBANOS**



### SIMBOLOGIA

	COOP. SANTA RITA
	COOP. CENTENARIO

**BUSES URBANOS**

Dentro de nuestra área de estudio y radio de 250m, tenemos el conocimiento que circulan dos cooperativas de buses urbanos, que se alternan las rutas entre ellas. Como observamos en la imagen la línea roja representa a la Cooperativa Santa Rita, y la línea negra representa a la Cooperativa Centenario.

Gráfico No. 56. Análisis de Líneas de Buses Urbanos de la Avenida Amazonas. República del Ecuador. Catastro del cantón Chone modificado por las autoras de este análisis de caso. (2017).

## 4.2. Diagnóstico.

Planta Arquitectónica	Diagnóstico	Descripción	Porcentajes o cantidades
		Aceras en mal estado.	75%
		No existe rampas para personas con discapacidad.	0%
		Arborización inexistente.	3 árboles existentes

Gráfico No. 57. Diagnóstico de la Avenida Amazonas.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso. [02, Enero, 2018].

Planta Arquitectónica	Diagnóstico	Descripción	Porcentajes o cantidades
		Existe poca señalética vertical	4 señaléticas
		Congestión Vehicular en horas pico.	400 vehículos
		No existe señalética horizontal	Ninguno

Gráfico No. 58. Diagnóstico de la Avenida Amazonas.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso. [02, Enero, 2018].

### 4.3. Análisis de resultados.

#### 4.2.1. Análisis de resultado de encuestas.

Las encuestas estuvieron dirigidas a la ciudadanía del Cantón Chone en un radio de 250 metros, para obtener una amplitud de criterio de lo que opinan los encuestados sobre la Avenida Amazonas. Una vez realizadas las encuestas se procedió a la tabulación, cuyos resultados se evidencian a continuación:

SEXO		EDAD		NIVEL DE INSTRUCCIÓN		LUGAR DE RESIDENCIA	
ITEM	TOTAL	ITEM	TOTAL	ITEM	TOTAL	ITEM	TOTAL
Masculino	61	15-25 AÑOS	33	Primaria	4	Chone	134
		26-35 AÑOS	27	Secundaria	51		
Femenino	77	36-45 AÑOS	43	Superior	73	Otro Cantón	4
		más de 46 AÑOS	35	Maestría	5		
				Ninguna	5		
TOTAL	138	TOTAL	138	TOTAL	138	TOTAL	138

Gráfico No. 59. Número de personas encuestadas según el sexo, la edad, nivel de instrucción y lugar de residencia, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.  
Imagen realizada por los autores de este análisis de caso (2017).

El estudio refleja que el 56 % son del sexo femenino, mientras que el 44% son del sexo masculino.

Se establecen los rangos de edades 15-25 años con 24%, 26-35 años con 20%, 36-45 años con 31% y de más de 46 años con 25%.

Para obtener los respectivos porcentajes sobre el nivel de instrucción de primaria con 3%, secundaria con 37%, superior con 53%, maestría 3% y ninguno 4%; las personas encuestadas con un lugar de residencia en Chone con 97% y en otro Cantón con 3%.

#### 4.2.2. Datos de la encuesta.

-Pregunta 1. ¿Cómo califica usted el estado de la Avenida Amazonas?



Gráfico No. 60. Porcentaje de encuestas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

Según los datos obtenidos, con un 47% podemos decir que las personas expresan que la Avenida Amazonas se encuentra en mal estado; por lo tanto con un 32% indican que es regular y en un 21% dicen que es buena, de acuerdo a la investigación realizada, se refleja esta opinión tanto en el ámbito urbano como arquitectónico.

Pregunta 2. ¿Tiene usted alguna dificultad para movilizarse dentro de la Avenida Amazonas?

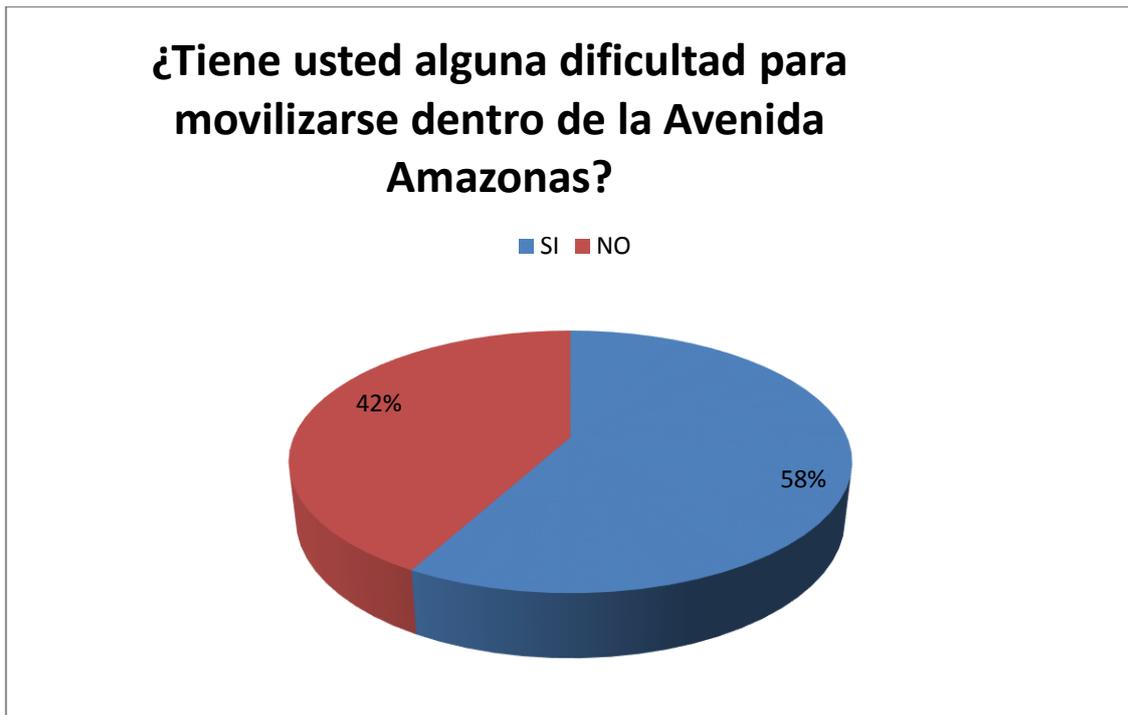


Gráfico No. 61. Porcentaje de encuestas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

En un 58% las personas que circulan por la Avenida Amazonas tienen dificultades para movilizarse por lo que demuestra que la Avenida es poco accesible.

Pregunta 3. ¿Con qué frecuencia usted circula por la Avenida Amazonas?



Gráfico No. 62. Porcentaje de encuestas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

Analizando la encuesta realizada en el radio de 250 metros, en un 62% las personas transitan en la Avenida Amazonas tiene un tránsito peatonal considerable; por lo que es una arteria que conecta el ingreso de la Ciudad.

Pregunta 4. ¿Cree usted que la Avenida Amazonas cuenta con la señalética de tránsito adecuada?

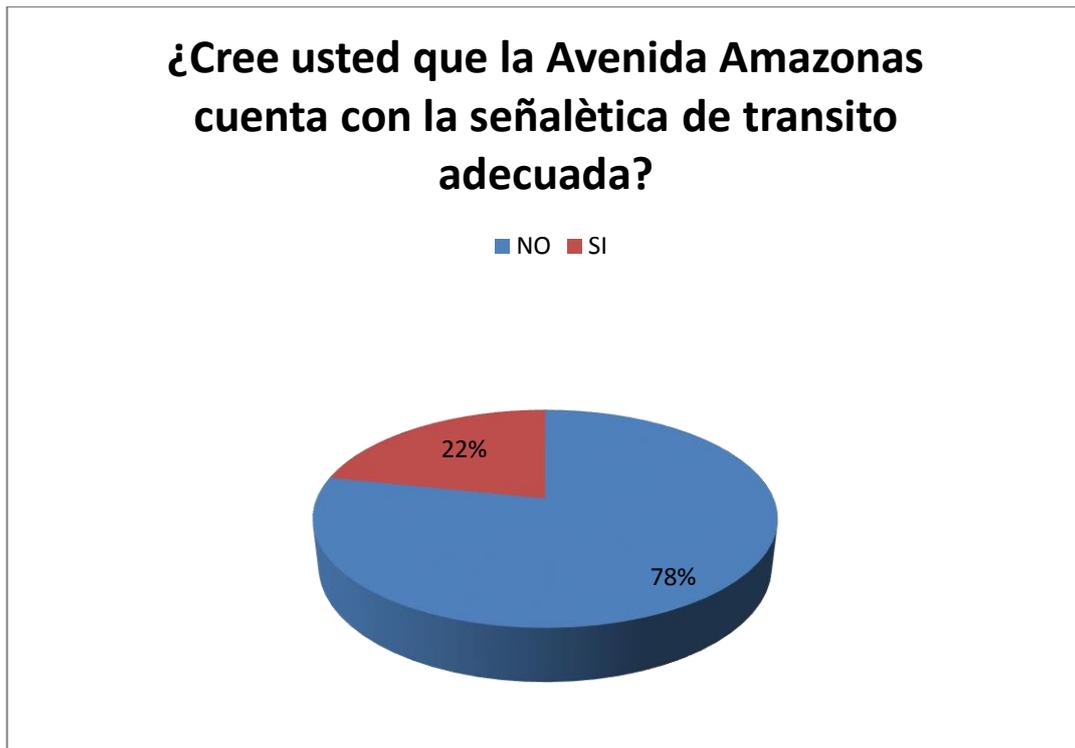


Gráfico No. 63. Porcentaje de encuestas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

Examinando los datos de la encuesta con un 78% las personas expresan que la Avenida Amazonas tiene insuficiente señalética de tránsito, lo cual hace la vía poco segura para el tránsito de vehículos y personas, requiriendo este tipo de elementos de manera urgente.

Pregunta 5. ¿Cree usted que la Avenida Amazonas debe tener zonas de confort verdes?



Gráfico No. 64. Porcentaje de encuestas. Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

Estudiando los datos arrojados de la encuesta con un 86%, se concluye que, los habitantes del Cantón Chone ven la necesidad de tener zonas de confort verde, y no cuenta con el porcentaje de m<sup>2</sup> estándar recomendado por la OMS (Organización Mundial de la Salud).

