



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

**MAESTRIA DE ARQUITECTURA CON MENCIÓN EN
PROYECTOS ARQUITECTONICOS Y URBANOS**

TEMA:

**EQUIPAMIENTO URBANO SOSTENIBLE COMO ENTE
ARTICULADOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL
MALECÓN DE QUEVEDO**

AUTOR: ARQ. DANNY RAÚL SERPA ANGAMARCA

TUTOR: SANTIAGO VANEGAS PEÑA

PORTOVIEJO – MANABÍ – ECUADOR

DICIEMBRE 2021

ÍNDICE

AUTORÍA	ix
CERTIFICACIÓN.....	x
AGRADECIMIENTO	xi
DEDICATORIA	xii
RESUMEN.....	13
ABSTRACT	14
INTRODUCCIÓN.....	15
CAPITULO I.....	16
MARCO REFERENCIAL.....	16
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.1.1 Problema de investigación.....	17
1.2 JUSTIFICACIÓN	20
1.3 OBJETIVOS	21
1.3.1 Objetivo general.....	21
1.3.2 Objetivos específicos.....	21
1.4 HIPOTESIS	22
1.4.1 General.....	22
1.4.2 Específicas	22
CAPITULO II.....	23
MARCO TEORICO	23
2.1 FUNDAMENTACION HISTORICA.....	24
2.1.1 Equipamiento urbano sostenible en Latinoamérica	24
2.1.2 Equipamiento urbano sostenible en el Ecuador	26
2.2 REFRENTES	25
2.2.1 Derecho a espacios públicos en el Ecuador	28
2.2.2 Espacios Públicos.....	29
2.3 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL	29
2.3.1 Equipamiento urbano	29
2.3.2 Clasificación de equipamiento urbano.....	31
2.3.3 Equipamiento urbano sostenible.....	33
2.3.4 Espacio público	33

2.3.5	La dimensión físico territorial	34
2.3.6	La dimensión económica.....	35
2.3.7	La dimensión cultural.....	35
2.3.8	Regeneración urbana.....	36
2.3.9	Urbanismo e inclusión social.....	37
2.3.10	Infraestructura verde urbana.....	38
2.4	FUNDAMENTACION CONTEXTUAL.....	40
2.4.1	Contexto geográfico de Quevedo	40
2.4.2	Ubicación Geográfica de Quevedo.....	40
2.4.3	Extensión Territorial	40
2.4.4	Temperatura en Quevedo	41
2.4.5	Topografía.....	41
CAPITULO III		42
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		42
Thom Mayne.....		42
3.1	MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	43
3.1.1	Método analítico.....	43
3.1.2	Método deductivo.....	43
3.1.3	Método inductivo	43
3.2	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	43
3.2.1	De campo	44
3.2.2	Bibliografía	44
3.3	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	44
3.4	INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	45
3.4.1	Observación directa.....	46
3.4.2	Entrevista	46
3.4.3	Encuesta	46
3.5	PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO	46
3.5.1	Recolección de información.....	46
3.5.2	Construcción metodológica del objeto de investigación.....	46
3.6	ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO	46
3.7	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	47
3.8	ANÁLISIS DEL OBJETO DE ESTUDIO	47

3.8.1	Ubicación Geográfica.....	47
3.8.2	Estructura urbana	48
3.8.3	Infraestructura Vial	55
3.8.4	Movilidad urbana	57
3.8.5	Economía urbana.....	59
CAPITULO IV		66
RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN		66
4.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS		67
CAPITULO V.....		80
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		80
5.1	CONCLUSIONES	81
5.2	RECOMENDACIONES	82
CAPITULO VI		83
PROPUESTA URBANISTICA (PLAN MASA).....		83
PROPUESTA URBANISTICA (PLAN MASA).....		84
6.1	Plan Masa.....	84
6.2	Criterios de propuesta	85
6.3	POBLACIÓN A SERVIR.....	86
6.3.1	Cálculo de la demanda	86
6.4	Planteamientos metodológicos y/o áreas a considerar	86
6.4.1	Áreas infantiles	87
6.4.2	Áreas deportivas.....	87
6.4.3	Áreas de contemplación	87
	87
6.4.4	Mobiliario urbano.....	88
6.5	PRESENTACIÓN DE PERSPECTIVAS	92
	93
Bibliografía.....		95

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	67
Tabla 2.....	67
Tabla 3.....	69
Tabla 4.....	70
Tabla 5.....	71
Tabla 6.....	72
Tabla 7.....	73
Tabla 8.....	74
Tabla 9.....	75
Tabla 10.....	76
Tabla 11.....	77
Tabla 12.....	78

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	67
Gráfico 2	68
Gráfico 3	69
Gráfico 4	70
Gráfico 5	71
Gráfico 6	72
Gráfico 7	73
Gráfico 8	74
Gráfico 9	75
Gráfico 10	76
Gráfico 11	77
Gráfico 12	78

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1	25
Figura N° 2	28
Figura N° 3	48
Figura N° 4	48
Figura N° 5	49
Figura N° 6	50
Figura N° 7	51
Figura N° 8	52
Figura N° 9	52
Figura N° 10	53
Figura N° 11	53
Figura N° 12	54
Figura N° 13	55
Figura N° 14	56
Figura N° 15	56
Figura N° 16	57
Figura N° 17	58
Figura N° 18	58
Figura N° 19	59
Figura N° 20	60
Figura N° 21	61
Figura N° 22	62
Figura N° 23	63
Figura N° 24	63
Figura N° 25	64
Figura N° 26	65
Figura N° 27	85
Figura N° 28	87
Figura N° 29	89
Figura N° 30	90
Figura N° 31	90
Figura N° 32	91

Figura N° 33	92
Figura N° 34	92
Figura N° 35	93
Figura N° 36	93
Figura N° 37	94

AUTORÍA

Yo, DANNY RAÚL SERPA ANGAMARCA, autor de la tesis titulada “EQUIPAMIENTO URBANO SOSTENIBLE COMO ENTE ARTICULADOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL MALECÓN DE QUEVEDO” es de mi exclusiva autoría y responsabilidad.

