



Carrera de Arquitectura

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

Tema:

Ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos. - Caso de estudio: Ciudadela “San Cristóbal”, de la ciudad de Portoviejo.

Autores:

Mieles Aguilar Tita Geraldine.

Quiroz Santana Betsy Carolina.

Director del Análisis de Caso:

Arq. Folke Nevaldo Zambrano Quiroz.

Cantón Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador.

2019

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

Arq. Folke Nevaldo Zambrano Quiroz., en calidad de director de este análisis de caso, tiene a bien certificar que las egresadas, Tita Geraldine Mieles Aguilar y Betsy Carolina Quiroz Santana. Presentaron el tema: Ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos.

- Caso de estudio: Ciudadela San Cristóbal, de la ciudad de Portoviejo. El mismo que fue realizado bajo mi asesoramiento, dirección y supervisión, habiendo demostrado en ella eficacia, capacidad y compromiso durante la investigación realizada, particular que notifico para los fines pertinentes. De esta manera, considera que se encuentra concluido en su totalidad el trabajo de análisis de caso, previo a la obtención del título de Arquitectas.

---

Arq. Folke Nevaldo Zambrano Quiroz.  
Director del Análisis de Caso.

## CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR

Los suscritos, miembros del tribunal de revisión y sustentación del análisis de caso titulado: Ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos. Caso de estudio: Ciudadela San Cristóbal, de la ciudad de Portoviejo, certifican que ha sido presentada y realizada por las egresadas, Betsy Carolina Quiroz Santana y Tita Geraldine Miele Aguilar habiendo cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitectas.

### Tribunal

---

Arq. Juan Carlos Mera Cedeño  
Presidente del Tribunal.

---

Arq. Juan Gabriel García G.  
Miembro del Tribunal.

---

Arq. Mirian Guillen Vivas.  
Miembro del Tribunal.

---

Arq. Folke Nevaldo Zambrano Quiroz.  
Director de Análisis de Caso.

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA.**

Declaramos que la responsabilidad del actual Análisis de caso, así como su estudio, análisis, investigaciones, observaciones, resultados, conclusiones, recomendaciones y propuesta, que pertenecen exclusivamente a las autoras de este análisis de caso. A su vez, cedemos los derechos de autoría del presente análisis de caso a la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

---

Tita Geraldine Mieles Aguilar.

---

Betsy Carolina Quiroz Santana.

## **AGRADECIMIENTO.**

Agradezco inmensamente a mi familia por ser mi guía y apoyo incondicional en mi formación desde mis inicios de estudio, gracias a ustedes, di mis primeros pasos en la vida. Quiero compartir este gran logro con ustedes por jamás rendirse y confiar en mi persona; son el pilar fundamental de mi vivir.

A mis mejores amigas que gracias a esta carrera pude tener la dicha de conocerlas Betsy Quiroz y Nicole Reyes, a las que considero parte esencial de mi vida, quienes me escucharon y aconsejaron en momentos donde quise rendirme, también en los momentos más maravillosos y felices junto a ellas, las admiro, las quiero demasiado mis niñas.

A amigos Xavier Scippa y Richard Morán por demostrar que la amistad existe en los momentos más felices y difíciles que uno jamás puede llegar a imaginar, en la universidad es difícil conseguir amistades verdaderas como las de ustedes.

A mis mejores amigos Juan Vera, Jorge Moreira, Evelyn Bailón, Michelle Quiroz, Yerika Cuenca, por estar presentes en mi vida llenándome de consejos y ánimos en todas las ocasiones, tener la amistad leal y noble de corazón, quienes no frecuentemente los veo a diario, pero solo basta un día juntos o un par de horas y mi vida se complementa de risas y alegrías, espero que esta amistad siga siempre en esta vida y la otra.

A los docentes que forjaron mis aptitudes en el estudio, de ser estrictos para formar en mí una gran profesional, enseñándome con sus conocimientos y experiencias.

-Tita Geraldine Miele Aguilar-

## **DEDICATORIA.**

A Dios y al universo por la vida que me han brindado, en especial a mí familia, por apoyarme y creer en mí cuando nadie más lo hacía, deseo siempre tenerlos junto a mí y que este logro es nuestro.

A mi mamá Geraldine Aguilar, por ser el apoyo constante de cada noche en desvelo con su apoyo y consejos para mantenerme firme, no decaer y creer en mí. Su amor es y será mis ganas de vivir eternamente, quiero ver en ti siempre esa sonrisa que me inspira a seguir adelante, la vida no me alcanzará tanto para agradecerte que soy todo lo que soy es gracias a tí, eres mi amor eterno, siempre seré tu pequeña que te ama con todo su corazón.

A mi papá Tito Mieles, por enseñarme sus conocimientos que han palpado mi camino, admiro cada conocimiento profesional que ha plasmado en mí, por decirme que triunfe en la vida e impulsarme de seguir aprendiendo día tras día, y demostrarme el amor incondicional, tu cachetona ha cumplido una meta más.

A mis hermanos Gabriela Mieles por ser mi complemento y guía, mi cómplice en mis años de vida con tu amor, consejos, momentos más difíciles que enfrentamos juntas, A Tito Mieles por ser mi ejemplo a seguir con tu dedicación en tu profesión, por cumplir la promesa y apoyarme en toda la universidad para culminar mis estudios; he admirado tanto de ustedes dos que aprendí que en la vida el caerse es tener que levantarse con fuerzas ante cualquier adversidad continuando en el vivir de cada día, es un honor llenar de orgullo a nuestros padres.

A mis abuelos Luis Aguilar y María Plúa, a mis tíos Alfredo, Mery, Rocío por sus palabras de motivación en la trayectoria de toda la carrera, y a mis queridas primas Anita y Carla Palacios quienes me llenan de felicidad con sus bromas y locuras.

-Tita Geraldine Mieles Aguilar-

## AGRADECIMIENTO

A mi familia, por haberme dado la oportunidad y confianza durante todos estos años de estudiar en esta prestigiosa universidad; a mis padres: Ing. Lorgio Quiroz Cedeño y Mgs. Betsy Santana Mendoza, quienes con su amor, esfuerzo y sacrificio en su trabajo diario me han apoyado para culminar mis estudios profesionales.

A mis hermanos Diego y Josué por estar siempre prestos a ayudarme en lo que necesito; a mis tíos: Lisset Quiroz y Daniel Macías, Geovanny Quiroz, Levis Quiroz y Jenny Avilés; Deniz Tapia, y Nelly Moreira; Faber, Hernán, Monsy Santana Mendoza, quienes están pendientes de cada paso que doy, recibiendo su apoyo siempre, en especial a mis primos: Gabriela Santana Álava, Janina Tapia Moreira y Rainer Macías Quiroz.

A mis compañeros de proyectos y sus familiares por el apoyo durante las largas jornadas de trabajo en la carrera, de quienes cada día aprendía a compartir conocimientos y vivir nuevas experiencias: Nicole Reyes, Xavier Scippa, Jhon Páez, Alejandro Tello, Ricardo Limongi, y de manera especial a mi compañera y amiga con quien comparto este Análisis de Caso, Tita Mieles Aguilar, por su paciencia, dedicación para culminar con éxito cada trabajo realizado y llegar a formar parte de su familia.

Agradezco a los docentes de la Carrera de Arquitectura, quienes han compartido sus conocimientos a largo de estos años de preparación, de manera especial al Arq. Folke Zambrano Quiroz, tutor de nuestro Análisis de Caso y la Arq. Andrea Bonilla Ponce, Tutora de Praxis – Urbano, Lcdo. Patricio Muñoz, quienes nos han guiado con su experiencia como profesionales en el desarrollo de este trabajo de investigación.

Betsy Carolina Quiroz Santana.

## **DEDICATORIA.**

El presente trabajo está dedicado a toda mi familia, esta felicidad que siento es para todos ustedes que están siempre en mi corazón.

A mi madre: Mgs. Betsy Santana Mendoza, quien me dio la oportunidad y confianza para llegar a obtener este título de Arquitecta, sus experiencias y enseñanza de que paso a paso se llega lejos, a tener confianza en mí misma, en que si lo sueñas todo se puede lograr, y lo más importante que me enseña, es que con la ayuda y bendición de Dios hay inspiración y fuerza para continuar en el proceso de los sueños y anhelos más deseados.

A mi padre porque la Arquitectura y la Ingeniería Civil son carreras profesionales que se llegan a complementar cuando a una construcción nos referimos, y en este caso quiero dedicar este logro de manera muy especial a mi padre: Ing. Lorgio Quiroz Cedeño, a quien en estas pocas palabras quiero llegar a expresar toda mi admiración por su trabajo, por sus logros, por ser mi guía, y quien no me ha dejado de compartir sus conocimientos y experiencias adquiridas a lo largo de su carrera profesional, eres mi inspiración y de quien aprendí a sentir pasión por esta carrera, alguno de tus hijos tenía que heredar este amor por las construcciones, como algún día lo soñaste.

A mis hermanos: Diego Andrés y Medardo Josué, por estar siempre presentes en cada paso de mi vida y sentirme orgullosa de tenerlos cada día a mi lado y sepan reconocer que si lo soñamos, siempre lo logramos estando juntos.

A mis abuelos: Medardo Quiroz y Rosalía Cedeño, Segundo Santana y Olinda Mendoza, por ser los guías de mis padres y por medio de ellos recibir los valores y la educación de hogar que cada día me hace una mejor persona.

Betsy Carolina Quiroz Santana.

## RESUMEN.

La presente investigación muestra la importancia sobre la relación de las ciudadelas amuralladas y el espacio público dentro de las ciudades, a través de análisis teóricos, prácticos y físicos. A través de nuestro estudio resaltamos la baja calidad del espacio público en la ciudadela san Cristóbal, siendo un factor imprescindible para la convivencia de los habitantes.

El espacio público va ligado a las cualidades políticas, de gozo y apropiación de la ciudad por parte de los habitantes y otros grupos sociales. En la actualidad existen diversas formas de privatizar el espacio público por lo que frecuentemente están asociados al incremento de la inseguridad, el miedo, la exclusión, la violencia ciudadana, así como los procesos de fragmentación y segregación urbana social, esto crea una transformación en las características de los espacios públicos de las ciudadelas, barrios, y a mayor escala de toda la ciudad.

Luego de analizar las problemáticas principales que se dan en el área del caso de estudio mediante varios métodos de investigación y con la colaboración de los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, autoridades municipales y profesionales participantes, emerge la necesidad de plantear soluciones mediante una propuesta generando prioridades ante los espacios públicos de la ciudadanía, ejecutando las normativas de diseño.

Es indispensable considerar que el espacio público es para toda la colectividad social, las intervenciones dentro de una ciudad suelen ser diversas, como lo son sus ciudadelas; la ciudad es el gran hogar de todos, un espacio donde se desarrollan múltiples acciones sociales, coexistiendo factores que afectan en la relación social

**Palabras clave:** espacio público, segregación urbana, convivencia, fragmentación.

## **ABSTRACT.**

This research shows the importance of the relationship between walled citadels and public space within cities, through theoretical, practical and physical analysis. Through our study we highlight the low quality of public space in San Cristóbal Citadel, Portoviejo, Ecuador, being an essential factor for the coexistence of the inhabitants.

The public space is linked to the political qualities of joy and appropriation of the city by the inhabitants and other social groups. Currently there are various ways to privatize public space, so they are frequently associated with increased insecurity, fear, exclusion, citizen violence, as well as the processes of fragmentation and social urban segregation. This creates a transformation in the characteristics of the public spaces of the citadels, neighborhoods, and on a larger scale of the entire city.

After analyzing the main problems that occur in the case study area through various research methods and with the collaboration of the inhabitants of *San Cristóbal Citadel*, municipal authorities and participating professionals, the need arises to propound solutions through a proposal which set priorities for the public spaces of citizenship, making design regulations in practice.

It is essential to consider that the public space is for the entire social community, the interventions within a city are usually diverse, as are its citadels. A city is everyone's great home, a space where multiple social actions take place, coexisting factors that affect social relationships.

**Keywords:** public space, urban segregation, coexistence, fragmentation.

## ÍNDICE.

Certificación del director de análisis de caso.....	I
Certificación del tribunal examinador .....	II
Declaración de autoría .....	III
Agradecimientos .....	IV
Dedicatoria.....	VI
Resumen.....	VIII
Abstract .....	IX
Introducción .....	1
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>3</b>
1. Preliminares.....	3
1.1 Tema.....	3
1.2 Antecedentes .....	3
1.3 Justificación .....	4
1.3.1 Justificación urbana .....	4
1.3.2 Justificación social.....	5
1.3.3 Justificación académica .....	6
1.4 Delimitación del área de estudio .....	7
1.4.1 Datos geográficos del cantón Portoviejo.....	7
1.4.2 Delimitación espacial .....	9
1.5 Objetivos .....	11
1.6 Problematización.....	12
1.7 Árbol del problema.....	15
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>16</b>
2. Marco histórico .....	16
2.1 Las primeras ciudades amuralladas .....	16

2.1.1 Las nuevas murallas urbanas .....	18
2.2 Marco conceptual .....	20
2.2.1 Accesibilidad .....	20
2.2.2 Barreras arquitectónicas .....	20
2.2.3 Crecimiento .....	21
2.2.4 Ciudades .....	21
2.2.5 Ciudades amuralladas.....	22
2.2.6 Espacio público .....	22
2.2.7 Fragmentación .....	23
2.2.8 Movilidad .....	23
2.2.9 Movilidad urbana.....	23
2.2.10 Urbicidio.....	24
2.2.11 Segregación social .....	24
2.2.12 Segregación residencial .....	24
2.3 Marco referencial .....	26
2.3.1 Repertorio internacional .....	26
2.3.2 Repertorio nacional .....	31
2.3.3 Repertorio local .....	41
2.4 Marco ético.....	44
2.5 Marco legal.....	45
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>48</b>
3. Metodología .....	48
3.1 Plan de investigación.....	48
3.1.1 Investigación de gabinete .....	48
3.1.2 Investigación de campo .....	48
3.1.3 Proceso de la investigación .....	31
3.2 Diseño de la muestra .....	51

3.2.1 Población y muestra .....	51
3.2.2 Tamaño de la muestra.....	51
3.2.3 Recolección de la información .....	51
3.3 Herramientas estadísticas .....	53
3.3.1 Formato de encuesta.....	53
3.3.2 Formato de entrevista .....	55
3.3.3 Formato de ficha de observación.....	57
3.4 Análisis e interpretación de resultados y diagnóstico.....	58
3.4.1 Análisis e interpretación de resultados y diagnóstico.....	58
3.4.1.1 Resultados de la encuesta .....	58
3.4.2 Resultados de la entrevista .....	82
3.4.3 Resultados ficha de observación .....	87
3.4.4 Resultados de mapas temáticos .....	90
3.5 Conclusiones y recomendaciones.....	100
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>103</b>
4. Propuesta .....	103
4.1 Delimitación de la propuesta .....	103
4.2 Objetivo de la propuesta.....	103
4.3 Desarrollo de la Propuesta.....	103
4.4 Elementos De Ambientación.....	112
4.5 Alcance de la propuesta.....	113
4.6 Desarrollo de la propuesta .....	113
Bibliografía.....	132
Anexos.....	136

## INTRODUCCIÓN.

La población de Portoviejo crece de manera acelerada de forma horizontal, esta presenta una extensión de la estructura urbana caótica y desordenada hacia la periferia de la ciudad, representada en forma de marginación, ya que dentro de esta zona urbana existen las llamadas ciudadelas amuralladas.

Los bajos niveles de relación con los espacios públicos y equipamientos urbanos son producto de este amurallamiento, estos espacios que no poseen una proyección de la malla urbana de la ciudad creando una problemática en la interrupción de la comunicación de estos nodos de intercambio con los espacios públicos.

Mencionando este análisis como una nueva dimensión a la crisis urbana de la ciudad por las restricciones que se le impone a la condición de espacios privilegiados y de uso exclusivo de un mínimo número de población.

Investigando el artículo de Günter, M<sup>1</sup> (2003), menciona que:

La privatización de áreas urbanas de acceso público comenzó hace unos 35 a 40 años en Norteamérica y se trasladó desde allí sobre todo a las metrópolis y ciudades grandes del Tercer Mundo. La privatización en las gated communities aparece más marcada debido al casi total encerramiento físico frente al mundo externo por la vigilancia privada y el control de los accesos. Las ciudades nuevas a manera de ciudades cerradas representan una dimensión nueva: por un lado, por su extensión espacial y por su número de habitantes y por el otro por la casi total sustitución por actores privados de las competencias de planificación y de administración oficial. (p. 189)

Indagando la revista Ería, Cabrales, L<sup>2</sup> (2004), nos da a conocer que:

La desarticulación y fragmentación territorial son, por consiguiente, efectos nefastos que genera la mundialización económica y que se materializa en el cerramiento físico de las urbanizaciones. Éstas, que constituían el objeto de estudio, se identificaron

---

<sup>1</sup> Günter Mertins, (2003), Ciudades Nuevas – Ciudades Privadas, Alemania. [En línea]. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3265763.pdf>.

<sup>2</sup> Luis Felipe Cabrales Barajas, (2004), Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica, México. [En línea]. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=977308>

como conjuntos residenciales periféricos, unifamiliares, de tamaños muy heterogéneos y destinados a los estratos culminantes de las pirámides socio laborales. (p. 54).

Examinando la tesis de Calderón, S<sup>3</sup> (2015), y colaboradores nos describe que:

El crecimiento poblacional en el cantón Portoviejo ha permitido la creación de empresas y profesionales técnicos, dedicados a la construcción de complejos habitacionales privados y urbanizaciones como: Los Bosques, Los Olivos, Los Tamarindos que fueron construidos por el Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV). En la actualidad el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) ha continuado desarrollando los planes de vivienda, los cuales han sido insuficientes para este cantón, lo que se agudiza aún más por las migraciones campo – ciudad, que han incrementado la demanda de viviendas. El MIDUVI define su misión como el fomento y desarrollo de condiciones habitacionales y ambientales de sanidad, seguridad y productividad para la población ecuatoriana de forma equitativa y sustentable. (p. XXV).

Analizando un artículo de Quesada, F<sup>4</sup> (2006), nos cita que:

El modelo de condominio de lujo con sistemas de seguridad privados se ha extendido en las ciudades de América Latina de forma generalizada. Las clases medias, que cada vez son menos numerosas, también han adoptado un sistema similar de vivienda en condominios o multifamiliares, con organización barrial. El acceso a estas antiguas vías públicas, ahora es privado, y el paso es regulado por los vecinos y los nuevos sistemas privados de seguridad mantenidos por los vecinos. Lo que también ha producido cambios sustanciales en el uso de las vías públicas, ahora convertidas en privadas. (p. 3)

---

<sup>3</sup> Calderón A, Linzán T, Giler M, (2015), Programas Habitacionales del Ministerio de Desarrollo urbano y vivienda- miduvi, y su incidencia en el desarrollo socio económico del cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [22, mayo, 2019]. Disponible en: <http://157.100.241.244/bitstream/47000/833/1/UISRAEL-EC-ADME-378.242-157.pdf>

<sup>4</sup> Quesada, F (2006), Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina. [En línea]. Consultado: [22, mayo, 2019]. Disponible en: [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38328973/6.\\_Lectura\\_5\\_-\\_Imaginarios\\_Urbanos.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1558567672&Signature=ZQUS7HYzJs8XCfqEa6car%2F0TzOM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DImaginarios\\_urbanos\\_espacio\\_publico\\_y\\_ci.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38328973/6._Lectura_5_-_Imaginarios_Urbanos.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1558567672&Signature=ZQUS7HYzJs8XCfqEa6car%2F0TzOM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DImaginarios_urbanos_espacio_publico_y_ci.pdf)

# CAPÍTULO I.

## 1. Preliminares

### 1.1 Tema

Ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos. - Caso de estudio: Ciudadela “San Cristóbal”, de la ciudad de Portoviejo.

### 1.2 Antecedentes

Examinando el artículo de Roitman S,<sup>5</sup>(2003), nos da a conocer que:

Los barrios cerrados son áreas residenciales cerradas por muros y barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. Los dispositivos de seguridad impiden el libre acceso a ellos por parte de los no residentes. Estos nuevos emprendimientos urbanos han sido diseñados con la intención de proveer seguridad a sus residentes y prevenir la entrada de personas desconocidas a los mismos. La privatización del espacio urbano, anteriormente público, es lo que los distingue como nuevo fenómeno residencial urbano. Esta privatización se encuentra avalada por legislación.

Por otra parte, los barrios cerrados generalmente se encuentran ubicados cerca de vías rápidas de circulación para facilitar el desplazamiento desde el lugar de residencia hacia las áreas centrales de la ciudad donde se desarrollan las actividades cotidianas. Asimismo, al estar localizados en zonas periféricas de la ciudad, en muchas ocasiones, los barrios cerrados se encuentran cerca de villas inestables, lo que hace que los contrastes sociales se tornen más evidentes. (p.2)

Investigando el plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo<sup>6</sup>, (2011), nos referencia que:

Los asentamientos humanos del Cantón crecen de una manera espontánea, sin planificación, no se establecen límites precisos entre las áreas urbanas y las rurales, cada vez ocupan más espacios protegidos, laderas con pendientes fuertes, riberas de ríos, manglares.

Las parroquias urbanas y rurales se desarrollaron con una trama urbana caótica y desordenada, lo que dificulta la dotación de redes de distribución de energía eléctrica, alumbrado público, agua potable, alcantarillado, recolección de basuras y otros servicios.

Los espacios públicos de las parroquias urbanas y rurales, barrios, recintos, están descuidados y en malas condiciones, los equipamientos y servicios son cuantitativamente y cualitativamente deficitarios.

---

<sup>5</sup> Roitman Sonia (2003), Barrios Cerrados y Segregación Social Urbana. University College London, Reino Unido [En línea]. Consultado: [26, mayo, 2019]. Disponible en: [https://www.researchgate.net/profile/Sonia\\_Roitman/publication/28063762\\_Barrios\\_cerrados\\_y\\_segregacion\\_social\\_urbana/links/593baa9d458515e398dd5ce3/Barrios-cerrados-y-segregacion-social-urbana.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Sonia_Roitman/publication/28063762_Barrios_cerrados_y_segregacion_social_urbana/links/593baa9d458515e398dd5ce3/Barrios-cerrados-y-segregacion-social-urbana.pdf)

<sup>6</sup> PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO, diciembre de 2011, GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTON PORTOVIEJO, pág. 60

Las formas de uso y de ocupación del suelo son arbitrarias, no responden a planificación alguna, generando en muchos casos incompatibilidades y fricción entre las actividades urbanas.

Los deficientes procesos de manejo y tratamiento de los desechos sólidos y líquidos, en los asentamientos humanos, contaminan el agua, el suelo y el aire del entorno inmediato. (Pág.60)

El cantón Portoviejo como capital de la provincia de Manabí, se convierte en un factor importante y eje central de las actividades del comercio, turismo, desarrollo social-económico. Por esto a su vez estos componentes de desarrollo en la ciudad han impactado de manera positiva y negativa para la población, tales consecuencias inician de manera micro en los barrios, ciudadelas y parroquias dentro de la ciudad.

## **1.3 Justificación**

### **1.3.1 Justificación urbana**

Estudiando el artículo de Borja J, <sup>7</sup>(2011), nos refiere que:

La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia que se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación y por la codicia, por el egoísmo y la exclusión. (p.1)

Indagando el artículo de Hernández F, <sup>8</sup>(2009), describe que:

Las grandes ciudades latinoamericanas no han detenido su crecimiento a partir de la década de 1990, sino que avanzan espacialmente con nuevas formas de producción del espacio urbano, procesos de desterritorialización y demográficos. Estas están basadas en la ausencia de un plan de ordenamiento territorial coherente y con límite, que se deriva de las nuevas concepciones de vivienda de ingresos altos y medios en suburbios exclusivos, con escaso controles en cuanto a su planificación. (p. 7)

---

<sup>7</sup> Borja Jordi, (2011), Espacio público y derecho a la ciudad. Crisis urbana y derecho a la ciudad. Barcelona, España. [En línea]. Consultado: [26, mayo, 2019]. Disponible en: [http://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116\\_Borja\\_EspacioPublico.pdf](http://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116_Borja_EspacioPublico.pdf)

<sup>8</sup> Hernández Facundo (2009), Urbanizaciones privadas en América Latina, los “guetos” del Siglo XXI. [En línea]. Consultado: [29 de mayo, 2019]. Disponible en: <http://observatoriageograficoamericalatina.org.mx/egall2/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/88.pdf>

Mediante este proceso de investigación se pretende analizar la proyección urbana en el área de estudio, la cual se ha visto compleja debido a la carencia de espacios públicos, y normas que regulen el uso ordenado, evitando factores de aglomeración, invasiones, contaminación, segregación, inclusión y barreras arquitectónicas que limitan a los habitantes dentro de la ciudadela San Cristóbal, por lo que nos es imprescindible aportar con nuestro caso de estudio. Por lo que se justifica este análisis de caso el cual está vinculado a la planificación urbana y nuestra carrera de Arquitectura.

### **1.3.2 Justificación social**

Analizando la Constitución del Ecuador<sup>9</sup>, (2008), expone lo siguiente:

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. (pág.28).

Investigando informaciones disponibles en la página web Jordi Borja, un artículo de Borja<sup>10</sup> (2013), podemos referenciar sobre el Espacio público, test de la ciudad democrática que:

El espacio público es también, y, ante todo, espacio de uso colectivo, libre, heterogéneo, multifuncional, convivencial, integrador, cargado de sentido, de memoria, de identidad, donde los ciudadanos se reconocen mutuamente como tales, sujetos de derechos, libres e iguales. En este espacio se afirma a la vez la individualidad de cada uno y la existencia de una comunidad de personas que mantienen a la vez lazos solidarios e intereses y valores contradictorios. (párr.7).

Los espacios con los que cuenta la ciudad deben ser de uso y dominio público, por lo tanto, todas las personas tienen el derecho de disfrutar de ellos de manera libre y sin restricciones, su uso colectivo y de varias funciones son de interés de la ciudadanía, la participación y acceso hacia estos diferentes espacios que la ciudad brinda es derecho de todos, tener una ciudad digna y reconocer que somos parte de ella.

---

<sup>9</sup> Constitución del Ecuador, (2008), [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019] Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp\\_ecu-int-text-const.pdf](https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf)

<sup>10</sup> Borja J. (2013). Tema: Espacio público, test de la ciudad democrática. Reino de España. [En línea]. Consultado: [30 de mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.jordiborja.cat/espacio-publico-test-de-la-ciudad-democratica/>

### 1.3.3 Justificación académica

En el proceso de este análisis de caso se justifica mediante conocimientos teóricos adquiridos en el transcurso de la carrera de arquitectura en la Universidad San Gregorio de Portoviejo, con la puesta en práctica de los mismos, desarrollando nuestras habilidades y destrezas permitiendo identificar los problemas en el caso de estudio y esto a su vez con nuestra investigación para que nos permita conocer más sobre los problemas en desarrollo urbano, dentro del área seleccionada donde se llevará a cabo el estudio de caso.

Considerando el Reglamento de Régimen Académico del Consejo de Educación Superior (CES) de la República del Ecuador<sup>11</sup>, (2013); que expone:

Art. 21.- Unidades de organización curricular en las carreras técnicas y tecnológicas superiores y equivalentes; y, de grado. - Unidad de titulación. - Es la unidad curricular que incluye las asignaturas, cursos o sus equivalentes, que permiten la validación académica de los conocimientos, habilidades y desempeños adquiridos en la carrera para la resolución de problemas, dilemas o desafíos de una profesión. Su resultado final fundamental es: a) el desarrollo de un trabajo de titulación, basado en procesos de investigación e intervención.

Ya sea mediante el trabajo de titulación, el estudiante deberá demostrar el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; el resultado de su evaluación será registrado cuando se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas la unidad de titulación y las prácticas pre profesionales.

Se consideran trabajos de titulación en las carreras de formación técnica superior, tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la formación de nivel superior de grado, los siguientes: 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.

---

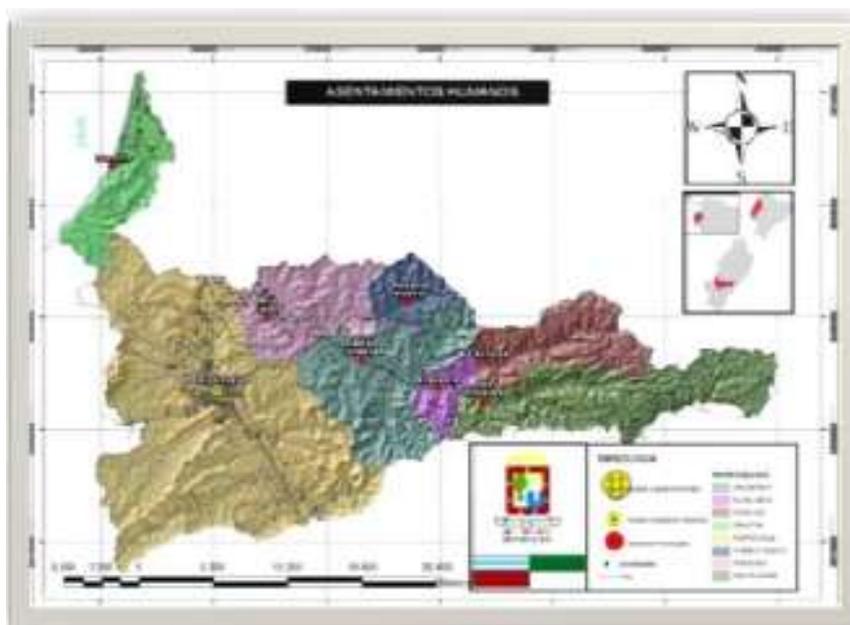
<sup>11</sup> REGLAMENTO DE REGIMEN ACADEMICO CONSEJO EDUCACION SUPERIOR, Registro Oficial Edición Especial 854 de 25-ene.-2017, [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019] Disponible en: <http://www.ces.gob.ec/lotaip/2017/Diciembre/Anexos%20Procu/An-lit-a2-Reglamento%20de%20R%C3%A9gimen%20Acad%C3%A9mico.pdf>

## 1.4 Delimitación del área de estudio

### 1.4.1 Datos geográficos del Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Retomando información del plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo<sup>12</sup>, (2011), nos expone que:

La ciudad de Portoviejo (Cabecera Cantonal) está en la zona central de la Provincia de Manabí. El área de interés comprende específicamente el área urbana de la Ilustre Municipalidad de Portoviejo. Las parroquias urbanas que hacen parte de la zona de estudio se relacionan a continuación: Andrés de Vera, Colón, 12 de marzo, 18 de octubre, Francisco Pacheco, Picoazá, Portoviejo, San Pablo y Simón Bolívar.



**Gráfico N° 1.** Asentamientos de la ciudad de Portoviejo

Fuente: Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón de Portoviejo

### Ubicación del cantón Portoviejo

El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur. En términos de promoción turística, se empieza a conocer como la “Ruta Spondylus”, un territorio con importantes zonas agrícolas: ganaderas y otros. Mantiene significativos remanentes de bosques secos nativos, relevantes escénicos paisajísticos y un apreciable patrimonio cultural.

Portoviejo, Villanueva de San Gregorio de Portoviejo, es la ciudad capital de la Provincia de Manabí, fundada por el capitán Francisco Pacheco, miembro del ejército de Diego de Almagro, el 12 de Marzo de 1535, se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno.

<sup>12</sup> Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Portoviejo (PDOT), diciembre de 2011, Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Portoviejo, pág. 60



promedio para los últimos 10 años es de 24,00 °C. Las mayores cifras en 1997 y 1998 también en el año 2006.

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

#### 1.4.2 Delimitación espacial

El desarrollo del diagnóstico urbano y social, será la base para la definición de las estrategias de intervención urbana en el objeto de estudio que será llevada a cabo en la ciudadela San Cristóbal, para lo cual se considera como finalidad de estudio el área comprendida la cual en sus límites está bordeada por las calles: al norte con las calles amistad y Quijote; al este con la calle los Álamos; al sur con la calle Augusto Moreira; y al Oeste con la calle Atanasio Santos.



**Gráfico N° 3.** Borde límite de la Ciudadela San Cristóbal.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso. República del Ecuador, 2019.

La ciudadela San Cristóbal cuenta con un área aproximada de 241.108 M2, entre la disposición de esta área, existen viviendas particulares desde la clase baja hasta la alta, varias de estas viviendas son habitacionales y de comercio, con lotes vacíos, además cuenta con 3 urbanizaciones privadas en su límite perimetral ubicado en la calle los álamos, las cuales son conocidas como: Siloe II (con 56 viviendas particulares de clase media); Jardines del Norte (con un aproximado de 85 viviendas de clase social alta); y San Fernando (cuenta con 45 viviendas pareadas).

## **1.5 Objetivos**

### **1.5.1 Objetivo General:**

Analizar la relación con los espacios públicos de las ciudadelas amuralladas, delimitando el área de estudio a la Ciudadela “San Cristóbal”, de la ciudad de Portoviejo, mediante técnicas de observación y análisis, para determinar si existe o no afectación en la malla urbana.

### **1.5.2 Objetivos Específicos:**

-Examinar las condiciones de los elementos construidos y el estado actual de las ciudadelas amuralladas que se encuentran dentro del área de estudio.

-Identificar la existencia y el estado actual de los espacios de dominio y uso público dentro del área de estudio.

-Analizar la movilidad, sus niveles de seguridad, y sus zonas de mayor recurrencia cotidiana de uso irrestricto dentro de la ciudadela.

-Evaluar los resultados de las técnicas de investigación y de las metodologías aplicadas en el caso de estudio.

## 1.6 Problematización.

La evolución de la imagen urbana de la ciudad de Portoviejo, ha estado en constantes cambios, los cuales son producidos para adaptar los espacios públicos a las necesidades de los ciudadanos, ya sea por factores económicos, sociales, topográficos, políticos o culturales, que han influenciado de alguna manera en los diferentes barrios y sectores de la ciudad al adquirir su propia identidad; si bien es cierto, la creación de urbanizaciones dentro del área de estudio asocian un proceso que acrecienta la división social al interior de la ciudad, este proceso es la segregación espacial-social, dando como efecto el deterioro con el uso de los espacios públicos.

Indagando el artículo de Carrión F<sup>13</sup>. (2018), nos expone que:

La ciudad en construcción va perdiendo espacios públicos y cívicos, se generaliza la urbanización privada-amurallada que segrega aún más; hay una reducción del espacio de la ciudad y, en particular, del espacio público, porque se encuentra al acecho; tan es así, que la agorafobia también es el temor al espacio público que le tienen los sectores más acomodados, además del proceso de privatización que se vive. Las ciudades se hacen cada vez más privadas y domésticas, prueba de ello es el significativo crecimiento que ha tenido la cultura a domicilio: cine en casa, comida en casa y trabajo en casa. Hoy existen ciertas zonas de la ciudad a las cuales ni la policía puede entrar, y cuando el control policial hace su presencia, estos lugares se vacían de ciertos segmentos de la sociedad.

En la “estructura urbana,” porque la violencia objetiva (los hechos) y subjetiva (percepción) se despliegan en la ciudad de manera desigual, produciendo impactos diferenciados que fortalecen la segregación urbana bajo la forma de fragmentación. Las urbanizaciones cerradas, centros comerciales, clubes sociales y deportivos, la verticalización y las centralidades urbanas, tienen mucho que ver con la violencia y el temor; tanto que parecieran haberse constituido en el motor de la ciudad amurallada. (pag.14)

El espectro urbano de Portoviejo se ha expandido rápidamente en los últimos años sin una planificación adecuada, dentro de esto incluimos a la Ciudadela San Cristóbal, como nuestro objeto de estudio; esta ciudadela ha incrementado los asentamientos humanos de

---

<sup>13</sup> Carrión, F. (2008), Urbicidio: Violencia urbana: un asunto de ciudad, Chile. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Disponible en://www.redalyc.org/pdf/196/19611481006.pdf

manera desordenada, la cual, a comparación de las ciudadelas aledañas, fueron creadas de manera planificada en sus vías y lotes.