## **CAPÍTULO V**

### **5. Conclusiones y recomendaciones.**

#### **5.1. Conclusiones.**

- La ciudadanía de Chone se encuentra inconforme con la poca señalética de tránsito vertical y horizontal ya que provoca caos vehicular.
- Se concluye que las áreas verdes de confort térmico de la Avenida Amazona son ineficientes y no aportan a la estética urbana.
- De acuerdo a lo analizado en las visitas de campo, podemos concluir que la Avenida Amazonas no cuenta con elementos que generen la inclusión social.
- Podemos concluir que en horas pico en el sector de la Avenida Amazonas donde se encuentra la Unidad Educativa Amazonas, existe un alto índice de frecuencia vehicular y peatonal.
- El estudio reveló que la movilidad peatonal se dificulta debido a las barreras urbano-arquitectónicas existentes.
- La Avenida Amazonas es muy concurrida por los habitantes del sector, tanto vehicular y peatonal ya que es un vía que conecta a la ciudad.
- Podemos concluir que en la Avenida Amazonas no se evidencia un espacio determinado para ciclistas.
- Se pudo conocer en la entrevista realizada con personas de la municipalidad que esta Avenida no cuenta actualmente con una propuesta de movilidad urbana.

## **5.2. Recomendaciones.**

- Se recomienda que se ubique la señalética pertinente para el peatón y vehículos en lugares estratégicos de la vía para una mejor movilidad.
- Se sugiere implementar en la Avenida Amazonas, zonas de confort verde para crear un ambiente adecuado para el ser humano y así disminuir la contaminación.
- Se plantea diseñar puntos de accesibilidad para personas con movilidad limitada y textura podotáctil en el piso para personas no videntes.
- Se recomienda diseñar una vía de tráfico lento para evitar la aglomeración de los vehículos y por medio de señalizaciones de tránsito ayudar al peatón.
- Se propone considerar mobiliario urbano adecuado para permitir una libre movilización sin barreras arquitectónicas.
- Se sugiere que la Avenida Amazonas sea de mejor agrado y aspecto para el Cantón Chone ya que es de mucha frecuencia.
- Se plantea emplear una ciclovía para una mejor movilidad de la Avenida Amazonas.
- Se recomienda generar una propuesta urbano-arquitectónica que cuente con infraestructura adecuada y socializar con la municipalidad el mejoramiento de la movilidad de la Avenida Amazonas.

## CAPÍTULO VI.

### 6. Propuesta.

#### 6.1. Introducción a Propuesta.

La pieza urbana de este análisis de caso tiene una longitud de 506.65 metros con su inicio en el Paso Lateral y su fin en la Avenida Sixto Durán Ballén en la que queremos proponer una regeneración urbana en donde haya inclusión social y se genere confort para disminuir la contaminación proponiendo áreas verdes. Creando también una vía de tránsito lento para una mejor circulación de vehículos y peatones.

Consultando a Normas Técnicas Ecuatorianas 243, (2009)<sup>62</sup>, se conoce que:

3.1.1.1 Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1 600 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, el ancho libre debe ser a 1 600 mm. (...) 3.1.1.2 Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2 200 mm. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.). (ver figura 1) (p. 37).

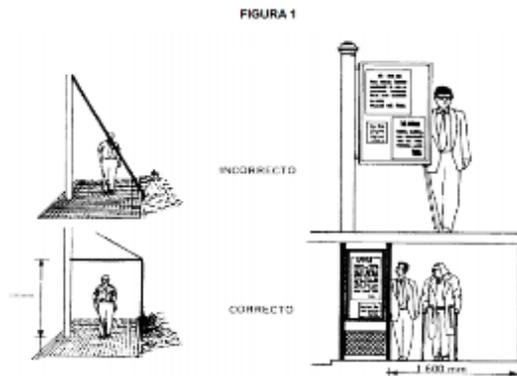


Gráfico No. 65. Gráfico de dimensiones. Anexo de Norma INEN 243 2014. Norma NTE 243. Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. vías de circulación peatonal. p. 37.

<sup>62</sup>Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 243. (2009). *Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. vías de circulación peatonal. República del Ecuador: Norma Técnica Ecuatoriana.*

3.1.2.5 En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, éstos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2 245. Los espacios que delimitan la proximidad de rampas no deberán ser utilizados para equipamiento como kioscos, casetas; excepto señales de tránsito y postes de semáforos. Se prohíbe el estacionamiento de vehículos, en una longitud de 12,00 m proyectados desde el borde exterior de la acera ver figura 3. (p. 40).

FIGURA 3

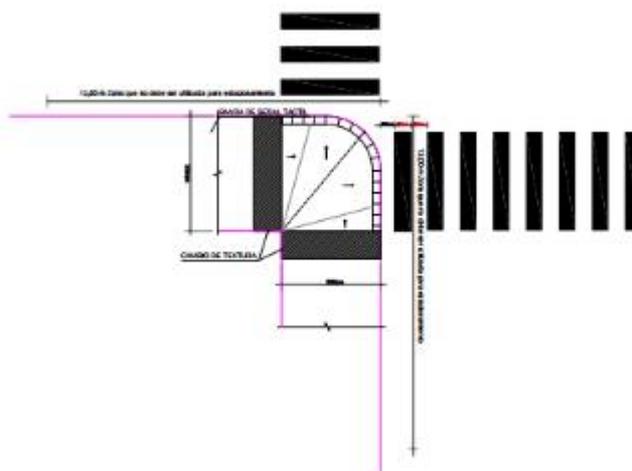


Gráfico No. 66. Gráfico de circulación y calzada. Anexo de Norma INEN 243 2014. Norma NTE 243. Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Vías de circulación peatonal... p. 40.

3.1.2.6 Para advertir a las personas con discapacidad visual cualquier obstáculo, desnivel o peligro en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura de 1 000 mm de ancho; con material cuya textura no provoque acumulación de agua. (p. 40).

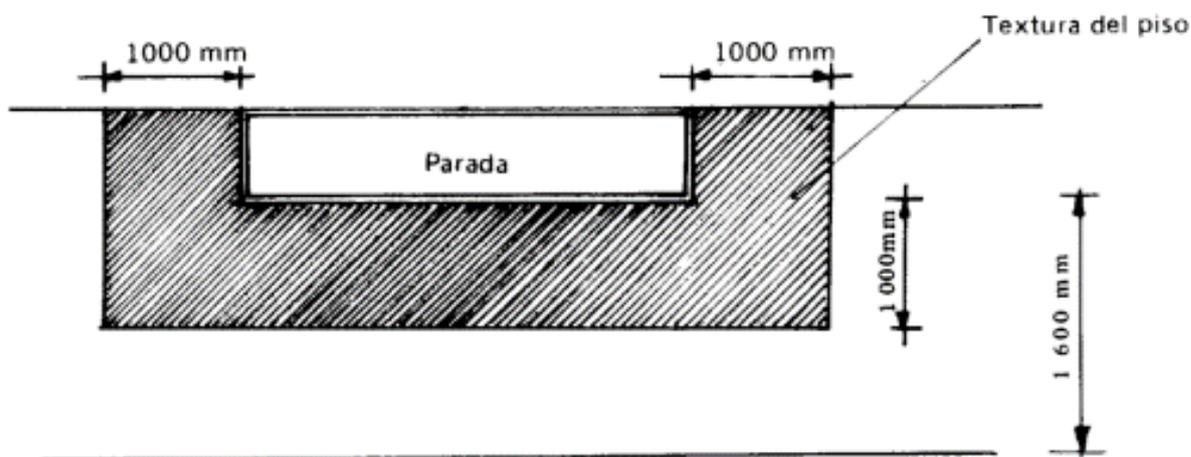


Gráfico No. 67. Gráfico de textura de piso. Anexo de Norma INEN 243 2014. Norma NTE 243. Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Vías de circulación peatonal.. p. 40.

Examinando a la Norma Técnica Ecuatoriana 246, (2002)<sup>63</sup>, establece que:

Refugios peatonales. Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 900 mm, con una longitud mínima de 1 200 mm hasta el vértice de la intersección. (Ver figura 2). En lo posible el refugio se debe construir a nivel de la calzada, si se presenta un desnivel con la calzada, este se salvará mediante vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo del cruce peatonal en el refugio debe ser de 1 800 mm. (p. 62).

FIGURA 2

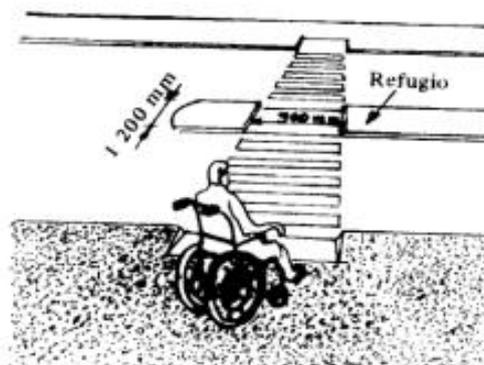


Gráfico No. 68. Gráfico de textura de piso. Anexo de Norma INEN 243 2014. Norma NTE 243. Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel. p. 62.

Indagando a Martínez,C, (2015)<sup>64</sup>, se referencia:

Cada día, en la comuna de Santiago transitan dos millones de personas, ya sea a pie, en bicicleta, transporte público y en vehículos. Producto de esto, han surgido problemas viales que la Municipalidad de Santiago, a través de la Unidad de Movilidad Urbana, busca enfrentar con un nuevo Plan Integral de Movilidad. Entre los principales objetivos de este plan, que se define como “un mapa de ruta para la construcción de la ciudad que queremos, con espacios públicos amigables y seguros para todos” y que involucra proyectos como Plan Centro, Peatón Primero y Pro Bicicleta, se encuentran fomentar las caminatas y la bicicleta, desincentivar el uso de autos y priorizar el transporte público, mejorar el desarrollo urbano y reducir la contaminación ambiental.

<sup>63</sup>Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 246. (2002). *Accesibilidad de las personas al medio físico. cruces peatonales a nivel y a desnivel*. República del Ecuador: Norma Técnica Ecuatoriana.