ARQ. DANNY RAÚL SERPA ANGAMARCA

CERTIFICACIÓN

Cuenca, 9 de noviembre del 2021

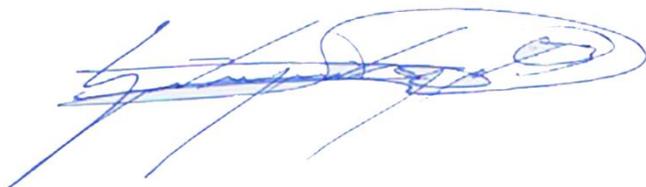
Señores

Departamento de Posgrado de la USGP.

Ciudad. -

Señores Miembros:

En mi calidad de Tutor del Trabajo Fin de Máster: **Equipamiento Urbano Sostenible como Ente Articulador del Espacio Público en el Malecón de Quevedo**, por el maestrante **Danny Raúl Serpa Angamarca**, me permito manifestar que dicho trabajo de investigación cumple con los objetivos generales y específico planteados inicialmente, cubre los aspectos básicos necesarios que debían considerarse en la fase de la metodología establecida y culmina con la presentación de un plan masa; por consiguiente, considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del Tribunal examinador que el H. Consejo Directivo designe para el efecto.



Arq. Santiago Vanegas Peña, Mgt.
Director de TFM

AGRADECIMIENTO

El presente proyecto de tesis es la constancia del esfuerzo sobrehumano, de la dedicación y de la perseverancia de lograr el anhelo de dar por terminada mi meta; definitivamente, esto no hubiera sido posible, sin la ayuda de Dios, quien me dio la sabiduría, el entendimiento para concluir con éxito este arduo trabajo.

Mi gratitud imperecedera a mi amada familia, quienes tuvieron la paciencia de soportar el tiempo perdido sin compartir con ellos; estoy seguro que sin la ayuda idónea de ellos no hubiera podido alcanzar el término de este esfuerzo.

Agradezco a los catedráticos de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, quienes me impartieron sus valiosos conocimientos para que tenga un feliz término en el desarrollo de esta tesis. De manera especial, expreso también mi agradecimiento profundo al Arq. Santiago Vanegas Peña, quien a lo largo de esta etapa final de la maestría me ha direccionado eficientemente como un profesional de altísimo nivel.

Este trabajo ha sido una bendición, como recompensa a todos mis sacrificios; siempre lo he hecho buscando el bienestar de mi familia y del mío propio.

DEDICATORIA

Con mucha modestia y humildad, reconozco que este proyecto no fue nada fácil, pero el incentivo de muchas personas me permitió perseverar en todo momento; a quienes también les agradezco infinitamente; no podría dejar de valorar a las personas más importantes; a mis padres quienes me dieron la vida, a mi adorada esposa y al tesoro más grande que Dios me ha regalado, ellos son mis hijos. Para ellos mi admiración, mi respeto y mi fidelidad.

DANNY RAÚL SERPA ANGAMARCA

RESUMEN

Quevedo es una ciudad en constante crecimiento urbanístico y económico, mi estudio se enfoca en desarrollar un equipamiento urbano sostenible como ente articulador del espacio público en el Malecón de Quevedo es una propuesta enmarcada dentro de parámetros urbanísticos y arquitectónicos inclusivos y participativos, el objetivo de cambiar la realidad y potenciar a través de la propuesta la calidad de vida de la población Quevedeña.

La falta de planificación de ordenación del espacio público entorno al Mercado del Río en el sector del Malecón, ha hecho que se desarrollen problemas en la comunidad en general por lo que nos conduce a realizar un análisis para recuperar los espacios públicos y equipamientos sostenibles en este sector.

El presente proyecto analiza el rol que cumple el equipamiento en la construcción física en el Malecón de Quevedo a partir de su capacidad para transformar entornos urbanos no consolidados como insumo para una futura intervención que contribuya el desarrollo sostenible de la ciudadanía.

El trabajo es desarrollado en dos partes. Primero construye un marco desde la relación del equipamiento en tres ámbitos: ciudad, participación ciudadana y espacio público. La segunda parte es un análisis de equipamientos en el espacio público en el Malecón de Quevedo, para identificar la implantación y relación con el entorno y poder recuperar el paisaje visual del Río Quevedo.

Palabras claves: Espacios públicos, Mercado, urbanización, equipamiento, desarrollo sostenible, infraestructura, planificación.

ABSTRACT

Quevedo is a city in constant urban and economic growth, my study focuses on developing sustainable urban equipment as an articulating entity of public space on the Malecon de Quevedo is a proposal framed within inclusive and participatory urban and architectural parameters, the objective of changing reality and promote through the proposal the quality of life of the Quevedeña population.

The lack of planning for the management of public space around the river market in the Malecon sector, has caused problems to develop in the community in general, which leads us to carry out an analysis to recover sustainable public spaces and facilities in this area. sector.