Ponemos énfasis en esta ciudadela, ya que su interior cuenta con urbanizaciones privadas-cerradas en una de sus periferias y viviendas de barrios informales, esta combinación de fragmentación degrada el espacio urbano, cuya falta de planificación deja a un lado varios aspectos como la vida pública, la relación del peatón con la calle, la movilidad, seguridad, interacción social, entre otros.

Retomando el artículo de Carrión F<sup>14</sup>. (2018), nos muestra que:

La segregación residencial crea barreras de diferenciación que conducen a la desigualdad y, por tanto –también– a la violencia. Paradójicamente, son las mismas políticas de seguridad las que tienden a acrecentar la segregación: se criminaliza la ciudad de los otros –la de los pobres– la ciudad bárbara y, con ello, se camina hacia el fin de la “otredad”. La ciudad –esencial y semántica–, ámbito de encuentro con el otro, termina siendo el espacio de la exclusión. (pág. 11)

Con la segregación residencial se confirma que, mientras los pobladores de los barrios pobres encuentran seguridad en la búsqueda del sentido de pertenencia, de la identidad comunitaria y de la participación colectiva en lo local –así como el intento perenne de borrar los estigmas que vienen desde afuera–; los habitantes de los barrios ricos lo hacen sobre la base de la defensa de la homogeneidad interna, para lo cual se blindan<sup>16</sup>. Por eso, cuando se habla de temores en la ciudad, es dar por sentado que quienes los experimentan de manera especial son los integrados respecto de los excluidos (Castel, 2004, p. 63).

Es sustancial insinuar que la convivencia de los barrios residenciales y las urbanizaciones privadas no se integran como una planificación urbana, ya que se recalca la diferencia de las clases sociales y la forma de hábitat, esta situación entre las ciudadelas, en su emplazamiento respecto a la división de un muro como un límite, donde los que están en el exterior de ellos, se llega a desintegrar los espacios de uso público entre el muro y las viviendas. Cabe mencionar que además de estos conjuntos residenciales existen también viviendas las cuales no están dentro de una urbanización, que se inclinan a formar parte de

---

<sup>14</sup> Carrión, F. (2008), *Urbicidio: Violencia urbana: un asunto de ciudad*, Chile. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Disponible en: [//www.redalyc.org/pdf/196/19611481006.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/196/19611481006.pdf)

esta división al momento de la creación de cerramientos perimetrales por muchos factores involucrados.

El inadecuado sistema de conectividad causado por el amurallamiento de estas ciudadelas, hacen que la relación con los espacios públicos se pierda dando motivo para encontrar calles sin salida, barreras arquitectónicas, siendo un motivo para que los habitantes tengan altos niveles de percepción hacia la inseguridad y la falta de convivencia con los residentes, por lo tanto se muestra una baja afluencia de personas en las calles, y por lo que se puede observar se está perdiendo el derecho al disfrute de los espacios públicos.

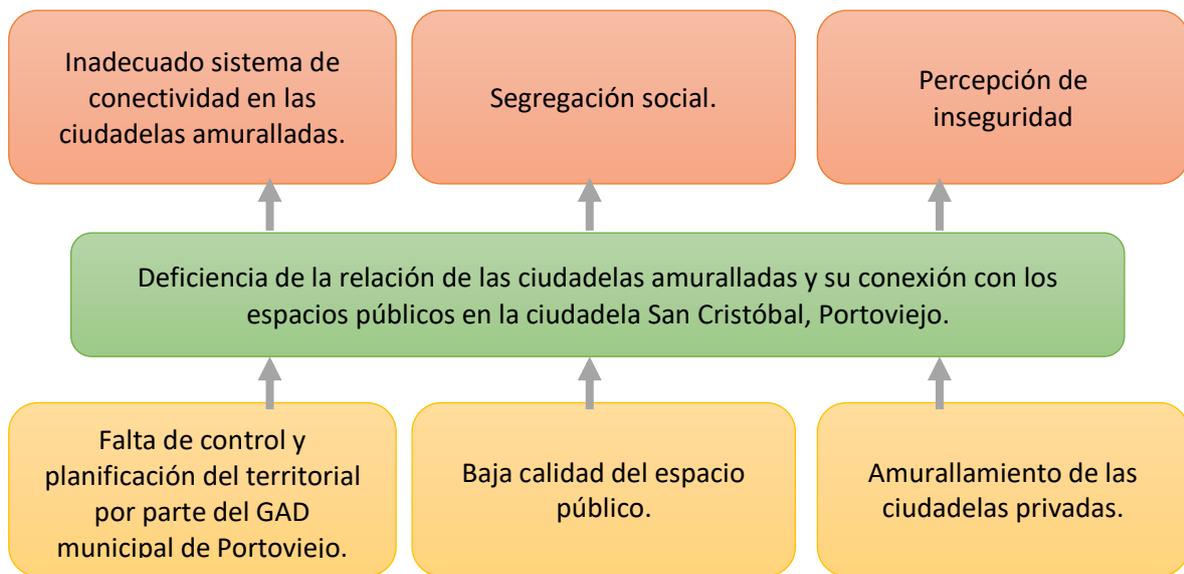
Analizando el artículo de Borja J<sup>15</sup>. (2000) nos expone que: ‘La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano.’

El espacio público significa también un rol importante entre lo social y cultural, los cuales dentro del objeto de estudio forman un lugar de relación e identificación para la comunidad y la dinámica de convivencia diaria. La carencia de estos espacios dentro de la ciudadela San Cristóbal aumenta la posibilidad de la invasión de propiedades abandonadas para las actividades de recreación, lugares que no están previstos, comúnmente las calles, terrenos baldíos, es aquí como nacen y crean espacios públicos en áreas no determinadas por la debida ausencia.

---

<sup>15</sup>Borja, J. (2006), el espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Obtenido de:[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El\\_espacio\\_publico\\_\\_ciudad\\_y\\_ciudadania](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El_espacio_publico__ciudad_y_ciudadania).

## 1.7 Árbol del problema



**Gráfico N° 4.** Árbol de problemas

Fuente: Autoras de este análisis de caso. República del Ecuador, 2019.

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO HISTORICO.

#### 2.1 Las primeras ciudades amuralladas.

Para conocer como surgen estas ciudades amuralladas y el cambio que han sufrido a través de los tiempos, consultamos en el libro de Cabrales, L<sup>16</sup> (2002) en donde podemos citar que:

¿Qué entendemos por ciudad cerrada?

En contra de la imagen más extendida (y tópica), la ciudad no siempre ha sido un lugar abierto. Paradigma y prueba de ello fueron las ciudades amuralladas, cuyas puertas permitían un estricto control de los accesos, y que solían cerrarse por la noche o en determinadas ocasiones. Pero estas fortificaciones separaban el espacio urbano del rústico, el campo de la ciudad: fuera estaba la no-ciudad. Lo que hoy está pasando es diferente, porque el control de accesos, es selectivo, social, privado y excluyente. En la antigüedad sólo a los enemigos declarados se le impedía el acceso a la ciudad amurallada, y eran las «ÍLerzas del orden» quienes llevaban a cabo esa labor. 1 Ahora se le impide a todo aquel ciudadano que no pueda justificar su voluntad de acceder a esos recintos privados, segregados y normalmente de alto nivel. (p. 483)



**Gráfico N° 5.** Ciudad amurallada, Carcasona, Francia.

Fuente: Sitio web Geografía infinita (2015). [En línea] Consultado: [29, mayo, 2019].

Disponibile en: [https://viajestic.atresmedia.com/espectacular/cinco-ciudades-amuralladas-mas-bonitas-mundo\\_201702](https://viajestic.atresmedia.com/espectacular/cinco-ciudades-amuralladas-mas-bonitas-mundo_201702)

---

<sup>16</sup> Cabrales Barajas Luis Felipe (2002), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: [http://personales.upv.es/fgaja/publicaciones/Gaja%20i%20D%C3%ADaz%20\(2002\)%20Formas%20de%20cerrar%20la%20ciudad.pdf](http://personales.upv.es/fgaja/publicaciones/Gaja%20i%20D%C3%ADaz%20(2002)%20Formas%20de%20cerrar%20la%20ciudad.pdf)

## El origen de los ghettos urbanos.

Inquiriendo información disponible en el sitio web Holocaust Encyclopedia <sup>17</sup>(2000), podemos transcribir que:

El término “ghetto” viene del nombre del barrio judío de Venecia, establecido en 1516. Durante la Segunda Guerra Mundial, los ghettos eran distritos urbanos (de menudo cerrados) en los cuales los alemanes forzaron a la población judía a vivir en condiciones miserables. Los ghettos aislaban a los judíos, separándolos de la población no judía, así como de las otras comunidades judías. Los nazis crearon más de 400 ghettos. (parr.1)

La mayoría de los ghettos (ubicados principalmente en la Europa oriental ocupada por los nazis) estaban cerrados con muros, rejas de alambre de púas, o portones. Los ghettos eran extremadamente insalubres y estaban atestados. El hambre, la escasez crónica, los inviernos duros, y la falta de servicios públicos resultaron en brotes epidémicos y una alta mortalidad. (párr. 3)

El ghetto más grande en Polonia era el ghetto de Varsovia, donde aproximadamente 450.000 judíos fueron hacinados dentro de un área de 1.3 millas cuadradas. Otros ghettos importantes eran los de Lodz, Krakow (Cracovia), Bialystok, Lvov, Lublin, Vilna, Kovno, Czestochowa, y Minsk. (parr.4)



**Gráfico N° 6.**Muro de Berlín, Alemania.

Fuente: Sitio web Master Publi, (2017). [En línea]Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <http://masterpubli.com/muro-berlin-construccion-historia-caida-del-muro-berlin/>

<sup>17</sup> HOLOCAUSTENCYCLOPEDIA, (2000), Washington, Estados Unidos. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <https://encyclopedia.ushmm.org/content/es/article/ghettos>

### 2.1.1 Las nuevas murallas urbanas.

Indagando en el artículo de Vidal S,<sup>18</sup> (2005) citamos que:

Las primeras urbanizaciones cerradas que aparecieron en nuestro país fueron los clubes de campo (country clubs) ubicados en la zona norte de la región metropolitana alrededor de 1940. El pionero fue el Tortugas Country Club inaugurado en agosto de 1930, seguido luego por el Highland Park y el Hindú Club aproximadamente diez años después. En todos los casos se trató de proyectos de instituciones deportivas que requerían grandes superficies de terreno para la práctica de deportes tales como la equitación y el golf. Las viviendas construidas dentro de estos clubes estaban reservadas para los socios que deseaban pernoctar los fines de semana, en ninguno de estos clubes fueron proyectadas como residencias permanentes. (p. 128).

Investigando en el artículo de Randado A,<sup>19</sup>(2010) nos expone que:

Se ha estimado que durante la década de 1990 las inversiones en nuevas urbanizaciones cerradas y countries, ha alcanzado los 4.500 millones de dólares en unas trescientas de estas nuevas estructuras. En esta nueva etapa los primeros barrios cerrados en desarrollarse fueron los más cercanos a la capital federal, y estaban dirigidos a sectores con un alto poder adquisitivo. A diferencia de las inversiones precursoras en los countries, las promociones de la década de 1990 fueron gestionadas por grandes grupos inmobiliarios, con dinero proveniente en su mayor parte de fondos de inversión de planes de jubilación. (p. 115)

A comienzos del nuevo milenio, algunos de los proyectos e inversiones se constituyen en obras de enormes dimensiones transformándose en verdaderas ciudades privadas y autosuficientes. Es el caso de las chacras privadas, los condominios y las nuevas ciudades cerradas -o pueblos privados-, definidos como mega emprendimientos. (p. 116)

Examinando el artículo de Alvarado A, Jiménez G,<sup>20</sup> (2012) nos refiere que:

La urbanización cerrada no es solo un lugar en el que se quiera volver a la comunidad de antes, ni es solo paredes que resguarden de la “gran inseguridad” existente en el país, sino que se convierte en el lugar donde las relaciones personales se ven modificadas, tanto a lo interno como a lo externo, en ámbitos como el amiguismo, las relaciones vecinales, las relaciones de consumo, las formas de utilizar el espacio. (p.21)

---

<sup>18</sup> Vidal Sonia, (2005), Ciudades amuralladas: La paradoja urbana de la globalización. Buenos Aires, Argentina. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: [http://www.imhicihu-conicet.gob.ar/html/Publ\\_Libros/libro\\_Imhicihu\\_La\\_Frontera.pdf#page=127](http://www.imhicihu-conicet.gob.ar/html/Publ_Libros/libro_Imhicihu_La_Frontera.pdf#page=127)

<sup>19</sup> Randado Alejandro, (2010), Aparición y auge de las urbanizaciones cerradas en el Gran Buenos Aires. Universidad de Sevilla. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <file:///C:/Users/USER/Downloads/ALE-RANDADO.pdf>

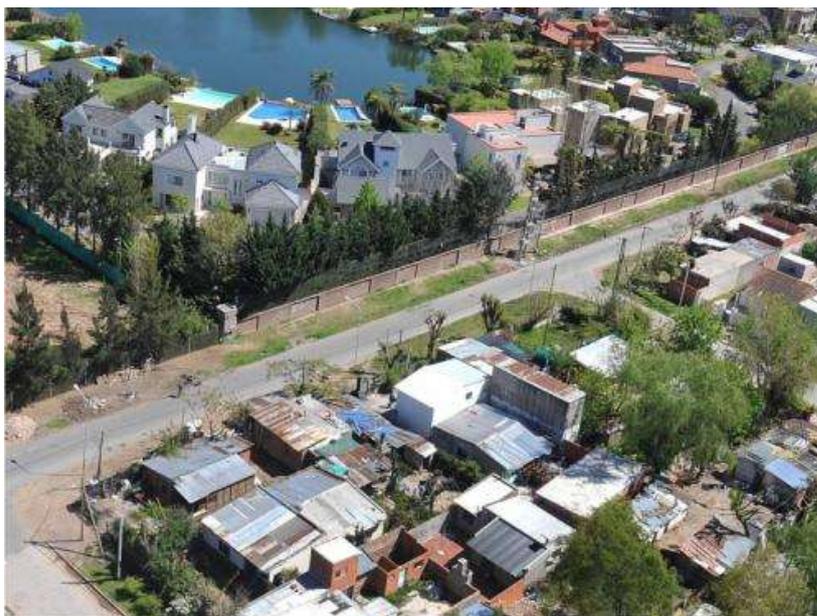
<sup>20</sup> Alvarado Alejandro, Jiménez Gustavo, (2012), Urbanizaciones cerradas en Costa Rica: un nuevo objeto de estudio. Costa Rica. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/sociales/article/view/8404/7930>

Estudiando el artículo de Hidalgo R, y colaboradores <sup>21</sup>(2007) nos cita que:

Los focos más activos de las aglomeraciones urbanas de Latinoamérica fueron localizados dentro del perímetro urbano –los más importantes en el centro o el “barrio alto”– desde unos pocos años se puede observar que crecen más en las comunas periféricas. (p. 1)

Desde la década de 1980 se comienza a vivir en los países latinoamericanos un profundo proceso de transformación del modelo de desarrollo económico, cuestión que implicó la privatización de empresas estatales, la supresión de las barreras arancelarias y en general de todo tipo de normas y leyes que entorpecieran el libre juego de las fuerzas del mercado. La desregulación y el repliegue del Estado de sus funciones de control y planificación, permitió el avanzar en la formación de un sector económico completamente globalizado, libre de las influencias estatales o de los intereses de instituciones nacionales.

Los resultados de estos procesos en la estructura urbana son la disminución de la importancia relativa de la ciudad primaria, el aumento de la altura de la edificación en las áreas consolidadas (“skyline”), la segregación socio-espacial creciente y una fragmentación de estructuras y funciones en todo el perímetro urbano. No solo barrios cerrados en formas horizontales y verticales se desarrollan, sino también “ciudades valladas” con 50.000 hasta 150.000 habitantes. (p. 2)



**Gráfico N° 7.** Segregación social en Ciudadelas amurallas, Buenos Aires, Argentina.

Fuente: Sitio web Voces en el fénix. [En línea] Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.vocesenelfenix.com/content/en-un-mismo-lodo-complejidad-y-diversidad-del-suburbio>

---

<sup>21</sup> Hidalgo R, Borsdorf A, Sánchez R, (2007) La expansión residencial amurallada en la reconfiguración metropolitana en Santiago de Chile, [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.cepal.org/sites/default/files/courses/files/rhidalgo.pdf>

## **2.2 MARCO CONCEPTUAL.**

### 2.2.1 Definición de accesibilidad

Examinando el texto del Arq. Salvador, S<sup>22</sup>, (2004) en un seminario sobre accesibilidad metropolitana se señalaba lo siguiente:

“Entendemos por accesibilidad urbana, el conjunto de atributos y de capacidades que hacen a la posibilidad de que la población toda acceda a los beneficios de la vida urbana. En ese sentido, el concepto de ‘accesibilidad’ claramente es más amplio y abarcativo que el de ‘movilidad’, y lo incluye. Por accesibilidad entendemos no sólo la capacidad de desplazamiento de las personas sino al conjunto de los dispositivos que promueven, permiten, estimulan y alientan al uso social del espacio urbano, de las infraestructuras y de los equipamientos. En la vida contemporánea, la accesibilidad de todas y cada una de las personas, en condiciones lo más igualitarias posibles, es un desafío y una aspiración. En este sentido, la noción de accesibilidad guarda directa relación con el uso y la apropiación democráticos de la ciudad. Acceder a espacios y a lugares; acceder a oportunidades, acceder a recursos y acceder a servicios. Acceder a expectativas y acceder a realidades.”

### 2.2.2 Definición de barreras arquitectónicas

Examinando la página de Construmática<sup>23</sup> (s/f.), especifica: “Se denomina Barreras arquitectónicas a todos aquellos elementos que obstaculizan o impiden la movilidad, comunicación e integración de personas, ya sea en el ámbito público exterior como en los interiores de edificios”

Consultando informaciones disponibles en el sitio web Accesibilidad Global, un artículo de Corbalán<sup>24</sup> (2010), podemos transcribir que:

La definición de una barrera arquitectónica podría ser la de un obstáculo o impedimento físico que limita la libertad de movimientos o de autonomía de las personas.

La existencia de una barrera arquitectónica supone un límite en los derechos de las personas al uso y disfrute de los espacios públicos y también de los privados.

Las leyes que existen en la actualidad en materia de accesibilidad, promueven la construcción de espacios sin barreras y la eliminación de las existentes, con mayor o menor éxito. En cada lugar del planeta se definen leyes en este sentido, pero sin criterios comunes.

---

<sup>22</sup> Salvador, S. (2004) Textos del arquitecto Salvador Schelotto, correspondientes a la convocatoria del Sexto Seminario Montevideo denominado. [En línea]. Consultado: [04, mayo, 2019]. Disponible en: «Accesibilidad: centro/s y periferia/s en el Montevideo Metropolitano», marzo de 2004. En <http://www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html>.

<sup>23</sup> Construmática (s/f.). Barreras Arquitectónicas. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. Disponible en: [http://www.construmatica.com/construpedia/Barreras\\_Arquitect%C3%B3nicas](http://www.construmatica.com/construpedia/Barreras_Arquitect%C3%B3nicas)

<sup>24</sup> Corbalán A. (2010). Tema: Barreras arquitectónicas. Accesibilidad Global. [En línea]. Consultado: [23, abril, 2018]. Disponible en: <http://www.accesibilidadglobal.com/2010/07/la-definicion-de-una-barrera.html>

Las barreras arquitectónicas se encuentran en muchos de los espacios que nos rodean y afectan de forma desigual a las personas en función de su diversidad funcional. Según donde nos las encontramos podemos clasificarlas en:

- Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (B.A.U.): Son las que se encuentran en viales y espacios públicos.
- Barreras Arquitectónicas en la Edificación (B.A.E.): Son las que se encuentran en edificios de uso público o privado.
- Barreras Arquitectónicas en el Transporte (B.A.T.): Son las que se encuentran en los medios de transporte.
- Barreras en la Comunicación (B.C.): Son las que impiden o limitan la expresión o la recepción de una comunicación en cualquiera de los medios en los que se puede producir ésta. (párr. 1, 2, 3)

### 2.2.3 Definición de crecimiento

Consultando al Crecimiento Urbano y el Modelo de Ciudad<sup>25</sup>, (2017), se determina 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 por un territorio esta descripción pretende ser un reconocimiento o un método para 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).

### 2.2.4 Definición de ciudades

Investigando Definición ABC<sup>26</sup>, (2017), diccionario en línea que publica:

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 preminentemente en las regiones rurales. (párr.1)

### 2.2.5 Definición de ciudades amuralladas

Explorando el artículo de Arizaga, M<sup>27</sup> (2000), nos menciona que:

---

<sup>25</sup> Urbano y el Modelo de Ciudad. (2017). Definición de Crecimiento. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. 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)

<sup>26</sup> Ucha, F. Definición ABC. Definición de ciudades. [En línea]. Consultado (28, marzo, 2019). Disponible en: <https://www.definicionabc.com/social/ciudad.php>

<sup>27</sup> Arizaga, M. (2000), Murallas y barrios cerrados. La morfología espacial del ajuste en Buenos Aires, [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en: [https://nuso.org/media/articles/downloads/2836\\_1.pdf](https://nuso.org/media/articles/downloads/2836_1.pdf)

La ciudad amurallada (el country, el barrio cerrado y torres countries), es una de las formas que toma la ciudad acuartelada frente a la descuartización del espacio urbano. Pero el encapsulamiento no es un fenómeno que se reduce al espacio residencial, sino que se extiende al ocio y el consumo (shoppings, plazas cerradas) como nuevas formas de uso del espacio público. (Arizaga, 2000, pág. 11).

### 2.2.6 Definición de espacio público

Consultado a SEDESOL<sup>28</sup>, (2010), se determina que:

Al espacio público como el lugar de encuentro se caracteriza por ser un ámbito abierto por y para el ejercicio de la vida en sociedad. Representa el lugar idóneo para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas, artístico-culturales, de esparcimiento, y en general para el uso y disfrute de la comunidad las 24 horas del día.

Analizando el artículo de Carrión<sup>29</sup>, F (2004), transcribimos que:

La definición del concepto espacio público es necesaria porque su uso actual es muy general, al extremo de que pierde especificidad y, por tanto, muy restrictiva dado su marcado carácter especialista, que es tributaria de las concepciones del urbanismo moderno. En suma, es un concepto difuso, indefinido y poco claro que puede incluir la plaza, el parque, la calle, el centro comercial, el café y el bar, así como la opinión pública o la ciudad.

Examinando el artículo de Borja, J<sup>30</sup> (2000), se determina que:

Los espacios públicos son sujetos de índole jurídico, es decir, que están sometidos a la regulación de la administración pública o el gobierno que posee la facultad de dominio del suelo, pero que a su vez debe garantizar su accesibilidad a todo el que lo desee, siempre y cuando se sigan ciertas normas y condiciones para su utilización, así como, para las actividades que ahí se realizarán. La importancia del estudio de los espacios públicos en la ciudad es mencionada por este autor desde dos puntos centrales, el primero, es que él considera que los espacios públicos es donde la crisis de una ciudad o de la urbanidad se manifiesta; es decir que, a través de ellos, de las condiciones en que se encuentran y las actividades que ahí se realizan que podemos conocer y evaluar las deficiencias, las costumbres, y las formas de vida de la ciudad.

---

<sup>28</sup> SEDESOL. (2010). Documento diagnóstico de rescate de espacios públicos. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en:

[http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico\\_PREP.pdf](http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico_PREP.pdf)

<sup>29</sup> Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad, Colombia. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19611481006>

<sup>30</sup> Borja, J. (2000). Laberintos urbanos en América latina. Espacio Público y ciudadanía. Ecuador. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en :

[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El\\_espacio\\_publico\\_\\_ciudad\\_y\\_ciudadania.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DEl\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190620%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20190620T203456Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=154bf6c8970e1407b1b27ecd9f62d65884a12e5b94081920c399772c43e2cc50](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El_espacio_publico__ciudad_y_ciudadania.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DEl_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190620%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190620T203456Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=154bf6c8970e1407b1b27ecd9f62d65884a12e5b94081920c399772c43e2cc50)

### 2.2.7 Definición de fragmentación

Estudiando una tesis de Borja<sup>31</sup> (2006), de la Pontificia Universidad Javeriana, podemos referenciar que:

La fragmentación puede entenderse como la separación espacial de los diferentes grupos sociales de una ciudad o de un área geográfica de acuerdo a diferencias étnicas, culturales, socioeconómicas, etc. Produciéndose divisiones en el tejido social y debilitamiento e incluso desaparición de lazos sociales entre los diversos grupos socioeconómicos, generándose a la vez un freno para la movilidad social. (p. 20).

### 2.2.8 Definición de movilidad

Transcribiendo el artículo de Mendoza, M<sup>32</sup> (2017), transcribimos que:

La movilidad se conceptualiza en los desplazamientos origen-destino que tienen lugar en las ciudades, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados, particulares o colectivos, haciendo referencia a la clasificación general de los modos de transporte que una persona puede utilizar para trasladarse de un lugar a otro. (párr.1)

### 2.2.9 Definición de movilidad urbana

Indagando a Definición ABC<sup>33</sup>, (2017), 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 inconvenientes, como atascos, problemas de aparcamiento, contaminación atmosférica, etc. Al margen de estas incomodidades, no hay que 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).

### 2.2.10 Definición de urbicidio

Analizando el concepto de Carrión, F<sup>34</sup>, (2018), define al urbicidio como:

El Urbicidio es un concepto compuesto por dos palabras: “urbs” que es ciudad y “cidio” que significa muerte; esto es, la muerte de la ciudad. Pero no es un fallecimiento natural o un homicidio, es más bien un asesinato. El Urbicidio es el asesinato litúrgico de la ciudad, realizado con premeditación, orden y forma explícita,

---

<sup>31</sup> Borja, D. (2011). Fragmentación y marginalización urbana por los procesos de urbanización no planificados. Rehabilitación urbana en la localidad de Bosa, Bogotá. [En línea]. Consultado: [21, mayo, 2018]. Disponible en: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/10202/BorjaBuitragoDianaMaritza2011.pdf?sequence=1>

<sup>32</sup> Mendoza M. (2017), Un lugar Blog. [En línea]. Consultado: [21, mayo, 2019]. Disponible en: <https://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>

<sup>33</sup> Definición ABC. (2007-2017). Definición de la Movilidad Urbana. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. Disponible en: <https://www.definicionabc.com/geografia/movilidad-urbana.php>

<sup>34</sup> CARRIÓN MENA, F. (2018) Urbicidio o la muerte litúrgica de la ciudad. Oculum Ensaïos, v.15, n.1, p.5-12, 2018. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2019]. Disponible en: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n1a4103>

que proviene de las acciones que arrasan los sistemas de lugares significativos de la vida en común: las plazas, los documentos, las bibliotecas (ágora); asuelan la base material de una ciudad: las infraestructuras, los servicios (urbs); exterminan la sociedad y la ciudadanía; así como aniquilan los marcos institucionales de gobierno: privatización, desregulación, centralización (polis).(pág.2)

### 2.2.11 Definición de segregación social

Analizando el artículo de Sabatini, F.<sup>35</sup> (2006), define: ‘La segregación del espacio urbano, es un fenómeno espacial con complejas conexiones con las diferencias y desigualdades sociales, complejidad que suele mover a confusión’.

### 2.2.12 Definición de segregación residencial

Indagando el estudio de Sabatini, F.<sup>36</sup> (2014) y autores, nos señala que:

‘La segregación residencial es un fenómeno que reviste las características de un fenómeno autónomo que genera tanto efectos positivos como negativos; éstos deben investigarse y comprenderse de modo que puedan impulsar estrategias que permitan reducir la segregación, resolviendo los problemas que genera en términos de vulnerabilidad social y promoviendo una mayor integración entre distintos grupos de la sociedad. Menciona que la segregación se está reduciendo en una escala espacial grande, y sin embargo se está intensificando a escala reducida, esto apoyado y promovido en parte importante por la proliferación de barrios cerrados localizados fuera del área de concentración de los grupos de más alta renta y en la periferia de bajos ingresos. la llegada de residentes de mayores ingresos a través de la construcción de barrios cenados tiene efectos y genera sentimientos mezclados en los barrios pobres aledaños, aunque parecen predominar aquellos de signo positivo. Además, estos cambios urbanos se relacionan con la maduración y concentración del capital privado inmobiliario, junto con la adopción del diseño contemporáneo de condominio cerrado como parte de las estrategias de innovación del producto. El promotor inmobiliario compra suelo barato, ubicado en comunas tradicionalmente populares, desarrolla un megaproyecto bajo la forma de barrio cerrado, lo que le permite sacar mayor rentabilidad a la tierra al densificar, y lo vende a clases más acomodadas.’ (Pag.48).

---

<sup>35</sup> Sabatini, F (2006) La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina, Chile. Consultado: [23, mayo,2019]. Disponible en: <https://publications.iadb.org/en/publication/15146/la-segregacion-social-del-espacio-en-las-ciudades-de-america-latina>

<sup>36</sup> Juárez, L. Sabatini, F. (2014), SEGREGACION URBANA Y SUS IMPLICACIONES EN LAS CIUDADES. UNA APROXIMACION TEORICA, México. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/948/94810207.pdf>

## 2.3 MARCO REFERENCIAL

### 2.3.1 Repertorio internacional

#### 2.3.1.1 Ciudades de Muros, México.

Continuando la información en el artículo de Enríquez, J<sup>37</sup>. (2006) nos expone el siguiente repertorio:

#### CIUDADES DE MUROS. LOS FRACCIONAMIENTOS CERRADOS EN LA FRONTERA NOROESTE DE MÉXICO

La frontera noroeste de México es una de las regiones más dinámicas del país, no solamente por la actividad manufacturera basada en la maquiladora de exportación establecida en las ciudades fronterizas, sino también por mantener altos niveles de crecimiento poblacional y urbanización, intensos procesos sociales y culturales que tienen como principal referente la contigüidad con Estados Unidos. La primera parte de la historia de las ciudades fronterizas que va de mediados del siglo XIX y parte del XX, las define como aduanas o asiento de garitos para norteamericanos.

El proceso de urbanización, el acelerado crecimiento poblacional sin planeación urbana ocasionó la acentuación del proceso de aparición de asentamientos irregulares, los gobiernos de las ciudades tienen problemas para diseñar e instrumentar políticas urbanas en un contexto de desorden y caos, con marcos normativos limitados. Estas dificultades presentes en la urbanización de las ciudades fronterizas facilitaron la polarización social y espacial. Las desigualdades devinieron en creación de espacios de pobreza donde se agudizan los problemas de carencias de servicios públicos, equipamiento e infraestructura, vivienda e inseguridad. Al mismo tiempo surgieron los espacios “ganadores”, privilegiados por el desarrollo urbano y la economía.

NIVEL	ALTO	MEDIO	INTERES SOCIAL	TOTAL
CIUDAD				
TIJUANA	25	33	14	72
NOGALES	2	7	2	11
JUAREZ	12	20	4	36
TOTAL	39	60	20	119

Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico N° 8.** Cuadro de los fraccionamientos cerrados y diferentes clases sociales en la frontera de México. Fuente: Enríquez Acosta Jesús. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

La polarización socio-económica en las ciudades fronterizas es evidente, en ese contexto el fraccionamiento cerrado se torna para las clases medias y altas como una alternativa eficaz para expresar exclusividad y prestigio social. La segregación social referida por el levantamiento de muros y casetas de vigilancia establece formas materiales a las distancias sociales. En ese sentido, el fraccionamiento cerrado constituye para las clases media y alta un remanso de seguridad y tranquilidad dentro de la precariedad social existente en la frontera. A las elites locales les cayó como

<sup>37</sup> Enríquez Acosta, J. (2006), ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México, [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

traje a la medida el concepto cerrado que hace de la autonomía interior, la comunidad privada y la invisibilidad del otro, los puntales del paraíso y del mantenimiento del status social.



**Gráfico N° 9.** Sección del conjunto Santa Fe en la periferia de Tijuana.

Fuente: Archivo de investigación Comunidades Cercadas, 2005. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

Aunado, el fraccionamiento cerrado fragmenta la ciudad en tanto no ofrece soluciones de continuidad espacial ni tampoco favorece los contactos entre la población, más bien los inhibe. En México el fenómeno de las comunidades cerradas está relacionado con la asimetría social y económica. Pobreza y marginalización, asentamientos precarios, infraestructura y equipamiento deficientes, inseguridad cotidiana, apuntan a configurar un paisaje de las ciudades donde las desigualdades y la débil calidad de vida son comunes. En ese contexto es donde los fraccionamientos cerrados surgen como islas urbanas que se sustraen a la precariedad social y económica para definirse como seguros, exclusivos, confortables y asegurantes de un estilo de vida.

Continuando con el artículo anterior de Enríquez, J<sup>38</sup>, (2006), nos expone que:

Segregación y fragmentación en las ciudades fronterizas.

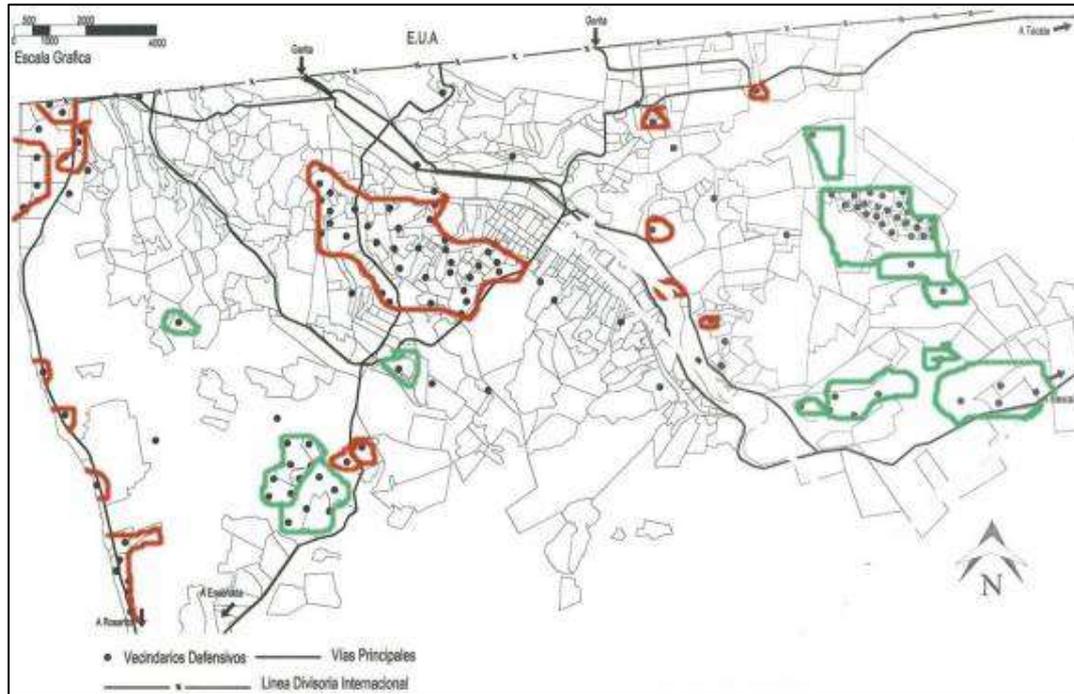
La fragmentación urbana que caracteriza a las ciudades fronterizas tiene implicaciones no sólo en el espacio cada vez más difuso y desintegrado sino también en la dimensión social, el efecto del proceso de fragmentación está ligado a la segregación social. Espacialmente la segregación se observa por los límites establecidos para separarse o escindirse de la ciudad, en este caso se trata de calles convertidas en muros, zonas baldías alrededor del conjunto como espacio de amortiguamiento, entre otros.