<sup>64</sup>Martínez, Constanza. (2015). *Peatón Primero, Pro Bicicleta y Zonas Calmas: Las iniciativas del Plan Integral de Movilidad de Santiago*. [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2017]. Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Paralelamente, la municipalidad lanzó la campaña de convivencia vial “Ojo: Mira tu entorno”, que invita a que todos los usuarios de las calles se respeten. (¶ 1-3).



Gráfico No. 69. Ciclovía en la vía Flickr en Santiago. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>



Gráfico No. 70. Ciclovía en la vía Flickr en Santiago. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

### Plan Integral de Movilidad

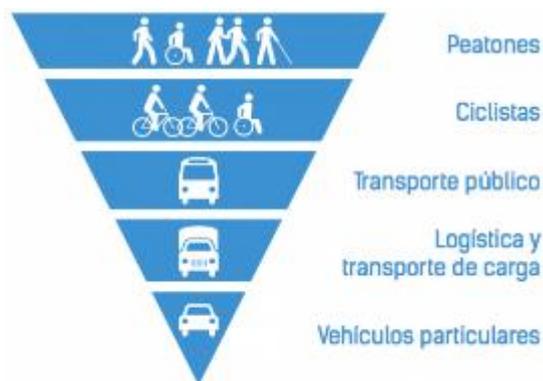


Gráfico No. 71. Pirámide invertida con preferencia de movilidad. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

El plan se elaboró tomando como base la Pirámide de Jerarquía de Movilidad Urbana que le entrega prioridad a los modos sustentables, como las caminatas y las bicicletas, por sobre los medios de transporte privado, como los automóviles.

Teniendo este enfoque en cuenta se definieron seis líneas de acción que se detallan a continuación.

### 1. Plan Peatón Primero



Gráfico No. 72. Mapa Plan Camina Santiago. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Con el objetivo de darle a los peatones más y mejores espacios de circulación, el Plan Peatón Primero contempla transformar nuevas calles en vías peatonales y semi-peatonales.

De esta manera, a los tradicionales paseos en Ahumada y Huérfanos, y al más reciente en Aillavilú (entre Puente y Bandera), se sumaría un tramo peatonal en la calle Puente (entre General Mackenna y San Pablo) y otro semi-peatonal en la calle Placer (entre San Isidro y Roberto Espinoza). Asimismo, se estudian nuevos sectores semi-peatonales en las calles Morandé, Teatinos y Moneda. (...)

Otra iniciativa de esta línea de acción es el Plan Camina Santiago (imagen superior) que consiste en crear una ruta dentro del casco histórico en donde los peatones puedan visitar los lugares emblemáticos y patrimoniales de la comuna, como la Plaza de Armas, el cerro Santa Lucía y el Paseo Ahumada, entre otros. (...) Las demás intervenciones que se detallan en este plan son: ampliar las aceras, construir bajadas universales con el fin de facilitar los desplazamientos de quienes tengan movilidad reducida y mejorar el tránsito en las ferias libres y persas mediante la peatonalización de ciertas calles durante los fines de semana.

Examinando a Martínez,C, (2015)<sup>65</sup>, se indica:

## 2. Plan Centro

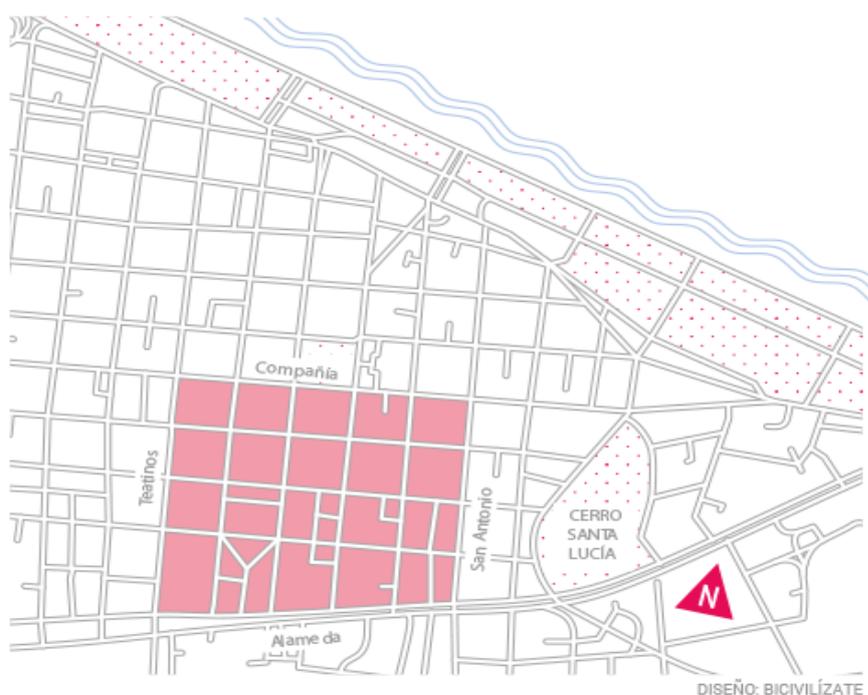


Gráfico No. 73. Zona Patrimonial del Plan Centro. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Mejorar la infraestructura para peatones, ciclistas y el transporte público en el casco histórico de la ciudad con el fin de mejorar la circulación de los usuarios del espacio vial es el objetivo de este plan que involucra ciertas medidas que se ejecutarán durante los próximos tres años. (...) La intervención de mayor envergadura, y que comprende el período mencionado, corresponde a angostar

---

<sup>65</sup>Martínez, Constanza. (2015). *Peatón Primero, Pro Bicicleta y Zonas Calmas: Las iniciativas del Plan Integral de Movilidad de Santiago*. [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2017]. Disponible en:<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

siete calles -Amunátegui, Bandera, Compañía-Merced, Mac-Iver, San Antonio, Santo Domingo y San Martín- para privilegiar el tránsito exclusivo de los buses de Transantiago y así constituir una red vial especializada para el transporte público.

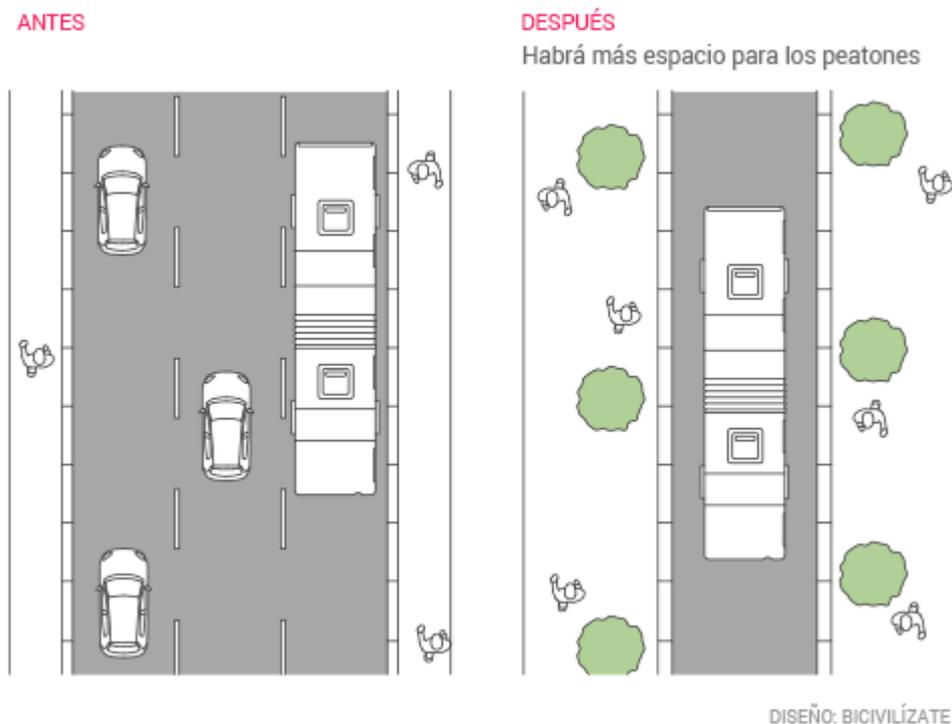


Gráfico No. 74. Calzadas y aceras del Plan Centro. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Como parte de esto, se desarrollarán dos etapas para implementar pistas Solos Bus y Vías Exclusivas que funcionarán entre las 7.00 y 21 horas. En la primera etapa se consideran las pistas Solo Bus en General Mackenna y en la Av. Matta, mientras que las Vías Exclusivas se harían en Santa Rosa y Mac Iver. (...) En tanto, en la segunda, se harán pistas Solo Bus en calles como Blanco Encalada, Mapocho y San Diego, entre otras, y las Vías Exclusivas estarían en Compañía y San Francisco. (...) Dentro de esta área, también se considera ampliar las aceras, optimizar los paraderos, implementar zonas pagas y reducir la frecuencia de buses. Además, se creará una Zona Patrimonial en el cuadrante conformado por las calles Compañía, San Antonio, Alameda y Teatinos, en donde se pondrán adoquines en las calzadas para preservar la arquitectura histórica del sector.

### 3. Pro Bicicletas



Gráfico No. 75. Plan de Ciclovía. (2015). [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Hoy en día, el uso de la bicicleta tiene una tasa de crecimiento anual en torno a un 20 por ciento, lo que hace posible que en este año los traslados superarán un millón de viajes diarios. (...) Es por esto que para mejorar las condiciones de los viajes en bicicleta e incentivar a que más ciudades opten por este medio de transporte, la municipalidad considera durante este año llegar a las 40 estaciones y 600 bicicletas de Bike Santiago, el sistema de bicicletas públicas de la ciudad. Asimismo, considera instalar más bicicleteros, impartir educación vial en los colegios de la comuna y ampliar la red de ciclovías son las principales medidas de este plan. (...) En relación a este último punto, cabe mencionar que el municipio proyecta nuevas ciclovías que, en ciertos sectores, se conectarían a las actuales, muchas de las cuales se pretende mejorar, tal como se detalla en el plano superior.(¶ 5-18).

#### 6.2. Objetivo.

- Diseñar una propuesta urbano – arquitectónica integral para mejorar el entorno y la accesibilidad de la Avenida Amazonas.