This project analyzes the role that equipment plays in physical construction on the Malecon de Quevedo based on its ability to transform unconsolidated urban environments as input for a future intervention that contributes to the sustainable development of citizens.

The work is developed in two parts. First, it builds a framework from the relationship of the equipment in three areas: city, citizen participation and public space. The second part is an analysis of the equipment in the public space on the Malecon de Quevedo, to identify the implantation and relationship with the environment.

Keywords: Public spaces, Market, urbanization, equipment, sustainable development, infrastructure, planning.

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de tesis surge al ver la problemática en la que las condiciones de desarrollo de la ciudad de Quevedo están articuladas en el entorno urbano, al desconocer la totalidad de las necesidades y el rol que cumplen los equipamientos urbanos y recuperación de los espacios públicos en la consolidación de la ciudad, la finalidad es analizar su implantación y relación con el contexto, y se ampara en la idea de que tanto la ciudad como su arquitectura deben estructurarse armónicamente con una óptima articulación de sus funciones y servicios, con miras al mejoramiento del desarrollo sostenible.

Al hablar de los equipamientos y su relación con la ciudad es hablar del origen de la ciudad misma, porque es en ella, donde se construye más y donde surgen los equipamientos de mayor impacto para lograr un proceso de recuperación del Malecón de Quevedo.

El problema es que las condiciones de desarrollo de la ciudad no están articuladas con el entorno urbano, así, pues, éste proyecto de tesis tiene como objetivo profundizar en el papel de los equipamientos urbanos, la recuperación de los espacios públicos en el Malecón de Quevedo, vistos desde su implantación y relación con el contexto, que se ampara en la idea de que tanto la ciudad como su arquitectura deben estructurarse armónicamente sus funciones y servicios, con miras al mejoramiento de las relaciones de la ciudadanía.

CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL

Solo la arquitectura que considera la escala humana y la interacción es una arquitectura exitosa.

Jan Gehl

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad, el incremento del espacio público ha adquirido gran importancia para la administración de la ciudad, ya que es un elemento fundamental para el desarrollo urbano.

Como todas las ciudades del Ecuador y de América Latina, Quevedo vive del comercio de las regiones de la costa y sierra los mismos que son distribuidos o expendidos en mercados municipales.

Mediante un análisis de los espacios públicos en el sector del Malecón de Quevedo, se pudo evidenciar que debido a la ubicación actual del mercado llamado “Mercado Del Río”, interrumpe la continuidad y el desarrollo del Malecón para generar un adecuado avance en el aspecto arquitectónico urbano y que mejore la imagen del sector turístico, comercial de la ciudad.

La interrupción de varias calles por la ubicación del mercado con el comercio informal en las aceras, hace que se forme caos vehicular impidiendo el flujo normal del mismo y a su vez provoca un aglomeramiento y desorden peatonal.

El río se convierte en un escenario donde no existe una planificación que involucre los elementos existentes, como la naturaleza, sociedad, vías peatonales y vehiculares, malecón, preservación natural, entre otras estrategias que pudieran ser fusionadas en favor de la ciudad para mirar nuevamente al Río, dejando de otorgar más espacio al congestionamiento urbano.

1.1.1 Problema de investigación

Los espacios públicos forman parte del proceso de crecimiento objetivo de la ciudad, convirtiéndose en una manifestación de la identidad de los grupos sociales: la forma cómo son utilizados, lo que representan y la manera en que la ciudadanía se comportan en ellos.

Al desarrollar una ciudad con valor económico, social y medio ambiental, donde las personas tengan derecho a estar y circular libremente, en cuanto a la problemática ¿Cómo influye el equipamiento urbano sostenible como ente articulador del espacio público en el malecón de Quevedo?

1.1.2 Antecedentes del problema

El crecimiento del Cantón Quevedo está relacionado con el aumento de las actividades comerciales de la ciudad.

No siempre las condiciones de desarrollo de la ciudad están articuladas con el entorno urbano, este resultado es cómo se llevan a cabo los procesos de planeación que no visualizan su impacto en la ciudadanía, al desconocer de sus necesidades en su totalidad.

Según encuestas el Malecón de Quevedo no cumple con su función inicial, el desorden en este sector en la actualidad se ha formado una serie de factores negativos como, inseguridad, insalubridad, congestionamiento vehicular, y el abandono en sus instalaciones.

1.1.3 Diagnostico

Respecto a la falta de planificación del espacio público entorno al Malecón de Quevedo nos conduce a realizar un análisis para recuperar los espacios públicos y equipamientos sostenibles en este sector.

El Malecón de la ciudad de Quevedo a lo largo del tiempo ha producido una evolución morfológica, el ordenamiento en los equipamientos existentes y su entorno ha producido un deterioro de su infraestructura y ha deprimido el paisaje urbano con sus áreas verdes; es importante recalcar el alto incremento delincencial existente, y así también como los problemas que se han generado en la movilidad urbana y en las actividades cotidianas de los habitantes.

Al hablar de una ciudad sostenible decimos es aquella que ha apostado por una economía circular, que sabido integrar el espacio verde urbano, que ha impulsado conservar y proteger los recursos naturales y que ha implementado con éxito la movilidad sostenible y el uso del transporte público.