El siguiente ejemplo de Tijuana, en el plano se puede observar el patrón de ubicación de los fraccionamientos medios y altos representados por las líneas rojas y los de

---

<sup>38</sup> Enríquez Acosta, J. (2006), ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

interés social representados por las líneas verdes. Sobresale en ese plano el acomodo de los fraccionamientos cerrados medios y altos en las zonas más exclusivas de la ciudad de Tijuana que son el entorno de Agua Caliente al centro de la ciudad, Playas de Tijuana al oeste pegado a San Diego y la línea costera hacia Rosarito al sur.



**Gráfico N° 10.** Ubicación de los fraccionamientos cerrados altos-medios y los de interés social o popular.

Fuente: Trabajo de Investigación “Comunidades cercadas: estudio de una arquitectura y urbanismo alternativos a la luz de la experiencia. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

En cambio, los grandes asentamientos de interés social se establecen de manera periférica en suelo más barato, donde los problemas urbanos son más abrumantes en cuanto a seguridad, provisión de servicios básicos, condiciones de habitabilidad, cercanía con las áreas comerciales y laborales y disponibilidad de vialidades primarias. En ese sentido, la segregación social es básicamente notable entre los fraccionamientos medios y altos con respecto a la ciudad y a los demás grupos sociales.



**Gráfico N° 11.** Viviendas de 3 metros de frente en fraccionamiento cerrado de interés social en el sector de Las Villas, Tijuana.

Fuente: Trabajo de Investigación “Comunidades cercadas: estudio de una arquitectura y urbanismo alternativos a la luz de la experiencia. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

El efecto segregador de la tipología de vivienda que hace de los muros perimetrales y las restricciones a las entradas de extraños su principal característica es manifiesto, el efecto es todavía más grande cuando los emprendimientos cerrados medios y altos tienen como signo distintivo la exclusividad y el mantenimiento de un estilo de vida, logrando que la homogeneidad social existente exacerbe las diferencias sociales y la privatización del espacio público.

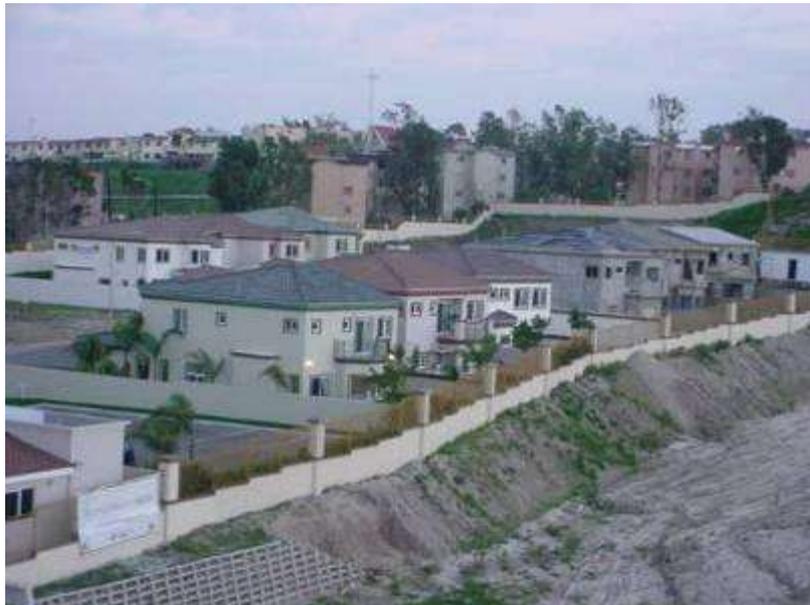


**Gráfico N° 12.** Diseño urbano básico del condominio en Tijuana.

Fuente: Mungarro, Jesús, La frontera y sus fronteras. Tipologías urbanísticas y arquitectónicas del fraccionamiento cerrado en Tijuana, Tesis de Maestría, El Colegio de Sonora, septiembre de 2005. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

El diseño urbano de tipo cerrado recrea bastante bien el proceso de fragmentación y segregación urbana característico de la ciudad contemporánea, tiene relevantes consecuencias en el territorio de la ciudad y define con nitidez las imágenes caóticas y desordenadas que la componen, las consecuencias y el impacto de los fraccionamientos cerrados son observables en:

- La inaccesibilidad e impermeabilidad urbana
- La dispersión y creación de periferia
- La privatización del espacio público y el diseño urbano defensivo
- El lugar residual de la administración y la planeación urbana
- Fortalecimiento y legitimación del discurso de la seguridad y el miedo
- La paradoja de la socialización y el sentido de comunidad



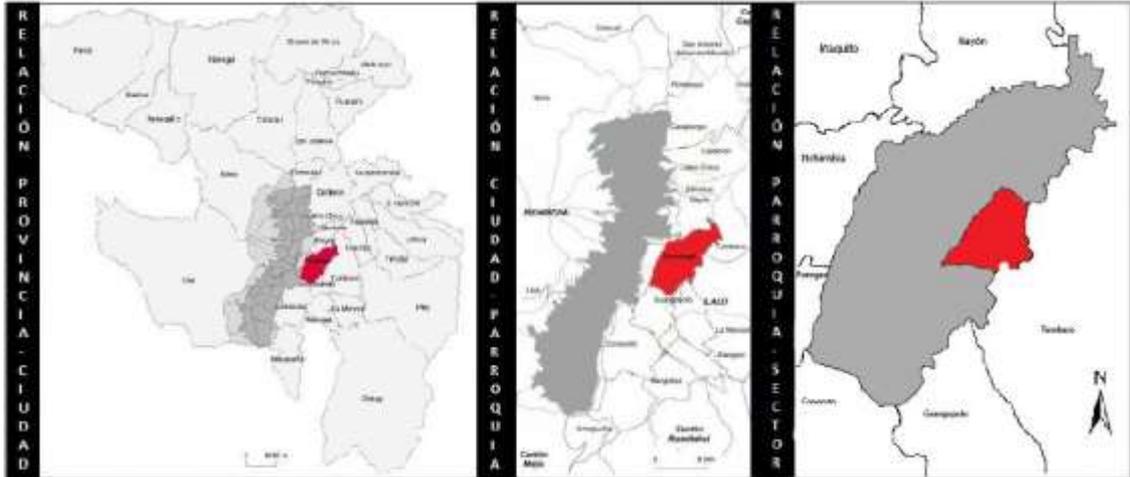
**Gráfico N° 13.**Entorno de Agua Caliente en el área central de Tijuana.

Fuente: Trabajo de Investigación “Comunidades cercadas: estudio de una arquitectura y urbanismo alternativos a la luz de la experiencia. [En línea]. Consultado: [23, mayo,2019]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>

## 2.3.2 Repertorio Nacional.

### 2.3.2.1 Discontinuidad y segregación urbana, generada por barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá. Quito, Ecuador.

Examinando la tesis de Guamán<sup>39</sup>, D, (2017), nos muestra que:



**Gráfico N° 14.** Ubicación sector de estudio.

Fuente: Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

El sector de estudio se encuentra ubicado en la parroquia de Cumbayá, relativamente cercana a la meseta de Quito, en el Valle de Tumbaco, localizado a una distancia de 12 kilómetros del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). El Valle de Tumbaco y Cumbayá tienen una extensión de 63.826 hectáreas y alrededor de 120.000 habitantes. Por tener un clima cálido y por la cercanía a la ciudad es demandada por los habitantes, desde hace algún tiempo, como su residencia permanente.

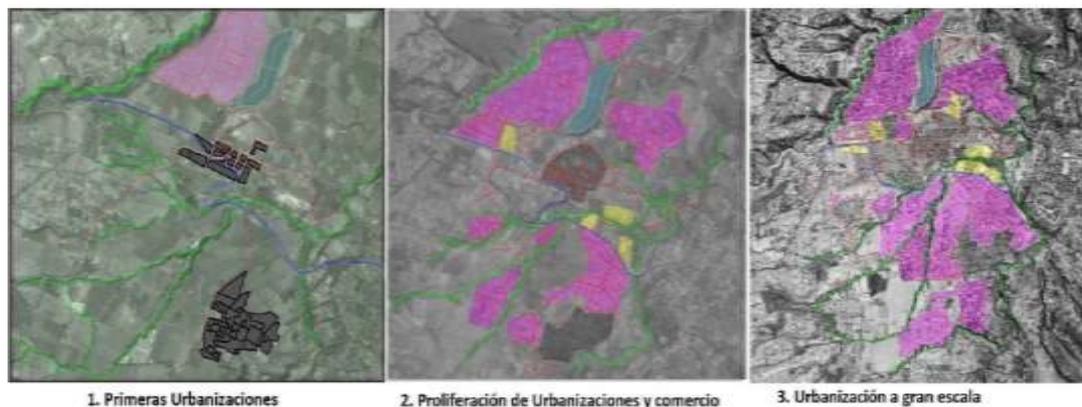
Para entender mejor el desarrollo inmobiliario en Cumbayá es necesario analizar 3 momentos particulares:

#### Momento 1 (Años 1972- 1990)

El Valle de Tumbaco y Cumbayá inicialmente fue un centro de intercambio comercial entre la Sierra y el Oriente ya que tenía como característica principal la de ser puerta de entrada y salida desde y hacia la Amazonía, por lo que se convirtió en un paso obligado de comerciantes y turistas por lo que durante mucho tiempo fue considerado como el “dormitorio de la ciudad”, (Instituto de la ciudad, 2013) y hasta antes de los años 80 las zonas de Cumbayá, Tumbaco, Nayón y Los Chillos eran contempladas como zonas rurales y agrícolas de baja densidad residencial, con lotes mínimos que tenían grandes extensiones, con bajos coeficientes de ocupación del suelo (COS), y altura de edificación autorizada de dos pisos. (Asociación de peatones de Quito, s.f.)

<sup>39</sup> Guamán, D, (2017), Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes. [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Disponible en: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

Varios factores influyeron al desarrollo en urbano en Cumbayá, como primer punto de importancia en esta época y que marco el proceso de extensión de la ciudad hacia los valles es la imagen de modernidad infundida por grupos de la élite quiteñas “y bajo la dirección de Luis Pallares Zaldumbide (dueños de las haciendas de Cumbayá”, (López & Rojas, 2016, pág. 5) que contaba con poder político en el sector, producto de esto se inicia a añadir áreas rurales agrícolas al crecimiento urbano y estimulaba a cooperativas que tenían interés en adquirir de tierras a comprarlas, lo que ocasionó un boom en el fraccionamiento de las haciendas y el apareamiento de las denominadas Cooperativas de huertos familiares (López & Rojas, 2016). Este principio se encuentra establecido en el diseño del Plan Director de Urbanismo (1967–1973) expedido por el Municipio y aprobado a través de la Ordenanza N° 1165.



**Gráfico N° 15.** Momentos, Años 1972- 1990

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM) y edición de Delia Guamán Gualando. [En línea].

Consultado: [29, mayo,2019]. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

Continuando con la tesis de Guamán<sup>40</sup>, D, (2017), nos expone que:

Las primeras urbanizaciones se construyeron en las parcelas que eran divididas al gusto de los dueños y fueron creadas como huertas familiares cuyo uso era principalmente para los fines de semana a las que también se las denominó como, las casas de descanso cercano a la ciudad y con las comodidades de la urbe

En 1971 el Municipio de Quito aprobó la Ordenanza Municipal N° 1353 que delimitó la primera Área Metropolitana de Quito, con el cual la ciudad rompió definitivamente su forma alargada y el crecimiento del área urbana se extendió hasta parroquias rurales y en valles aledaños, lo que generó que se determine como futuras áreas de crecimiento a Cumbayá, Tumbaco, Mejía, Cayambe, Pedro Moncayo, Rumiñahui y Sangolquí, entre otros. (López & Rojas, 2016)

a presiones económicas y sociales, además se produjo una rápida urbanización. En 1972 inicia la construcción de la Vía Interoceánica que se desarrolló a raíz de la demanda de la actividad de explotación petrolera en el Oriente. El crecimiento y desarrollo urbano se dio de forma lineal a lo largo de la carretera, la cual en principio era un camino de segundo orden mejorado y posteriormente se transformó en una vía

<sup>40</sup> Guamán, D, (2017), Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes. [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Disponible en: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

asfaltada que se convirtió en un eje de comunicación vial y corredor de urbanizaciones.

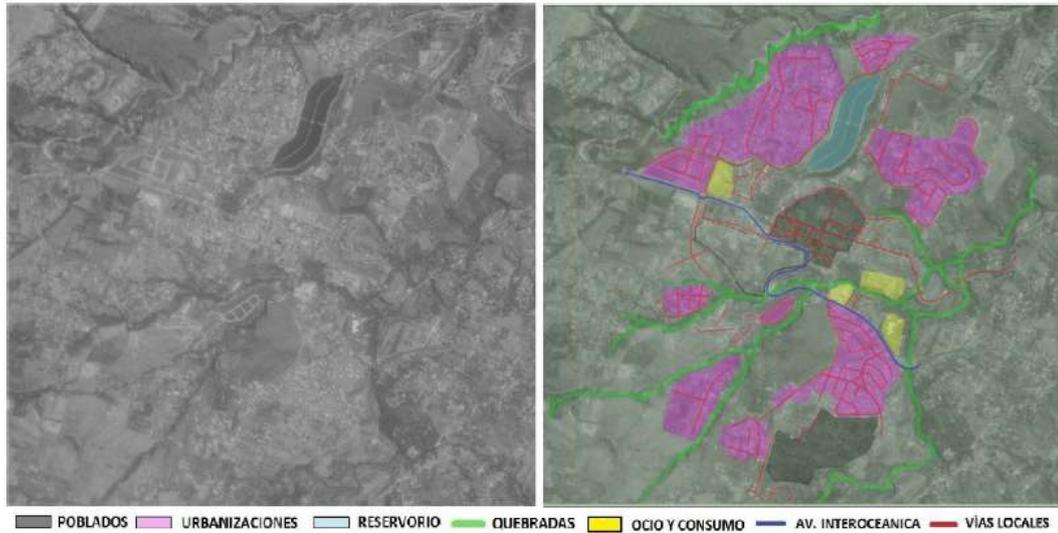


*Gráfico N° 16.* Cumbayá 1976

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM), edición de Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

### Momento 2 (Años 1991- 2005)

Desde la década de los 90 la ciudad de Quito ha sido producto de procesos de transformación socio-urbana y metropolitana, generada particularmente por inversionistas inmobiliarias, constructores y el libre flujo de capitales, producto de lo cual existe mayor demanda del suelo en zonas como el valle de Tumbaco y especialmente en Cumbayá, que pasó de ser una zona rural agrícola a transformarse en el principal destino inmobiliario de la ciudad de Quito con urbanizaciones y residencias, debido principalmente sus características de implantación, ubicación, clima y accesibilidad (a 30 minutos desde Quito) que le han llevado a ser centro urbanizado satélite que goza de preferencia por parte de las familias de ingresos más altos que han buscado mayores espacios verdes, seguridad y exclusividad, etc.

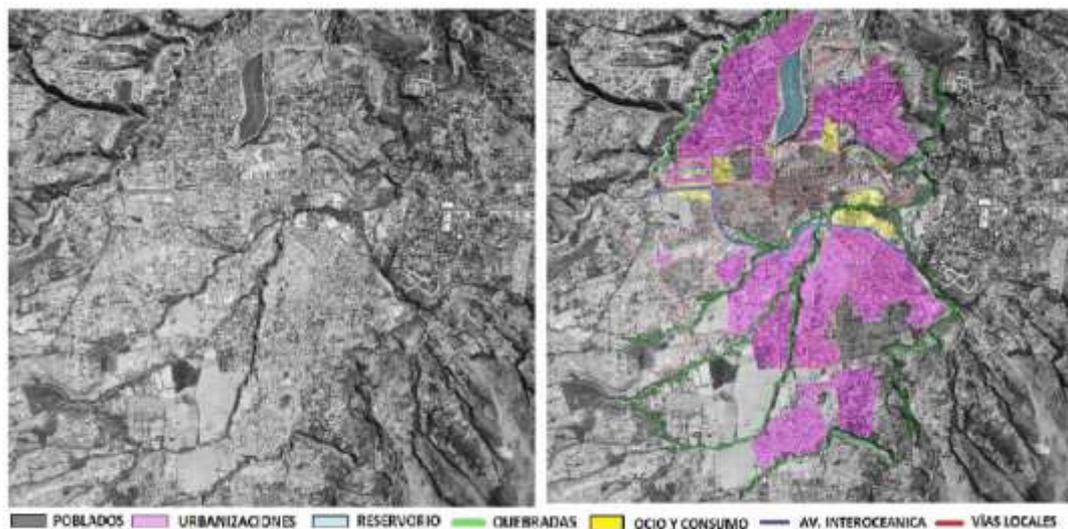


**Gráfico N° 17.** Cumbayá 1993

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM), edición de Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

**Momento 3 (Años 2006 - 2018)**

La parroquia tiene un alto índice de crecimiento e incremento de la densidad poblacional, según datos Censo INEC 2010, desde 1950 la densidad poblacional creció de 85,63 hab. /Km<sup>2</sup> a 1186,84 hab. /Km<sup>2</sup>, hasta llegar actualmente a 1489.73 hab. /Km<sup>2</sup>, este fenómeno se puede entender debido al alto nivel de ocupación del suelo, al desarrollo inmobiliario y la fortalecimiento de las urbanizaciones en el sector ha significado el surgimiento e incremento de nuevos equipamientos como por ejemplo bancos, centros comerciales, centros educativos ,escuelas, universidades, hospitales, unidades de servicios públicos e infraestructura de servicios, servicios básicos, vías, etc., necesarias para abastecer la demanda por servicios de la nueva población, que por lo general se ha ubicado en urbanizaciones y conjuntos privados. (Gobierno de Pichincha, 2012).



**Gráfico N° 18.** Cumbayá 1993

Fuente: Instituto Geográfico Militar (IGM), edición de Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

Prolongando con la tesis de Guamán<sup>41</sup>, D, (2017), nos describe que:

#### Características Actuales de Cumbayá.

Vivienda unifamiliar, Urbanizaciones y Conjuntos habitacionales en Cumbayá  
Cumbayá es mayoritariamente residencial con viviendas unifamiliares de 2 o 3 plantas que están situadas en lotes y acceso independiente y exclusivo, con o sin retranqueo a fachada y linderos. Las casas unifamiliares o villas ocupan el 72% de las construcciones con un incremento en la construcción de departamentos. Estas casas tienen diferentes estilos arquitectónicos como casa de tipo rústico, moderno, con materiales de calidad, cuentan con amplios jardines, parqueadero y en un alto porcentaje se localizan urbanizaciones cerradas.

En la actualidad existen conjuntos habitacionales y urbanizaciones con casas desde 100m<sup>2</sup> de construcción lo que demuestra que el área de los lotes y construcción han reducido, aunque no los precios, ya que continúan siendo altos. El 35,85% de la población de Cumbayá vive en conjuntos cerrados y el 60,38% en urbanizaciones cerradas, frente a un 3,77% que viven en urbanizaciones abiertas. La mayoría de estas urbanizaciones cerradas cuenta con un guardia privado con un solo ingreso peatonal y vehicular, estos porcentajes demuestran la preferencia de la gente por vivir en barrios cerrados. (Galina, 2011)

**Urbanizaciones:** Portal de Cumbayá, Jacaranda (1967), Jardines del Este I y II (1968), La Comarca, Cumbres del Valle o Los Guabos (1983), Bosques de San Pedro, La Hondanada, Villa Andaluz (casa de 119m<sup>2</sup>), Valle 1,2 y 3, Alagua, La Vieja Hacienda, Valle Hermoso, Prados de Cumbayá, Lomas de Cumbayá, Los Almendros, El Limonar 2 y 3, Colegio Médico de Pichincha, La Católica, Santa Rosa de Cumbayá, Santa Lucia, Santa Inés.



**Gráfico N° 19.**Urbanización La Vieja Hacienda, Cumbayá, Quito.

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

---

<sup>41</sup> Guamán, D, (2017), Pontificia Universidad Católica del Ecuador Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes. [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Disponible en: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>



**Gráfico N° 20.** Urbanización Jardines del este II, Cumbayá, Quito.  
Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.



**Gráfico N° 21.** Urbanización Portón de Cumbayá, Cumbayá, Quito.  
Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

**Conjuntos Habitacionales:** Casales del Valle (12 casas de 105 m<sup>2</sup>), Balí (casa de 126m<sup>2</sup>), Castell Garden, La Toscana, Santa Elena, Milano, MontPellier, Santa Catalina, La Girona, Aitana, Tais Lumbisí, Alto Claro, Monte Akira, Mirador del Valle, Navarra de la Sierra, Vista Colina, Piamonte, La Tizona II, Trigoloma, Kamani, Vittoria.



**Gráfico N° 22.** Plaza Central de Cumbayá, Quito.

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019..



**Gráfico N° 23.** Mapa barrios, urbanizaciones y conjuntos habitacionales de Cumbayá.  
 Fuente: Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Obtenido de:  
<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

Se han edificado barreras arquitectónicas en los barrios residenciales que se han cerrado con cerramientos, murallas, muros, portones y garitas con calles interiores áreas comunales y áreas verdes de acceso y uso exclusivo de sus residentes que al final se convierten en medios de separación de los diferentes grupos sociales. (Galina, 2011). El progreso de Cumbayá es tan marcado que se podría trazar una línea entre el nuevo sector y el antiguo.



**Gráfico N° 24.** Cerramiento de la Urbanización La Comarca, Cumbayá, Quito.  
Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

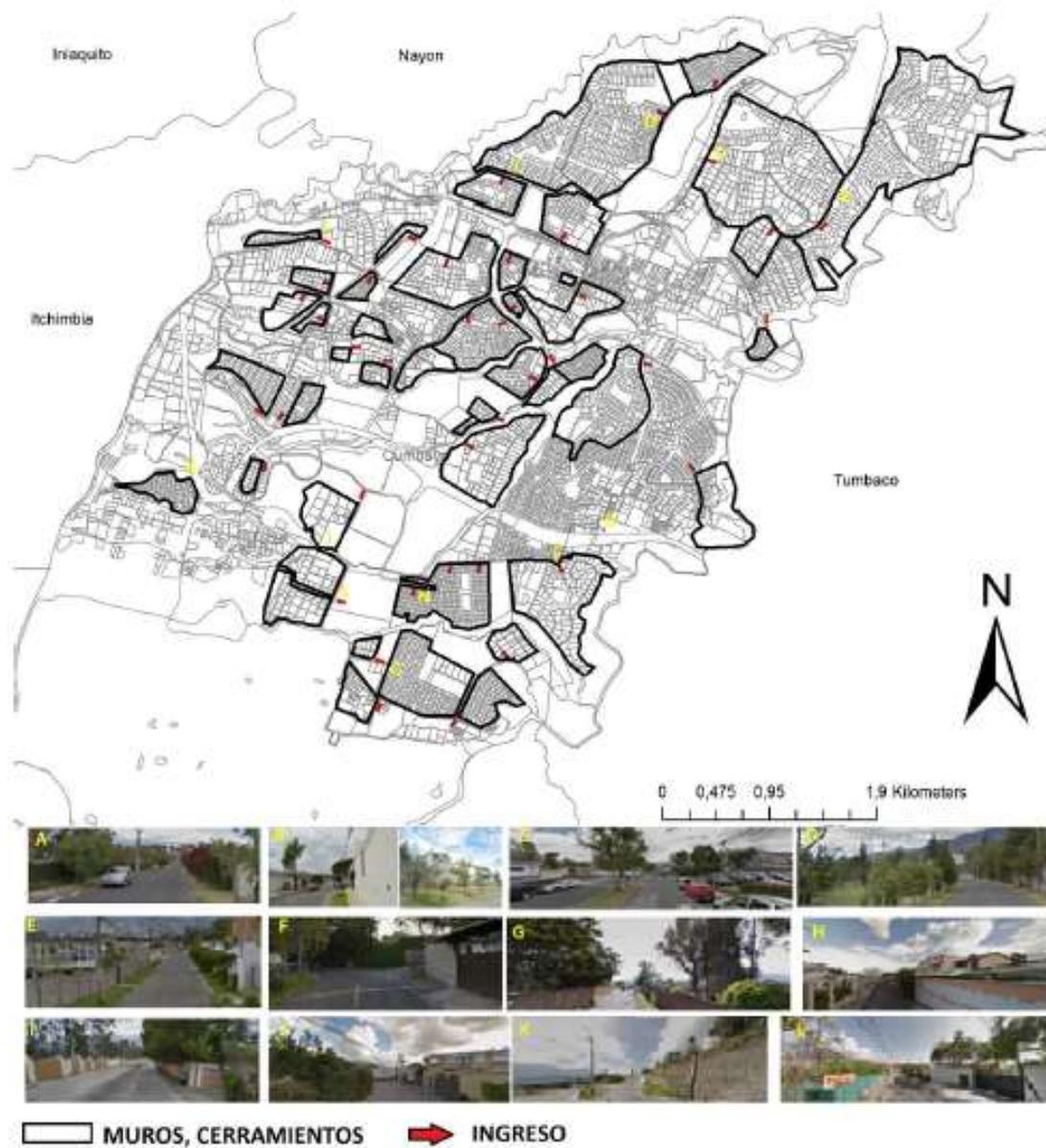
En Normas de Arquitectura y Urbanismo Art. 11. Áreas verde y de equipamiento comunal se detalla que “La altura de los muros de cerramientos de los lotes privados que lindan con las áreas verdes y equipamientos comunales, no será mayor a 0,60., m pudiendo ser el resto del cerramiento, hasta alcanzar una altura máxima permitida de 3.50m, con cerca viva o enrejada que permita transparencia<sup>42</sup>. , “ (pág. 10).



**Gráfico N° 25.** Iglesia San Pedro de Cumbayá, Cumbayá, Quito.  
Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

---

<sup>42</sup> Ordenanza Municipal del Distrito Municipal de Quito, (2011) Ecuador, [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Disponible en:  
[http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20\(172\)/MUNICIPAL\\_0172\\_517.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20(172)/MUNICIPAL_0172_517.pdf)



**Gráfico N° 26.** Mapa barrios, urbanizaciones y conjuntos habitacionales de Cumbayá  
 Fuente: Mg. Arq. Delia Guamán Gualando. [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Obtenido de:  
<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

La mayoría de urbanizaciones y conjuntos habitacionales existentes en Cumbayá están rodeada por muros cerrados en su totalidad, solo con un ingreso principal.

### 2.3.3 Repertorio Local.

#### 2.3.3.1 Ciudadela Marbella del Cantón Manta.

La ciudad de Manta se fundó en el año 1922, se fueron creando muchos barrios dispersos en todo su emplazamiento como lo es la ciudadela Marbella, que data desde el año 1966, el mismo año en el cual se creó la Autoridad Portuaria de Manta, esta ciudadela cuenta con un área total aproximada de 16.7 Hectáreas.



**Gráfico N° 27.** Límites de la ciudadela Marbella, Manta. 2019

Fuente: Google Earth y edición de autoras de este análisis de caso. República del Ecuador, 2019.



**Gráfico N° 28.** Ciudadela Marbella, Manta. 2019

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

Dentro del perímetro de la ciudadela se encuentran varias urbanizaciones, las más cercanas como: San Mateo, Sinaloa y Coyoacán, estos proyectos implementados en los extremos de este sector crearon de manera indirecta una segregación social y urbana. De

manera que los habitantes de este sector no se sienten del todo conformes por existir una barrera divisoria de clases sociales.



**Gráfico N° 29.** Límites de las Urbanizaciones

Fuente: Google Earth y edición de autoras de este análisis de caso. República del Ecuador, 2019.

La principal consecuencia de la segregación social es la discontinuidad del tejido urbano, ya que estas urbanizaciones disponen de barreras que impiden la circulación, tanto peatonal como vehicular, la dispersión de estos elementos como el cierre de las calles ocasionan que las rutas viales alternas se minimicen.



**Gráfico N° 30.** Urbanización San Mateo, Manta 2019

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

La apreciación de los habitantes de su entorno se ha transformando en un ambiente colmado de rejas, murallas, mallas y entre otros elementos que las urbanizaciones utilizan para crear un límite divisor. Los que se identifican como las personas de afuera carecen de un buen servicio público, que necesitan un mejor nivel de protección para sus viviendas, ya que por su condición social no pueden contar al igual que en los conjuntos con guardias de seguridad y recurren a poner alarmas residenciales, protecciones en las ventanas, puertas, cerramientos, y aquellas personas que no disponen de una buena condición económica se arriesgan a la delincuencia.



**Gráfico N° 31.** Urbanización Sinaloa, Manta. 2019

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.



**Gráfico N° 32.** Ciudadela Marbella, Manta. 2019

Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

## 2.4 MARCO ÉTICO

### Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador

Consultando el Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador<sup>43</sup>, (2013), establece:

**ART. 4.- AUTONOMÍA DEL EJERCICIO PROFESIONAL.** - El Profesional de la Arquitectura, en el libre ejercicio de su profesión, o en relación de dependencia, actuará con plena independencia y autonomía de criterio; será personalmente responsable de su producción y deberá renunciar y rechazar ante el Directorio Provincial o los organismos competentes cualquier interferencia o presión que pretenda desviar su conducta y desvirtuar su producción.

**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-espacial.

**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 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. 12.- SERIEDAD PROFESIONAL.** - En la prestación de sus servicios, el profesional de la Arquitectura empleará sus conocimientos y experiencia a cabalidad y sin restricciones; considerará igualmente importante a todos sus compromisos y procurará siempre la satisfacción de los intereses lícitos de su cliente y la más eficiente realización de los trabajos contratados.

**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.

---

<sup>43</sup> Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador, (2013), codificados por: Secretaria Ejecutiva Nacional y Sindicatura Nacional, [En línea]. Consultado: [29, mayo,2019]. Obtenido de: <https://www.cae.org.ec/wp-content/uploads/2017/07/C%C3%93DIGO-DE-%C3%89TICA-PROFESIONAL.Pdf>

## 2.5 MARCO LEGAL

Consultando información disponible en la Constitución de la República del Ecuador<sup>44</sup> (2018), podemos citar que:

**Art. 23.-** Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

**Art. 31.-** Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

**Art. 241.-** La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

**Art. 264.-** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

**Art. 277.-** Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

2. Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo.

**Art. 415.-** El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías. (pp. 28, 121, 130, 136, 182).

Examinando el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) realizada por la Asamblea Nacional<sup>45</sup> (2010) podemos transcribir que:

Artículo 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad. -El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:

Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.

---

<sup>44</sup> Constitución de la República del Ecuador (2018). [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: <http://repositorio.dpe.gob.ec/bitstream/39000/638/1/NN-001-Constituci%C3%B3n.pdf>

<sup>45</sup> Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)

Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional, en concordancia con las políticas nacionales.

Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales.

Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria. (pp. 36 y 37).

Extendiendo con la lectura del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) realizada por la Asamblea Nacional<sup>46</sup> (2010) podemos exponer que:

Artículo 577.- Obras y servicios atribuibles a las contribuciones especiales de mejoras. Se establecen las siguientes contribuciones especiales de mejoras por:

- a) Apertura, pavimentación, ensanche y construcción de vías de toda clase;
- b) Repavimentación urbana;
- c) Aceras y cercas;
- d) Obras de alcantarillado;
- e) Construcción y ampliación de obras y sistemas de agua potable;
- f) Desección de pantanos y relleno de quebradas;
- g) Plazas, parques y jardines; y,
- h) Otras obras que las municipalidades o distritos metropolitanos determinen mediante ordenanza, previo el dictamen legal pertinente.

Artículo 572.- Contribución por mejoras en la vialidad. - La construcción de vías conectoras y avenidas principales generarán contribución por mejoras para el conjunto de la zona o de la ciudad, según sea el caso". (p. 102).

Leyendo la Ordenanza que regula el Desarrollo y el Ordenamiento territorial del cantón Portoviejo de la República del Ecuador<sup>47</sup> (2017), podemos transcribir que:

Art. 16.-Aplicación.- La aplicación y ejecución del Plan de Movilidad Sustentable del Cantón, es responsabilidad del GAD Portoviejo a través de la Empresa Pública Municipal de Página 23 de 381 Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial EPM – PORTOVIAL, y de las instancias asesoras, operativas y unidades administrativas municipales, previstas en la estructura institucional en coordinación con el Consejo Cantonal de Planificación, las instancias respectivas del Sistema Nacional

---

<sup>46</sup> Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)

<sup>47</sup> Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2017). Ordenanza que regula el Desarrollo y el Ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/ORDENANZA%20QUE%20REGULA%20EL%20DESARROLLO%20Y%20EL%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%20DEL%20CANTON%20PORTOVIEJO%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/ORDENANZA%20QUE%20REGULA%20EL%20DESARROLLO%20Y%20EL%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%20DEL%20CANTON%20PORTOVIEJO%20(2).pdf)

Descentralizado de Planificación Participativa SNDPP, de la Agencia Nacional de Tránsito, del Sistema Cantonal de Participación Ciudadana y control Social, sociedad civil, sector público y privado así como otros organismos e instancias relacionadas. El GAD Portoviejo realizará las gestiones pertinentes ante las instituciones del Gobierno Central a través de la Agencia Nacional de Tránsito, del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial, entre gobiernos municipales, con gobiernos autónomos descentralizados parroquiales, con las organizaciones públicas y privadas, organizaciones no gubernamentales debidamente acreditadas nacionales o extranjeras, organismos de cooperación y otros que conforman el Sistema Nacional de Planificación Participativa de acuerdo al Código de Planificación y Finanzas Públicas, a fin de impulsar, apoyar, financiar y ejecutar los programas y proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo según las disposiciones legales. (p. 22 y 23).

Examinando La Ordenanza Reformatoria A La Ordenanza Que Regula El Desarrollo Y El Ordenamiento Territorial Del Cantón Portoviejo E Incorpora El Título Enumerado Denominado “Del Plan Maestro Urbano Del Gad Portoviejo”, podemos transcribir que:

**ARTÍCULO INNUMERADO (60).- NUEVOS CONJUNTOS HABITACIONALES.-** Al desarrollar nuevos conjuntos habitacionales, tanto el sector público como el inversionista privado priorizarán a las personas y al espacio público, y luego a las edificaciones que lo enmarcan. Los conjuntos habitacionales o urbanizaciones se sujetarán a los siguientes principios:

- a.** Fachadas activas: Deberán mantener, al menos el 30% de su perímetro colindante con calles o plazas como espacio comercial o de oficinas, creando lugares seguros y atractivos para el peatón en el retiro, generando vida pública durante el día y la noche. Se usará el portal y/o arbolado urbano, mejorando así la calidad estética del paisaje urbano.
- b.** Cerramiento: En los nuevos proyectos habitacionales, los muros perimetrales que no correspondan a fachadas vivas (70% del perímetro en contacto con la calle) podrán combinar cerramientos opacos con cerramientos transparentes. Los cerramientos opacos no podrán superar los 10 metros antes de ser alternados por un cerramiento transparente de similar longitud.
- c.** Respetarán las demás normas consignadas en esta ordenanza. (pág. 71 y 72).

## CAPÍTULO III

### 3. METODOLOGÍA.

#### 3.1 Plan de investigación.

Se utilizarán investigaciones de campo y de gabinete.

##### 3.1.1 Investigación de gabinete.

Para el desarrollo de este análisis de caso se obtuvo información bibliográfica de ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos, en artículos científicos, revistas, textos, sitios web, artículos de prensa nacional y local, tesis de grado y doctorales.

##### 3.1.2 Investigación de Campo.

- Tomas de datos a través de encuestas a los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal.
- Entrevistas a: Arq. Jaime Alarcón Zambrano y Arq. Raymond Arévalo.
- Fichas de observación, para el análisis del estado actual que comprende las ciudadelas amuralladas existentes en el área de estudio.

##### 3.1.3 Proceso de la investigación.

Para lograr los objetivos planteados nos hemos guiado de un proceso de técnicas de investigación demostrados mediante la utilización de mapas temáticos que llevan consigo el análisis de los espacios públicos, metodología que podemos analizar en el trabajo de la Dra. Laura Gallardo Frías, (2015) metodología que se desarrolla de la siguiente manera:

Examinando la metodología de análisis del contexto de Gallardo, L<sup>48</sup>. (2015) nos expone que:

Esta metodología surge con la necesidad de comprender el contexto y la hemos desarrollado a partir de la unión de la teoría con la práctica, integrando distintas disciplinas: antropología, sociología, filosofía y arquitectura.