### 6.3. Plan Masa.

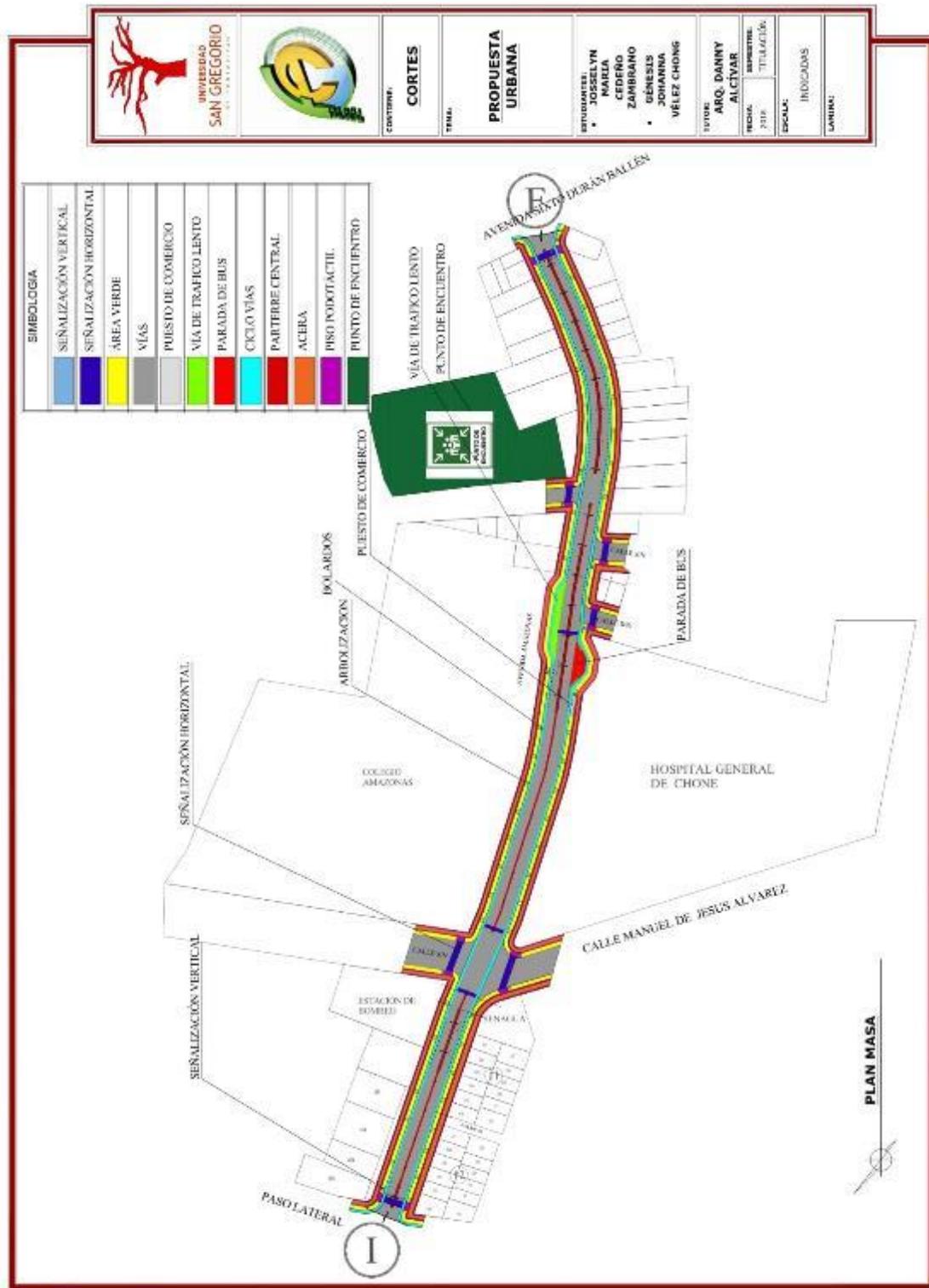


Gráfico No. 76. Imagen de plan masa. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

En el plan masa presentado, consideramos las vías bidireccionales, de un solo carril de 4 metros de ancho, divididas por un parterre central de 1,20 metros, y a un nivel de 0,15 metros, como medida mínima.

Aceras de 1,60 libre para circulación de peatones, personas con problemas visuales cuentan con 1,20 metros de piso podo táctil y áreas verdes de 2 metros para ayudar a mitigar la contaminación, con un total de 4,80, y lo manejamos a un solo nivel con la vía.

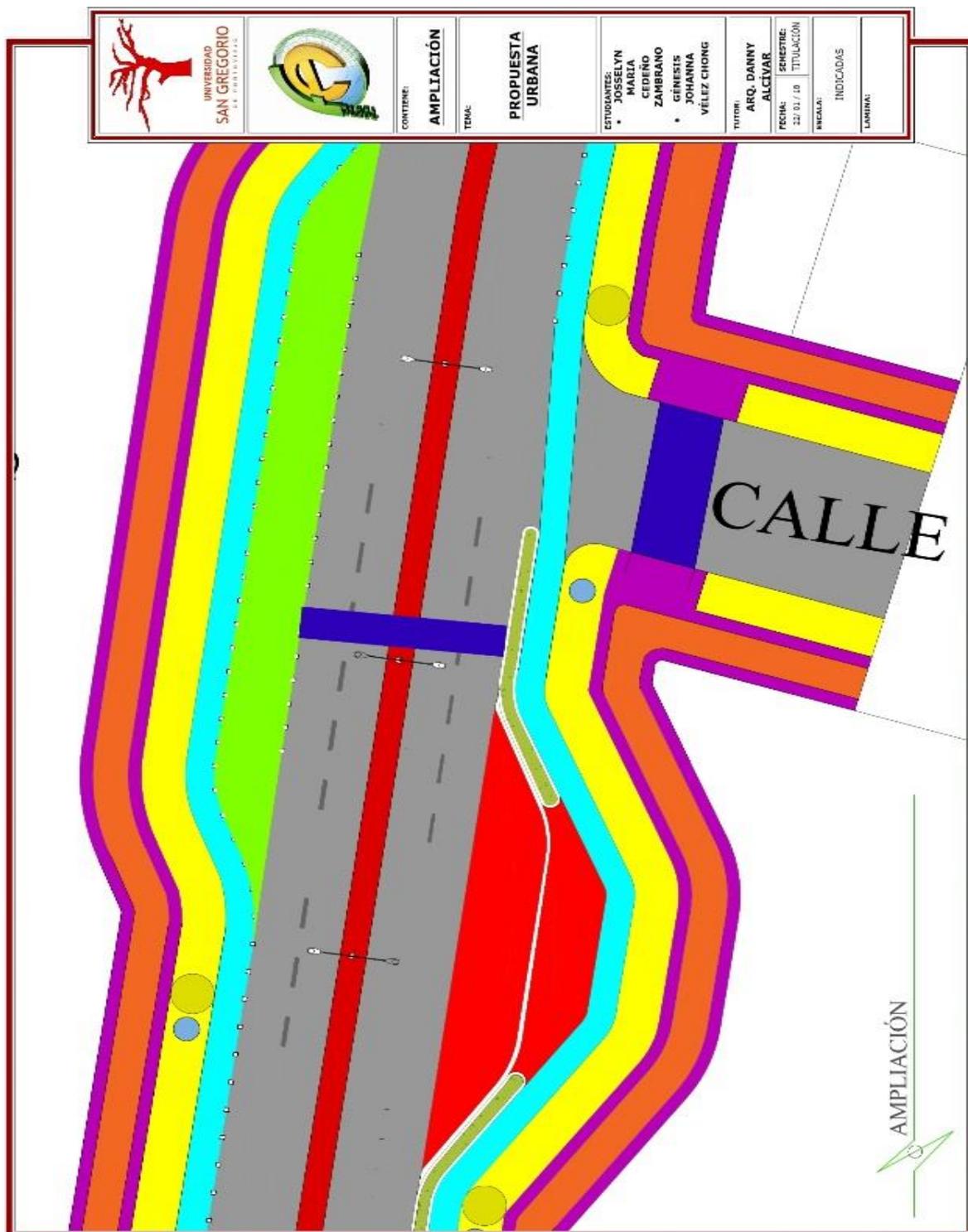


Gráfico No. 77. Imagen de plan masa aumentado. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

Se mantuvo la parada de bus, para uso de colectivos y peatones, se propone una vía de tránsito lento frente al Colegio Amazonas.