“El Índice de ciudades sostenibles, se abre en ventana nueva., elaborado por ARCADIS en colaboración con el Programa de Naciones Unidas para los Humanos (ONU- HABITAT), es un informe anual que se apoya en el estudio de tres pilares de sostenibilidad para elaborar una clasificación con las 100 ciudades Asentamientos más sostenibles del mundo. Dichos pilares son:

El componente social: los factores relacionados con la calidad de vida de los habitantes de una ciudad; sanidad, trabajo y educación.

El factor ambiental: lo relativo a los condicionantes de la etiqueta verde de una ciudad como, por ejemplo, su nivel de contaminación, sus iniciativas para promover el reciclaje, la extensión de zonas verdes y así un largo etcétera.

El condicionante económico: la salud económica que disfrutan los habitantes de una ciudad. ``
(IBERDROLA, 2021)

JUSTIFICACIÓN

El presente proyecto de tesis se basa en dar solución a la problemática que tiene el Malecón de la ciudad de Quevedo, se justifica por el caos que esto ha ocasionado en la Ciudad como son el desorden, inseguridad la informalidad, la intranquilidad entre otros factores lo que hace que la economía no se desarrolle de una manera armónica y en condiciones satisfactorias.

Hablar de los equipamientos urbanos y su relación con la ciudad, es hablar del origen de la ciudad misma, porque es en ella donde se constituyen y se desarrollan con de mayor dimensión y protagonismo en los espacios públicos.

La planificación urbana ha surgido a partir de la preocupación por la salud y el bienestar de los habitantes de las ciudades.

Todos tenemos derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos con respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

Mediante la investigación se propondrá la recuperación de espacios públicos del sector del Malecón del Río, transformando el paisaje visual de la Ciudad, mejorando la calidad de vida de la ciudadanía Quevedeña.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo general

Analizar el Equipamiento urbano sostenible como ente articulador del espacio público en el Malecón de Quevedo mediante un estudio de este sector de la trama urbana, para determinar el nivel de articulación entre los diversos espacios que la componen.

1.2.2 Objetivos específicos

- Identificar las relaciones funcionales y morfológicas del Mercado del Rio con su entorno inmediato.
- Ilustrar la articulación del Mercado del Rio como equipamiento urbano en el Malecón de Quevedo.
- Evaluar el entorno inmediato del sector del Malecón de Quevedo para su sostenibilidad social, económico y ambiental

1.3 HIPOTESIS

1.3.1 General

La recuperación de espacios públicos en el sector del Malecón aportará al desarrollo sostenible del Cantón Quevedo, lo que permita el crecimiento ordenado del territorio, que figuren la satisfacción de las necesidades comunitarias.

1.3.2 Especificas

- La ubicación de los Mercados es determinante para el desarrollo económico de la Ciudad.
- La zonificación debidamente de los espacios que componen el mercado de la ciudad de Quevedo mejora la circulación actual dentro del mismo.
- Una correcta planificación en cuanto a la movilidad peatonal y vehicular en el sector aledaño al Mercado del río influye para el desarrollo sostenible de la Ciudad.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

Deben combinar vida y ocio, e invitar a ricos y pobres, jóvenes y mayores, a compartir los espacios libremente. Los peatones, las bicicletas y el transporte público tienen prioridad sobre el coche, y la responsabilidad ecológica debe ser el motor de la planificación de dichos asentamientos”

Richard Rogers

2.1 FUNDAMENTACION HISTORICA

2.1.1 Equipamiento urbano sostenible en Latinoamérica

“Aun cuando es posible asegurar que existen algunos vínculos directos o causas dependientes entre la globalización y los procesos urbano territoriales de la región (los rezagos en la información desagregada territorialmente son severos), hay indicios —que constituyen sólidas hipótesis de trabajo— de que la globalización ha impuesto una impronta sobre los fenómenos de ocupación y habitabilidad territorial.” (Jordán & Simioni, 2003)

La evidencia demuestra que a medida que los países avanzan en el proceso de desarrollo, según lo reflejan sus aumentos en el producto interno bruto (PIB) y los ingresos per cápita, crece la participación de las manufacturas y servicios. Es por ello que, en general, la transformación productiva de economía basada en la agricultura a otras basadas en los sectores secundario y terciario, va acompañada de un incremento en la dinámica del proceso de urbanización, que a su vez en algunos casos se expresa en concentración económica y metropolización. (Jordán & Simioni, 2003)

El proceso de urbanización es el reflejo de este cambio económico y social, que en la actualidad se ve intensificado y extendido con el estímulo que significa la globalización como proceso mundial. La globalización, en la medida en que ofrece la posibilidad de interacción y vinculación entre lugares distantes, también refuerza las ventajas de la proximidad: empresas y personas se benefician considerablemente del acceso en forma concentrada a mano de obra, mercados, servicios e insumos. (Jordán & Simioni, 2003)

Basado en el aumento continuo de la interconexión entre las diferentes naciones del mundo en el plano económico, político, social y tecnológico; las necesidades también aumentan en la sociedad, necesidad de tener espacios abiertos, seguros, cómodos, saludables para las personas.

2.2 REFRENTES

PROYECTO DEL RIO (MEDELLIN, COLOMBIA)

Tiene por objetivo integrar la ciudad con el río, el área de intervención está definida en función del espacio de propiedad pública disponible a lo largo de los ejes viales y del retiro hídrico determinado para ambas márgenes.

El proyecto surge como una respuesta estructurante a la red biótica de la Ciudad de Medellín. En la actualidad la vegetación del Valle de Aburrá se encuentra desarticulada de la red de espacio público y contenida en franjas de ciudad poco permeables al habitante cotidiano (ej. Jardín Botánico, cerros tutelares, quebradas sin senderos peatonales, grandes universidades etc.) (Arquitectura, 2021).