---

<sup>48</sup> Gallardo Frías, L. (2015). Metodología de análisis del contexto. Aproximación interdisciplinar. Académica de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. [En línea]. Consultado: [27, junio, 2019]. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/139794/Metodologia-de-analisis-del-contexto.pdf?sequence=3>

La metodología de trabajo se basó fundamentalmente en la revisión, durante estos tres años en nuestro taller de proyectos arquitectónicos de segundo año, de los elementos principales existentes en el contexto a analizar, que los fuimos sintetizando a partir de diversos estudios de distintos casos en siete puntos, que desarrollaremos en este escrito, los cuales corresponden a: 1) *Genius loci*. 2) Movimiento – Quietud. 3) Análisis sensorial. 4) Elementos Construidos Existentes. 5) Zonas Verdes. 6) Estudio Etnográfico. 7) Síntesis. (Gallardo. 2014).

## **GENIUS LOCI**

El *genius* demuestra que una cosa “existe”, que ella “quiere existir” como indica Christian Norberg-Schulz (1981) utilizando las palabras de Louis Khan. No es necesario hacer un recuento histórico del concepto de *genius* y su relación con el *daimôn* de los griegos, es suficiente señalar que el ser humano antiguo experimentó su medio como algo consistente en caracteres definidos. El hecho de pactar con el *genius* de la localidad en la que debían vivir, tenía una importancia vital para ellos.

## **MOVIMIENTO – QUIETUD**

Es importante advertir que “la noción de ambular es asociable al latín *ambio* – del que deriva *ambitus* –, que en su sentido original indica ‘el camino que da la vuelta a’” (Morales, 1999: 196). Por lo tanto, el término ámbito, que en arquitectura indica un espacio comprendido dentro de límites determinados, denota el espacio que puede ser recorrido, en el que podemos “dar una vuelta”.

Así, un proyecto arquitectónico debe integrar en su esencia el reposo y el movimiento, permitir la permanencia y la serenidad, y ofrecer la posibilidad de un lugar de sosiego desde donde se aprecie el movimiento del existir, para producir desde la quietud la inquietud del ad-mirar.

Para este ítem se recomienda realizar un análisis de los tipos de flujos existentes en el lugar: autos, peatones, motos, bicicletas, entre otros (Pozueta 2000), y de la intensidad de los mismos, destacando los sentidos, jerarquías e, incluso, los distintos ritmos que pueden producir sus conexiones. También se deben tener en cuenta los elementos de reposo: bancos, cafés, miradores, etc., los cuales, se identifican y ubican para establecer las relaciones entre el reposo-movimiento.

## **ELEMENTOS CONSTRUIDOS EXISTENTES**

Para tener una mejor comprensión de los elementos que conforman el contexto, se destacan los siguientes aspectos: A) Usos del suelo y puntos de interés. Definir cómo están destinados los usos de suelo –sector público o privado, uso comercial, habitacional, etc. – con relación a los principales puntos de interés del sector. B) Relación entre los llenos y los vacíos. Se recomienda la realización de un plano *nolli* para ver la relación entre lo construido y lo no-construido. C) Estudio de fachadas próximas. Será fundamental recopilar y analizar las elevaciones cercanas a nuestro emplazamiento.

Continuando con la metodología de análisis del contexto de Gallardo, L<sup>49</sup>. (2015) nos muestra sobre:

## ZONAS VERDES

Parece algo novedoso hablar de arquitectura sostenible, pero recordemos que Vitrubio, el primer tratadista de arquitectura, ya enuncia en el año 27 a.C. en sus *Diez libros de arquitectura* que esta era un arte completísimo, haciendo referencia a la elección de parajes sanos para fundar las ciudades e, incluso, indicando la situación respecto a las regiones celestes. Destacando además de su famoso trío *utilitas, firmitas y venustas* (firme, útil y bello) que sigue siendo el abecé de la habitabilidad, la importancia que los edificios tengan en sus partes la exacta conmensuración y “hallada esta congruente correspondencia, y bien examinada, toca luego a la perspicacia atender a la naturaleza del sitio, al buen uso, y a la belleza de la fábrica, y dar a todo ello, quitando o añadiendo, el modo y tamaño más propio” (Vitrubio, 1992: 143).

Las zonas verdes además de absorber CO<sub>2</sub>, son válvula de escape desde el ámbito físico y visual. Subrayamos la posibilidad de conformar un microclima con los espacios verdes, donde la luz cobra un papel fundamental, ya que ingresa a los recintos que lo conforman y favorece la ventilación y la humedad necesarias con la inclusión de jardines y fuentes que incorporan la sonoridad del agua. En este punto revisamos los árboles del sector, identificamos las distintas especies y sus colores, texturas, formas, hojas, tipos de sombra, etc. (Chanes, 2009). Realizamos la misma operación con los arbustos y tapizantes, para poder definir en el sector de estudio su ubicación y tipos.

---

<sup>49</sup> Gallardo Frías, L. (2015). Metodología de análisis del contexto. Aproximación interdisciplinaria. Académica de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. [En línea]. Consultado: [27, junio, 2019]. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/139794/Metodologia-de-analisis-del-contexto.pdf?sequence=3>

## 3.2 DISEÑO DE LA MUESTRA

### 3.2.1 Población y muestra

Dentro de nuestra investigación, el área de estudio que comprende nuestro análisis de caso, se encuentra en la Parroquia 18 de octubre la cual se determinará la población de la misma, guiándonos con los datos proporcionados por el Municipio de Portoviejo.

### 3.2.2 Tamaño de la muestra

La parroquia 18 de octubre cuenta con una población actual de 49,500 habitantes y para poder conocer el tamaño de la muestra, se utiliza un margen de error de 0,07%, ya que el área de estudio es de menor densidad relacionada a la parroquia, por eso nos direccionamos con la siguiente técnica y fórmula:

Simbología		
<b>N</b>	Tamaño de la muestra	?
<b>Kk</b>	Nivel de confiabilidad positiva 90%	1,96
<b>P</b>	Variabilidad positiva %	0,95
<b>Q</b>	Variabilidad negativa %	0,06
<b>N</b>	Tamaño de la población (parroquia 18 de Octubre)	49500
<b>e</b>	Precisión de error	1% a 9%

**Gráfico N° 33.** Cuadro de simbología para la fórmula de la encuesta.

Fuente: República de Ecuador. Elaborado por las autoras del presente análisis de caso. (2019)

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

$$n = \frac{1,96^2 * 0,95 * 0,05 * 49500}{[0,06^2(49500 - 1)] + 1,96^2 * 0,95 * 0,05}$$

$$n = 37.21 \approx 38 \text{ encuestas}$$

Las 38 encuestas son el resultado de la tabulación; las cuales se aplicarán 23 encuestas dirigidas a los habitantes del sector y por ende los 15 restantes hacia los residentes de las urbanizaciones cerradas; mismas que serán aplicadas a la población de la Ciudadela San Cristóbal de la Parroquia 18 de octubre, cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

### 3.2.3 Recolección de la información

Una vez obtenidos los resultados con las encuestas y entrevistas, derivaremos las tabulaciones respectivas en el programa de Excel. Consecutivamente se continuará al análisis de los resultados con la intención de plasmar la propuesta.

### 3.3 HERRAMIENTAS ESTADÍSTICAS

#### 3.3.1 Formato de Encuesta.



La siguiente encuesta va dirigida hacia los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, para realizar un diagnóstico que será usado en nuestro Análisis de Caso para obtener el título de Arquitectas; el cual se desarrollará con el siguiente tema:

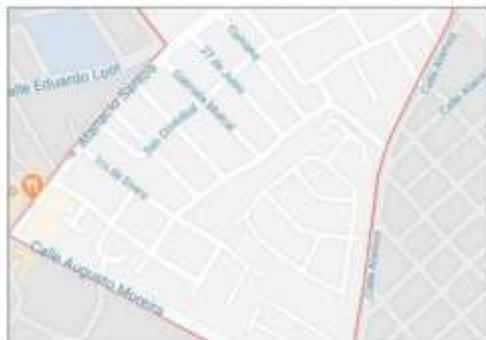
Ciudadelas amuralladas y su relación con los espacios públicos.- Caso de estudio: Ciudadela "San Cristóbal", de la ciudad de Portoviejo.

Responsables de la encuesta: Tita Mieles Aguilar – Betsy Quiroz Santana.

#### 1. DATOS DEL ENCUESTADO.

a) Género	Masculino	Femenino	
b) Edad	18-24	25 - 40	41 - 60 + 60

- Las calles de su ciudadela cuentan con rampas y están con las respectivas señales de tránsito.  
SI \_\_\_ NO \_\_\_
- Al salir de su casa a realizar sus actividades diarias, cuál es su medio para desplazarse:  
BUS \_\_\_ MOTO \_\_\_  
TAXI \_\_\_ A PIE \_\_\_  
BICICLETA \_\_\_ AUTO \_\_\_
- Se siente usted seguro al realizar desplazamientos a pie dentro de su ciudadela.  
SI \_\_\_ NO \_\_\_
- Cuál de estas son las calles por donde usted se moviliza a diario usa con mayor frecuencia:



- ATANASIO SANTOS \_\_\_
- ALAMOS \_\_\_
- AUGUSTO MOREIRA \_\_\_
- IERO DE ENERO \_\_\_
- SAN CRISTÓBAL \_\_\_
- GABRIELA MISTRAL \_\_\_
- 27 DE JUNIO \_\_\_
- CUMANÁ \_\_\_

- Cree usted que los niveles de convivencia de las personas que residen en esta ciudadela son:  
ALTOS \_\_\_ MEDIOS \_\_\_ BAJOS \_\_\_
- Cree usted que la existencia de urbanizaciones cerradas en el sector y sus cerramientos con muros es:  
POSITIVA \_\_\_ NEGATIVA \_\_\_ NULA \_\_\_
- Considera usted que en su barrio existe la diferencia de clases sociales por la existencia de urbanizaciones cerradas.  
SI \_\_\_ NO \_\_\_
- La vivienda donde usted reside es:  
PROPIA \_\_\_ ALQUILADA \_\_\_
- Viviría usted en una urbanización cerrada si tuviera la oportunidad:  
SI \_\_\_ NO \_\_\_ Y POR QUÉ:

**Gráfico N° 34.** Formato de encuesta. Cantón Portoviejo. Ciudadela San Cristóbal de la Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.

Fuente: Autoras de este análisis de caso.

11. Viviría en un barrio abierto de la ciudad si mejoraran los siguientes aspectos, cuál de ellos le parece el más importante.
- ILUMINACIÓN \_\_\_\_
  - SEGURIDAD \_\_\_\_
  - CALLES PAVIMENTADAS \_\_\_\_
  - ÁREAS VERDES POR DONDE CAMINAR \_\_\_\_
12. Cuáles de estos aspectos son los principales motivos de residir en una urbanización cerrada.
- EXCLUSIVIDAD \_\_\_\_
  - SEGURIDAD \_\_\_\_
  - ALTOS NIVELES DE CONVIVENCIA \_\_\_\_
  - SERVICIOS BÁSICOS \_\_\_\_
  - CALLES PAVIMENTADAS \_\_\_\_
  - HUIR DEL RUIDO \_\_\_\_
  - TRANQUILIDAD Y CONFORT \_\_\_\_

**Gráfico N° 35.** Formato de encuesta. Cantón Portoviejo. Ciudadela San Cristóbal de la Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.

Fuente: Autoras de este análisis de caso.

### 3.3.2 Formato de entrevista

#### Entrevista N°1

- 1. ¿Conoce usted el año cuando se asentaron informalmente las primeras viviendas de la ciudadela San Cristóbal?**
  
- 2. ¿Cómo fue la organización de la ciudadela para la distribución de terrenos a los habitantes?**
  
- 3. ¿Cuáles son los problemas que impiden la conectividad y circulación peatonal o vehicular dentro de la ciudadela San Cristóbal?**
  
- 4. ¿Cree usted que una barrera urbano-arquitectónica es un factor que generan con la segregación social y urbana en la ciudadela san Cristóbal?**
  
- 5. ¿Está usted de acuerdo que las urbanizaciones cerradas interrumpen la utilización y relación del espacio público?**
  
- 6. ¿Cuáles son los problemas que inciden para una libre circulación peatonal?**
  
- 7. Desde sus conocimientos, ¿Cuál cree usted que sería una solución para la conectividad y relación entre la ciudadela San Cristóbal y las urbanizaciones cerradas?**
  
- 8. ¿Qué medidas considera oportuna para mejorar la transparencia entre la ciudadela san Cristóbal y las urbanizaciones?**

## Entrevista N°2

- 1. Para usted ¿qué es la segregación social?**
  
- 2. ¿Cómo podría definir usted las ciudadelas amuralladas?**
  
- 3. ¿Qué tipo de inconveniente cree usted que puede ocasionar las murallas-cerramientos en una ciudadela?**
  
- 4. ¿Está de acuerdo que la segregación social se da por la creación de urbanizaciones privadas-cerradas?**
  
- 5. ¿Por qué cree usted que los habitantes recurren a habitar en las urbanizaciones privadas-cerradas?**
  
- 6. ¿Cree usted que la segregación social es un problema ante la combinación entre ciudadelas y urbanizaciones privadas-cerradas?**
  
- 7. ¿Cuál es la relación socio espacial entre socio espacial entre las urbanizaciones cerradas y las viviendas externas?**

### 3.3.3 Formato de ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN

 <b>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO</b> <b>CARRERA DE ARQUITECTURA</b> <b>ANÁLISIS DE CASO</b>				
<b>LOCALIZACIÓN :</b>		<b>UBICACIÓN:</b>		
<b>CANTÓN:</b>				
<b>PARROQUIA:</b>				
<b>DIRECCIÓN:</b>				
<b>NOMBRE DEL ESPACIO:</b>				
MAPA DEL PREDIO				
<b>DIMENSIONES DEL CERRAMIENTO</b>		<b>ML.</b>	<b>DIMENSIONES DEL ESPACIO</b>	<b>ML.</b>
CERRAMIENTO OPACO			ANCHO DE VIAS	
CERRAMIENTO TRANSPARENTE			ANCHO DE ACERAS INTERNAS	
ALTURA DEL CERRAMIENTO			ANCHO DE ACERAS EXTERNAS	
<b>MATERIAL DE CONSTRUCCION DEL CERRAMIENTO:</b>				
<b>ELEMENTOS DEL ESPACIO</b>		<b>ESTADO GENERAL</b>		
		EXCELENTE	REGULAR	MALO
ACERAS INTERNAS				
ACERA EXTERNA				
ALUMBRADO PUBLICO				
ARBORIZACION				
AREAS COMUNALES Y RECREATIVAS				
CERRAMIENTOS				
MOBILIARIO URBANO				
RAMPAS				
VIAS INTERNAS				
<b>FOTOGRAFIAS</b>		<b>OBSERVACIONES:</b>		
		<b>FECHA DE VISITA:</b>	<b>FUENTE:</b>	

*Gráfico N° 36.* Formato de ficha de observación. Cantón Portoviejo. Ciudadela San Cristóbal de la Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

### 3.4 Análisis e interpretación de resultados y diagnóstico

Seguidamente, se demuestra el diagnóstico ejecutado en la ciudadela San Cristóbal de la Parroquia 18 de octubre, Cantón Portoviejo, República del Ecuador, mediante el resultado de las encuestas con sus respectivas tabulaciones, entrevistas, fichas técnicas de observación y mapas temáticos.

#### 3.4.1 Análisis e Interpretación de Resultados y Diagnóstico

##### 3.4.1.1 Resultados de la Encuesta:

La encuesta realizada por las autoras de este Análisis de Caso se realizó en un total de 38 encuestas; las mismas que fueron realizadas el día sábado 15 de junio del 2019, en un horario de 09:00 am hasta las 12:00 pm; mencionando que fueron divididas en dos partes, 23 encuestas dirigidas hacia los habitantes del barrio abierto de la ciudadela San Cristóbal conformada por 10 preguntas y las 15 encuestas restantes hacia los habitantes de las urbanizaciones cerradas, conformada por el mismo contenido haciendo aumento de dos preguntas dirigidas de manera exclusiva hacia los habitantes de esta área.



**Gráfico N° 37.** Vista Satelital de la ciudadela San Cristóbal, Parroquia 18 de octubre, Cantón Portoviejo, República del Ecuador.

Fuente: Google Earth Pro. [En línea]. Consultado: [26, junio, 2019]

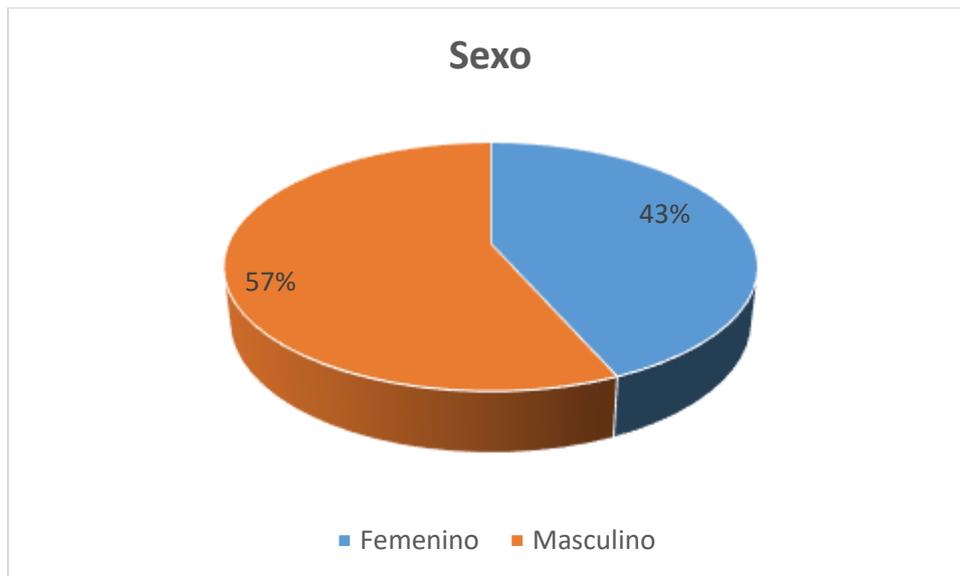
Resultado de encuestas realizadas en el barrio abierto de la Ciudadela San Cristóbal.

Pregunta #1

Datos del Encuestado

Literal a

¿Género femenino o masculino?



**Gráfico N° 38.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 1

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

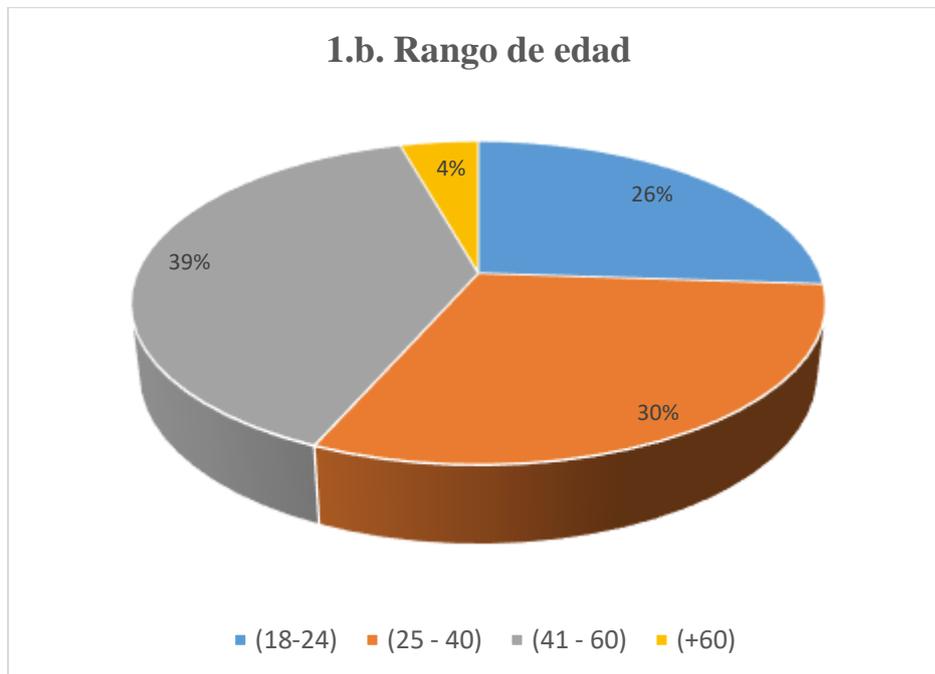
**Análisis Cualitativo:**

La encuesta se la realizó a personas de género masculino y femenino, que en porcentaje corresponde al 57% género masculino, 43% género femenino.

Literal b

Edad de las personas encuestadas.

**Análisis Cuantitativo.**



**Gráfico N° 39.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 1

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

**Análisis Cualitativo:**

Podemos ver en el gráfico anterior que los individuos que participaron de la encuesta corresponde a diferentes edades, de esta manera obtenemos las diferentes opiniones y pensamientos de los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal.

## Pregunta #2

¿Las calles de su ciudadela cuentan con rampas y están con las respectivas señales de tránsito?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 40.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 2

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

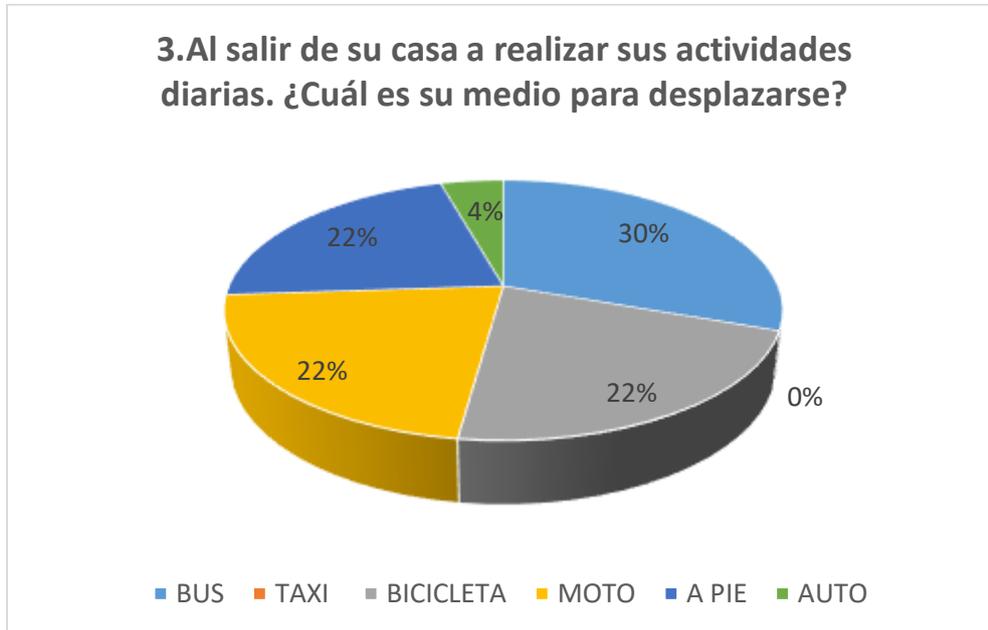
### Análisis Cualitativo:

Según los datos que se han obtenido, los habitantes del barrio abierto indican que en su ciudadela las calles si cuentan con rampas y están con las respectivas señales de tránsito, sin embargo, las personas que contestaron que no cuentan con estas características es por motivos de que ellos opinan que las señales de tránsito están colocadas de manera desorganizada, algunas necesitan de mantenimiento, y hay veredas que no tienen un ancho apropiado para circular y algunas no poseen rampas.

### Preguntas #3

¿Al salir de su casa a realizar sus actividades diarias cuál es su medio para desplazarse?

#### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 41.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 3

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

#### Análisis Cualitativo:

Según los datos del encuestado, en su mayoría se desplaza en bus para realizar sus actividades diarias correspondientes a un 30% de la población, mientras que por partes iguales en un porcentaje de 22% los habitantes se movilizan en bicicleta, en moto, a pie, solo un 4% se desplaza en auto propio, y ninguna de ellas toma taxi.

#### Pregunta #4

¿Se siente usted seguro al realizar desplazamientos a pie dentro de su ciudadela?

#### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 42.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 4

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

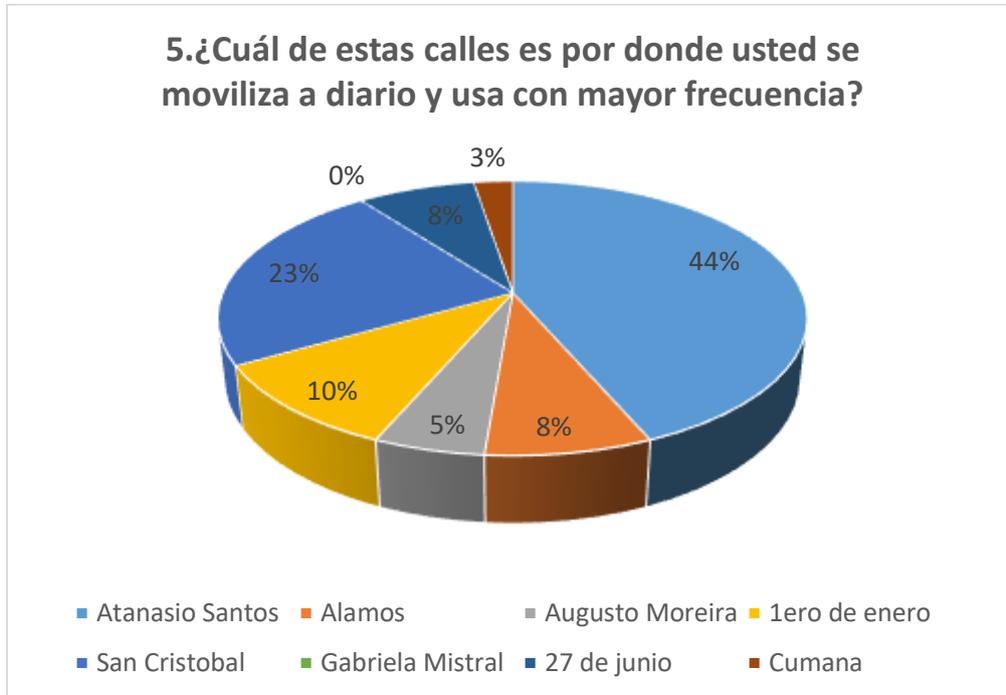
#### Análisis Cualitativo:

Según los datos obtenidos podemos ver que un 57% de las personas encuestadas indican que no se sienten seguras cuando realizan desplazamientos a pie dentro de su ciudadela los cuales nos comentaron que existe delincuencia a cualquier hora del día.

## Pregunta #5

¿Cuál de estas calles es por donde usted se moviliza a diario y usa con mayor frecuencia?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 43.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 5

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

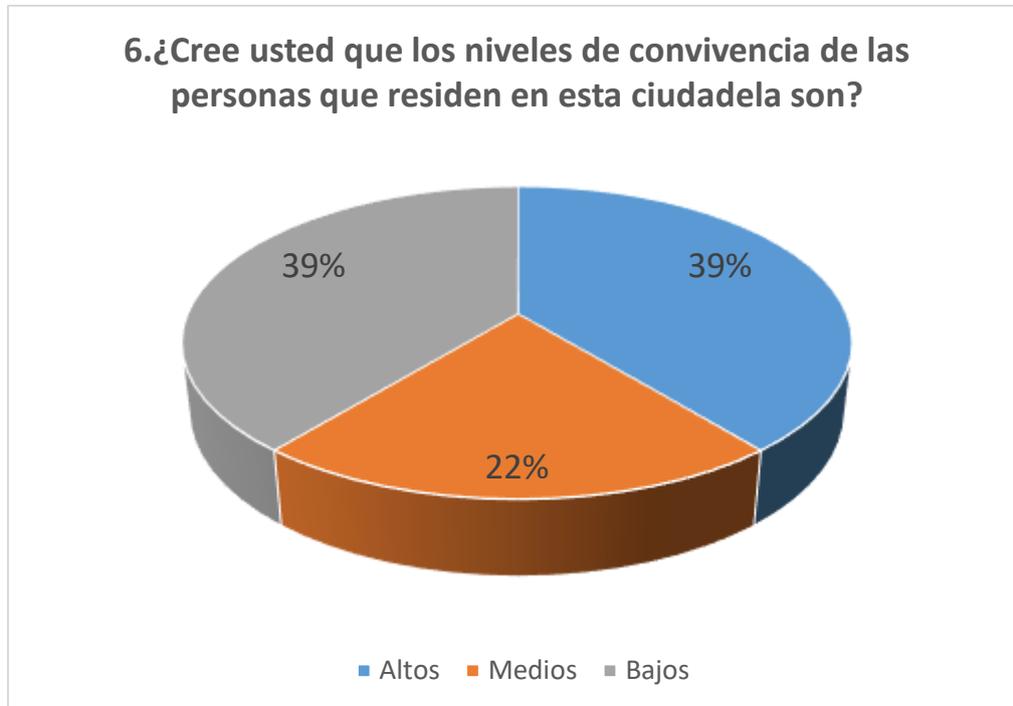
### Análisis Cualitativo:

Examinando los datos obtenidos de la siguiente pregunta podemos conocer que la calle que los habitantes usan con mayor frecuencia y por donde se movilizan a diario es la Calle Atanasio Santos una vía de tipo colector de nuestra ciudad, por lo tanto, es una de las más transitadas dentro del área de estudio, seguida de esta, la calle San Cristóbal, y la 1ero de Enero que se encuentran dentro de este barrio abierto.

## Pregunta #6

¿Cree usted que los niveles de convivencia de las personas que residen en esta ciudadela son:  
Altos, medios o bajos?

### **Análisis Cuantitativo:**



*Gráfico N° 44.* Tabulación y porcentaje de la pregunta 6

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

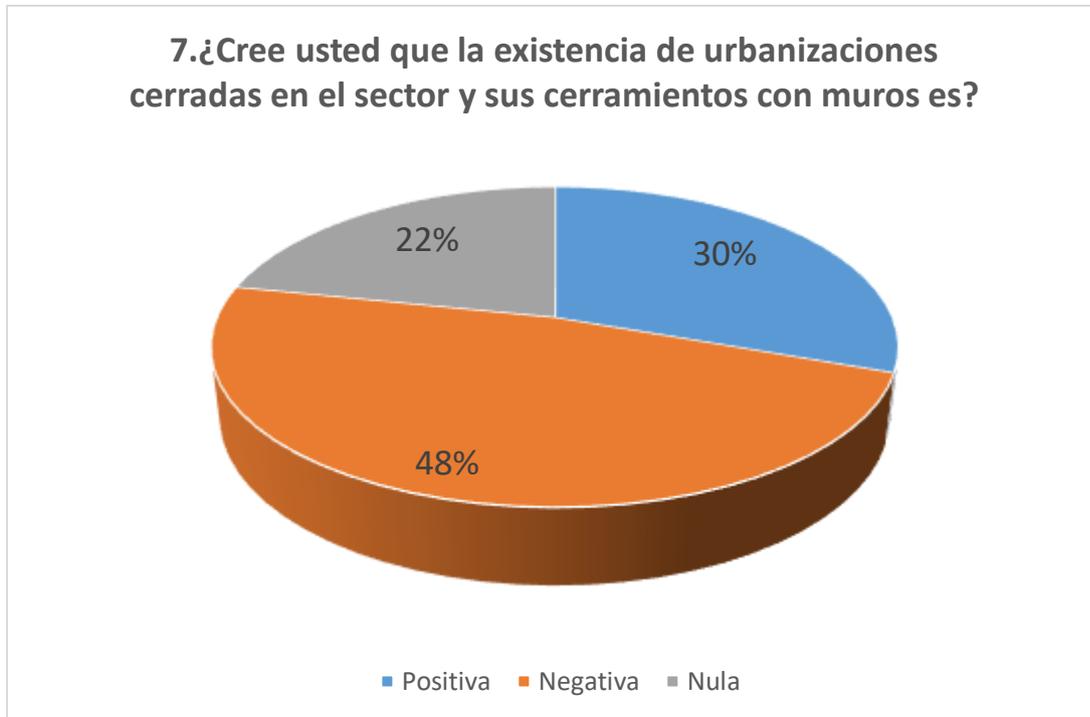
### **Análisis Cualitativo:**

Según los datos obtenidos en esta sección no se obtiene mayoría ya que se menciona que un 39% de los encuestados dice que los niveles de convivencia son altos y de igual manera otro 39% menciona que los niveles son bajos, mientras que un 22% menciona que los niveles de convivencia están en un nivel medio.

## Pregunta #7

¿Cree usted que la existencia de urbanizaciones cerradas en el sector y sus cerramientos con muros es: positiva, negativa o nula?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 45.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 7

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

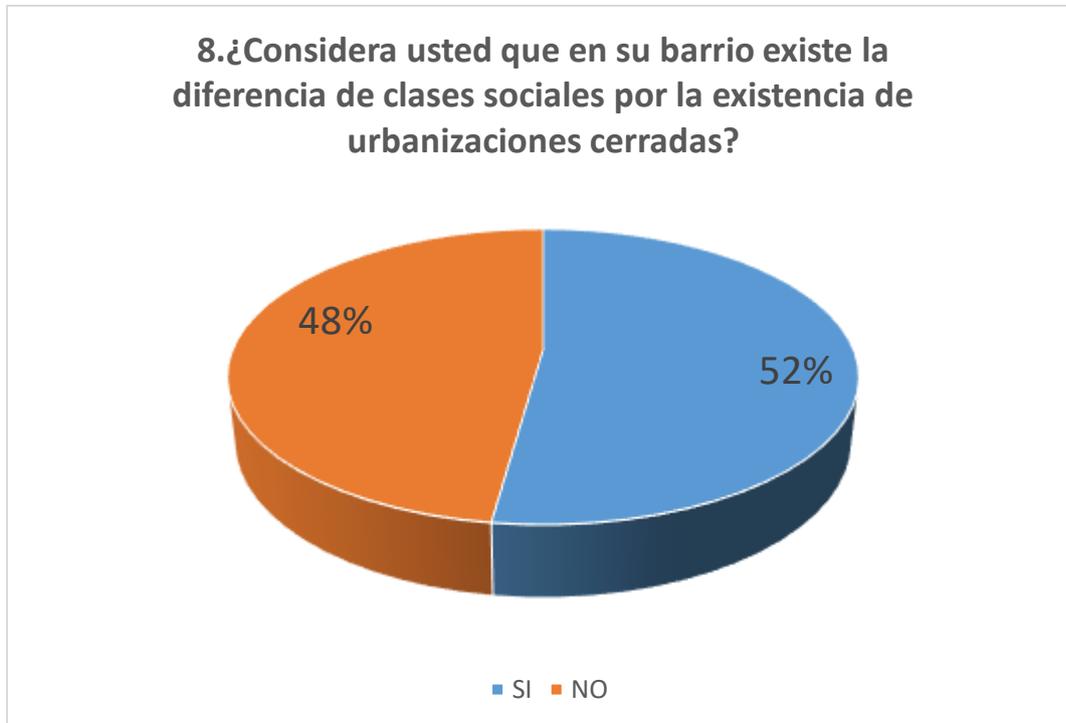
### Análisis Cualitativo:

Los encuestados de la zona de estudio nos transmitieron en sus respuestas que la existencia de urbanizaciones cerradas en el sector y sus cerramientos con muros en un 48% nos describen que es negativo para ellos, un 30% muestra que este hecho es positivo y a un 22% consideran como nulo.

### Pregunta #8

¿Considera usted que en su barrio existe la diferencia de clases sociales por la existencia de urbanizaciones cerradas?