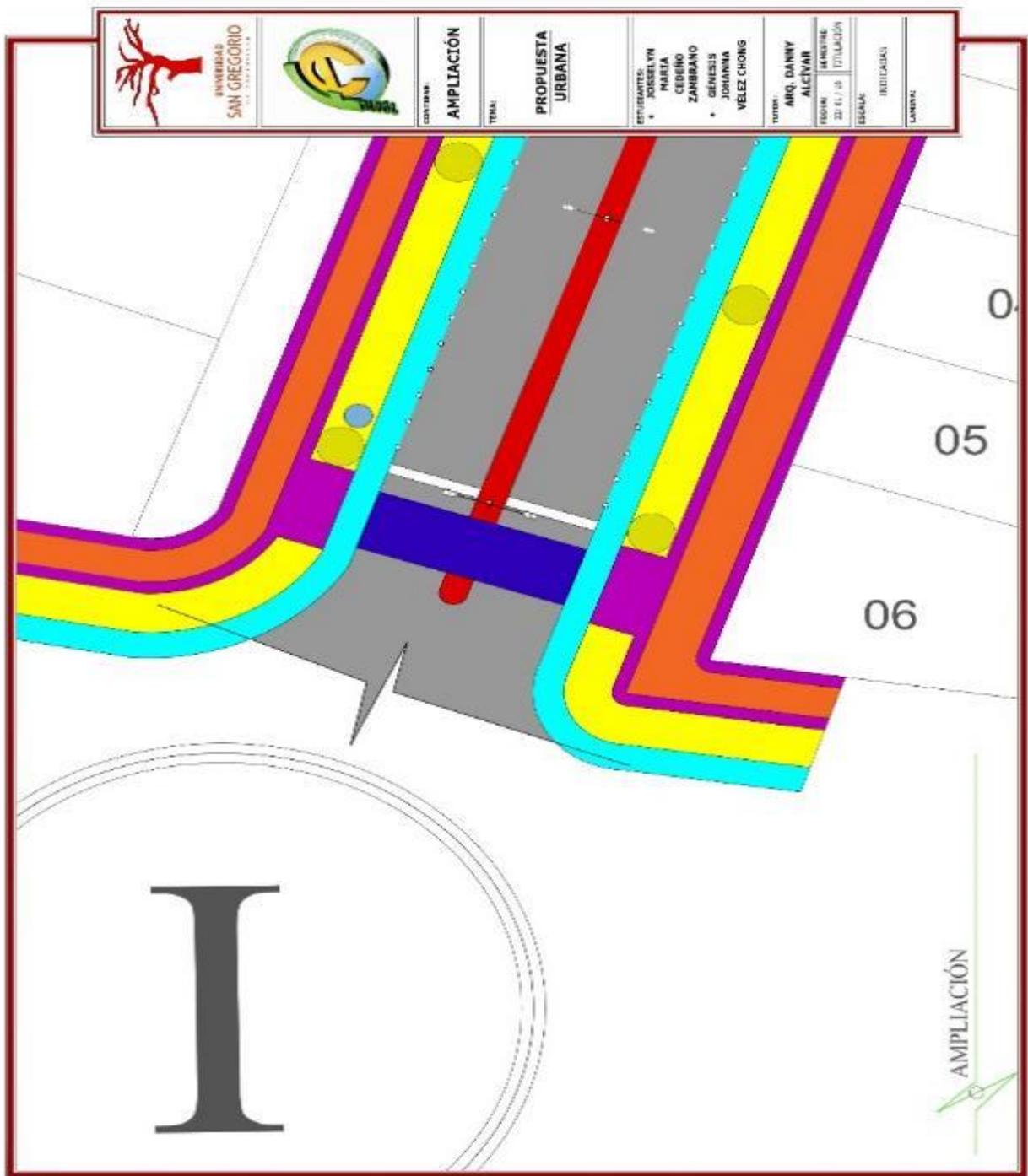


Gráfico No. 78. Imagen de plan masa aumentado. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

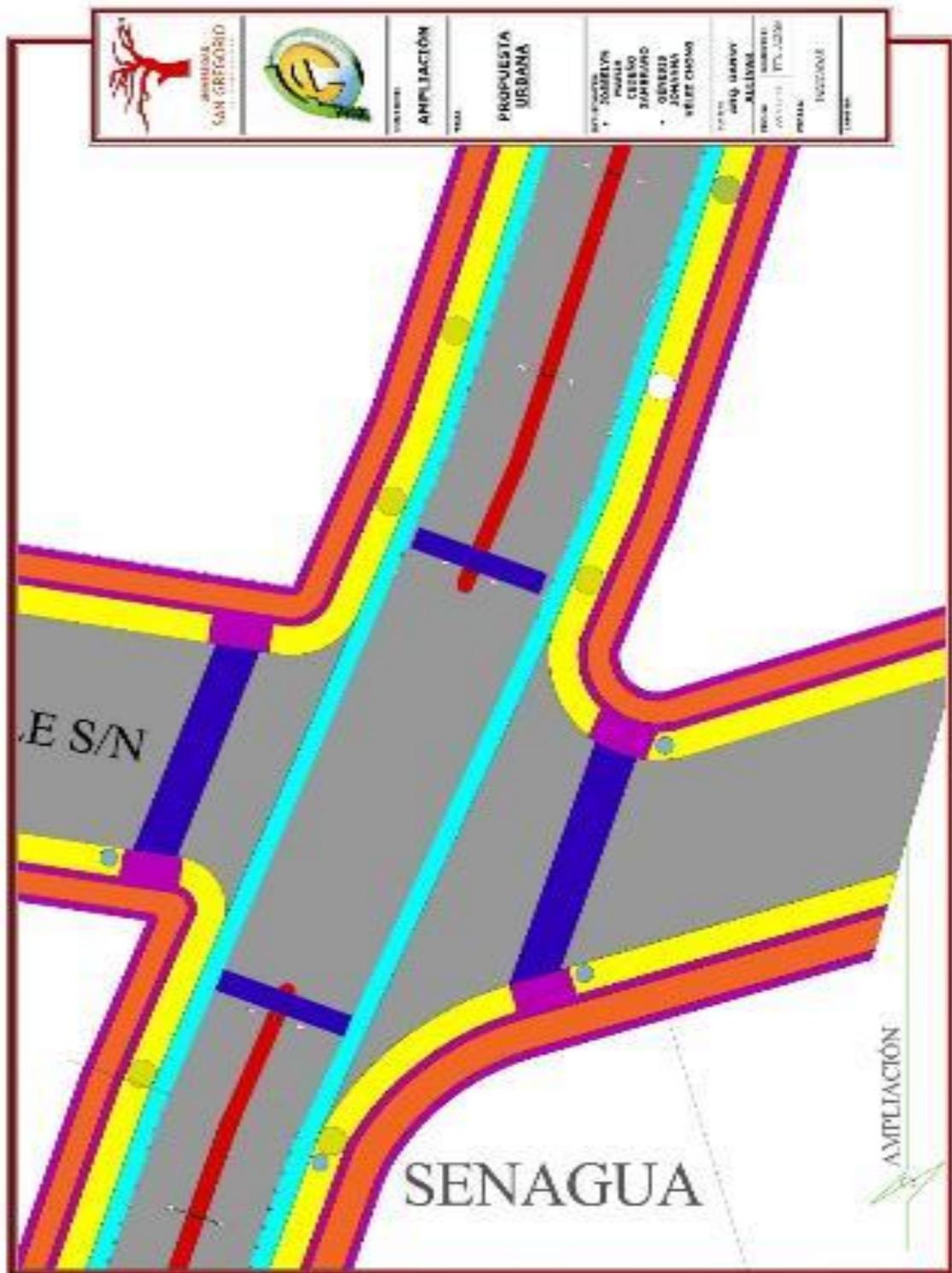


Gráfico No. 79. Imagen de plan masa aumentado. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

En los externos, y en las esquinas de la Avenida Amazonas, se ubican pasos cebra, para la circulación de los peatones.

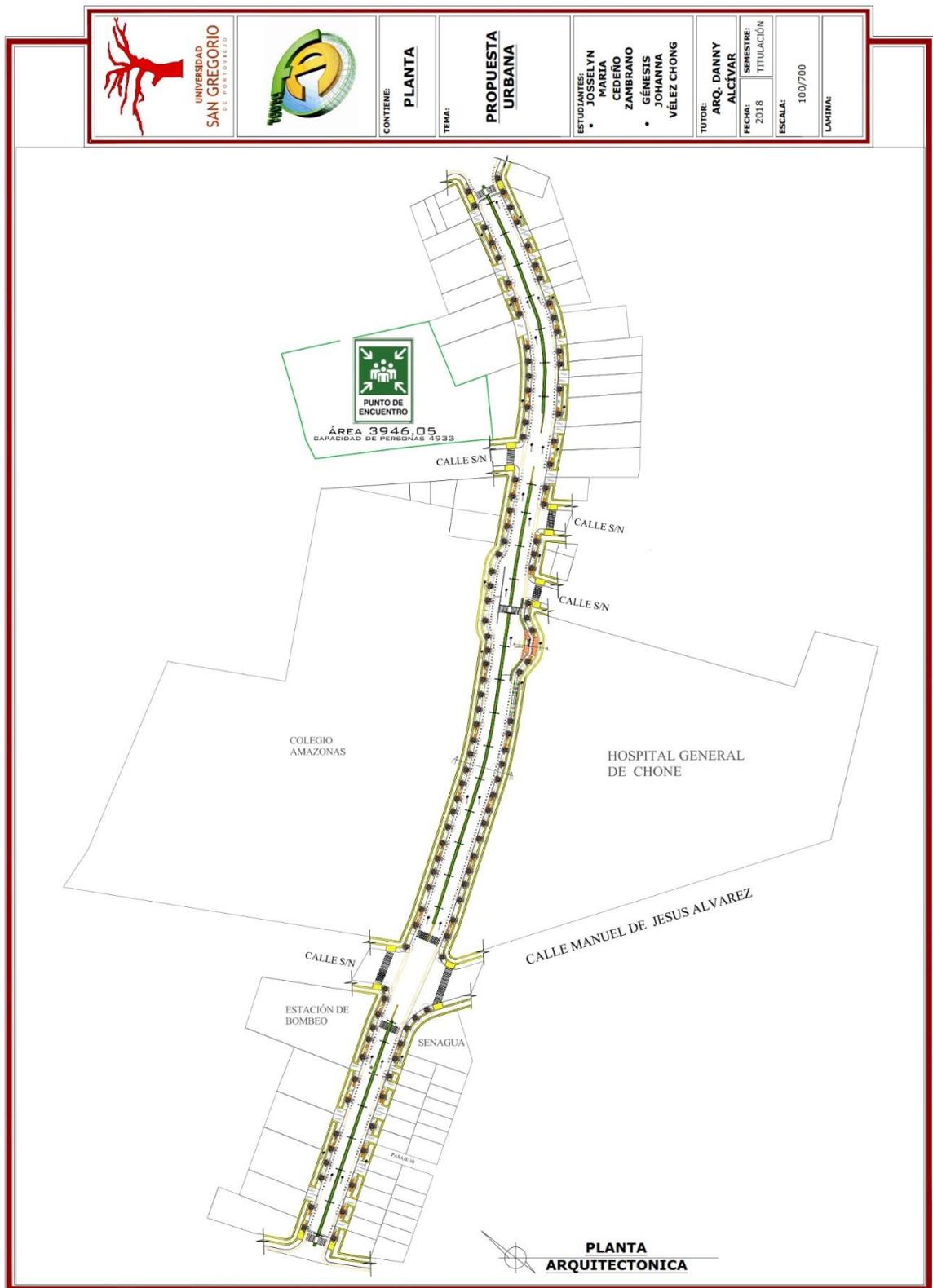


Gráfico No. 80. Planta urbano-arquitectónica. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