Ejes principales del proyecto del Río Medellín Colombia

- Río como eje estructurante
- Repotenciación de los vacíos verdes urbanos y su vinculación al sistema ambiental.
- Reciclaje de estructuras subutilizadas en el área de influencia del corredor biótico
- Criterios viales y de movilidad.

Figura N° 1
Río Medellín



Nota. Proyecto Río Medellín Colombia

2.2.1 Equipamiento urbano sostenible en el Ecuador

Desde principios del siglo XX, América Latina inició un acelerado proceso de urbanización, consolidando actualmente a esta región como la más urbanizada del planeta con casi el 80% de su población habitando en ciudades.

El rápido crecimiento demográfico en las áreas urbanas de la región ha sido un factor determinante para la calidad de vida de la población que habita en las ciudades, influyendo de manera sustancial en sus procesos de desarrollo.

A partir de los años 60, el Ecuador comenzó un proceso de expansión urbana que determinó que más de dos tercios de la población habite en zonas urbanas a finales de 2015.

En el Ecuador, como en el resto de países de la región, la desigualdad no solamente se evidencia en la distribución de la renta, sino también en la calidad del hábitat y de la vivienda, y en el “acceso a bienes y servicios (educación, salud, financiamiento, etc.), a oportunidades de empleo, al patrimonio, y al espacio público, entre otros factores que determinan el bienestar del individuo.

El desarrollo de las ciudades y asentamientos humanos deberán satisfacer las necesidades presentes sin comprometer las posibilidades de desarrollo de las futuras generaciones, en armonía con la naturaleza.

Las ciudades han puesto en evidencia problemas como exacerbados patrones de consumo y producción, generación de desechos y contaminación, entre otros; sin embargo, las ciudades también son el escenario para crear nuevas posibilidades, ideas, patrones de consumo, de productividad, de desarrollo social y de la ciencia.

MALECÓN 2000

Ubicación: Avenida Simón Bolívar, desde la calle Cuenca hasta el barrio de Las Peñas (a orillas del río Guayas).

Longitud: Cuenta con 2.5 kilómetros.

Área: 200000 m²

“A partir de 1999, en el período del ingeniero León Febres Cordero, la municipalidad de Guayaquil emprendió la regeneración urbana y en el 2000, en la alcaldía del abogado Jaime Nebot, se culminó la obra, que transformó la imagen de la ciudad convirtiéndola en ícono turístico.

El Malecón Simón Bolívar, es un sitio de gran atractivo para disfrutar del paisaje fluvial y el lugar de paseo de las familias guayaquileñas.

Conocido como Malecón 2000, es uno de los proyectos urbanísticos más exitosos de América, considerado modelo a nivel mundial y declarado “espacio público saludable”, por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS)”. (Guayaquil, 2021)

Atractivos

Este parque urbano, lleno de naturaleza, historia, tradición, modernismo y belleza es un atractivo turístico que posee una extensión de 2.5 kilómetros (26 cuadras), en el que se encuentran: jardines, lagunas artificiales, fuentes de agua, miradores, muelles plazas, monumentos históricos como La Rotonda, la Torre Morisca, la Aurora Gloriosa y la estatua a Olmedo; museos, cine, centros comerciales, restaurantes, bares, patios de comida, juegos infantiles y todos los atractivos, servicios y comodidades que necesita un turista. Además, se ofrecen recorridos por el río Guayas.

Malecón 2000 ofrece diversas atracciones para sus visitantes, entre ellas tenemos:

- **Las letras Guayaquil** en todo el Hemiciclo La Rotonda, donde locales y turistas hacen parada obligatoria para sus fotografías del recuerdo.
- **Cinema malecón** con sus películas comerciales y su proyecto Lunes Culturales.
- **Safari Park** con actividades lúdicas para los más pequeños.
- **Museo Miniatura Guayaquil en la Historia**, muestra las diferentes etapas de nuestra ciudad contada en 14 Dioramas interactivos.
- **Zona de Cafeterías & Restaurantes:** Sweet & Coffe, Chop Chops, Resaca, y todos los patios de Comida ubicados desde la Calle Olmedo hasta Loja, donde se puede disfrutar de una variada gastronomía.
- **La Perla** donde se puede apreciar a la ciudad en vista panorámica.
- Área de juegos infantiles y ejercicios (Guayaquil, 2021)

Figura N° 2*Malecón 2000 de Guayaquil**Nota.* Malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil.

2.2.2 Derecho a espacios públicos en el Ecuador

Según la Constitución de la República año 2008, en su 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.

Los espacios públicos están destinados al desarrollo social, cultural y deportivo de una determinada comunidad.

“En la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad promovida en 2004 por el Foro Social Mundial, se plantea que “los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los ciudadanos deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental..”; y se incentiva al sector privado a participar en programas sociales y emprendimientos económicos con la finalidad de desarrollar la solidaridad y la plena igualdad entre los habitantes” (Eltelegrafo, 2021).

2.2.3 Espacios Públicos

“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, en general; y que, por otra parte, puede referirse a la «esfera pública», allí donde la comunidad se enfrenta al Estado, constituyéndolo como un espacio de libertad. En este sentido, el espacio público no se agota ni está asociado únicamente a lo físico espacial (plaza o parque), sea de una unidad (un parque) o de un sistema de espacios. Es, más bien, un ámbito contenedor de la conflictividad social, que contiene distintas significaciones dependiendo de la coyuntura y de la ciudad de que se trate.” (Matta, 2007).