#### **Análisis Cuantitativo:**



**Gráfico N° 46.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 8

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

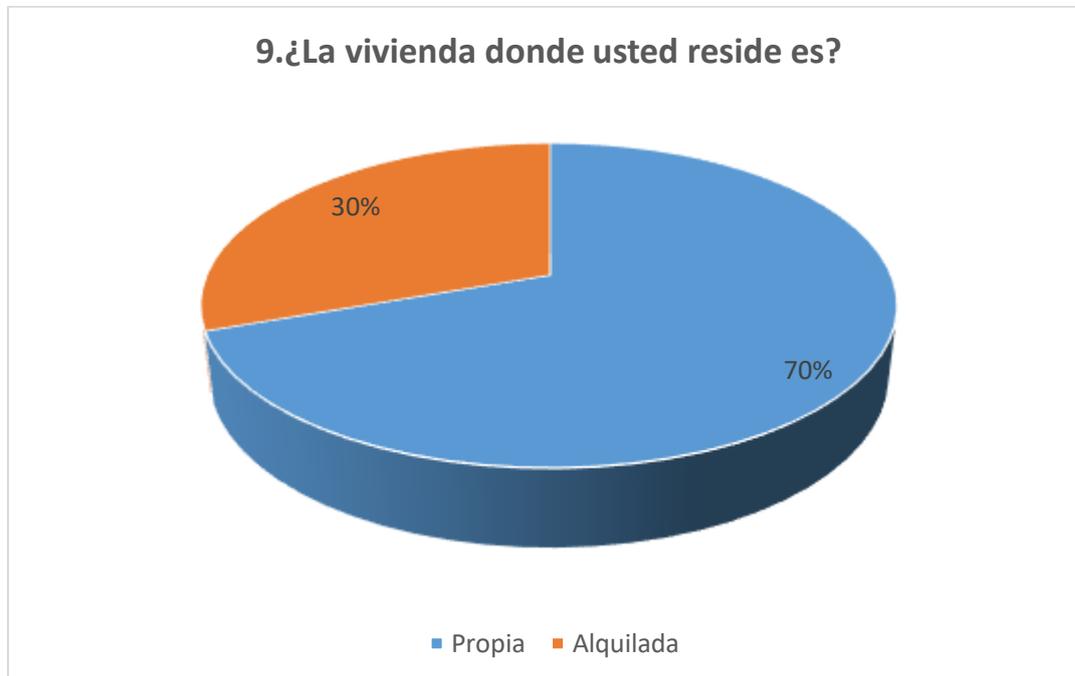
#### **Análisis Cualitativo:**

Analizando la información proporcionada por los encuestados estos mencionan con un porcentaje de poca diferencia con una mayoría de 52% que en su barrio si existe la diferencia de clases sociales por la existencia de estas urbanizaciones cerradas, mientras que el 48% nos describe que no existen estas diferencias entre ellos.

## Pregunta #9

¿La vivienda donde usted reside es: propia o alquilada?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 47.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 9

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

### Análisis Cualitativo:

La mayor parte de los encuestados equivalente a un 70% nos describen que sus viviendas son propias por lo tanto podemos analizar que los habitantes de la ciudadela en su mayoría residen de manera permanente, mientras que un 30% menciona que sus viviendas son alquiladas por lo que podemos mencionar que en el barrio sí existe una población de residentes flotantes.

## Pregunta #10

¿Viviría usted en una urbanización cerrada si tuviera la oportunidad?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 48.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 10

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

### Análisis Cualitativo:

Un 61% de las personas nos mencionan que no vivirían en una urbanización cerrada si tuvieran la oportunidad, en donde también se le preguntó el por qué y obtuvimos respuestas como que no vivirían en un lugar cerrado porque creen que hay poca convivencia entre sus vecinos, no quieren vivir bajo normativas propias de la urbanización y prefieren libertad, mencionan que vivir encerrado para ellos significa mayor inseguridad; mientras que a un 39% de los encuestados sí les gustaría vivir en una urbanización cerrada, obteniendo respuestas como: que hay mayor seguridad, tranquilidad y confort.

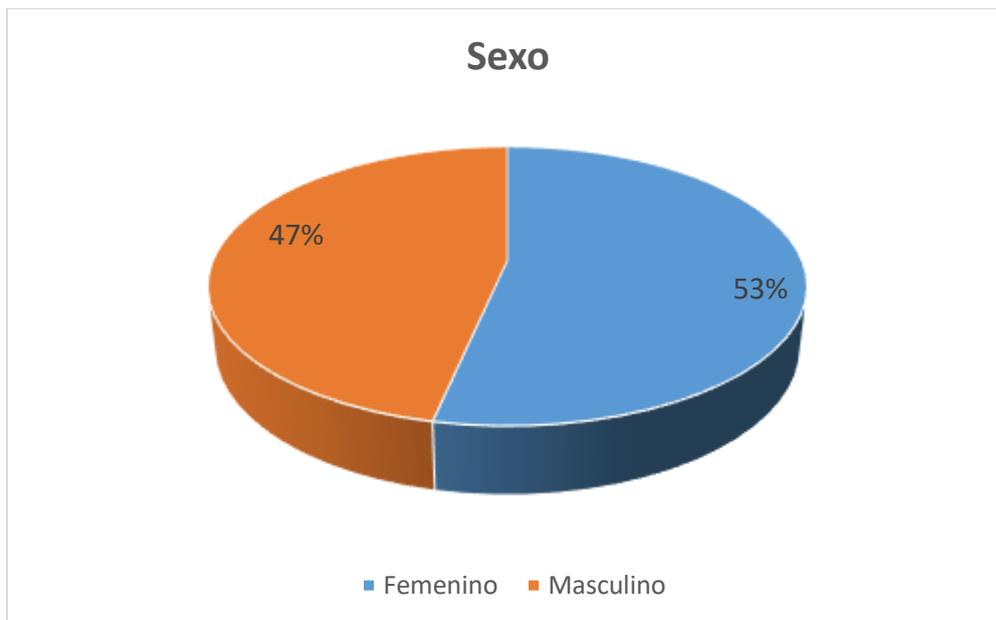
Resultado de encuestas realizadas en las urbanizaciones cerradas de la Ciudadela San Cristóbal.

Pregunta #1

Datos del Encuestado

Literal a: ¿Género femenino o masculino?

**Análisis Cuantitativo:**



**Gráfico N° 49.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 1

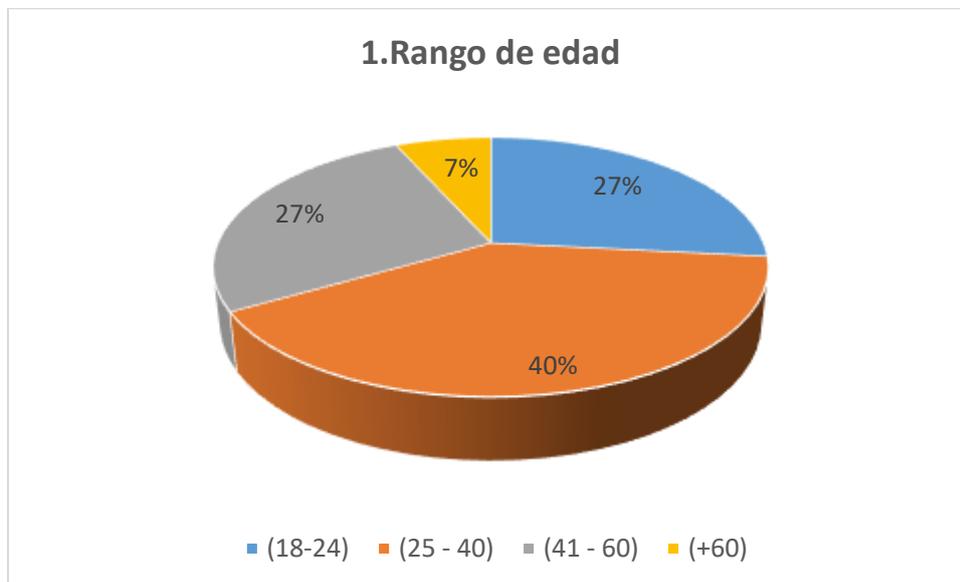
Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

**Análisis Cualitativo:**

La mayor parte de las personas encuestadas dentro de las urbanizaciones cerradas son de género femenino con un 53% y un 47% son de género masculino.

Literal b: Edad de las personas encuestadas.

**Análisis Cuantitativo:**



**Gráfico N° 50.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 1

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

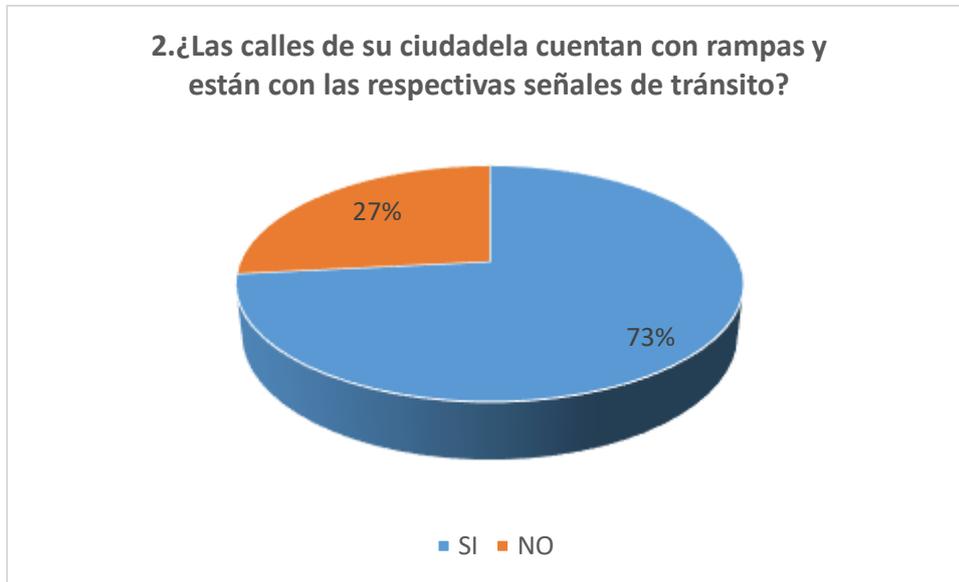
**Análisis Cualitativo:**

Como podemos observar en el gráfico pudimos lograr encuestar a personas con diferentes edades dentro de las urbanizaciones cerradas para así obtener información que será utilizada para nuestro análisis de caso tomando en cuenta los diferentes pensamientos y opiniones desde varios puntos de vista.

## Pregunta #2

¿Las calles de su ciudadela cuentan con rampas y están con las respectivas señales de tránsito?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 51.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 2

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

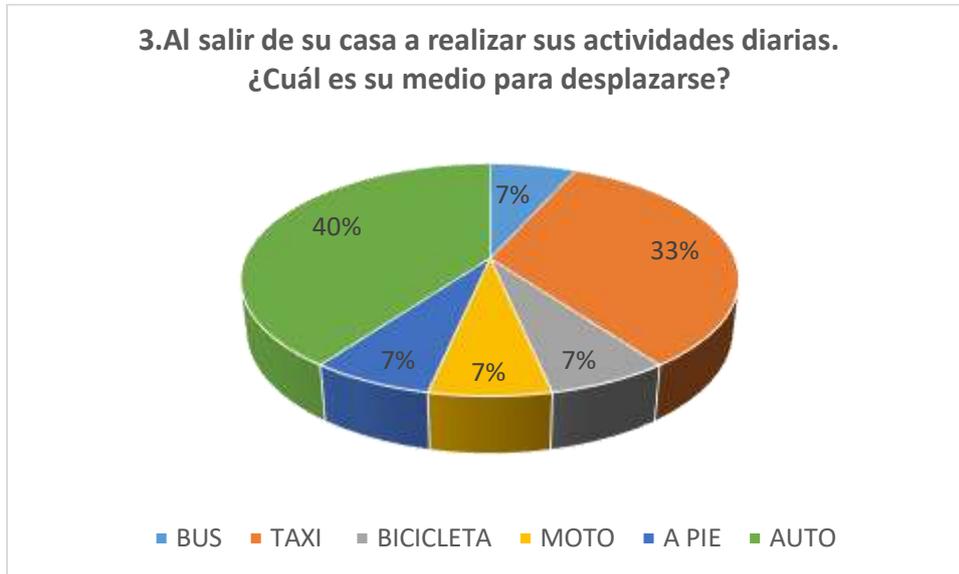
### Análisis Cualitativo:

La mayor parte de los encuestados que corresponde a un 73% de personas que viven dentro de las urbanizaciones cerradas que se encuentran en el área de estudio nos mencionan que dentro de su urbanización las calles sí cuentan con rampas y están con las respectivas señales de tránsito, sin embargo, un 27% menciona que no existen estos elementos ya que para ellos no están bien ubicados y las rampas no presentan las pendientes adecuadas.

### Pregunta #3

Al salir de su casa a realizar sus actividades diarias. ¿cuál es su medio para desplazarse?

#### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 52.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 3

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

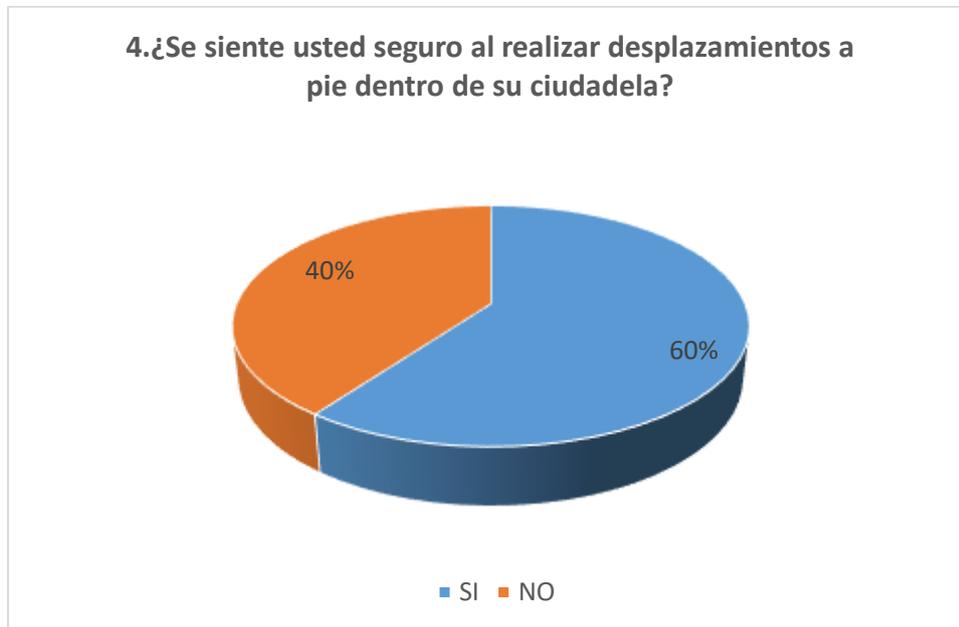
#### Análisis Cualitativo:

Examinando la información obtenida sobre el medio para desplazarse que toman a diario los encuestados tenemos una mayoría correspondiente a un 40% que se moviliza en su auto propio, mientras que un 33% de los encuestados toman un taxi, y con un 7% cada uno de los medios que se menciona a continuación: bicicleta, moto, a pie y en bus.

#### Pregunta #4

¿Se siente usted seguro al realizar desplazamientos a pie dentro de su ciudadela?

#### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 53.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 4

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

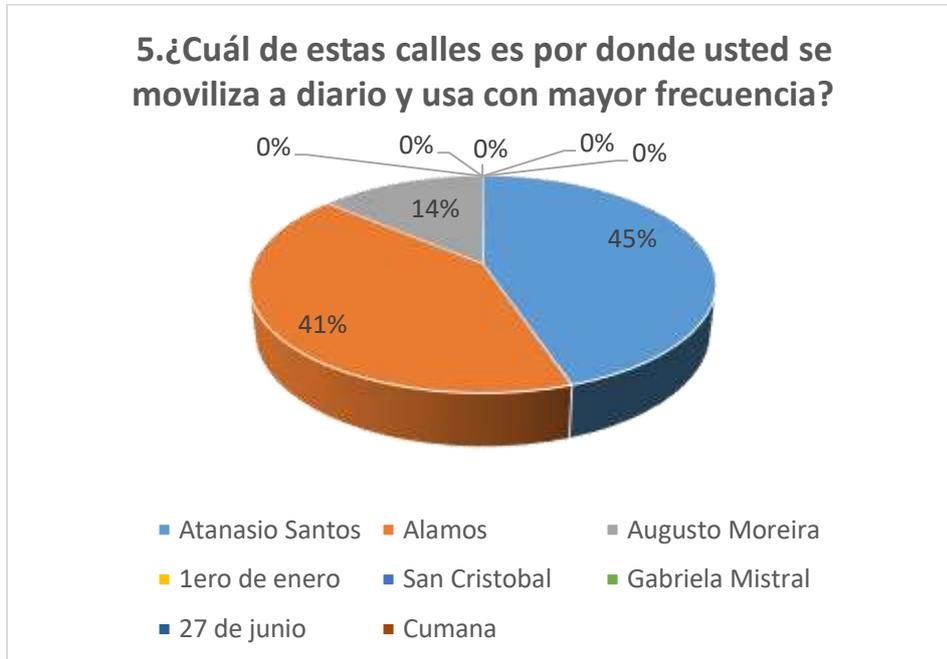
#### Análisis Cualitativo:

El 60% de los encuestados nos describe que, sí se siente seguro al realizar desplazamientos a pie dentro de la ciudadela, cabe mencionar que ellos se refieren a caminar dentro de su urbanización cerrada, mientras que un 40% dice no sentirse seguro al realizar desplazamientos a pie haciendo énfasis en que estos son realizados fuera de su urbanización cerrada.

## Pregunta #5

¿Cuál de estas calles es por donde usted se moviliza a diario y usa con mayor frecuencia?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 54.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 5

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

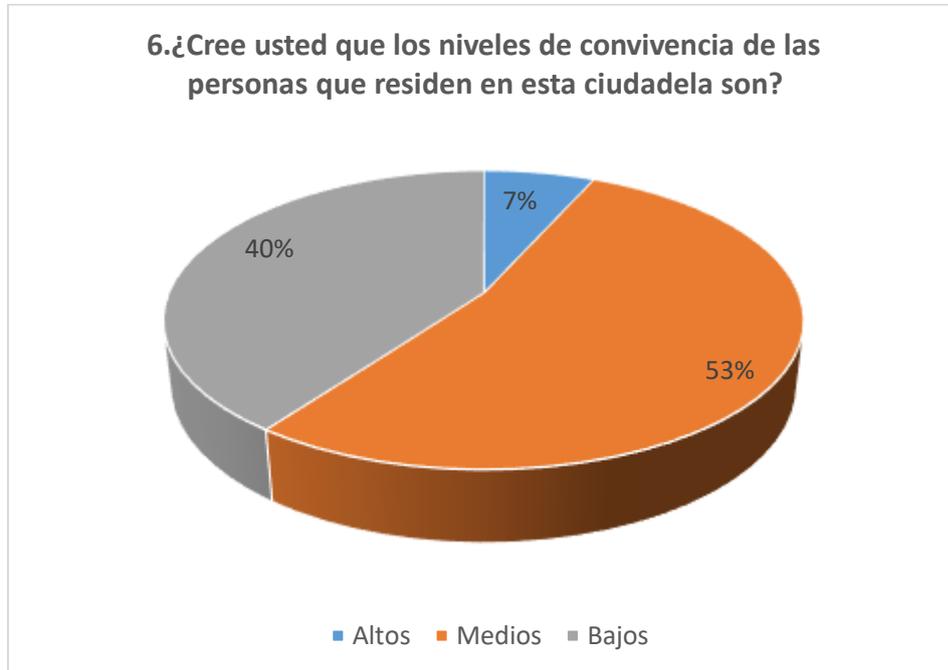
### Análisis Cualitativo:

Describiendo la información proporcionada por los encuestados sobre la calle que usan con mayor frecuencia y por donde realizan desplazamientos a diario con un porcentaje de 45% que equivale a su mayoría, lo realizan por la Calle Atanasio Santos, un 41% se moviliza por la calle Los Álamos, y un 14% por la calle Augusto Moreira, mencionando que las otras cuatro calles mencionadas no fueron marcadas en ninguna ocasión.

## Pregunta #6

¿Cree usted que los niveles de convivencia de las personas que residen en esta ciudadela son?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 55.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 6

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

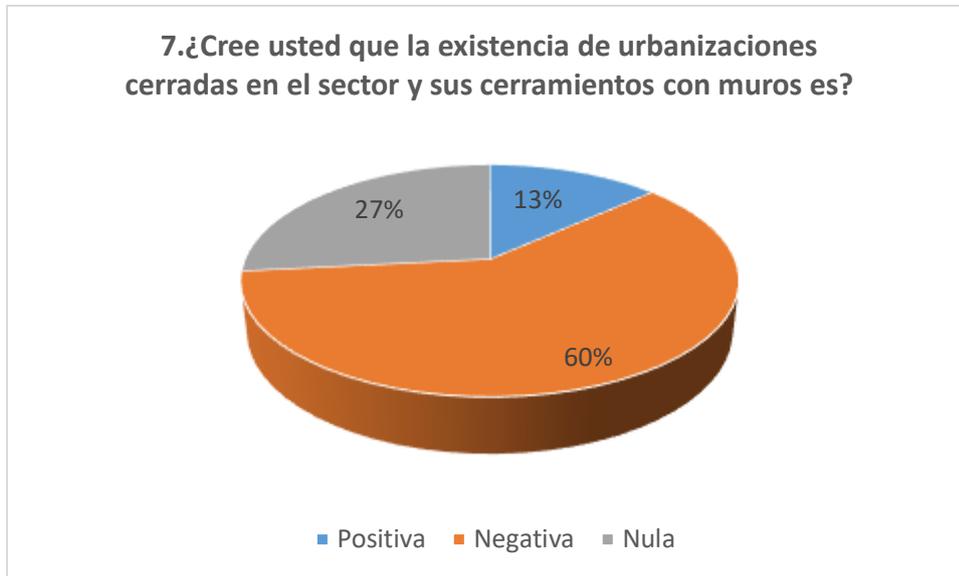
### Análisis Cualitativo:

El 53% de los encuestados mencionan que los niveles de convivencia dentro de su urbanización cerrada son medios, un 40% de las personas encuestadas mencionan que los niveles son bajos y un 7% considera que sus niveles de convivencia son niveles altos con las personas que residen dentro de su ciudadela.

## Pregunta #7

¿Cree usted que la existencia de urbanizaciones cerradas en el sector y sus cerramientos con muros es?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 56.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 7

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio, 2019].

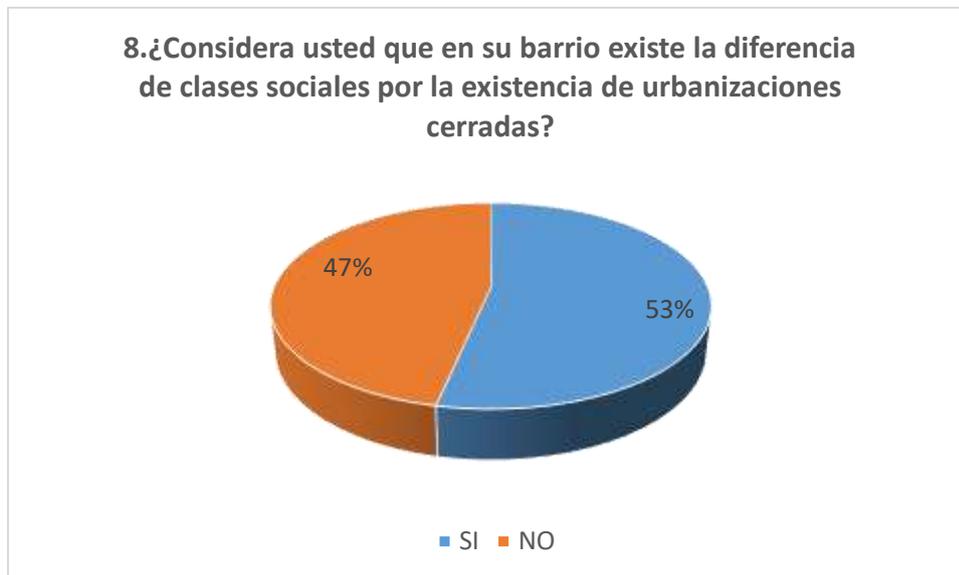
### Análisis Cualitativo:

Examinando los resultados de esta pregunta para la mayor parte de los encuestados con un porcentaje de 60% mencionan que la existencia de urbanizaciones cerradas y sus cerramientos con muros es una situación negativa para el sector, mientras que un 27% describe que es nula, y otros con un 13% indican que es positivo para el sector.

## Pregunta #8

¿Considera usted que en su barrio existe la diferencia de clases sociales por la existencia de urbanizaciones cerradas?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 57.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 8

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

### Análisis Cualitativo:

El 53% de las personas encuestadas mencionan que, sí existe la diferencia de clases sociales en su barrio por la existencia de urbanizaciones cerradas, mientras que un 47% considera que no existen estas diferencias en su barrio.

### Pregunta #9

¿La vivienda donde usted reside es: propia o alquilada?

#### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 58.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 9

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

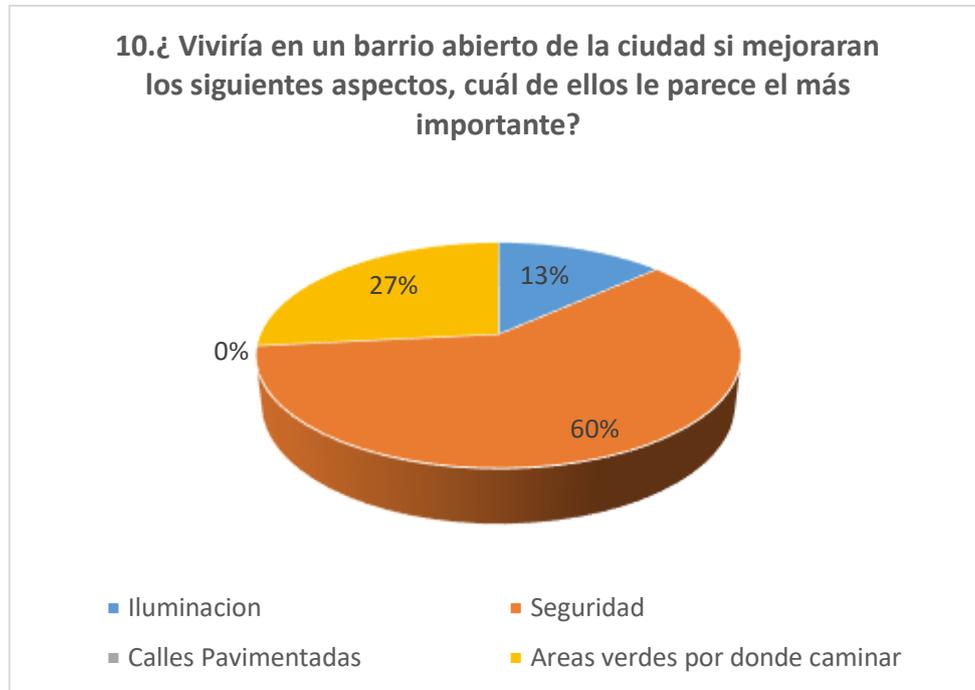
#### Análisis Cualitativo:

Con un 100% correspondiente a todos los encuestados indican que sus viviendas son propias, por lo tanto, podemos mencionar que dentro de las urbanizaciones cerradas existentes en el área de estudio, poseen residentes permanentes.

## Pregunta #10

¿Viviría en un barrio abierto de la ciudad si mejoraran los siguientes aspectos, cuál de ellos le parece el más importante?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 59.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 10

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

### Análisis Cualitativo:

La mayor parte de los encuestados con un 60% mencionan que vivirían en un barrio abierto si mejorara la seguridad en la ciudad de Portoviejo, un 27% indica que otro aspecto importante para ellos son las áreas verdes para tener por donde salir a caminar y disfrutar, mientras que un 13% prefiere que sus calles estén iluminadas ya que para ellos es significado de seguridad.

## Pregunta #11

¿Cuál de estos aspectos son los principales motivos de residir en una urbanización cerrada?

### Análisis Cuantitativo:



**Gráfico N° 60.** Tabulación y porcentaje de la pregunta 11

Fuente: Encuesta realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, junio,2019].

### Análisis Cualitativo:

Pedimos a los encuestados que marcaran en una lista de opciones múltiples cuáles eran los principales motivos para residir en una urbanización cerrada; un 33% marcó a la seguridad como un motivo principal, luego con un 18% la calidad de los servicios básicos que estas brindan, el 12%, los altos niveles de convivencia con los residentes, otro 12% señaló que un motivo sería porque estos barrios cerrados son exclusivos, un 9% busca huir del ruido, y prefieren la tranquilidad y confort; 6% de los encuestados mencionan que un motivo importante para ellos es que tengan calles pavimentadas.

### 3.4.2 Resultados de la Entrevista:

#### 3.4.2.1 Entrevista 1:

Se realiza la técnica de investigación como la entrevista realizadas por las autoras de este análisis de caso, preguntas dirigidas al Arq. Jaime Alarcón Zambrano, Director de Obras Públicas y Planeamiento Urbano de la ciudad de Portoviejo del periodo 1983-1990.



*Gráfico N° 61.* Entrevista al Arq. Jaime Alarcón, Portoviejo, Ecuador.  
Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019.

#### **1. ¿Conoce usted el año cuando se asentaron informalmente las primeras viviendas de la ciudadela San Cristóbal?**

Yo estuve trabajando en el municipio en el año 1983 hasta el año 1990. A inicios del año 90 aparecieron los primeros asentamientos, antes de los inicios del año de 1986 Portoviejo no tenía un plan de desarrollo urbano, existieron esquemas de planes regulados, pero no planes de desarrollo integral. En el año 1983 existió el fenómeno del niño en la ciudad de Portoviejo, todos los sectores aledaños de las laderas del río se inundaron y por el no debido control. Había muchas personas viviendo en precarias condiciones en terrenos que no se debieron construir, luego de este fenómeno natural esto hizo que el municipio estableciera alternativas de soluciones para reubicar aquellas personas afectadas, ya que se quedaron sin vivienda, y se desplazaron hasta el sector de la ciudadela, entonces empezó la expansión de la ciudad no planificada. El sector de la San Cristóbal en la década de los 80, no tenían un valor económico significativo por falta de servicios básicos, luego de este fenómeno donde propietarios, dueños de grandes extensiones de terrenos los cuales se ubicaban en esta ciudadela se favorecieron de esta reubicación para la venta de sus lotes, que con el transcurso del tiempo fueron reconocidos.

**2. ¿Cómo fue la organización de la ciudadela para la distribución de terrenos a los habitantes?**

No se obedeció a un plan de desarrollo integral, existiendo varios propietarios de terrenos que fueron presentando lotizaciones al municipio de manera individual no integralmente, lo que en algún momento provocó que la ciudadela se conformara por varias agrupaciones de viviendas como un mundo aparte, de manera independiente y no de forma integral, entonces el municipio recurría a hacer coincidir las calles, las aceras, para que tengan una continuidad. Como resultado se creó una ciudadela de un conjunto de varios proyectos de urbanización independientes, e incluso se vendieron terrenos de calles, sin autorización ni control del municipio creando así el cierre y continuidad de las vías.

**3. ¿Cuáles son los problemas que impiden la conectividad y circulación peatonal o vehicular dentro de la ciudadela San Cristóbal?**

Una falta de continuidad por parte de las vías, los obstáculos o barreras físicas que la misma ciudadela ha puesto para una continuidad de circulación vehicular como ejemplo los grandes cerramientos que tiene dentro de esta ciudadela que obstruyen una gran oxigenación o flujo vehicular y peatonal.

**4. ¿Cree usted que una barrera urbano-arquitectónica es un factor que generan con la segregación social y urbana en la ciudadela san Cristóbal?**

No solo en la ciudadela San Cristóbal, en el mundo actual en que prácticamente se habla sobre el derecho a la ciudad y del espacio público que todos los habitantes tenemos el derecho de circular por todo lo que corresponde al espacio público. Indiscutiblemente generan la segregación social, que no es otra cosa que una división del espacio, que caracterizan a los grupos sociales. Por lo tanto, estas barreras arquitectónicas generan inclusive sentimiento de hasta odio entre las personas que viven en una ciudad por las mismas que estas barreras impiden que el habitante pueda comunicarse, puedan verse entre sí.

**5. ¿Está usted de acuerdo que las urbanizaciones cerradas interrumpen la utilización y relación del espacio público?**

Por supuesto que no, todos los ciudadanos estamos en un proceso de concienciación que esas urbanizaciones cerradas pasaron de moda, pertenecen a una época pasada, y estamos viviendo en una época que tenemos una ciudad que pretende ser sin un tipo de obstáculos, ni barreras físicas. Particularmente no estoy de acuerdo, porque no están dentro del concepto moderno de ciudad; que es una casa grande donde todos tenemos derecho al espacio público, y no tenemos circulaciones restringidas por los cerramientos; y generan sentimientos de división en una ciudad lo cual no puede existir, de igual manera arquitectónicamente u ornamentalmente lo más bonito de ver en una ciudad son los espacios abiertos.

**6. ¿Cuáles son los problemas que inciden para una libre circulación peatonal?**

Falta de continuidad de vías, falta de circulación peatonal, falta de conectividad con los espacios públicos y recreativos, todos estos problemas son debido a una falta de planificación urbana, y la falta de planificación hizo que cada grupo humano y cada urbanización prácticamente tuvieran criterios diferentes, criterios bajo los intereses de los propietarios que vendieron esas urbanizaciones que no obedecieron a los intereses

colectivos que deben obedecer un plan que se hace para el interés colectivo, para el interés general de la ciudad.

**7. Desde sus conocimientos, ¿Cuál cree usted que sería una solución para la conectividad y relación entre la ciudadela San Cristóbal y las urbanizaciones cerradas?**

Primero que exista un proceso de concienciación como aspecto fundamental, una transformación de educación, que se comience a cambiar mentalmente la idea de que prácticamente las urbanizaciones cerradas ya no están vigentes; prácticamente ya caducó ese modelo de urbanizaciones cerradas, y más bien se tiende en el mundo moderno cuando se habla del derecho a la ciudad, del derecho al espacio público de tener el menos número de barreras físicas arquitectónicas, no solamente porque en la ciudad se requiere una comunicación con las personas, sino que se necesita una integración socio-espacial diversidad de personas para que la ciudad pueda hacer amena agradable y saludable para que pueda desarrollarse. Y para que la municipalidad innove planes eficientes aplicables ejecutables para que poco a poco vayan cambiando las condiciones físicas de ciertas urbanizaciones, que dentro de la ciudadela San Cristóbal puedan recrearse.

**8. ¿Qué medidas considera oportuna para mejorar la transparencia entre la ciudadela san Cristóbal y las urbanizaciones?**

La eliminación de barreras físicas, se habla mucho de la ciudad sostenible uno de los requisitos es la integración socio-espacial, el verde urbano como espacio de todos, la diversidad de las personas. El aspecto educativo y de concienciación de la gente, cambiar el concepto de urbanizaciones cerradas que crean división e inseguridad. Seguir el modelo de las ciudades europeas donde entre más abierta sea una ciudad hay mucha más seguridad, y eso proporciona mayor armonía en una ciudad, y que las personas se encuentren mas no se aíslen.

### 3.4.2.2 Entrevista 2:

Se realiza la técnica de investigación como la entrevista realizadas por las autoras de este análisis de caso, preguntas dirigidas al Arq. Raymond Arévalo, Director de planificación del GAD Portoviejo periodo 1992-2015.



*Gráfico N° 62.* Entrevista al Arq. Raymond Arévalo, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso, 2019.

#### **1. Para usted ¿qué es la segregación social?**

Es la diferencia de clases sociales, nuestra sociedad visiblemente no se nota, pero está marcada estos contrastes de sociedades en nuestro país, realmente decimos ‘somos pobres’, y en el tema espacial los planes de desarrollo y entidades públicas hacen que estos se noten más, al momento de planificar una ciudad, barrios y ciudadelas sin la proyección de segregaciones.