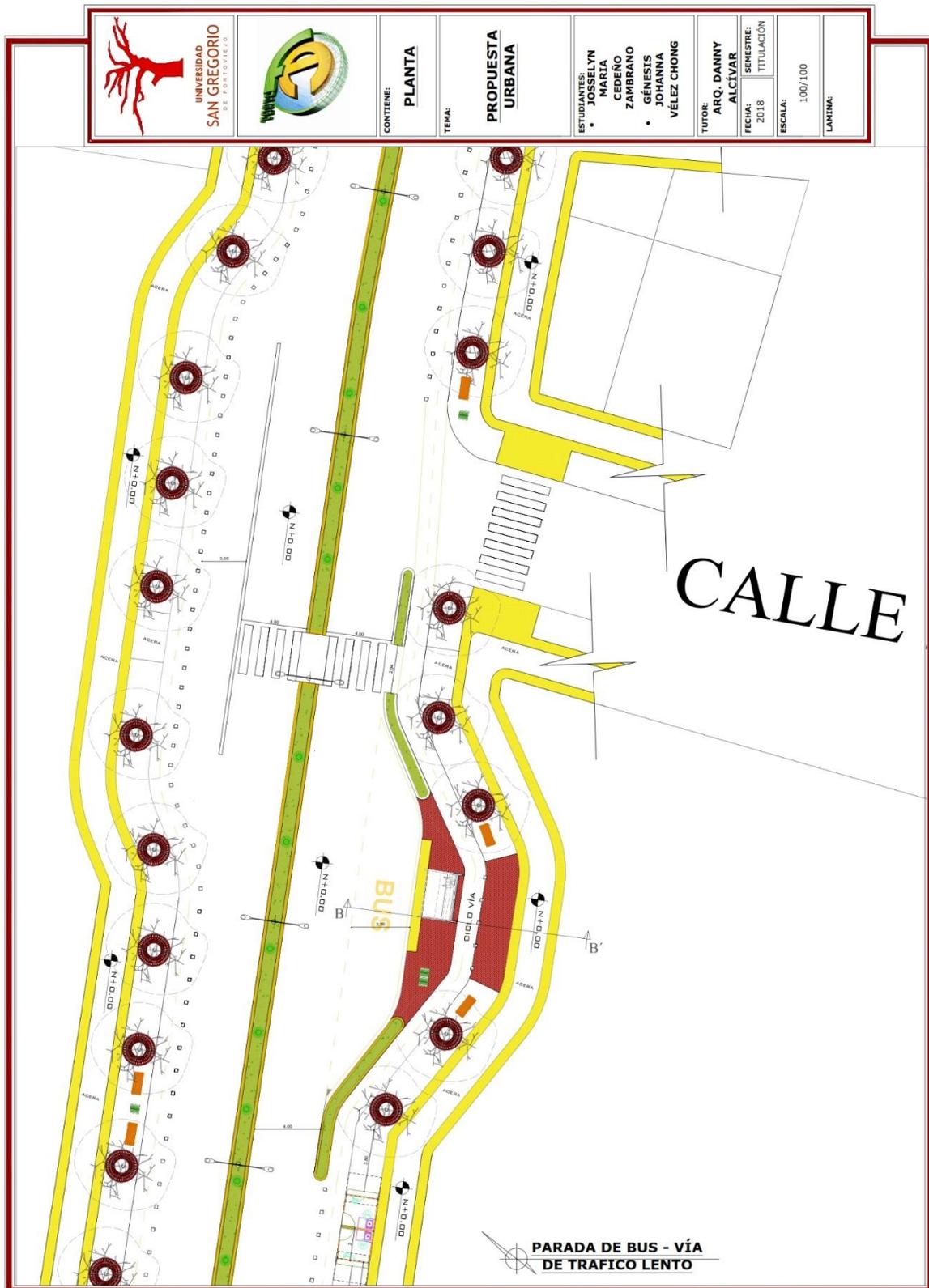


Gráfico No. 81. Parada de Bus y vía de tráfico lento. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

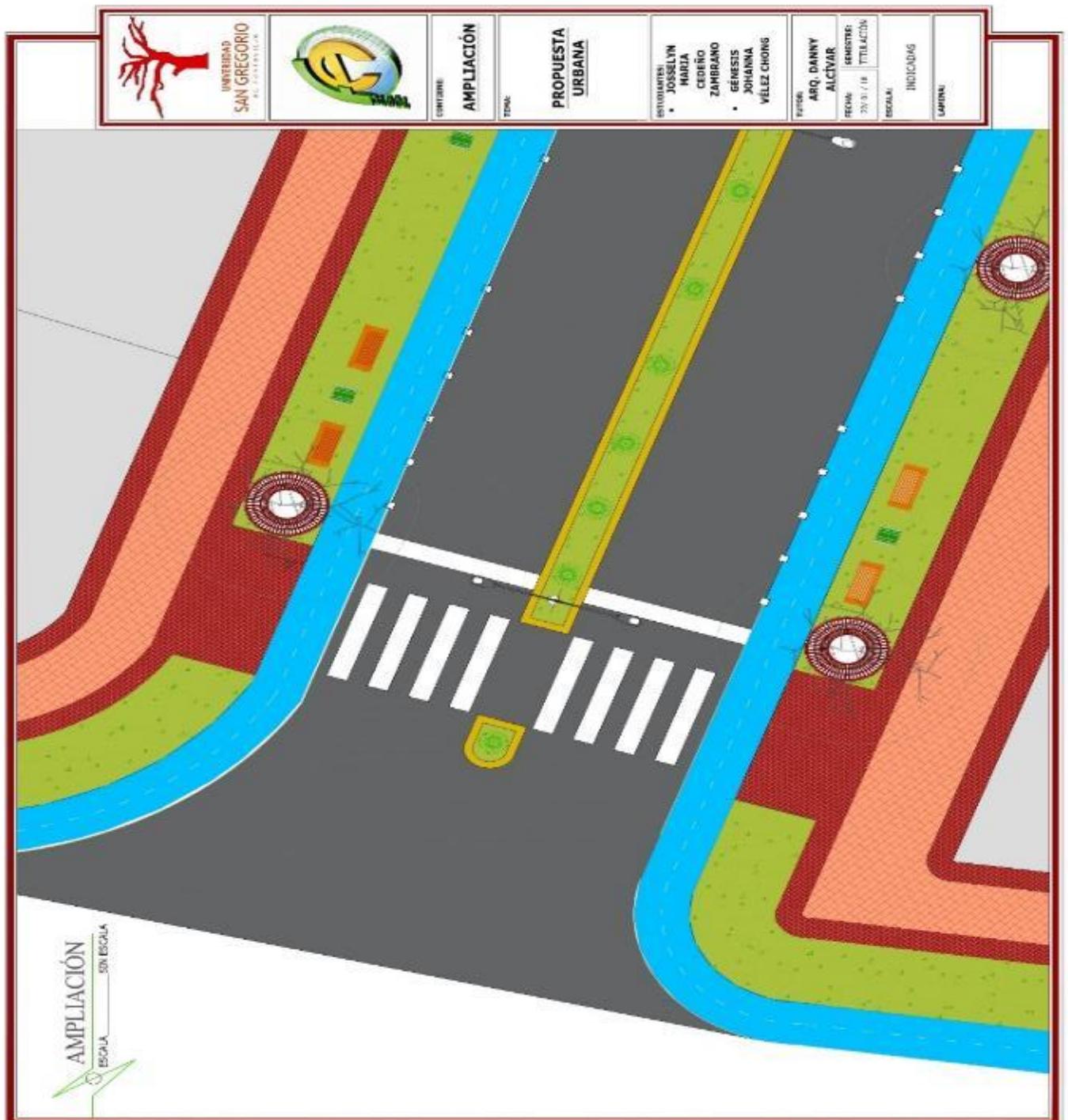


Gráfico No. 82. Ampliación de la planta urbano-arquitectónica. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

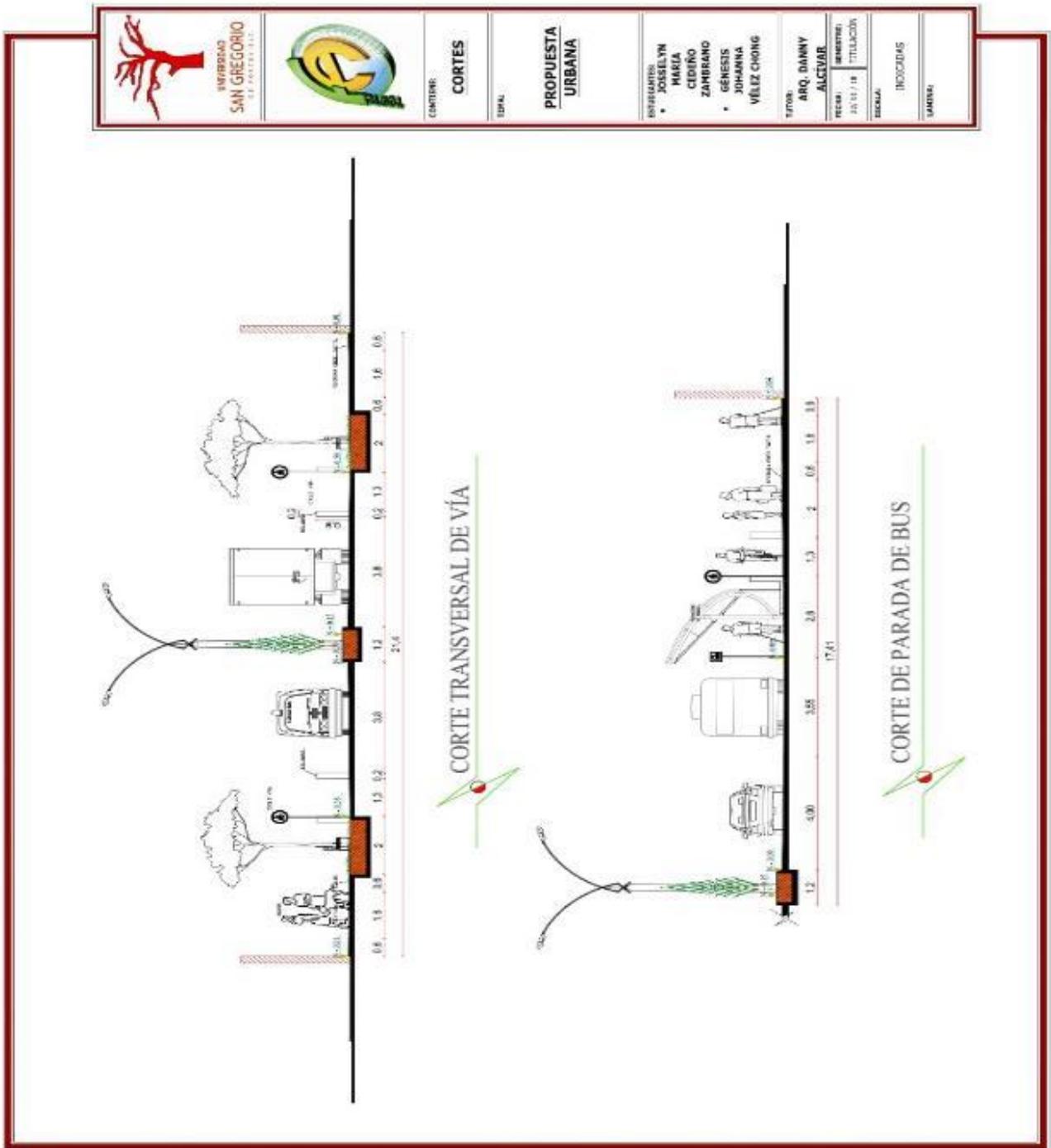


Gráfico No. 83. Corte transversal y de parada de bus. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).