La estructura urbana está compuesta de distintos usos de suelo donde el espacio público tiene la función de vincular (vialidad) a los otros (comercio, administración), de crear lugares para la recreación y el esparcimiento de la población (plazas y parques), de desarrollar ámbitos de intercambio de productos (centros comerciales, ferias), de adquirir información (centralidad) o de producir hitos simbólicos (monumentos). Una segunda concepción, predominantemente jurídica y bastante difundida, es aquella que proviene del concepto de propiedad y apropiación del espacio. En ella se distingue entre espacio vacío y espacio construido, espacio individual y espacio colectivo, lo que conduce a la formación del espacio privado en oposición al espacio público.

2.3 FUNDAMENTACION CONCEPTUAL

2.3.1 Equipamiento urbano

Para entender un poco de lo que significa equipamiento urbano desmenuzara un poco las palabras; equipamiento según la real academia española es el conjunto de todos los servicios necesarios en industrias, urbanizaciones, ejércitos y; urbano es un adjetivo perteneciente o relativo a la ciudad.

“El equipamiento urbano es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público. En donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo. Estas proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas”. (Banco de Desarrollo del Ecuador B.P, 2021)

“Dotaciones que la comunidad entiende como imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social y cuya cobertura ha de ser garantizada colectivamente, esto significa que los

equipamientos son espacios que cumplen una doble función pues, además de proveer servicios esenciales, contribuyen en la construcción y en el fortalecimiento de la vida colectiva.

Así mismo, para que cumplan con su función social, es necesario que se tengan en cuenta cuatro criterios:

1) No deben ser, obligatoriamente, generadores de recursos económicos, pues de esta forma pueden garantizar la cobertura, por igual, de necesidades básicas que algunos ciudadanos no estarían en capacidad de pagar;

2) Deben ser concebidos como una propiedad colectiva, reconocida como tal por el Estado y las comunidades;

3) Su distribución debe ser homogénea en el territorio, de tal manera que se conviertan en soportes complementarios de las nuevas centralidades y garanticen equidad, y

4) Tienen que ser flexibles para cubrir rápidamente necesidades producto de momentos de crisis.

Es necesario realizar el mejoramiento de las infraestructuras existentes, como bibliotecas, colegios, jardines, centro de desarrollo comunitario y empresarial, equipamientos deportivos, educativos y culturales.

El desarrollo de una ciudad o pueblo depende mucho del equipamiento debido a que la población tendría espacios en donde desarrollar diferentes actividades con alternativas diversas en aprendizaje, deportes, diversión y por supuesto espacios óptimos, donde todos puedan tener las mismas oportunidades de superación.

“El equipamiento es uno de los componentes urbanos fundamentales en los asentamientos humanos, por su gran aportación para el desarrollo social y económico, a su vez, apuntar directamente con el bienestar de la comunidad y el desarrollo de las actividades productivas de los recursos humanos en general.” (Martinez Guajardo, 2018).

“El equipamiento urbano es un tipo de “mobiliario” para el espacio urbano, es decir, para espacios que el público en general utiliza, como aceras, parques, plazas públicas y

estacionamientos. Podrían ser muchos tipos como bancos urbanos, paradas de autobús o refugio bus , farolas y letreros, y zonas deportivas.” (YTER, 2020).

Diferentes autores demuestran su manera de comprender un equipamiento urbano, pero sin duda todos tienen que ver con una finalidad; el de establecer espacios seguros que generen oportunidades de desarrollo para una población.

El equipamiento urbano debe ser accesible para todos, porque cuenta con diversos usuarios que interactúan con aquellos: los ancianos, discapacitados y también los niños lo que quiere decir que el equipamiento urbano debe ser inclusivo y seguro para todos los grupos de usuarios.

El equipamiento urbano tiene como finalidad impactar en conductas y hábitos cotidianos favorables para la salud física y mental, actuar en aspectos simbólicos como cohesión social o percepción de seguridad, con nuevas tecnologías, con servicios sociales, comercio de baja escala, espacios públicos y equipamiento recreativos y culturales, promover la movilidad sostenible.

2.3.2 Clasificación de equipamiento urbano

El equipamiento urbano se divide en grupos generales de acuerdo a su función, que puede ser de descanso, lúdica, para navegación humana, de iluminación, de manejo de desechos, de protección, de resguardo temporal y otros servicios específicos.

Equipamiento urbano según su función genérica

“Elementos de confort urbano: Como mobiliario urbano banco, mobiliario urbano papeleras, fuentes, quioscos, alcorques o protectores de árboles y pérgolas y toldos para explanadas.” (FORJAS, 2017)

Descanso

“Función específica sería la de proporcionar un lugar de reposo, relajación o contemplación en cierta área pública. Pueden crear diferentes situaciones sociales dependiendo de la distribución y ángulos que estos tengan entre ellos.” (Martinez Guajardo, 2018)

Lúdicos

“La condición que más vida puede brindar a un espacio, diferentes niveles y diseños vuelen las posibilidades de juego infinitas. Hay muebles que tienen un objetivo lúdico sin ser juegos infantiles, ofrecen un servicio de entretenimiento a sus usuarios, como las bancas con mesa que tienen un tablero de juego integrado, donde los usuarios, pueden jugar damas o ajedrez.” (Martinez Guajardo, 2018)

Áreas deportivas

- Arcos de futbol
- Aros de basquetbol
- Voleibol playa
- Skate Parks
- Ciclo Vías

Elementos de estructuración de la vía pública: pavimentos, bordillos, bolardos, vallas o paseos.