#### **2. ¿Cómo podría definir usted las ciudadelas amuralladas?**

Son solos callejones, donde las partes altas no se aprecian, podemos tener un ejemplo como el Quito antiguo, en nuestra ciudad podemos observar en los complejos habitaciones que forman una muralla dentro de ciudadelas y dentro de la ciudad de Portoviejo. La segregación social está haciendo que la ciudad se forme en murallas.

#### **3. ¿Qué tipo de inconveniente cree usted que puede ocasionar las murallas-cerramientos en una ciudadela?**

Una marcada segregación social, los espacios de las urbanizaciones siguen siendo los mismo, pero va a generar que la plusvalía de ciertos sectores aumente, y estos valores hacen que se

paguen más en servicios básicos, muchas más marcadas los que están dentro de una urbanización que al exterior de las ciudadelas, y esto enmarca un contraste en una ciudadela que se encuentra amurallada.

**4. ¿Está de acuerdo que la segregación social se da por la creación de urbanizaciones privadas-cerradas?**

No, realmente no inciden, lo que pasa es por motivos de políticas del gobierno, la seguridad está haciendo que este tipo de actividades se torne en la ciudad, tales como la delincuencia, inseguridad y los comercios están marcados, hacen que se manejen de esta forma.

**5. ¿Por qué cree usted que los habitantes recurren a habitar en las urbanizaciones privadas-cerradas?**

Por seguridad ciudadana, las personas buscan un buen vivir, las urbanizaciones prestan los servicios completos que no siempre se encuentran al exterior de una ciudadela, donde dan el confort y satisfacción que uno busca ante un sistema de vivienda.

**6. ¿Cree usted que la segregación social es un problema ante la combinación entre ciudadelas y urbanizaciones privadas-cerradas?**

Las ciudadelas son espacios abiertos que tienden a sectorizarse a través de un territorio, despliegan a formar barreras y murallas, que no son vivibles, pero son murallas sensoriales perceptibles a la visualización.

**7. ¿Cuál es la relación socio espacial entre las urbanizaciones cerradas y las viviendas externas?**

Son los servicios básicos como agua, luz alcantarillado, áreas verdes, entre otras, porque realmente todos tienen que pagar por este servicio, la diferencia es cuando los reciban de mejor calidad y cantidad, es una relación que debe coexistir siempre.

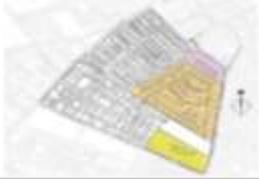
### 3.4.3 Resultados ficha de Observación:

#### FICHA DE OBSERVACIÓN

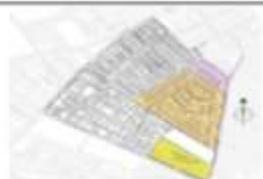
 <b>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO</b> <b>CARRERA DE ARQUITECTURA</b> <b>ANÁLISIS DE CASO</b> 			
<b>LOCALIZACIÓN :</b>		<b>UBICACIÓN:</b>	
<b>CANTÓN:</b>	PORTOVIEJO		
<b>PARROQUIA:</b>	18 DE OCTUBRE		
<b>DIRECCIÓN:</b>	CDLA. SAN CRISTOBAL		
<b>NOMBRE DEL ESPACIO:</b>	URB. SILOE II		
			
<b>DIMENSIONES DEL CERRAMIENTO</b>	ML	<b>DIMENSIONES DEL ESPACIO</b>	ML
CERRAMIENTO OPACO	59.64	ANCHO DE VIAS	7.00
CERRAMIENTO TRANSPARENTE	0	ANCHO DE ACERAS INTERNAS	1.20
ALTURA DEL CERRAMIENTO	2.80	ANCHO DE ACERAS EXTERNAS	1.50
<b>MATERIAL DE CONSTRUCCION DEL CERRAMIENTO:</b> MAMPOSTERIA CON LADRILLOS Y HORMIGON			
ELEMENTOS DEL ESPACIO	ESTADO GENERAL		
	EXCELENTE	REGULAR	MALO
ACERAS INTERNAS		X	
ACERA EXTERNA		X	
ALUMBRADO PÚBLICO			X
ARBORIZACION		X	
ÁREAS COMUNALES Y		X	
CERRAMIENTOS		X	
MOBILIARIO URBANO			X
RAMPAS			X
VIAS INTERNAS	X		
<b>F</b> <b>O</b> <b>T</b> <b>O</b> <b>G</b> <b>R</b> <b>A</b> <b>F</b> <b>I</b> <b>A</b> <b>S</b>			<b>OBSERVACIONES:</b>  SE INVITA A MODIFICAR EL DISEÑO DE LOS CERRAMIENTOS CON LA NUEVA ORDENANZA REFORMATORIA DE PORTOVIEJO EN LOS CONJUNTOS HABITACIONALES ART. 60, 2019.
			
<b>FECHA DE VISITA:</b>		<b>FUENTE:</b>	
15/06/2019		AUTORAS DE ESTE ANÁLISIS DE CASO	

**Gráfico N° 63.** Ficha de observación realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [15, junio, 2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. Urbanización Siloe II. República del Ecuador

FICHA DE OBSERVACIÓN

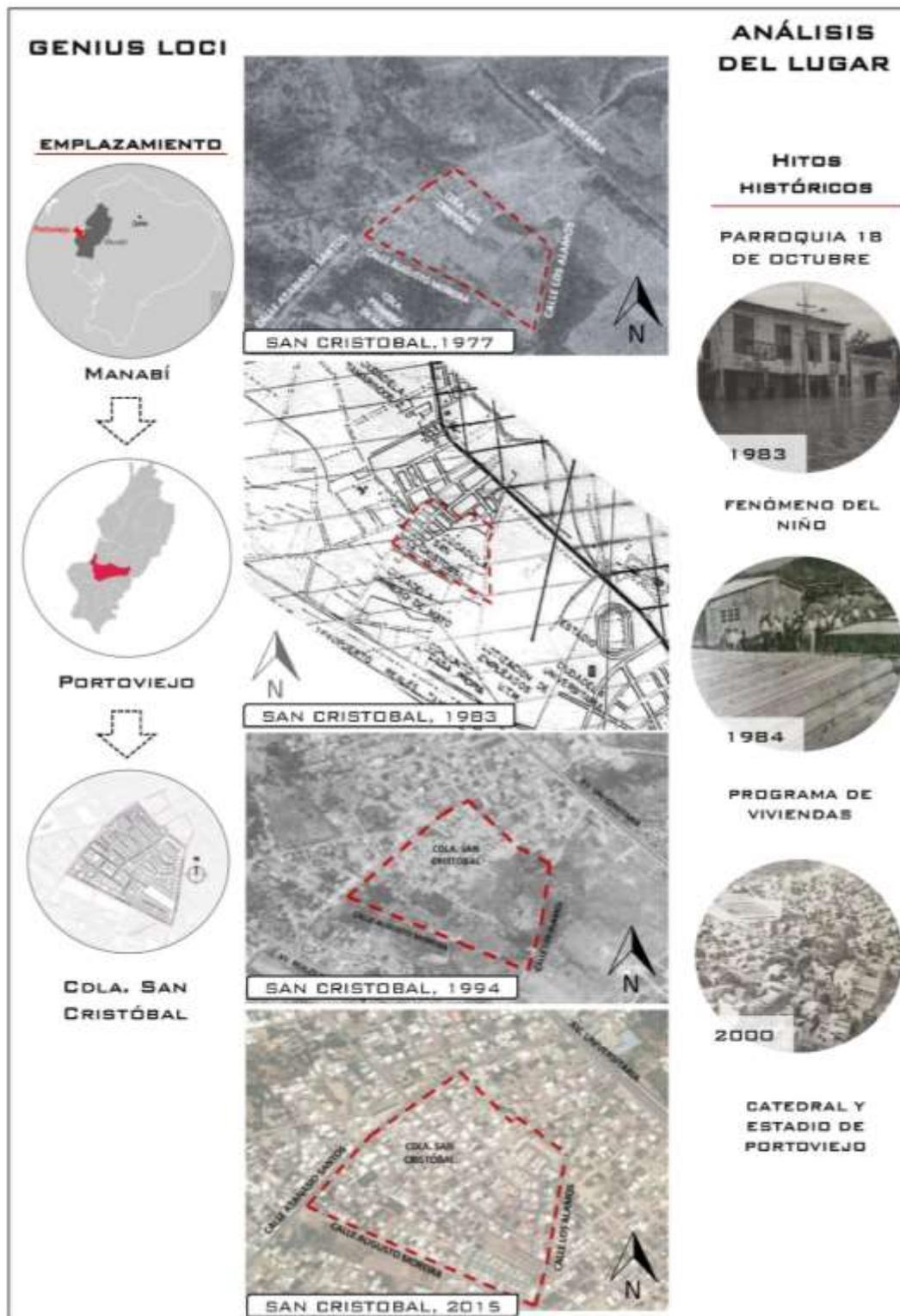
 <b>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO</b> <b>CARRERA DE ARQUITECTURA</b> <b>ANÁLISIS DE CASO</b> 			
<b>LOCALIZACIÓN :</b>		<b>UBICACIÓN:</b>	
<b>CANTÓN:</b>	PORTOVIEJO		
<b>PARROQUIA:</b>	18 DE OCTUBRE		
<b>DIRECCIÓN:</b>	CDLA. SAN CRISTOBAL		
<b>NOMBRE DEL ESPACIO:</b>	URB. JARDINES DEL NORTE		
<b>MAPA DEL PREDIO</b>			
			
<b>DIMENSIONES DEL CERRAMIENTO</b>	<b>ML.</b>	<b>DIMENSIONES DEL ESPACIO</b>	<b>ML.</b>
CERRAMIENTO OPACO	402.85	ANCHO DE VIAS	7.00
CERRAMIENTO TRANSPARENTE	0	ANCHO DE ACERAS INTERNAS	1.50
ALTURA DEL CERRAMIENTO	3.00	ANCHO DE ACERAS EXTERNAS	1.20
<b>MATERIAL DE CONSTRUCCION DEL CERRAMIENTO:</b> MAMPOSTERIA CON LADRILLOS Y HORMIGON			
<b>ELEMENTOS DEL ESPACIO</b>	<b>ESTADO GENERAL</b>		
	EXCELENTE	REGULAR	MALO
ACERAS INTERNAS		X	
ACERA EXTERNA		X	
ALUMBRADO PUBLICO			X
ARBORIZACION		X	
AREAS COMUNALES Y	X		
CERRAMIENTOS		X	
MOBILIARIO URBANO			X
RAMPAS			X
VIAS INTERNAS	X		
<b>FOTOGRAFIAS</b>	<b>OBSERVACIONES:</b>		
	SE INVITA A MODIFICAR EL DISEÑO DE LOS CERRAMIENTOS CON LA NUEVA ORDENANZA REFORMATORIA DE PORTOVIEJO EN LOS CONJUNTOS HABITACIONALES ART. 60, 2019.		
		<b>FECHA DE VISITA:</b>	<b>FUENTE:</b>
		15/06/2019	AUTORAS DE ESTE ANALISIS DE CASO

**Gráfico N° 64.** Ficha de observación realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [15, junio, 2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. Urbanización Jardines del Norte. República del Ecuador.

 <b>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO</b> <b>CARRERA DE ARQUITECTURA</b> <b>ANALISIS DE CASO</b>				
<b>LOCALIZACIÓN :</b>		<b>UBICACION:</b>		
<b>CANTÓN:</b>	PORTOVIEJO			
<b>PARROQUIA:</b>	18 DE OCTUBRE			
<b>DIRECCIÓN:</b>	CDLA. SAN CRISTOBAL			
<b>NOMBRE DEL ESPACIO:</b>	URB. SAN FERNANDO			
<b>MAPA DEL PREDIO</b>				
				
<b>DIMENSIONES DEL CERRAMIENTO</b>	<b>ML.</b>	<b>DIMENSIONES DEL ESPACIO</b>	<b>ML.</b>	
CERRAMIENTO OPACO	125.00	ANCHO DE VIAS	7.00	
CERRAMIENTO TRANSPARENTE	50.20	ANCHO DE ACERAS INTERNAS	1.20	
ALTURA DEL CERRAMIENTO	3.00	ANCHO DE ACERAS EXTERNAS	1.20	
<b>MATERIAL DE CONSTRUCCION DEL CERRAMIENTO:</b>				
ANTEPECHO DE HORMIGON Y PIEDRAS DECORATIVAS, REJAS DE ALUMINIO CON IMPLEMENTACION DE VEGETACION				
<b>ELEMENTOS DEL ESPACIO</b>	<b>ESTADO GENERAL</b>			
	EXCELENTE	REGULAR	MALO	
ACERAS INTERNAS		X		
ACERA EXTERNA		X		
ALUMBRADO PÚBLICO			X	
ARBORIZACION	X			
AREAS COMUNALES Y	X			
CERRAMIENTOS	X			
MOBILIARIO URBANO			X	
RAMPAS		X		
VIAS INTERNAS	X			
<b>FOTOGRAFIAS</b>	  		<b>OBSERVACIONES:</b>	
			SE INVITA A MODIFICAR EL DISEÑO DE LOS CERRAMIENTOS CON LA NUEVA ORDENANZA REFORMATORIA DE PORTOVIEJO EN LOS CONJUNTOS HABITACIONALES ART. 60, 2019.	
			<b>FECHA DE VISITA:</b>	<b>FUENTE:</b>
	15/06/2019	AUTORAS DE ESTE ANALISIS DE CASO		

**Gráfico N° 65.** Ficha de observación realizada por las autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [15, junio, 2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. Urbanización San Fernando. República del Ecuador.

### 3.4.4 Resultados de mapas temáticos:



**Gráfico N° 66.** Mapa temático de Genius Loci realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio, 2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.  
Fuente: GAD municipal de Portoviejo y edición de las autoras de este análisis de caso.

El siguiente mapa temático consideramos el Genius Loci que significa “espíritu del lugar” la historia y los primeros asentamientos de la Ciudadela San Cristóbal, por fuente de las personas entrevistadas e información obtenida de la biblioteca municipal, se menciona que los primeros asentamientos de esta ciudadela se da a partir del año 1983, cuando la Ciudad de Portoviejo amanece bajo el agua tras una inundación provocada por el Fenómeno del Niño, en donde la municipalidad se ve obligada a lotizar estos terrenos y ser donados a la comunidad, ya en 1984 se hace la entrega de viviendas de interés social que son entregadas por la Junta Nacional de la Vivienda y el Banco nacional de la vivienda como parte del programa habitacional para los damnificados de aquella inundación.

Describimos el área de estudio delimitada mediante líneas segmentadas en cada imagen, su emplazamiento para relacionar el área de estudio con la ciudad en general y se identifica una ciudad dispersa entre los años 1983 y 1994, ya en el 2015 se puede observar un área con mayor número de asentamientos; estos planos de años anteriores en donde se identifica una morfología urbana de tipo irregular en la periferia de la ciudadela, sin forma por la falta de control por asentamientos que no respetaron la planificación del territorio, ocasionando que su red viaria no posea continuidad, ni conexión con otras calles o ciudadelas.

Los planos que se muestran van justificando y mostrando como aquellas proyecciones realizadas por la municipalidad van desapareciendo por dar prioridad a la construcción de urbanizaciones cerradas en el sector y dando lugar a que la Ciudadela San Cristóbal pase a ser una ciudadela amurallada por los grandes perímetros de muros; también se muestra los diferentes hitos históricos de la ciudad con la que se identifican, entre ellos los equipamientos más relevantes de la parroquia 18 de octubre a la cual pertenece la ciudadela; también se muestra el estadio Reales Tamarindos y catedral Jesús del Buen Pastor con una fotografía de año 2000.

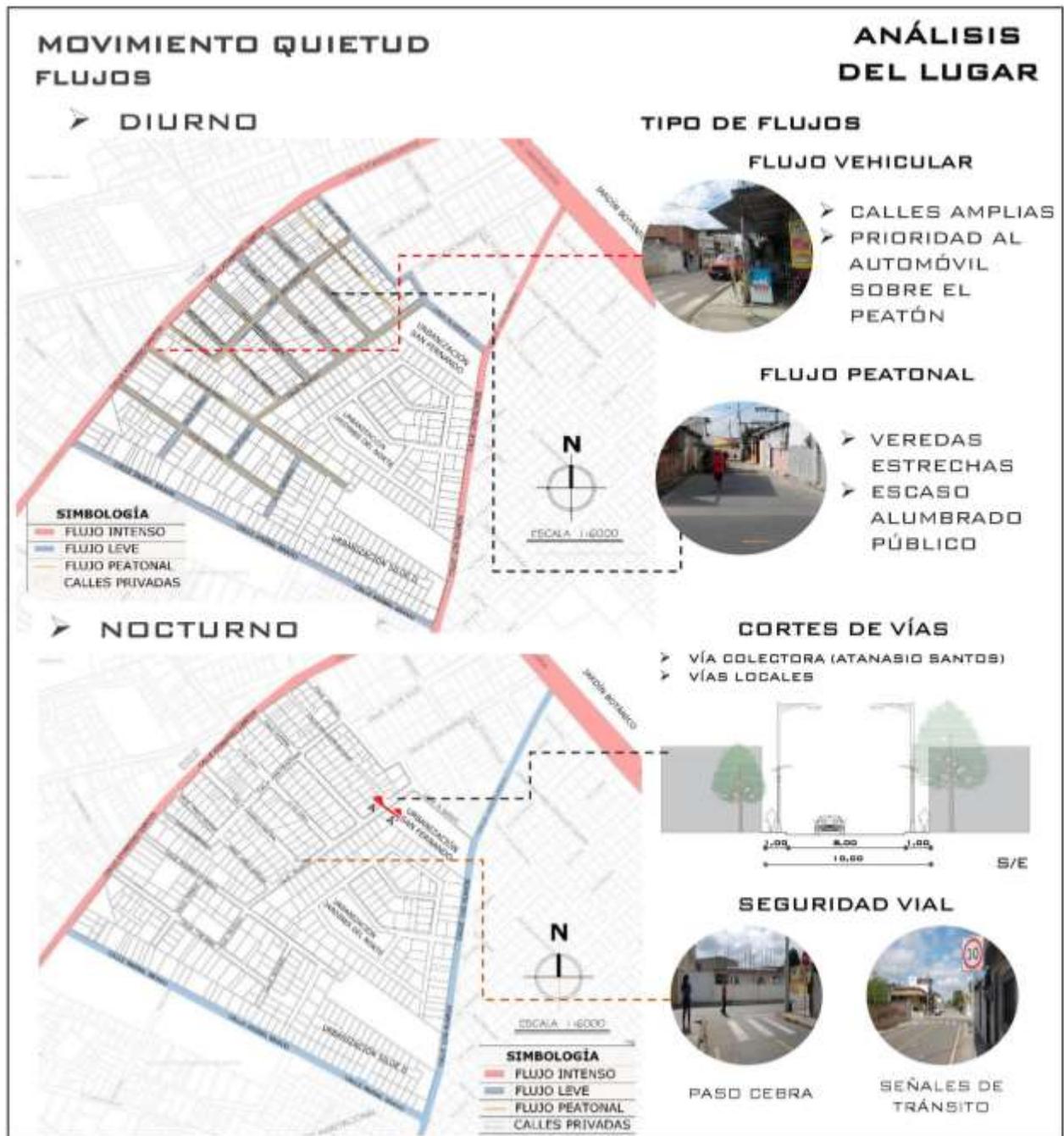


Gráfico N° 67. Mapa temático de Movimiento Quietud, Flujos. realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio,2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.

Este análisis considera los tipos de flujos existentes en la ciudadela involucrando el vehicular y peatonal; mostrando la intensidad que estos reflejan y en qué calle se producen con mayor frecuencia, para este estudio se ha seleccionado las calles más transitadas de acuerdo a la información obtenida en las encuestas realizadas dentro del barrio abierto y de las urbanizaciones cerradas; los flujos se los categoriza como flujo intenso al mayor transitado, leve al de menor tránsito, línea naranja segmentada al flujo peatonal, y de color blanco aquellas calles que son de uso privado.

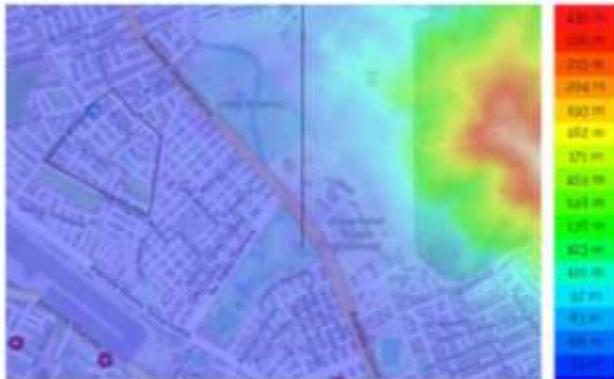
Recalcando que estas calles son mayormente usadas por los residentes ya que ellos mencionan que son las más seguras, tienen la percepción que entre más personas hay en la calle, más seguras son, añadiendo que dentro de la ciudadela no se encontraron puntos de reposo pero sí puntos de quietud, a los cuales consideramos aquellas terrenos de uso de suelo mixto, vivienda – comercio.

Las calles de flujo intenso corresponden a las vías colectoras como lo son la calle Atanasio Santos y la Calle Los Álamos, que distribuyen el tránsito proveniente del sistema de vías arteriales de la ciudad como son: la Av. Reales Tamarindos y Av. Universitaria, por las cuales se accede a otros puntos de la ciudad; las calles Augusto Moreira y Los Amigos son las dos únicas calles dentro del área de estudio que permiten la conexión con las vías colectoras mencionando que hace un par de años se realizó este acceso ya que en planificaciones anteriores estas calles no tenían continuidad vial.

## ANÁLISIS DEL LUGAR

### ELEMENTOS CONSTRUIDOS

#### ➤ TOPOGRAFIA COMO PUNTO CLAVE



SEGÚN LA CARTA TOPOGRAFICA DE PORTOVIEJO SE PUEDE PRESENCIAL QUE EL SECTOR DE LA CIUADELA SAN CRISTOTAL TIENE UNA TOPOGRAFIA PLANA, ESTANDO APROXIMADAMENTE A 83 M.S.N.M. LA CIUADELA POSEE UN USO DE SUELO RESIDENCIAL DE DENSIDAD BAJA Y JUNTO A ELLA SE PUEDE ENCONTRAR UN AREA DE PROTECCION ECOLOGIA (JARDIN BOTÁNICO PORTOVIEJO).

#### ➤ USOS DE SUELO



#### ➤ LLENOS Y VACIOS



### ESTUDIO DE FACHADAS



VIVIENDAS CONSTRUIDAS CON MATERIALES MIXTOS, FACHADAS DETERIORADAS Y OTRAS NO VISIBLES POR LOS GRANDES MÚROS USADOS COMO PROTECCIÓN Y SEGURIDAD.

*Gráfico N° 68.* Mapa temático de elementos construidos. realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio,2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.

Fuente: GAD municipal de Portoviejo y editado por las autoras de este análisis de caso.

Para tener una percepción clara del lugar hacemos análisis del medio externo para identificar y relacionar los distintos elementos existentes con nuestra área de estudio; describimos la topografía del sector que es totalmente plana, cercano al lugar hay una pequeña elevación correspondiente al Jardín Botánico, considerada una zona ecológica del sector; se analiza el uso de suelo del sector en donde se observa que posee un uso mixto, residencial de acceso privado, residencial barrio abierto, con comercio minorista–barrial; los llenos y vacíos que nos describen la relación de los espacios construidos con los no-construidos en donde se observa que es una ciudadela totalmente asentada, la mayor parte de sus terrenos corresponden a llenos.

Se realiza un estudio de fachadas donde podemos observar la existencia de viviendas de construcción mixta con estructura de madera, caña y ladrillo muchas en obra gris, sin los respectivos acabados, mientras que las ciudadelas privadas existentes dentro del área de estudio presentan fachadas que dan a la calle con altos muros opacos, sin ningún tipo de transparencia, dando percepción de inseguridad al ciudadano que se desplaza por aquella vereda y algún tipo de contaminación visual por el mal estado de algunos cerramientos rígidos, o llenos de maleza.



**Gráfico N° 69.** Mapa temático de elementos construidos. realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio,2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.

Como parte de los elementos construidos se encuentran las barreras físicas ocasionadas por las urbanizaciones cerradas existentes en el exterior de la ciudadela que de alguna manera causan contaminación visual por sus muros de largos perímetros y grandes alturas, recalcando que ninguno de ellos posee transparencia, lo que significa inseguridad para los peatones que se desplazan por estas veredas y una separación de ciudadelas ocasionando una segregación social.



**Gráfico N° 70.** Mapa temático de elementos construidos. realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio,2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador.  
 Fuente: GAD municipal de Portoviejo y edición de las autoras de este análisis de caso

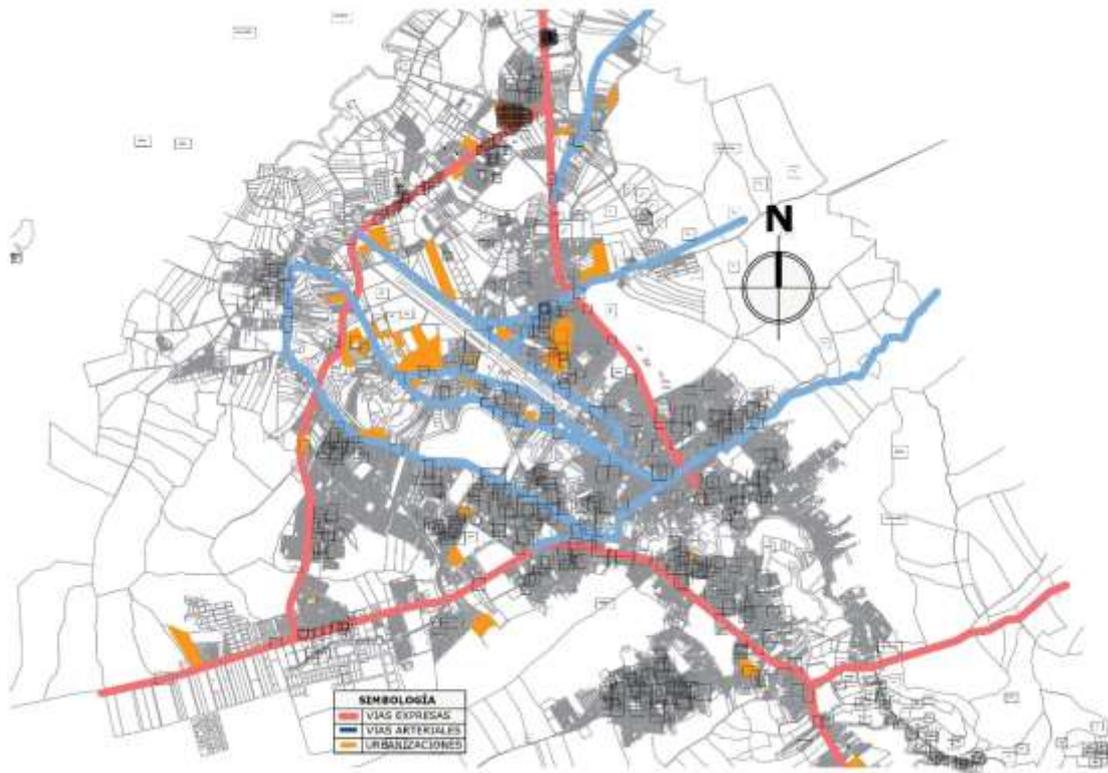
Como punto a estudiar dentro de los elementos construidos es el análisis de las proyecciones de las vías que no poseen continuidad dentro de la ciudadela por motivo de la construcción de estas ciudadelas amuralladas y de la falta de relación con el espacio público existente, dejando a la ciudadela sin una adecuada conectividad con su entorno, presentamos planos de planificaciones anteriores en donde existía la posibilidad de darle continuidad a las calles de la ciudadela pero que hoy en día se le da prioridad a proyectos inmobiliarios con falta de control y sin respeto a la planificación de la municipalidad.



*Gráfico N° 71.* Mapa temático de áreas verdes, realizado por las autoras de este análisis de caso. [27, junio,2019]. Cantón Portoviejo. Parroquia 18 de octubre. República del Ecuador

Observamos que las tres áreas existentes son de uso exclusivo de las ciudadelas privadas, y la de mayor área que es el jardín Botánico de la UTM, que se considera un área de protección ecológica e incluye parte de colinas de la Ciudad de Portoviejo.

No existen áreas verdes para que el transeúnte pueda desplazarse bajo sombra para protección de las incidencias del clima, lo que se pudo encontrar es arborización en lotes vacíos y dentro de las urbanizaciones cerradas.



**Gráfico N° 72.** Mapa de urbanizaciones en el área urbana de Portoviejo, Manabí, Ecuador.  
Fuente: GAD municipal de Portoviejo y edición de las autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 73.** Tabla de porcentajes comparativos  
Fuente: Autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, agosto, 2019].

<b>PORTOVIEJO 45720.192 ha</b>
Área de Urbanizaciones: 3988.999564 ha
Área de Portoviejo: 41731.192414 ha

**Gráfico N° 74.** Tabla de porcentajes.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

Dentro del área urbana de la ciudad de Portoviejo se encuentran alrededor de 45 urbanizaciones y conjuntos residenciales privados, los cuales representan un 9% de la superficie de ocupación que los habitantes se inclinan por habitar en estos prototipos de viviendas, y un 91% de la población prefieren vivir en viviendas particulares y barrios abiertos.



**Gráfico N° 75.** Mapa del barrio San Cristóbal y sus urbanizaciones, Portoviejo, Manabí, Ecuador.

Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 76.** Tabla de porcentajes comparativos

Fuente: Autoras de este análisis de caso. Elaborada en Excel 2016. [20, agosto,2019].

La ciudadela San Cristóbal posee un área de 18.16 Hectáreas, lo cual corresponde el 31% de los habitantes que residen en viviendas privadas cerradas tales como la urbanización Siloe II, Jardines del Norte y la San Fernando abarcando 5,61 hectáreas en los proyectos inmobiliarios. Un 69% de la población de la ciudadela elige vivir en la ciudadela abierta por una mejor conexión y convivencia entre los vecinos, correspondiente a 12,55 de la superficie de la ciudadela.

<b>CDLA. SAN CRISTOBAL 18.16 ha</b>
Área de Urbanizaciones: 5.61 ha
Área de barrio abierto: 12.55 ha

**Gráfico N° 77.** Tabla de porcentajes.

Fuente: Autoras de este análisis de caso.

### 3.5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>A) Los cerramientos perimetrales de las ciudadelas amuralladas que colindan con el espacio público son rígidos y opacos, generando un alto índice de percepción de inseguridad hacia los peatones, resultado que se obtuvo de las encuestas realizadas dentro de la ciudadela, mencionando además, la inseguridad al desplazarse por estas calles donde existen altos muros.</p>	<p>Aplicar la normativa de cerramiento para conjuntos habitacionales existente en la Ordenanza del Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo en donde menciona que el 70% de estos muros que están en contacto con la calle deben ser combinados con cerramientos transparentes.</p>
<p>B) La existencia de las ciudadelas amuralladas crean una visible segregación social en el barrio abierto por la baja calidad de los espacios públicos, estos resultados se mostraron en las respuestas de los encuestados los cuales opinan que sí existe una diferencia de clases sociales en su barrio.</p>	<p>Cambiar los lineamientos de desarrollo urbano, desde el ámbito público con el privado, para mitigar que se sigan reproduciendo estas diferentes clases de exclusiones sociales para beneficio de la comunidad.</p>
<p>C) Las personas que habitan dentro de las urbanizaciones privadas cuentan con espacios de recreación y áreas verdes, donde la característica principal son los altos 'muros' para hacer de estos espacios de uso</p>	<p>Es imprescindible el desarrollo de proyectos inmobiliarios donde el espacio público urbano sea para el disfrute de todas las sociedades, mejorando el diseño de los cerramientos opacos a transparentes o</p>

exclusivos.	generando fachadas activas.
<p>D) Las urbanizaciones privadas no cumplen con las transferencias de los espacios públicos tales como áreas verdes, recreativas, comunales y vías, hacia la municipalidad de Portoviejo, la privatización y apropiación de los espacios públicos por parte de los fraccionamientos deben ser manejados con ciertas políticas públicas y de uso de suelo que eviten esta práctica, tal como está mencionado en el art. 30 del COOTAD.</p>	<p>Las normativas de políticas públicas del GAD Municipal de Portoviejo deben ser eficientes, además es necesario que se creen modelos urbanos y arquitectónicos que impulsen a los diseñadores e inversionistas privados a replicarlos en sus prototipos de modelos residenciales cerrados y paulatinamente diseñen los espacios públicos con igualdad urbana social.</p>
<p>E) Según resultados de las encuestas los residentes de las urbanizaciones privadas estarían dispuestas a vivir en un barrio abierto y disfrutar de los espacios públicos existentes, si se logra reducir los índices de inseguridad.</p>	<p>Se invita a las autoridades dar prioridad a los barrios para que estos sean de mejor disposición y seguridad ciudadana, promoviendo a los ciudadanos habitar en barrios abiertos, y dejar a un lado la reproducción de las ciudadelas amuralladas.</p>
<p>F) Los niveles de convivencia entre los residentes de la ciudadela son muy bajos y esto se debe a la baja calidad de los espacios públicos existentes.</p>	<p>Los espacios públicos deben tener el correcto mantenimiento, que sean sostenibles y de calidad para el disfrute de los residentes ya que son sus derechos, y de esta manera lograr subir los niveles de convivencia entre los vecinos.</p>
<p>G) La falta de control y planificación del</p>	<p>Se invita al GAD municipal de Portoviejo a</p>

<p>territorio por parte del GAD municipal de Portoviejo, ha provocado falencias en el sistema de conectividad vial de la ciudadela, la cual posee calles que no se articulan al trazado vial existente.</p>	<p>regir a las normativas municipales hacia los propietarios e inversionistas de las lotizaciones, para dar continuidad a las vías y desarrollo de estas proyecciones viales.</p>
<p>H) Las calles de la ciudadela no poseen sus respectivas identificaciones, cuentan con señaléticas para la seguridad vial, pero estas no están ubicadas de manera correcta y no poseen mantenimiento.</p>	<p>Se debe intervenir y realizar un adecuado mantenimiento a las señaléticas existentes dentro de la ciudadela y colocar señaléticas informativas para la respectiva identificación de las calles, para lograr una mejor seguridad vial.</p>
<p>I) Las aceras existentes dentro del barrio abierto son de dimensiones no apropiadas para la circulación del peatón, no poseen la respectiva iluminación y no son accesibles ya que no poseen rampas.</p>	<p>Las autoridades pertinentes deben tomar en cuenta que las regeneraciones realizadas en los barrios sean accesibles, ya que este barrio posee una actual regeneración en sus calles; sin embargo, no se considera que sus aceras sean accesibles, crear rampas para que personas con discapacidad puedan disfrutar de estas sin encontrarse con barreras arquitectónicas.</p>

## **CAPÍTULO IV**

### **4. PROPUESTA**

#### **4.1 Delimitación de la propuesta**

Las ciudadelas privadas – cerradas que se encuentran dentro del área de estudio en la ciudadela San Cristóbal, de la Ciudad de Portoviejo, no poseen una adecuada relación con los espacios públicos por motivo de sus amurallamientos, por lo cual se necesita la intervención de aspecto formal – funcional – estructural, para que estas estén relacionadas con el espacio público de manera indirecta a través de sus cerramientos y su espacio colindante que es la calle con sus respectivas aceras, proponiendo intervenciones urbanas en la calle Trujillo y Gabriela Mistral, de tipo eje de barrio, y en la calle peatonal Salvador Allende, ubicadas dentro del área de estudio, brindando a los habitantes la debida calidad de vida y el disfrute de los espacios públicos que merecen.