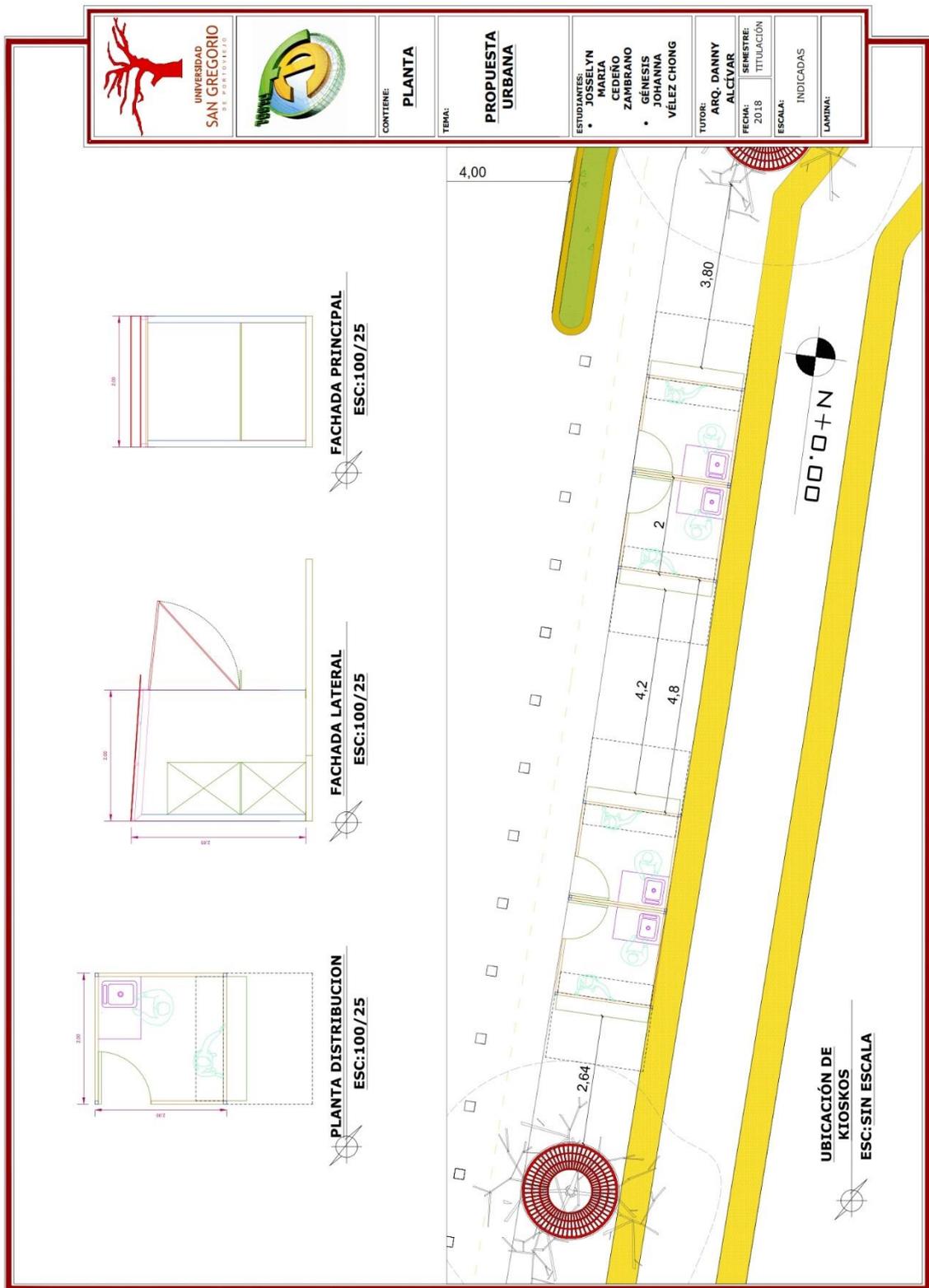
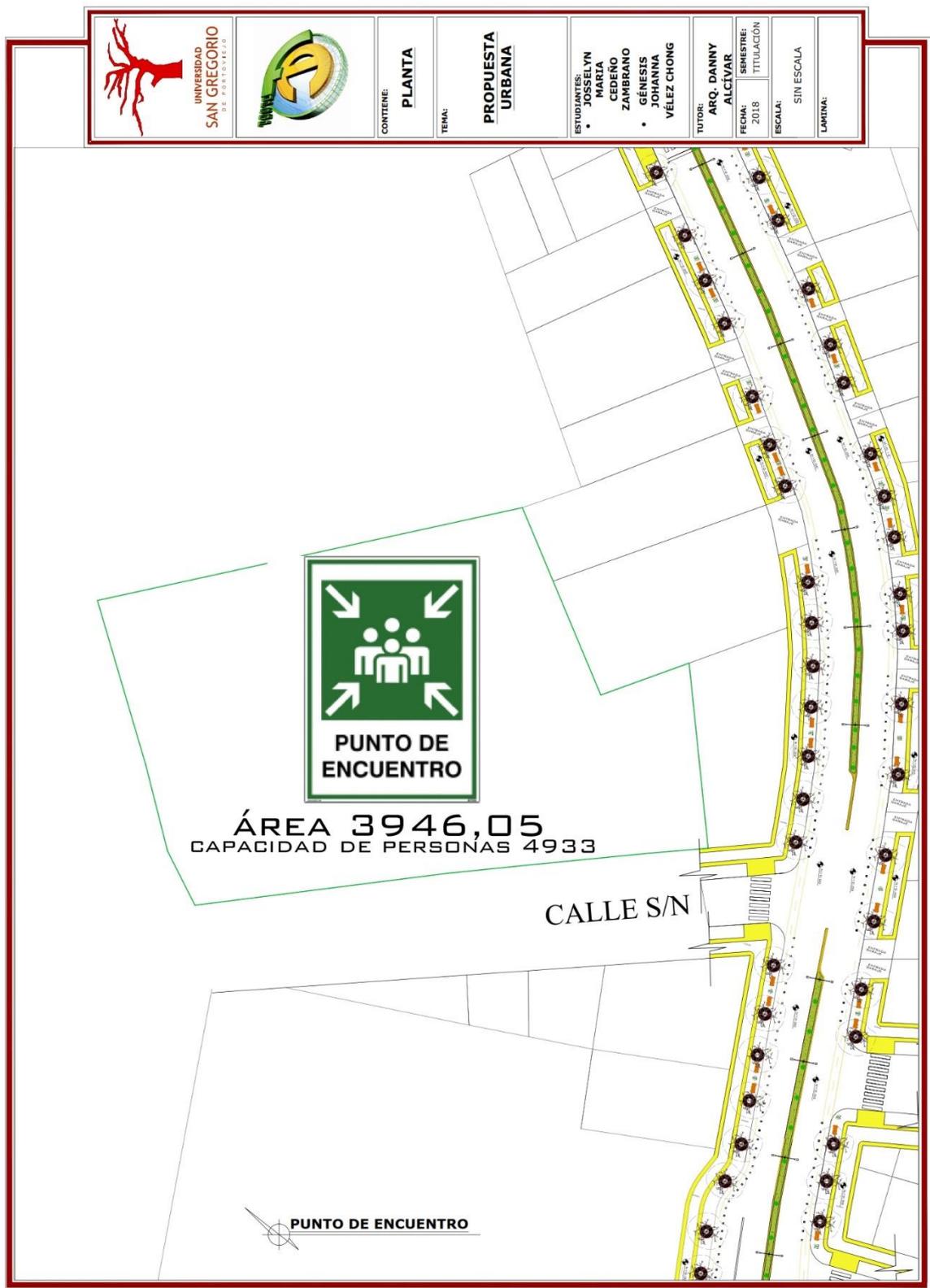


Gráfico No. 84. Kioskos. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).



		CONTIENE: <b>PLANTA</b>	TEMA: <b>PROPUESTA URBANA</b>	ESTUDIANTES: • JOSSELYN MARLA CEDENO ZAMBRANO • GENESIS JOHANNA VÉLEZ CHONG	TUTOR: <b>ARO, DANNY ALCIVAR</b>	FECHA: 2018	SERIE: TITULACION	ESCALA: SIN ESCALA	LAMINA:
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	----------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------	----------------	----------------------	-----------------------	---------

Gráfico No. 85. Punto de encuentro. Fuente consultada del catastro de Chone, imagen editada por las autoras de este análisis de caso. (2018).



Gráfico No. 86. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.  
Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 87. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.  
Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 88. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 89. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 90. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 91. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 92. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 93. Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).



Gráfico No. 94 Propuesta Avenida Amazonas, Cantón Chone, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso (2017).