Elementos de sistemas y redes urbanas: entre los que se incluyen tapas de registro, postes de señalización de transporte colectivo, señalización normalizada, aparca bicicletas, marquesinas de transporte.

Elementos de alumbrado: con toda la gama de farolas, faroles en brazos y columnas alumbrado público” (FORJAS, 2017)

Iluminación

“Además de su función primordial que es la de iluminar un espacio abierto durante la noche, proporcionan una mayor sensación de seguridad a los peatones y ayudan a enfatizar ciertos caminos o áreas de un espacio. Por ejemplo, un sendero específico de un parque delimitado con bolardos luminosos.” (Martinez Guajardo, 2018)

Equipamiento urbano según su función específica

“Elementos de jardinería y agua: conteniendo rejas de desagüe y sumideros, alcorques, jardineras y macetas, fuentes ornamentales, fuentes de agua potable, duchas y lavapiés de playa.

Elemento de comunicación: palos portabanderas, semáforos, carteles de orientación, hitos de información, placas de calles y monumentos...

Elementos de limpieza: mobiliario urbano papeleras, ceniceros, contenedores móviles y selectivos.” (FORJAS, 2017)

Manejos de Desechos

“Mantener los espacios limpios los vuelve más acogedores, generar basura es algo muy común, por lo tanto, tener la manera de desasearse de ella sin perjudicar el ambiente es fundamental. El manejo de los desechos dependerá de la forma que el contenedor tenga, esto lo hará, más sencillo o complicado y regulara las cantidades de basura y desechos reciclables.” (Martinez Guajardo, 2018)

Elementos comerciales y de servicio como cabinas: sanitarios públicos, marquesinas, quioscos.

2.3.3 Equipamiento urbano sostenible

Mobiliario Urbano sostenible

“El mobiliario urbano sostenible es aquel que está pensado para ser útil y duradero, concebido para todos, hecho con materiales reciclados y reciclables, y, además, está fabricado por industrias cercanas y comprometidas con el medio ambiente.

Es aquel que incorpora la aplicación de nuevas tecnologías y materiales para mejorar la eficiencia, potenciar el ahorro energético y minimizar la contaminación. Y por supuesto, todo ello sin merma estética, ni perjuicio de su calidad ambiental o lumínica.” (Galindo, 2007).

2.3.4 Espacio público

En principio diremos que el espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, etc. cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc.

A esta sencilla definición inicial, les sumaremos los contenidos simplificados en sus distintas dimensiones: físico territorial, política, social, económica y cultural.

Se considera espacio público cómo la transformación de las ciudades –resultado de una serie de fenómenos económicos, tecnológicos y culturales– ha incidido en la modificación del espacio social, lo cual implica la emergencia de pseudo espacios públicos, expresados en nuevas formas de reorganización real y simbólica de los espacios de la ciudad. El espacio público tiende a ser abandonado y a percibirse como una amenaza; el resultado de esto es una mayor tendencia al refugio en espacios privados (la casa o el barrio en un mundo privado), perdiéndose la solidaridad y la relación con los “otros”, además de configurarse cambios en la práctica ciudadana donde el capital social, como concepto impreciso para medir y formular políticas públicas, consiste en una “invitación” a reconstruir formas de cooperación basadas en el espíritu cívico, como una forma de disminuir tendencias a la disgregación social y aumentar la eficiencia de la acción colectiva (Segovia, 2007).

El espacio público es también el territorio donde se manifiesta con más fuerza la crisis de la vida en la ciudad. Es uno de los ámbitos en que convergen y se expresan posturas y contradicciones sociales, culturales y políticas de una sociedad y de una época determinada. El espacio público moderno se define a partir de la separación formal, casi siempre legal, entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Tal separación normalmente supone reservar el suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) para usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, etc.). En todo caso, lo que define la naturaleza del espacio público es tanto el uso como su estatuto jurídico. El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y diversidad de actividades. En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimularla identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia, O y Neira, H, 2009)

2.3.5 La dimensión físico territorial

El espacio público se caracteriza por ser un territorio visible, accesible por todos y con marcado carácter de centralidad, es decir, fácilmente reconocible por un grupo determinado o indeterminado de personas que en primer lugar le asignan un uso irrestricto y cotidiano; y, en segundo lugar, en

el caso no lo utilicen de manera directa se identifican con él como una parte de la ciudad que los podría eventualmente acoger sin ofrecer resistencia.

Esto implica que debe ser concebido con capacidad de adaptación; es decir con la suficiente apertura para acogerla instalación de una multiplicidad de actividades, y la adaptabilidad a nuevos usos. (García M. , s.f.)

2.3.6 La dimensión económica

Esta dimensión se ha desequilibrado en espacios públicos de ciudades donde las economías de subsistencia son la base del sustento de gran parte de su población, aludiendo al uso intensivo del espacio público como un espacio laboral de tiempo completo, más que un espacio del intercambio e intersección entre lugar y flujo, como la teoría lo suele caracterizar.