#### **4.2 Objetivo de la propuesta**

Mejorar la relación de los espacios públicos de la ciudadela con una intervención en los altos muros pertenecientes a las ciudadelas amuralladas existentes dentro del área de estudio, potencializando el espacio público colindante a estas murallas, con un proyecto piloto incluyendo el urbanismo táctico, priorizando al peatón, al ciclista, mobiliarios para el descanso, sombra y cerramientos con transparencia para mejora de la seguridad ciudadana, ubicada en la Ciudadela San Cristóbal.

#### **4.3 Desarrollo de la Propuesta.**

##### **4.3.1 Lineamientos de la propuesta**

**NORMATIVA APLICADA EN LA PROPUESTA DE CERRAMIENTO DE LOS CONJUNTOS HABITACIONALES.**

Analizando la Ordenanza del Plan Maestro Urbano del GAD de Portoviejo<sup>50</sup> (2019), nos menciona que: “Para cerramientos opacos existentes, se incentivará su evolución hacia cerramientos más transparentes, o la utilización de vegetación a manera de cercas vivas, que contribuyan a la mejora del entorno urbano.” (pág. 81)

Examinando la Ordenanza del Plan Maestro Urbano del GAD de Portoviejo<sup>51</sup>, en su artículo enumerado 60, nos indica que:

**ARTICULO INNUMERADO (60). - NUEVOS CONJUNTOS HABITACIONALES. -**

Al desarrollar nuevos conjuntos habitacionales, tanto el sector público como el inversionista privado priorizarán a las personas y al espacio público, y luego a las edificaciones que lo enmarcan. Los conjuntos habitacionales urbanizaciones se sujetarán a los siguientes principios:

- a) Fachadas activas: Deberán mantener, al menos el 30% de su perímetro colindante con calles o plazas como espacio comercial o de oficinas, creando lugares seguros y atractivos para el peatón en el retiro, generando vida pública durante el día y la noche. Se usará el portal y/o arbolado urbano, mejorando así la calidad estética del paisaje urbano.
- b) Cerramiento: En los nuevos proyectos urbanos habitacionales, los muros perimetrales que no correspondan a fachadas activas (70% del perímetro en contacto con la calle) podrán combinar cerramientos opacos con cerramientos transparentes. Los cerramientos opacos no podrán superar los 10 metros antes de ser alternados por un cerramiento transparente de similar longitud. (pág. 71 – 72).

**NORMATIVAS APLICADAS EN LA INTERVENCIÓN URBANA EN LAS CALLES TRUJILLO Y GABRIELA MISTRAL, TIPO DE VÍA: EJE DE BARRIO Y LA CALLE PEATONAL SALVADOR ALLENDE.**

**ARTÍCULO INNUMERADO (72).** - Para efectos de la presente normativa, considérese el siguiente cuadro del diseño geométrico para la red vial urbana y los mapas de conectividad vial urbana:

---

<sup>50</sup> GAD Portoviejo. (2019), Ordenanza Reformativa a la Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo, Párrafo IV. Ecuador, Portoviejo. [En línea]. Consultado [28, julio, 2019]. Disponible en: [http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b\\_ordenanza.down?id\\_archivo=1657](http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1657)

<sup>51</sup> GAD Portoviejo. (2019), Ordenanza Reformativa a la Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo, Párrafo III. Ecuador, Portoviejo. [En línea]. Consultado [28, julio, 2019]. Disponible en: [http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b\\_ordenanza.down?id\\_archivo=1657](http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1657)

DISEÑO GEOMETRICO PARA LA RED VIAL URBANA DE PORTOVIJEJO								
CLASIFICACIÓN	SUB-CLASIFICACIÓN	FUNCIÓN	INTERVALOS	DERECHO DE VÍA	SECCION DE DISEÑO	PENDIENTE	VELOCIDAD	DISTANCIAS ENTRE INTERSECCIÓN
VIARIO SECUNDARIO	VIA COLECTORA	Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, multimodal con prioridad para el transporte público.	400-500m	12-25 m	Multimodal 2 ó más carriles, 3,50 para transporte público, 2,80 para transporte privado, en casos donde la sección lo permita se usara ciclo vía.	Max 10%	30-40 km/h	100 m
VIARIO DE BARRIO	EJE DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados y el transporte público.	80-100m	12-14 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3,30 m para transporte público, 3,00 para transporte privado permiten estacionamiento o lateral. Aceras min. 2,00m y cruces peatonales a nivel de acera.	Max 12%	10-30 Km/h	Min. 50 m
	VIA DE BARRIO	Destinadas al tránsito multimodal interior barrial en coexistencia de corta distancia y baja velocidad con prioridad para los no motorizados, permiten el acceso a las zonas residenciales.	80-100	8-12 m	Multimodal, prioridad para el transporte no motorizado, dos carriles de 3,00 m para transporte privado, permite estacionamiento o a uno de sus lados. Aceras min. 2,00m y cruces peatonales a nivel de acera.	Max 12%	10-20 Km/h	Min. 50 m
	VIA COMPARTIDA	Destinada al uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados en baja velocidad con prioridad para el peatón.	80-100	7-11 m	Plataforma única, permite circulación controlada de vehículos y estacionamiento; un carril 2,80 m para transporte privado.	Max 12%	10 Km	Min. 50 m

**Gráfico N° 78.** Diseño geométrico para la red vial urbana de Portoviejo.

Fuente: GAD Portoviejo. (2019), Ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo

Analizando las normas de arquitectura y urbanismo<sup>52</sup> (2003), podemos mostrar que:

### **Art.20 VÍAS COLECTORAS**

Sirven de enlace entre las vías arteriales secundarias y las vías locales, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas; por tanto, permiten acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comerciales de menor escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor (camionetas o furgones).

#### **a) Características Funcionales:**

- Recogen el tráfico de las vías del sistema local y lo canalizan hacia las vías del sistema arterial secundario.
- Distribuyen el tráfico dentro de las áreas o zonas urbanas.
- Favorecen los desplazamientos entre barrios cercanos.
- Pueden admitir el estacionamiento lateral de vehículos.
- Los volúmenes de tráfico son relativamente bajos en comparación al de las vías jerárquicamente superiores.
- Se recomienda la circulación de vehículos en un solo sentido, sin que ello sea imperativo.

<b>Ancho de carriles</b>	3,50 m.
<b>Carril estacionamiento lateral</b>	Mínimo 2,00 m.
<b>Distancia de visibilidad de parada</b>	40 km/h = 45 m.
<b>Radio mínimo de curvatura</b>	40 km/h = 50 m.
<b>Gálibo vertical mínimo</b>	5,50 m.
<b>Radio mínimo de esquinas</b>	5 m.
<b>Separación de calzadas</b>	Separación con señalización horizontal. Pueden tener parterre mínimo de 3,00 m.
<b>Longitud máxima vías sin retorno</b>	300 m.
<b>Aceras</b>	Mínimo 2,50 m. como excepción 2 m.

*Gráfico N° 79.* Características técnicas de las vías colectoras, Ecuador.

Fuente: Normas de arquitectura y urbanismo, Quito, Ecuador, (2003).

### **Art.22 VÍAS PEATONALES (referencia NTE INEN 2 243: 2000)**

Estas vías son de uso exclusivo del tránsito peatonal. Eventualmente, pueden ser utilizadas por vehículos de residentes que circulen a velocidades bajas (acceso a propiedades), y en determinados horarios para vehículos especiales como: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento. El estacionamiento para visitantes se debe realizar en sitios específicos. El ancho mínimo para la eventual circulación vehicular debe ser no menor a 3,00 m.

<sup>52</sup> Normas de arquitectura y urbanismo, Quito, Ecuador, (2003). Consultado en línea [24, julio, 2019, obtenido de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf)

## Dimensiones

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

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 2,050 m. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.)

## Art.25 CICLOVÍAS

Están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc. Las ciclovías en un sentido tendrán un ancho mínimo de 1,80 y de doble sentido 2,40 m. Es el sistema de movilización en bicicleta al interior de las vías del sistema vial local puede formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional). Cuando las ciclovías formen parte de áreas verdes públicas, tendrán un ancho mínimo de 1,80m

## Características Funcionales

La iluminación será similar a la utilizada en cualquier vía peatonal o vehicular. En el caso en

que se contemple un sendero peatonal, éste se separará de la ciclovía. Estará provisto de parqueaderos para bicicletas, los cuales se diseñarán y localizarán como parte de los terminales y estaciones de transferencia de transporte público de la ciudad.

El carril de la ciclovía se diferenciará de la calzada, sea mediante cambio de material, textura y color o a través del uso de "topellantas" longitudinales.

Velocidad de proyecto	40 km/h
Velocidad de operación	Máximo 30 km/h
Distancia de visibilidad de parada	30 km/h = 20 m.
Gálibo vertical mínimo	2,50 m.
Pendiente recomendable	3 - 5%
Pendiente en tramos > 300 m	5%
Pendiente en rampas (pasos elev.)	15% máximo
Radios de giro recomendados	15 km/h = 5 m.; 25 km/h = 10 m.; 30 km/h = 20 m.; 40 km/h = 30 m.
Número mínimo de carriles	2 (1 por sentido)
Ancho de carriles (doble sentido)	2,40 m.
Ancho de carriles (un sentido)	1,80 m.
Radio mínimo de esquinas	3 m.

Gráfico N° 80. Características técnicas de las ciclovías, Ecuador.

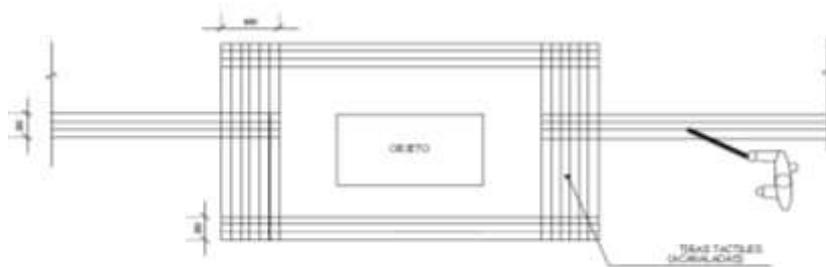
Fuente: Normas de arquitectura y urbanismo, Quito, Ecuador, (2003).

## 4.4 Elementos de ambientación.

Normativa aplicada a los mobiliarios urbanos colocados en las calles intervenidas.

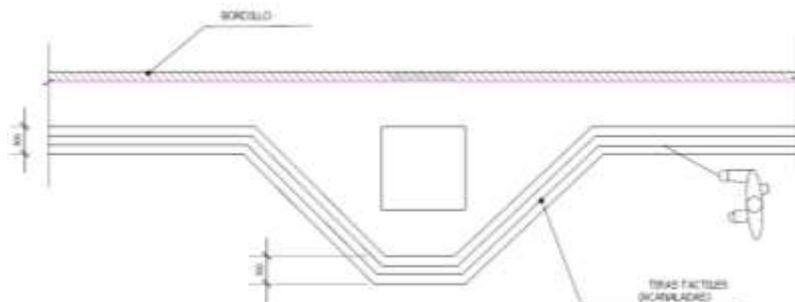
## Piso podotáctil.

Indagando en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 291:2009, del Instituto Ecuatoriano de Normalización<sup>53</sup> (2009), podemos reproducir que: ‘Se recomienda colocar tiras táctiles (acanaladas) en el pavimento, paralelas a las construcciones, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual’.



**Gráfico N° 81.** Tiras táctiles. Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.



**Gráfico N° 82.** Tiras táctiles. Quito, República del Ecuador.

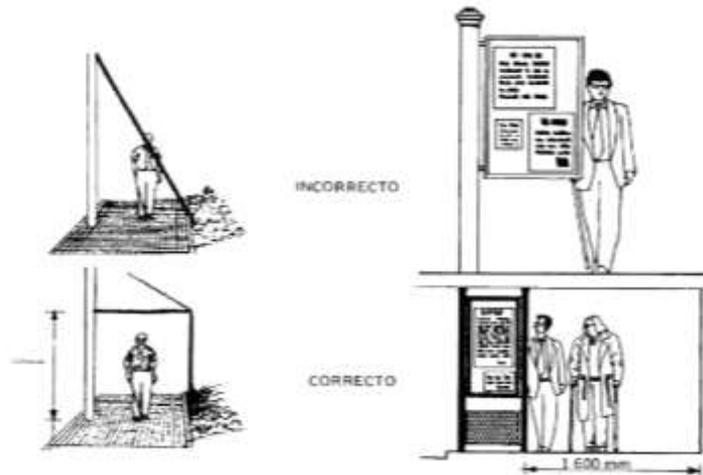
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.

Extendiendo en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 314:2009, del Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009)<sup>54</sup>, podemos transcribir que:

Los cruces peatonales deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde su piso hasta un plano paralelo a él ubicado a una altura mínima de 2 050 mm. Dentro de ese espacio no se podrá disponer elementos que lo invadan, tales como: luminarias, carteles, etc.

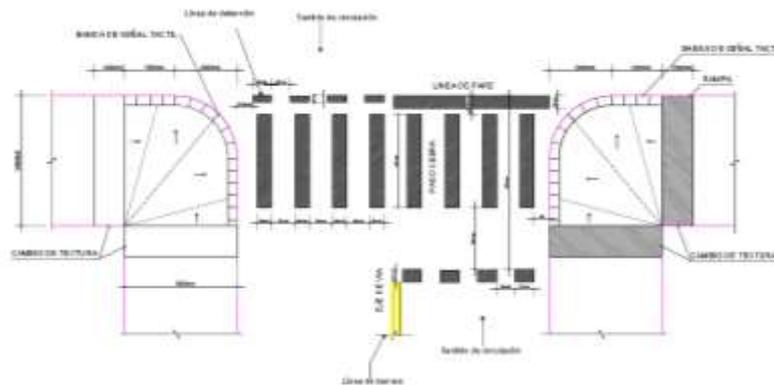
<sup>53</sup> Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009. Primera Edición. Consultado: [24, julio, 2019]

<sup>54</sup> Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009. Primera Edición. Consultado: [24, julio, 2019]



**Gráfico N° 83.** Cruces peatonales. Quito, República del Ecuador.  
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.

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.



**Gráfico N° 84.** Línea de pare y ceda el paso con cruce peatonal cebra. Quito, República del Ecuador.  
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.  
Prolongando en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 314:2009, del Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009)<sup>55</sup>, podemos transcribir que:

<sup>55</sup> Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009. Primera Edición. Consultado: [24, julio, 2019]

## Árboles

Todos los árboles y plantas que se encuentran aledaños a las circulaciones peatonales deben estar dotados de suficiente cuidado y mantenimiento que permita el cumplimiento de esta norma. El tronco, ramas y su follaje, no deben invadir el área peatonal en una altura mínima de 2 200 mm medidos desde el nivel del piso terminado de la vía peatonal en todo el ancho. Los árboles ubicados en el interior de las áreas de circulación peatonal deben estar señalizados con cambio de textura en el piso en un ancho de 900 mm medido desde el borde de su alcorque o jardinera.

## Protector de árbol

Puede ser fabricado en varios materiales: varilla, pletina, tubo metálico, madera, materiales que aseguran la debida protección y mantenimiento del árbol.

Como componente del mobiliario urbano debe cuidarse que su diseño y resultado estético sea compatible con los demás elementos de mobiliario.

Dimensiones		
	Mínimo (m)	Máximo (m)
Altura	0,90	1,60
Radio	0,50	2,00

**Gráfico N° 85.** Dimensiones de protector de árbol Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.

## Rejilla de protección árbol

Debe situarse en las zonas duras en las que existe arborización de mediano y gran porte, cuando se prevean materas a ras de piso o elevadas.

El material utilizado para su fabricación puede ser de hierro colado, concreto u otro material que garantice la debida resistencia y durabilidad.

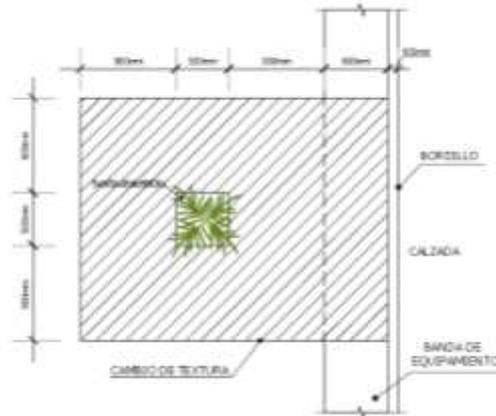
	Mínimo (m)	Máximo (m)
Radio	0,80	1,20

**Gráfico N° 86.** Dimensiones de rejilla de protección árbol Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.

## Jardineras

Las jardineras deben estar ubicadas dentro de la banda de equipamiento. En el caso de que existan jardineras fuera de la banda de equipamiento, estas deben estar señalizadas con cambio de textura en el piso desde el borde de la misma en un ancho de 900 mm hacia todos los costados en los que haya espacio de circulación peatonal.



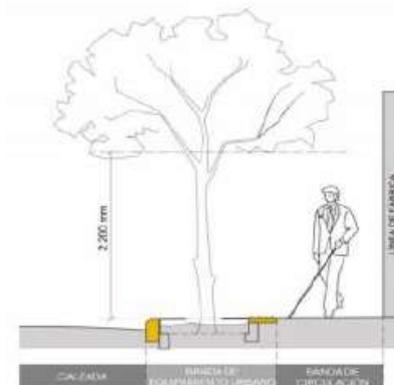
**Gráfico N° 87.** Señalización de jardinería. Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN.

El espacio lateral y longitudinal mínimo entre dos jardineras es de 1 200 mm. La vegetación de las jardineras ubicadas al nivel del piso terminado de la vía peatonal no debe extender su follaje por fuera del perímetro de la misma. En el caso de vegetación ubicada sobre la línea de fábrica, no deben colgar su follaje por debajo de 2 200 mm de altura medidos desde el nivel del piso terminado de la vía peatonal.

### **Bandas de equipamiento**

Las bandas deben estar ubicadas fuera de las vías de circulación peatonal adyacentes a estas, al lado exterior de la circulación peatonal.



**Gráfico N° 88.** Bandas de equipamientos, alturas. Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN

### **Bancas**

Deben estar ubicadas dentro de las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación peatonal.

Deben estar provistas de un espacio lateral libre de 1 200 mm de ancho, por lo menos en uno de sus lados. El asiento debe estar máximo a 450 mm de altura sobre el piso terminado y tener una forma ergonómica.

Extendiendo las Normas de arquitectura y urbanismo<sup>56</sup> (2003), podemos mostrar que:

## **Art.55 ELEMENTOS DE AMBIENTACION**

### **Luminarias**

La selección y localización de la fuente de luz se debe relacionar con los aspectos propios del diseño (tipo de luz, color) con la intensidad necesaria determinada técnicamente en relación con el área servida.

#### **Tipos y dimensiones:**

Las luminarias utilizadas en el espacio público se pueden agrupar en siete categorías:

Poste central: Se usa para nodos de alta concentración ciudadana o intersecciones viales importantes. La altura del poste supera los 15 m. y la separación entre poste y poste está entre 30 y 33 m.

Poste central doble: Se localiza en los parterres de las vías. La altura del poste está entre los 10 y 12 m. La separación entre postes está entre los 30 y 33 m.

Poste Lateral: Se ubica en la acera. Su altura es de 10 a 12 m. La distancia entre postes es de 30 m. aproximadamente.

Luminaria unilateral o central: Utilizada para iluminación de pasajes peatonales, plazas, plazoletas y parques. La luminaria se coloca a una altura aproximada de 5 m. y la distancia entre una luminaria y otra es de 7 m. aproximadamente.

### **Basureros públicos**

La separación de los basureros está en relación a la intensidad de los flujos peatonales. La distancia no debe ser mayor a 50 m. en áreas de flujo medio y 25 m. en áreas de flujo alto. En áreas residenciales, con bajos flujos de peatones por lo menos un basurero, por lado, de

manzana. Los basureros deben estar ubicados en las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación peatonal (plazas, plazoletas, parques, áreas de protección ecológica).

Si el basurero tiene la abertura en la parte superior, ésta debe estar a una altura máxima de 0.80 m. sobre el piso terminado. Si la abertura es lateral al sentido de circulación, la altura debe estar entre 0.80 m. y 1.20 m.

Los basureros de sistema basculante deben estar provistos de un seguro que permita accionar exclusivamente a los responsables de la descarga.

---

<sup>56</sup> Normas de arquitectura y urbanismo, Quito, Ecuador, (2003). Consultado en línea [24, julio,2019, obtenido de:[http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf)

#### 4.5 Alcance de la propuesta

Se ejecuta la intervención urbana de las calles: Trujillo, Gabriela Mistral de tipo eje de barrio, y la calle peatonal Salvador Allende, pertenecientes a la ciudadela San Cristóbal, con una regeneración de los sentidos de las vías a todas las calles de la ciudadela, ampliación de aceras, y la aplicación del Art. 60 de la ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del cantón Portoviejo con el título, “del Plan Maestro Urbano del GAD de Portoviejo”, aplicado en los cerramientos de los conjuntos habitacionales que se encuentran sobre la calle Trujillo, con el fin de cubrir los altos índices de inseguridad palpados en nuestro diagnóstico, mejorar la calidad de vida de los habitantes, la marcada segregación social existente en el barrio y que mejoren los niveles de convivencia de los habitantes se relacionen con el espacio existente para que sea de uso y dominio público.



**Gráfico N° 89.** Mapa delimitación de propuesta, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

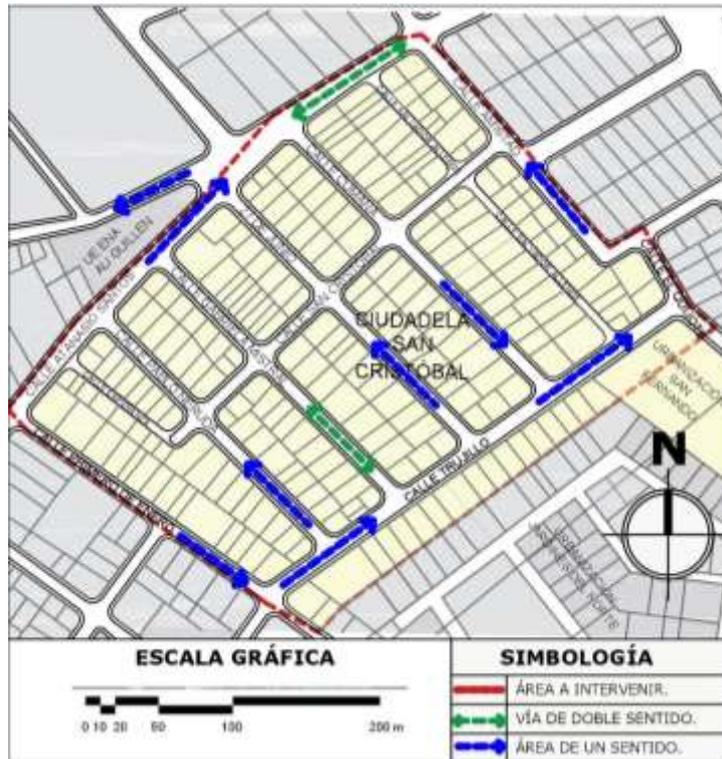
Las diferentes problemáticas evidenciadas y analizadas dentro de nuestro diagnóstico en la Ciudadela San Cristóbal podemos describir las más destacadas:

- El amurallamiento de las ciudadelas privadas crea una segregación social.
- Los muros son altos, rígidos y opacos.
- Las aceras tienen anchos mínimos, y no son inclusivas.
- Las vías no poseen las respectivas señales de tránsito.

Llegando a la conclusión que se necesita hacer la intervención en estas vías y enfocándonos también en la calle Trujillo, que es la que colinda con las ciudadelas amuralladas, para mejorar la calidad del espacio público y disminuir este tipo de segregación, el espacio sea para el disfrute de todos y se priorice al peatón dando mayor seguridad al realizar una intervención en los muros que crean inseguridad para quienes se movilizan por dichas veredas.

#### **4.6 Desarrollo de la propuesta.**

Se interviene en el cambio de los sentidos de las vías de la ciudadela, en su mayoría de un solo sentido y la de mayor ancho con doble sentido que es la calle Gabriela Mistral.

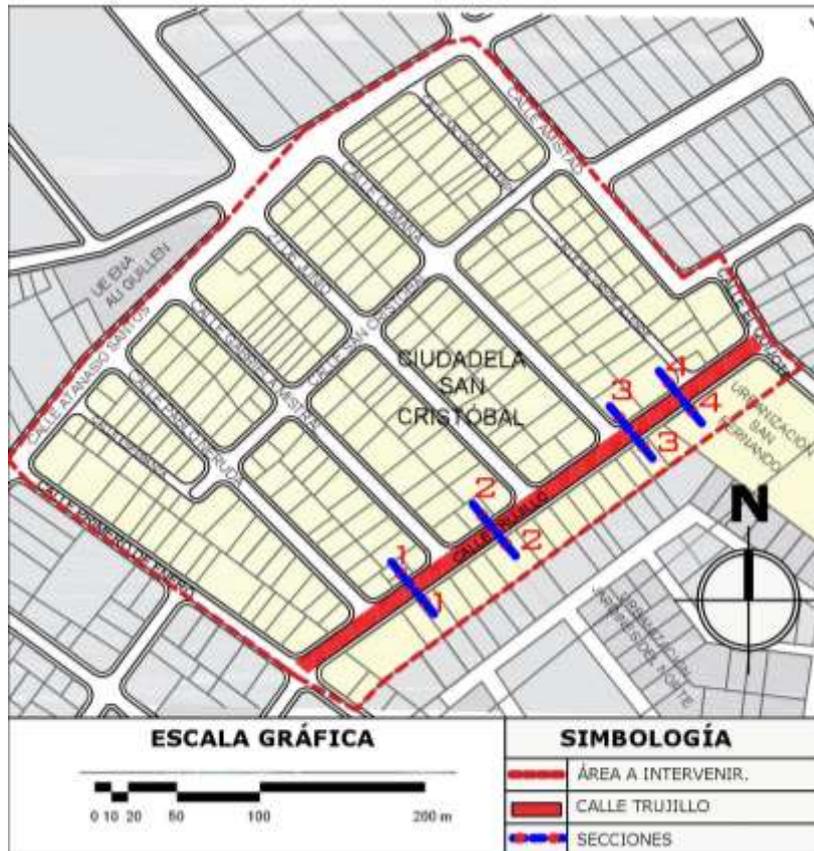


**Gráfico N° 90.** Mapa sentido de vías propuestas, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso

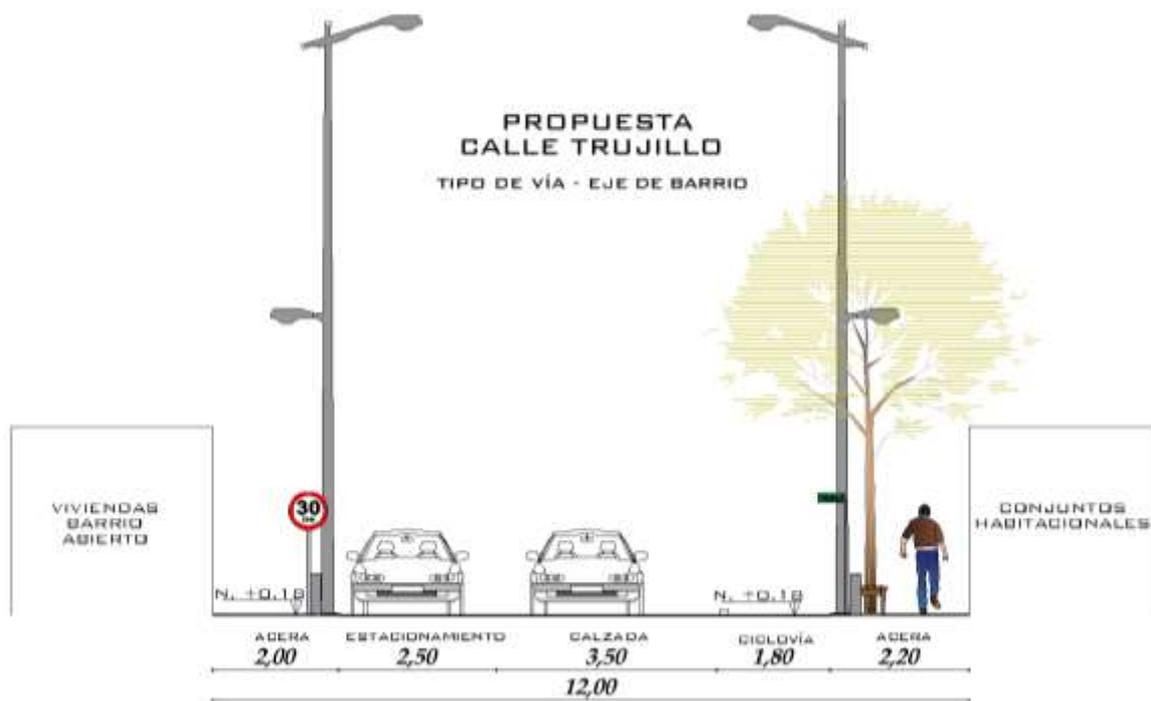
Se propone la delimitación de la calzada mediante objetos físicos como bolardos para incluir un carril de ciclovía de un solo sentido, para que los ciclistas puedan desplazarse de forma segura sin invadir el carril de los peatones y mejorar el ordenamiento del tránsito; por esta razón se propone un circuito de un solo sentido que permita el ingreso al barrio y se conecte con el actual proyecto del plan maestro urbano de la ciudad que es la ciclovía en las vías arteriales como lo es calle Atanasio Santos que conecta con la conocida ciclo ruta “La Tomatera”.



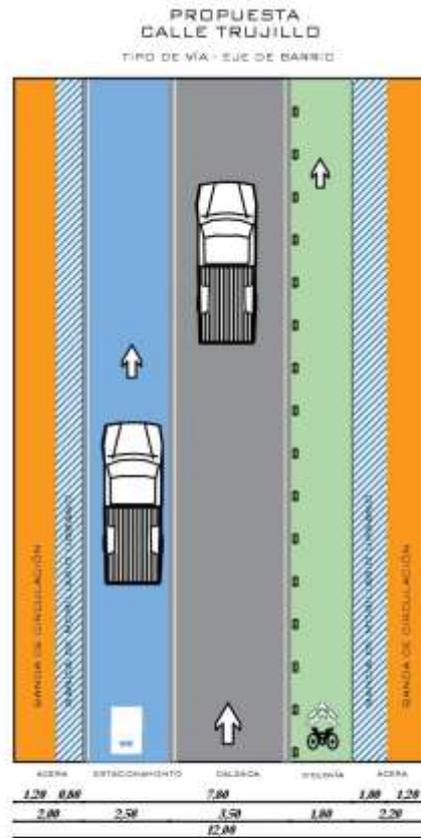
**Gráfico N° 91.** Mapa de circuito de la ciclovía propuesta, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 92.** Mapa de área intervenir, calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 93.** Corte transversal de la calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



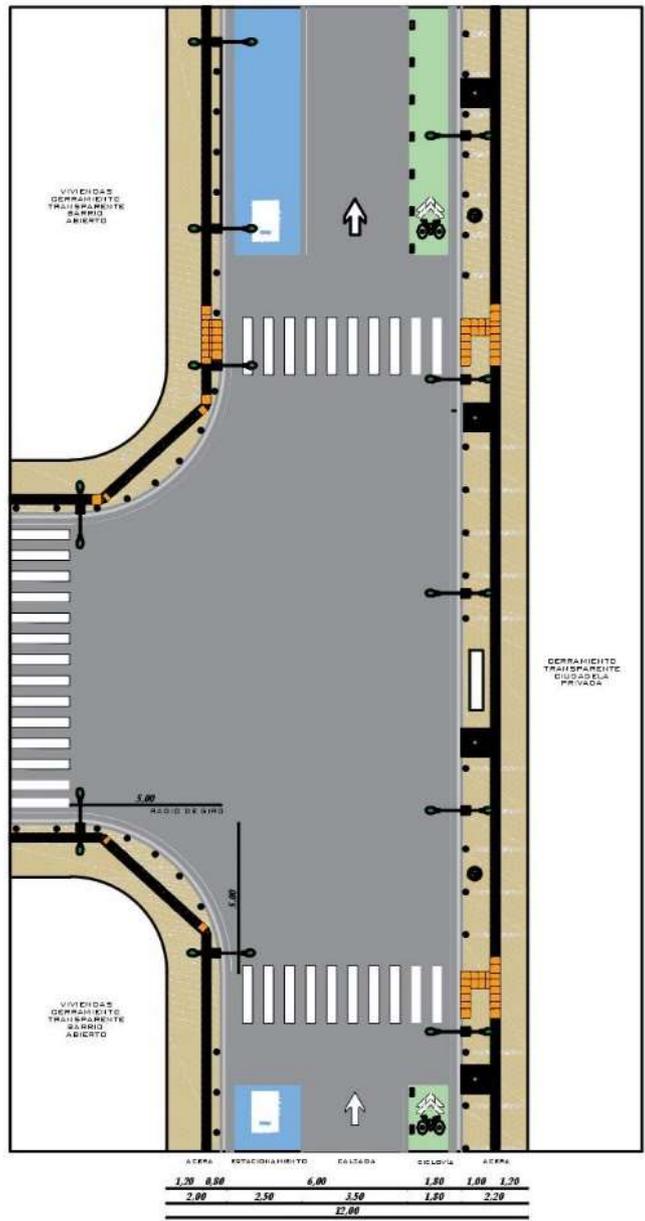
<b>SIMBOLOGÍA</b>	
	CALZADA.
	BANDA CIRCULACIÓN - ACERA
	BANDA MOBILIARIO - ACERA
	CICLOVIA UN SENTIDO
	CARRIL DE ESTACIONAMIENTO

**Gráfico N° 94.** Sección de la calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 95.** Vista aérea de la calle Trujillo, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

PROPUESTA  
CALLE TRUJILLO  
TIPO DE VÍA - EJE DE BARRIO

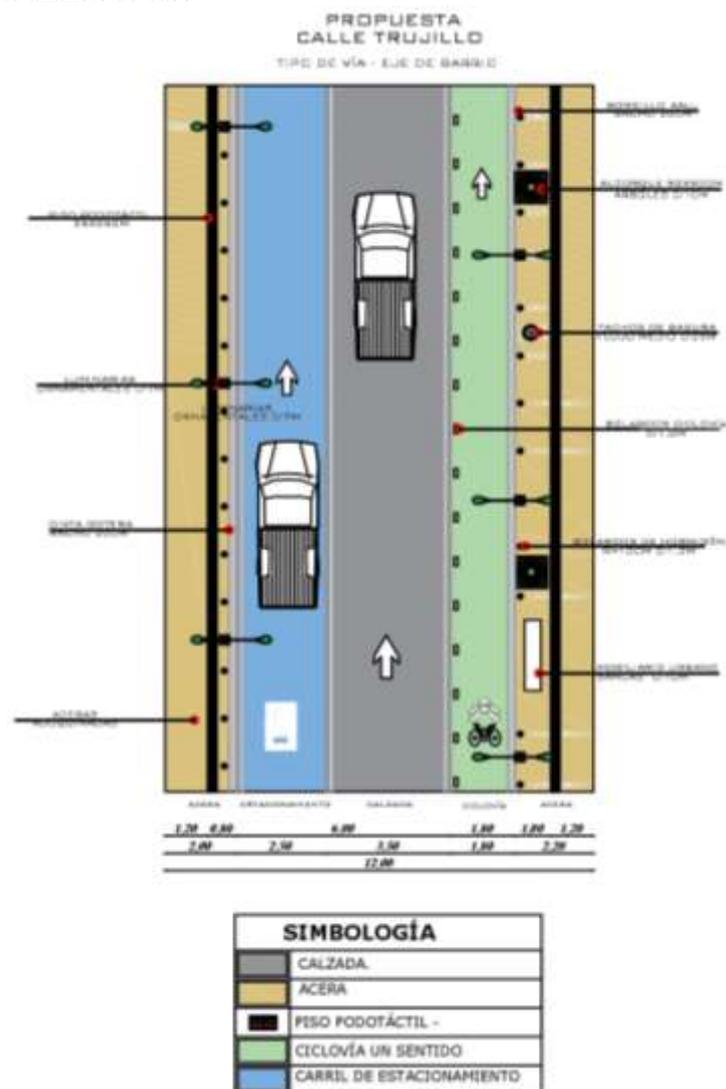


SIMBOLOGÍA	
	CALZADA
	ACERA
	PISO PODOTÁCTIL - ALERTA
	PISO PODOTÁCTIL - DIRECCIONAL
	CICLOVÍA UN SENTIDO
	CARRIL DE ESTACIONAMIENTO