## BIBLIOGRAFÍA.

- Accesibilidad Universal y Diseño para todos. (2011). Conceptos y Definiciones. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0578035.pdf>
- Alcaldía de Manta. (2013). Estudio para el plan de regeneración vial de la ciudad de Manta. [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.manta.gob.ec/index.php/obras/item/2282-regeneracion-urbana-de-la-avenida-4-de-noviembre-y-avenida-113-par-vial>
- Arquinetpolis. (2017). Definición de Infraestructura-Bulevar. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquinetpolis.com/regeneracion-urbana/>
- Arquitecturapanamericana.com. (2012). Rehabilitación Urbana de la Avenida 24 de Mayo en Quito, Ecuador. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-urbana-de-la-avenida-24-de-mayo/>
- Artículo de la Enciclopedia. (2017). Definición de Centros Urbanos. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://enciclopedia.us.es/index.php/Centro\\_urbano](http://enciclopedia.us.es/index.php/Centro_urbano)
- Castañeda, Diego.(2017).Economía y Sociedad. La movilidad económica de los países. [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://economia.nexos.com.mx/?p=285>
- Colegio Nacional de Arquitectos del Ecuador. (2013).Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.cae.ec/Portals/0/Leyes%20Reglamentos/CEPA2015.pdf>

- Concepto.de. (2015). ¿Qué es Entrevista? [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://concepto.de/que-es-entrevista/>
- Conceptodefinicion.de. (2017). Definición de ética. [En línea]. Consultado: [30, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://conceptodefinicion.de/etica/>
- Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador. (2013). Reglamento de Régimen Académico. Quito:S.E.
- Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental. (2017). Ley Orgánica de transporte terrestre, transito y seguridad vial. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>
- Consultoría y Gestión Urbana y Ambiental. (2015). Equipamiento Urbano. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>
- Crecimiento Urbano y el Modelo de Ciudad.(2017). Definición de Crecimiento. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en:[https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11343/01\\_PROCEEDINGS\\_M1\\_04\\_0018.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/11343/01_PROCEEDINGS_M1_04_0018.pdf)
- Definición ABC. (2007-2017). Definición de la Movilidad Urbana. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en:<https://www.definicionabc.com/geografia/movilidad-urbana.php>
- Definición.De.(2008-2017). Definición de Tráfico y Congestión Vehicular. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://definicion.de>

- Definición.De.(2014). Definición de Infraestructura-Bulevar.[En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://conceptodefinicion.de/infraestructura/>
- Diario El Universo. (2014). El emblemático bulevar 9 de Octubre. [En línea]. Consultado: [07, Diciembre, 2017]. Disponible en:<https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/10/nota/3214041/bulevar-9-octubre>
- Dificionyque.es. (2014). Definición Vehículo. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://definicionyque.es/vehiculo/>
- Ecologistas en acción. (2007). ¿Qué entendemos por movilidad? [En línea]. Consultado: [15, Enero, 2018]. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
- Enciclopedia Virtual. (2017). Definición de Modernización. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.eumed.net/diccionario/definicion.php?dic=3&def=386>
- Explorable.com. (2008-2017).Investigación Empírica. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://explorable.com/es/investigacion-empirica>
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Chone. (2013-2017). Pagina Web. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.chone.gob.ec/index.php?gc=19>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Chone. (2014-2019). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón Chone. Provincia de Manabí. República del Ecuador. [En línea]. Consultado:

- [31, octubre, 2017]. Disponible en:<http://www.chone.gob.ec/pdf/pdyotcantonchone.pdf>
- Gobierno Provincial de Manabí. (2016). Datos Geográficos.[En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>
  - Gobierno Provincial de Manabí. (2016). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo (PDOT). República del Ecuador: Información proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. Departamento de planificación.
  - José Manuel. (2011). Blog Mi diario urbano. La creación de un movimiento social urbano. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://midiariourbano.blogspot.com/search?q=manuel+castells>
  - Jóvenes Construyendo. (2018). El derecho a la movilidad. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2018]. Disponible en: <http://jovenesconstruyendo.org/el-derecho-a-la-movilidad-urbana/>
  - LangeValdès, Carlos. (2011). La movilidad urbana desde una perspectiva socio-cultural. [En línea]. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en: <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/531/562>
  - Lupano Jorge y Sánchez Ricardo. (2009). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Documento de Proyecto. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2009/04144.pdf>
  - Martínez, Constanza. (2015). Peatón Primero, Pro Bicicleta y Zonas Calmas: Las iniciativas del Plan Integral de Movilidad de Santiago. [En línea]. Consultado: [20, Enero, 2017]. Disponible

- en:<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primer-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>
- Mendoza Montserrat. (2015). ¿Que es Movilidad Urbana?. [En línea]. Consultado: [12, Octubre, 2017]. Disponible en:<http://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>
  - Mendoza, Elisa (2013). Cuando la movilidad transforma nuestras ciudades. Revista Scielo. Vol. 1, No 42. [En línea]. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en:  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S140584212013000200011](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S140584212013000200011)
  - Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2010). Términos de referencia para la Elaboración del Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte. [En línea]. Consultado: [09, noviembre, 2017]. Disponible en:  
[http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2017/01/LOTA\\_IP\\_1\\_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2017/01/LOTA_IP_1_175200000.222.3889-PLAN-MOVILIDAD.pdf)
  - Ministerio del Ambiente. (2008). Política de Gestión Ambiental Urbana.. [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en:[http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas\\_de\\_la\\_Direcci%C3%B3n/Politica\\_de\\_Gestion\\_Ambiental\\_Urbana.pdf](http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Polit%C3%ACcas_de_la_Direcci%C3%B3n/Politica_de_Gestion_Ambiental_Urbana.pdf)
  - Municipalidad de Cuenca. (2015-2025). Plan de Movilidad y Espacios Públicos. Tomo 1.Frecuencia de uso. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en:  
[http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PMEP\\_CUENCA\\_2015\\_tomo\\_I.pdf](http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/PMEP_CUENCA_2015_tomo_I.pdf)

- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.(2014). Diagnóstico de la movilidad en el distrito metropolitano de Quito para el plan metropolitano de desarrollo territorial (PMOT). [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>
- Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 246. (2002). Accesibilidad de las personas al medio físico. cruces peatonales a nivel y a desnivel. República del Ecuador: Norma Técnica Ecuatoriana.
- Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 243. (2009). Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. vías de circulación peatonal. República del Ecuador: Norma Técnica Ecuatoriana.
- Página web Ecuador. (2014). Mapa de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [31, octubre, 2017]. Disponible en: <http://www.ecuale.com/mapa.php>
- Parques Alegres. (2017). Definición de Espacio Público. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://parquesalegres.org/biblioteca/blog/espacio-publico-concepto/>
- Plan ciudad. (2017). Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad de Portoviejo. Propuesta de Supermanzanas.S.E.
- Planes de Renovación urbana Bogotá. (2017). Nodo Norte Calle 72. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Plan\\_Parcial\\_San\\_Martin/Planes\\_%20Renovacion\\_BogotaSec\\_Planeacion.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_BogotaSec_Planeacion.pdf)

- Plataforma Arquitectura. (2014). Regeneración Urbana de la Av. Presidente Masaryk. República de Ciudad de México. México. [En línea]. Consultado: [16, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>
- QuestionPro. (2017). ¿Qué es una Encuesta?. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.questionpro.com/es/encuesta.html>
- Ramírez, Blanca. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando Conceptos. [En línea]. Consultado: [13, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>
- Real Academia Española. (2017). Definición de Planificación. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://formulaproyectosurbanospmipe.wordpress.com/?s=centros+urbanos>
- Revista de Manabí. (2017). Así lucirán las Avenidas 4 de Noviembre y 113 de Manta, después de regenerarse. [En línea]. Consultado: [23, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://revistademanabi.com/2017/05/02/que-se-regenerara-en-las-avenidas-4-de-noviembre-y-113-de-manta/>
- Revista Transporte y Territorio. (2013). Movilidad Urbana e Indicadores de exclusión social del sistema de transporte: Evidencia en una ciudad intermedia Chilena. La Gestión Ambiental Urbana. [En línea]. Consultado: [13, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrba>

- na/pdf/Polit%C3%ACcas\_de\_la\_Direcci%C3%B3n/Politica\_de\_Gestion\_Ambi  
ental\_Urbana.pdf
- Sánchez y Nuevos Horizontes (2009). Tesis de Arquitectura. Antecedentes de Problema. [En línea]. Consultado: [09, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://arquitecturaleo.blogspot.com/2009/01/capitulo-1.html>
  - Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. (2017). Definición de el Desarrollo Urbano. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.seduma.yucatan.gob.mx/desarrollo-urbano/index.php>
  - Sennett, Richard (2002). El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Carne y Piedra. Vol. VI. Núm. 18. Consultado: [23, octubre, 2017]. Disponible en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Victor\\_Flores\\_Tarea\\_2\\_\\_M%C3%B3dulo\\_investigaci%C3%B3n\\_T1\\_2016](https://wiki.ead.pucv.cl/Victor_Flores_Tarea_2__M%C3%B3dulo_investigaci%C3%B3n_T1_2016)
  - Siqueira, Camila. (2017).Tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa. [En línea]. Consultado: [23, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://noticias.universia.cr/educacion/noticia/2017/09/04/1155475/tipos-investigacion-descriptiva-exploratoria-explicativa.html>
  - Sobrehistoria.com. (2017). Definición de Cultura Urbana. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: <https://sobrehistoria.com/cultura-urbana/>
  - Velásquez, Carmen. (2014). Espacio público y movilidad urbana. Los primeros proyectos de peatonalización. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM\\_2de5.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/2/02.CVVM_2de5.pdf)
  - Vélez Díaz, Carolina Mercedes. (2012).Análisis sobre las intervenciones realizadas por la fundación El Barranco en el sector de la calle Larga de Cuenca

y su contribución al turismo. [En línea]. Consultado: [07, Diciembre, 2017].

Disponible en: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1632>

- Vicepresidencia de la República del Ecuador. (2009). Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico. Quito: Editorial Prosar.

^

## Anexos Fotográficos.

### Anexo 1: Fotos de Entrevista.



Anexo 2: Fotos de Investigación de este Análisis de Caso.



Anexo 3: Fotos con la tutora encargada de este Análisis de Caso.