Gráfico N° 96. Sección de radio de giro en la calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 97.** Vista Parcial de la calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso

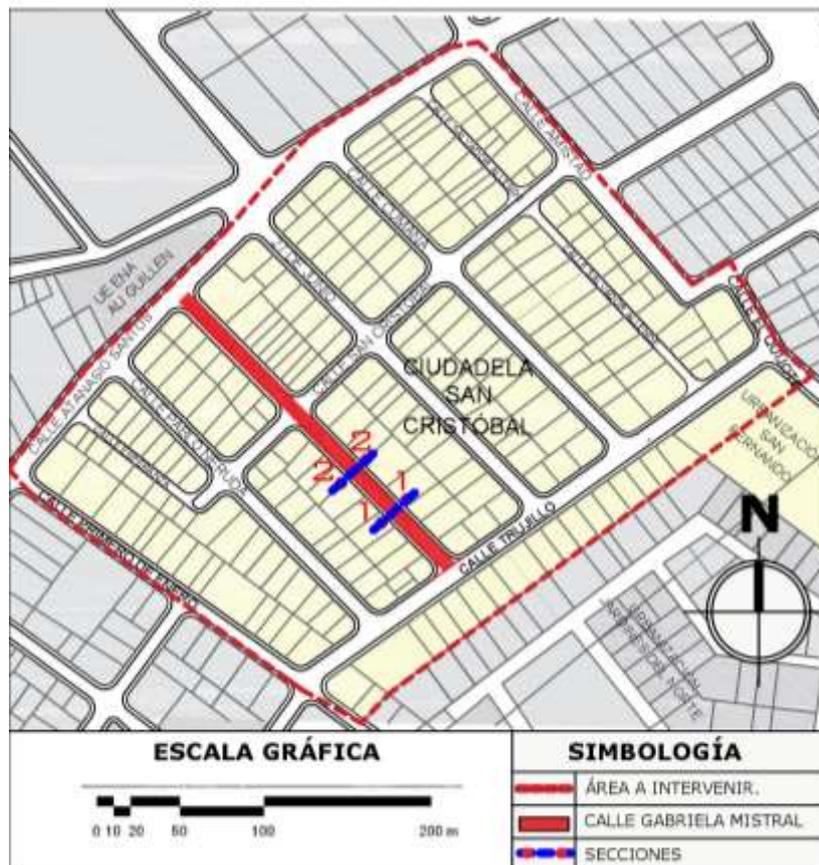


**Gráfico N° 98.** Sección de la calle Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador

Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 99.** Vista Parcial de la calle Trujillo, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



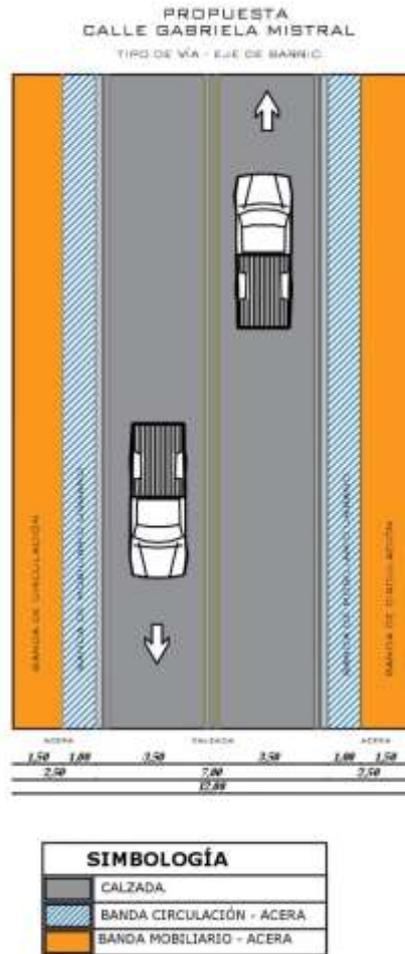
**Gráfico N° 100.** Mapa de área intervenir, calle Gabriela Mistral, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 101.** Corte transversal de la calle Gabriela Mistral, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



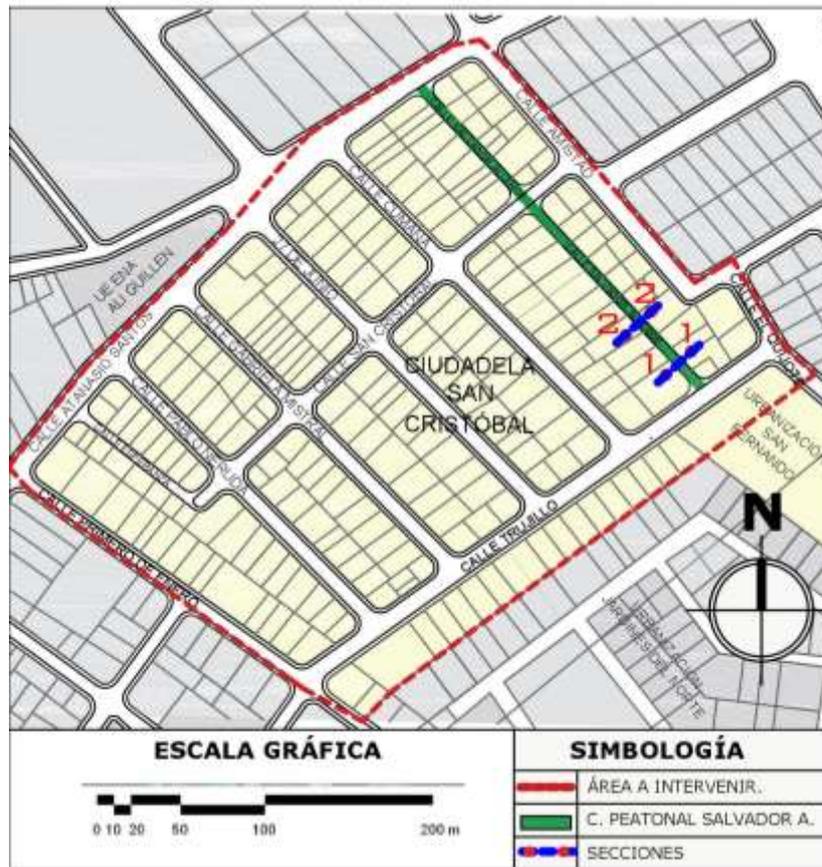
**Gráfico N° 102.** Vista parcial de la calle Gabriela Mistral, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 103.** Sección de la calle Gabriela Mistral, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 104.** Vista área de las calles Gabriela Mistral y Trujillo, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso

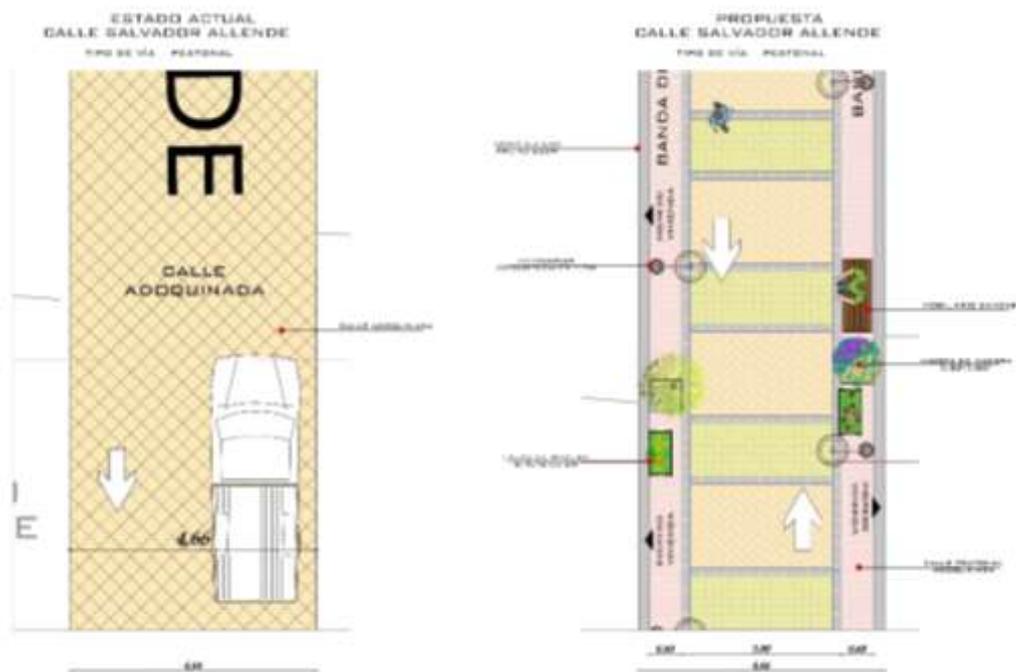


**Gráfico N° 105.** Mapa de área intervenir, calle peatonal Salvador Allende, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 106.** Corte transversal de la calle Salvador Allende, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador

Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 107.** Sección de la calle peatonal Salvador Allende, ciudadela San Cristóbal, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 108.** Vista Parcial de la calle Salvador Allende, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

Se plantea en la calle peatonal Salvador Allende, diversos juegos tradicionales plasmados en los adoquines, haciendo énfasis en el urbanismo táctico con la comunidad ya que estas intervenciones a pequeñas escalas permiten la experimentación y promueve otro dinamismo de vida en la ciudadela.



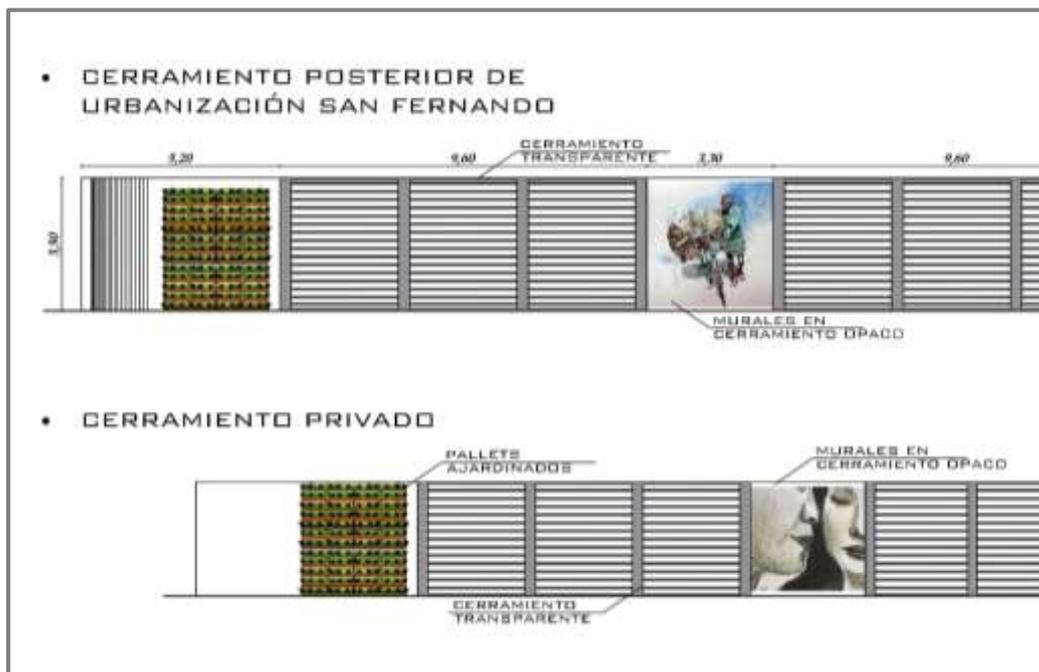
**Gráfico N° 109.** Vista Parcial de la calle Salvador Allende, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 110.** Vista aérea de las calles Salvador Allende y Trujillo, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

## Cerramientos opacos de la ciudadela San Cristóbal

Se interviene en el cerramiento posterior de la urbanización San Fernando que colinda a la calle Trujillo, poniendo en práctica la normativa del Art.60 de la Ordenanza Reformatoria a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo, estableciendo en el conjunto, que el cerramiento al no poseer fachadas activas en contacto a la calle se combinarán con cerramientos transparentes, dejando un 30% de cerramientos opacos, donde se distribuyen murales y paredes ajardinadas con pallets reciclados para una mejor armonía y percepción de los habitantes hacia las grandes paredes amuralladas.



**Gráfico N° 111.** Detalle de cerramientos, Portoviejo, Ecuador.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 112.** Vista Parcial del cerramiento posterior de la urbanización San Fernando, colindante con la calle Trujillo, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso

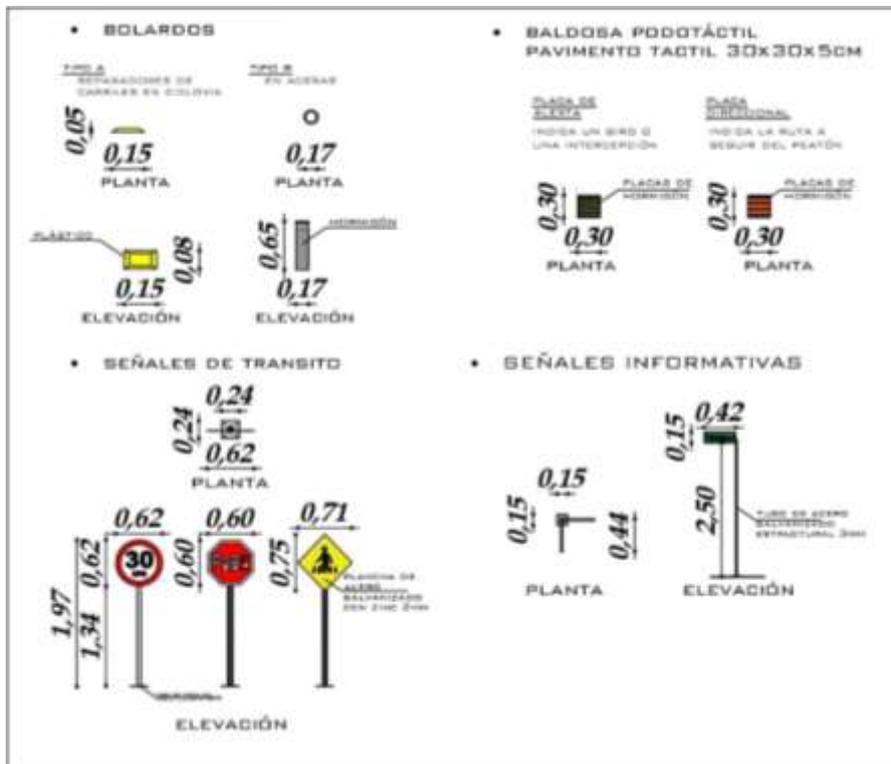


**Gráfico N° 113.** Vista Parcial de los cerramientos privados con murales y cerramientos transparentes, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso

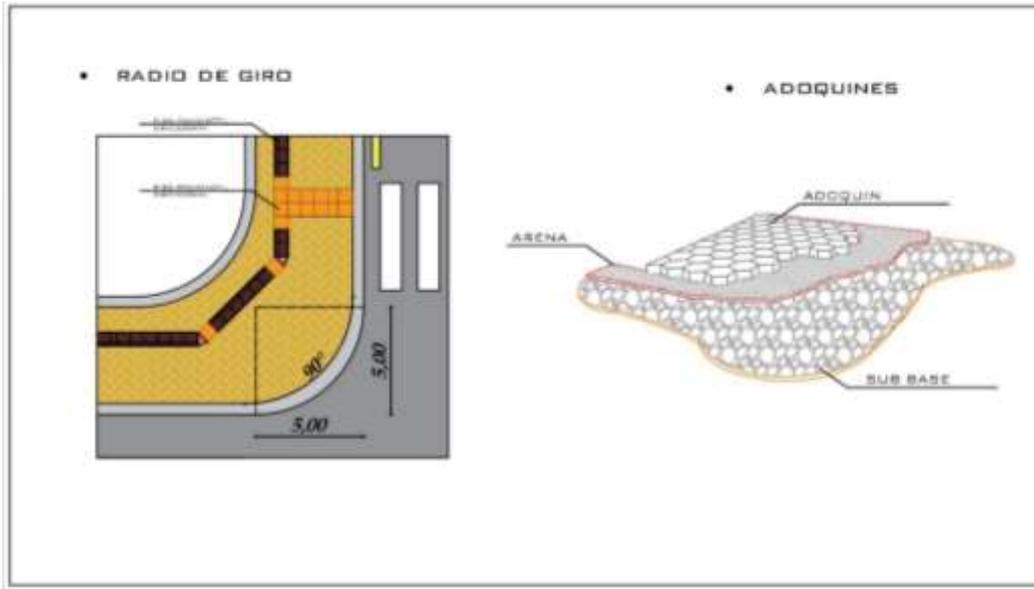


**Gráfico N° 114.** Vista Parcial de la calle Trujillo y los cerramientos transparentes, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.

### Detalles Arquitectónicos



**Gráfico N° 115.** Detalles arquitectónicos, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



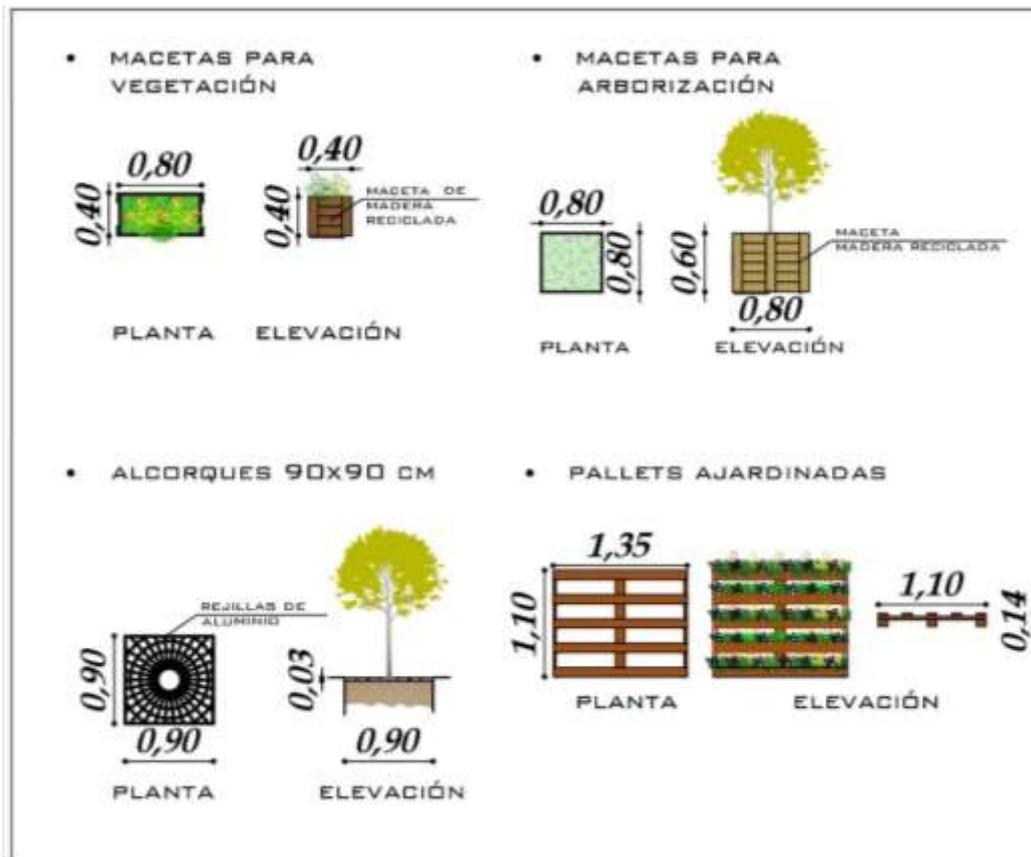
**Gráfico N° 116.** Detalles arquitectónicos, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 117.** Detalles arquitectónicos, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 118.** Vista Parcial de Mobiliarios urbanos, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso



**Gráfico N° 119.** Detalles arquitectónicos, Portoviejo, Ecuador  
Fuente: Autoras de este análisis de caso

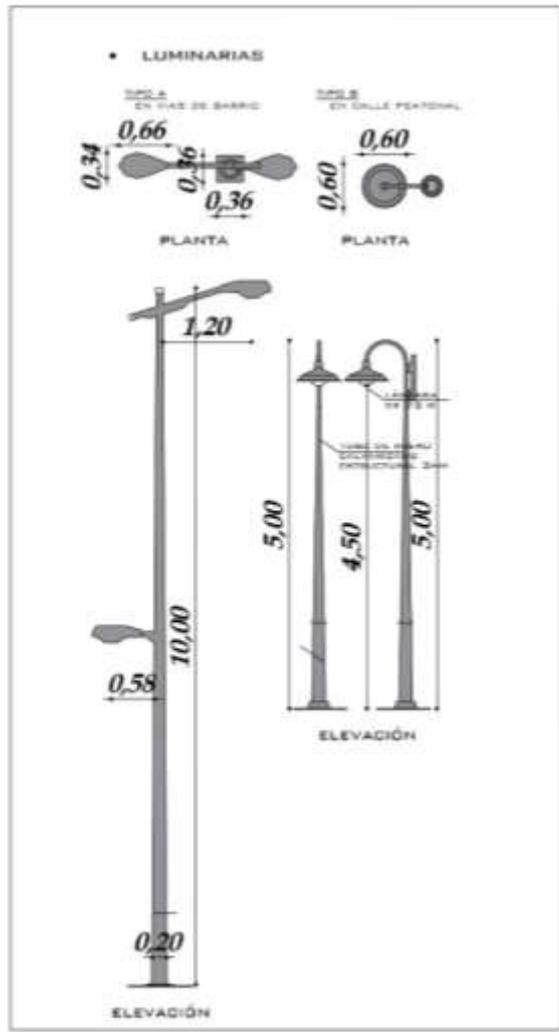


Gráfico N° 120. Detalles arquitectónicos, Portoviejo, Ecuador  
 Fuente: Autoras de este análisis de caso

## BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado Alejandro, Jiménez Gustavo, (2012), Urbanizaciones cerradas en Costa Rica: un nuevo objeto de estudio. Costa Rica. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/sociales/article/view/8404/7930>
- Arizaga, M. (2000), Murallas y barrios cerrados. La morfología espacial del ajuste en Buenos Aires, [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en: [https://nuso.org/media/articulos/downloads/2836\\_1.pdf](https://nuso.org/media/articulos/downloads/2836_1.pdf)
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Borja J. (2013). Tema: Espacio público, test de la ciudad democrática. Reino de España. [En línea]. Consultado: [30 de mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.jordiborja.cat/espacio-publico-test-de-la-ciudad-democratica/>
- Borja Jordi, (2011), Espacio público y derecho a la ciudad. Crisis urbana y derecho a la ciudad. Barcelona, España. [En línea]. Consultado: [26, mayo, 2019]. Disponible en: [http://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116\\_Borja\\_EspacioPublico.pdf](http://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116_Borja_EspacioPublico.pdf)
- Borja, D. (2011). Fragmentación y marginalización urbana por los procesos de urbanización no planificados. Rehabilitación urbana en la localidad de Bosa, Bogotá. [En línea]. Consultado: [21, mayo, 2018]. Disponible en: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/10202/BorjaBuitragoDianaMaritza2011.pdf?sequence=1>
- Borja, J. (2000). Laberintos urbanos en América latina. Espacio Público y ciudadanía. Ecuador. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en : [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El\\_espacio\\_publico\\_\\_ciudad\\_y\\_ciudadania.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DEl\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190620%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20190620T203456Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=154bf6c8970e1407b1b27ecd9f62d65884a12e5b94081920c399772c43e2cc50](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El_espacio_publico__ciudad_y_ciudadania.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DEl_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190620%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190620T203456Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=154bf6c8970e1407b1b27ecd9f62d65884a12e5b94081920c399772c43e2cc50)
- Borja, J. (2006), el espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Obtenido de: [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El\\_espacio\\_publico\\_\\_ciudad\\_y\\_ciudadania.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35130179/El_espacio_publico__ciudad_y_ciudadania.pdf)
- Cabrales Barajas Luis Felipe (2002), Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: [http://personales.upv.es/fgaja/publicaciones/Gaja%20i%20D%C3%ADaz%20\(2002\)%20Formas%20de%20cerrar%20la%20ciudad.pdf](http://personales.upv.es/fgaja/publicaciones/Gaja%20i%20D%C3%ADaz%20(2002)%20Formas%20de%20cerrar%20la%20ciudad.pdf)
- Calderón A, Linzán T, Giler M, (2015), Programas Habitacionales del Ministerio de Desarrollo urbano y vivienda- miduvi, y su incidencia en el desarrollo socio económico del

- cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [22, mayo, 2019]. Disponible en: <http://157.100.241.244/bitstream/47000/833/1/UISRAEL-EC-ADME-378.242-157.pdf>
- CARRIÓN MENA, F. (2018) Urbicidio o la muerte litúrgica de la ciudad. *Oculum Ensaíos*, v.15, n.1,
  - Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad, Colombia. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19611481006>
  - Carrión, F. (2008), Urbicidio: Violencia urbana: un asunto de ciudad, Chile. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/196/19611481006.pdf>
  - Carrión, F. (2008), Urbicidio: Violencia urbana: un asunto de ciudad, Chile. [En línea]. Consultado: [04, junio, 2019] Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/196/19611481006.pdf>
  - Código De Ética Profesional De Los Arquitectos Del Ecuador, (2013), codificados por: Secretaria Ejecutiva Nacional Y Sindicatura Nacional, [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Obtenido de: <https://Www.Cae.Org.Ec/Wp-Content/Uploads/2017/07/C%C3%93DIGO-DE-%C3%89TICA-PROFESIONAL.Pdf>
  - Constitución de la República del Ecuador (2018). [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: <http://repositorio.dpe.gob.ec/bitstream/39000/638/1/NN-001-Constituci%C3%B3n.pdf>
  - Constitución del Ecuador, (2008), [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019] Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp\\_ecu-int-text-const.pdf](https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf)
  - Construmática (s/f.). Barreras Arquitectónicas. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. Disponible en: [http://www.construmatica.com/construpedia/Barreras\\_Arquitect%C3%B3nicas](http://www.construmatica.com/construpedia/Barreras_Arquitect%C3%B3nicas)
  - Corbalán A. (2010). Tema: Barreras arquitectónicas. *Accesibilidad Global*. [En línea]. Consultado: [23, abril, 2018]. Disponible en: <http://www.accesibilidadglobal.com/2010/07/la-definicion-de-una-barrera.html>
  - Definición ABC. (2007-2017). *Definición de la Movilidad Urbana*. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. Disponible en: <https://www.definicionabc.com/geografia/movilidad-urbana.php>
  - Enríquez Acosta, J. (2006), ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México, [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2019]. obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>
  - Enríquez Acosta, J. (2006), ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-230.htm>
  - GAD Portoviejo. (2019), Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo, Párrafo III. Ecuador, Portoviejo. [En línea]. Consultado [28, julio, 2019]. Disponible en: [http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b\\_ordenanza.down?id\\_archivo=1657](http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1657)
  - GAD Portoviejo. (2019), Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo, Párrafo III. Ecuador, Portoviejo. [En línea]. Consultado [28, julio, 2019]. Disponible en: [http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b\\_ordenanza.down?id\\_archivo=1655](http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1655)
  - Gallardo Frías, L. (2015). Metodología de análisis del contexto. Aproximación interdisciplinar. Académica de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. [En línea]. Consultado: [27, junio, 2019]. Disponible en:

<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/139794/Metodologia-de-analisis-del-contexto.pdf?sequence=3>

- Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2017). Ordenanza que regula el Desarrollo y el Ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [03, junio, 2019]. Disponible en: [file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/ORDENANZA%20QUE%20REGULA%20EL%20DESARROLLO%20Y%20EL%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%20DEL%20CANTON%20PORTOVIEJO%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/ORDENANZA%20QUE%20REGULA%20EL%20DESARROLLO%20Y%20EL%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%20DEL%20CANTON%20PORTOVIEJO%20(2).pdf)
- Guamán, D, (2017), Pontificia Universidad Católica Del Ecuador Facultad De Arquitectura, Diseño Y Artes. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>
- Günter Mertins, (2003), Ciudades Nuevas – Ciudades Privadas, Alemania. [En línea]. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3265763.pdf>
- Hernández Facundo (2009), Urbanizaciones privadas en América Latina, los “guetos” del Siglo XXI. [En línea]. Consultado: [29 de mayo, 2019]. Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/88.pdf>
- Hidalgo R, Borsdorf A, Sánchez R, (2007) La expansión residencial amurallada en la reconfiguración metropolitana en Santiago de Chile, [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.cepal.org/sites/default/files/courses/files/rhidalgo.pdf>
- HOLOCAUSTENCYCLOPEDIA, (2000), Washington, Estados Unidos. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <https://encyclopedia.usmmm.org/content/es/article/ghettos>
- Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009. Primera Edición. Consultado: [24, julio, 2019]
- Juarez, L. Sabatini, F. (2014), SEGREGACION URBANA Y SUS IMPLICACIONES EN LAS CIUDADES. UNA APROXIMACION TEORICA, México. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/948/94810207.pdf>
- Luis Felipe Cabrales Barajas, (2004), Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica, México. [En línea]. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=977308>
- Mendoza M. (2017), Un lugar Blog. [En línea]. Consultado: [21, mayo, 2019]. Disponible en: <https://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>
- Normas de arquitectura y urbanismo, quito, ecuador, (2003). Consultado en línea [24, julio, 2019, obtenido de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20ANC%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20ANC%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf)
- Ordenanza Municipal del Distrito Municipal de Quito, (2011) Ecuador, [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20\(172\)/MUNICIPAL\\_0172\\_517.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES/MUNICIPAL%20(172)/MUNICIPAL_0172_517.pdf)
- p.5-12, 2018. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2019]. Disponible en: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n1a4103>

- PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO, diciembre de 2011, GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTON PORTOVIEJO, pág. 60.
- Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial Del Cantón Portoviejo, diciembre de 2011, Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Portoviejo, pág. 60
- Quesada, F (2006), Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina. [En línea]. Consultado: [22, mayo, 2019]. Disponible en: [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38328973/6.\\_Lectura\\_5\\_-\\_Imaginario\\_Urbanos.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1558567672&Signature=ZQUS7HYzJs8XCfqEa6car%2F0TzOM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DImaginario\\_urbanos\\_espacio\\_publico\\_y\\_ci.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38328973/6._Lectura_5_-_Imaginario_Urbanos.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1558567672&Signature=ZQUS7HYzJs8XCfqEa6car%2F0TzOM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DImaginario_urbanos_espacio_publico_y_ci.pdf)
- Randado Alejandro, (2010), Aparición y auge de las urbanizaciones cerradas en el Gran Buenos Aires. Universidad de Sevilla. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: <file:///C:/Users/USER/Downloads/ALE-RANDADO.pdf>
- REGLAMENTO DE REGIMEN ACADEMICO CONSEJO EDUCACION SUPERIOR, Registro Oficial Edición Especial 854 de 25-ene.-2017, [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.ces.gob.ec/lotaip/2017/Diciembre/Anexos%20Procu/An-lit-a2-Reglamento%20de%20R%C3%A9gimen%20Acad%C3%A9mico.pdf>
- Roitman Sonia (2003), Barrios Cerrados y Segregación Social Urbana. University College London, Reino Unido [En línea]. Consultado: [26, mayo, 2019]. Disponible en: [https://www.researchgate.net/profile/Sonia\\_Roitman/publication/28063762\\_Barrios\\_cerrados\\_y\\_segregacion\\_social\\_urbana/links/593baa9d458515e398dd5ce3/Barrios-cerrados-y-segregacion-social-urbana.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Sonia_Roitman/publication/28063762_Barrios_cerrados_y_segregacion_social_urbana/links/593baa9d458515e398dd5ce3/Barrios-cerrados-y-segregacion-social-urbana.pdf)
- Sabatini, F (2006) La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina, Chile. Consultado: [23, mayo, 2019]. Disponible en: <https://publications.iadb.org/en/publication/15146/la-segregacion-social-del-espacio-en-las-ciudades-de-america-latina>
- Salvador, S. (2004) Textos del arquitecto Salvador Schelotto, correspondientes a la convocatoria del Sexto Seminario Montevideo denominado. [En línea]. Consultado: [04, mayo, 2019]. Disponible en: «Accesibilidad: centro/s y periferia/s en el Montevideo Metropolitano», marzo de 2004. En <http://www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html>.
- SEDESOL. (2010). Documento diagnóstico de rescate de espacios públicos. [En línea]. Consultado [28, marzo, 2019]. Disponible en: [http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico\\_PREP.pdf](http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico_PREP.pdf)
- Ucha, F. Definición ABC. Definición de ciudades. [En línea]. Consultado (28, marzo, 2019). Disponible en: <https://www.definicionabc.com/social/ciudad.php>
- Urbano y el Modelo de Ciudad. (2017). *Definición de Crecimiento*. [En línea]. Consultado: [28, marzo, 2019]. 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)
- Vidal Sonia, (2005), Ciudades amuralladas: La paradoja urbana de la globalización. Buenos Aires, Argentina. [En línea]. Consultado: [29, mayo, 2019]. Disponible en: [http://www.imhicihu-conicet.gob.ar/html/Publ\\_Libros/libro\\_Imhicihu\\_La\\_Frontera.pdf#page=127](http://www.imhicihu-conicet.gob.ar/html/Publ_Libros/libro_Imhicihu_La_Frontera.pdf#page=127)

## ANEXOS.



**Gráfico N° 121.** Calle Gabriela Mistral, fotografía antes de la propuesta.  
Fuente: Google Earth 2019, y edición por las autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 122.** Calle Gabriela Mistral, fotomontaje de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso, agosto 2019, República del Ecuador.



**Gráfico N° 123.** Ingreso de la calle Gabriela Mistral, fotografía antes de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 124.** Ingreso de la calle Gabriela Mistral, fotomontaje de la propuesta para la identidad de la ciudadela.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso, agosto 2019, República del Ecuador.



**Gráfico N° 125.** Calle Trujillo, fotografía antes de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 126.** Calle Trujillo, fotomontaje de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso, agosto 2019, República del Ecuador.



**Gráfico N° 127.** Calle Salvador Allende, fotografía antes de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 128.** Calle Salvador Allende, fotomontaje de la propuesta.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso, agosto 2019, República del Ecuador.



**Gráfico N° 129.** Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, parroquia 18 de octubre, Portoviejo, Ecuador. Elaborada el 15 de junio, 2019.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 130.** Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, parroquia 18 de octubre, Portoviejo, Ecuador. Elaborada el 15 de junio, 2019.  
Fuente: Autoras de este análisis de caso.



**Gráfico N° 131.** Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, parroquia 18 de octubre, Portoviejo, Ecuador. Elaborada el 15 de junio, 2019.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 132.** Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudadela San Cristóbal, parroquia 18 de octubre, Portoviejo, Ecuador. Elaborada el 15 de junio, 2019.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 133.** Visita al Repertorio Nacional, Urbanización la vieja hacienda, Cumbayá, Quito, Republica del Ecuador.

Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 134.** Visita al Repertorio Local, Urbanización San Mateo, Manta, Republica del Ecuador.

Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 135.** Medición del cerramiento posterior de la urbanización San Fernando, Republica del Ecuador.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 136.** Medición de la calle Trujillo, Republica del Ecuador.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 137.** Medición de la calle Gabriela Mistral, Republica del Ecuador.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019



**Gráfico N° 138.** Medición de la calle Salvador Allende, Republica del Ecuador.  
Fuente: Auxiliar de las autoras de este análisis de caso, 2019