“El parque, la plaza, la avenida, el medio de transporte público son hoy espacios tradicionales del comercio, y son inherentes a nuestro espacio público; así como también son inherentes a nuestra ciudad los conflictos que de estas dinámicas de vienen. Incidir en favor de una relación armónica y complementaria entre las dimensiones social y económica del espacio público, es aún un tema por explorar” (Tokeshi G.S & Takano V, 2009)

2.3.7 La dimensión cultural

El espacio público es espacio de historia, de identificación con el pasado de toda ciudad, que expresa identidades y orígenes comunes: tanto en sus monumentos como en sus accidentes.

Pero a la vez, a manera de un escrito, es pasado y presente a la vez: las huellas e identidades del pasado se mezclan y contaminan las acciones presentes. A partir de dicha identidad con el pasado el espacio público se convierte en espacio de relación social, de identificación simbólica cotidiana, de expresión e integración cultural, representando físicamente la idea de lo colectivo en el territorio de la ciudad como hecho del día a día.

Si bien hemos tratado de tener diferentes entradas al concepto de espacio público, debemos decir que más allá de todas las dimensiones que éste pueda tener como espacio del encuentro social o político, de la representación o del intercambio; la idea que engloba estos aspectos refiere a que el espacio público y “la ciudad la gente en la calle”.

Es precisamente la gente quien le otorga sentido al espacio público, cualificándolo y dándole escala humana, ya sea como espacio de la cordialidad o espacio del conflicto. Por tanto, las acciones de intervención deben ante todo concentrarse en primero conocer y comprender a la gente como una cuestión inherente al territorio. El espacio es finalmente el entorno alrededor de la gente, siendo a la vez que espacio de la ciudad espacio de la construcción y consolidación de la ciudadanía. (García M. , 2018)

2.3.8 Regeneración Urbana

La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita.

El objetivo de la regeneración es combinar estos factores de modo que mejore la calidad de vida, la estabilidad económica, el consumo de energía y dotaciones de los centros urbanos.

La regeneración, implica recuperar la funcionalidad y la revitalización de la trama urbana del municipio, para lograr el modelo de ciudad sostenible que en la actualidad se quiere alcanzar. Un sector importante para regenerar urbanamente es el Centro Histórico de la ciudad que constituye la parte más frágil de la estructura urbana del municipio por los factores que influyen en el como el económico, social y político, cada uno con influencia y preponderancia muy específica.

Se pueden implementar diferentes tratamientos según sea el caso de la estructura urbana a regenerar, por ejemplo:

- **La restauración**, que implica la voluntad de proporcionar estructuras nuevas a una zona urbana concreta o a un barrio en específico mediante la demolición y la liberación de suelo en donde se pueden asentar infraestructuras y equipamientos que sean necesarios, teniendo como principio la conservación del patrimonio edificado, por ejemplo, solo se trata de modificar el estado, pero no el aspecto de los edificios antiguos.
- **La rehabilitación**, que abarca diferentes operaciones; como la conservación, el equipar y la restauración son acciones que se necesitan implementar para tener una ciudad con un urbanismo sostenible.

La rehabilitación integral debe trascender las habituales consideraciones urbanísticas, arquitectónicas y de conservación del Patrimonio Histórico, debe brindar soluciones adecuadas para resolver los problemas de carácter social, económico y asistencial de la población vulnerable. Consiste en implementar un conjunto de acciones coherentes y programadas, destinadas a potenciar los valores urbanos, ambientales, socioeconómicos y funcionales de una zona urbana determinada, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población residente, con acciones encaminadas al mejoramiento del equipamiento e infraestructura urbana que incrementen los niveles de habitabilidad, servicios, dotaciones y espacios comunitarios que sean necesarios para tener una mejor calidad de vida. (Chávez, 2015)

La regeneración urbana ha sido una herramienta esencial para la transformación y desarrollo de las ciudades de finales del siglo XX. Da lugar a la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad como son los espacios públicos y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública.

2.3.9 Urbanismo e inclusión social

Los procesos de urbanización adecuados ofrecen la posibilidad de nuevas formas de inclusión social, propiciando entornos más equitativos en los que se facilita el acceso a servicios y a nuevas oportunidades, promoviendo la participación y la movilización de sus ciudadanos, y reflejando la diversidad cultural y social de las ciudades, los países y el mundo. Sin embargo, con demasiada frecuencia no es esta la forma en la que tiene lugar el desarrollo urbano. La desigualdad y la exclusión abundan, en detrimento del potencial desarrollo sostenible que las ciudades o áreas urbanas podrían ofrecer para todos. Para combatir el aumento de la exclusión social en entornos urbanos y poner las ciudades en un mejor camino se requieren dos factores de cambio:

- Un compromiso político y social con el desarrollo urbano sostenible que incluya a todas las fuerzas, intereses y actores que en múltiples niveles y escalas incentivan el desarrollo urbano.
- Una serie de mecanismos e instituciones para facilitar la inclusión de todas las voces y que pasa por las decisiones participativas en política, la rendición de cuentas, el acceso universal a los servicios y la ordenación del territorio. Igualmente, también pasa por darle

el impulso necesario a las funciones complementarias que los gobiernos nacionales y locales deben llevar a cabo en la consecución de un crecimiento inclusivo. (Carreter, 2016)

2.3.10 Infraestructura verde Urbana

Una de las formas en las que puede materializarse el nuevo proyecto de espacio público es la creación de una infraestructura verde urbana. Este concepto viene a reemplazar al de zona verde en reconocimiento al servicio que prestan estos espacios para la mejora de la salud humana y el medio ambiente. El concepto de infraestructura verde surge en el ámbito europeo a partir de la Estrategia de Biodiversidad 2020 y cuenta con el respaldo de experiencias pioneras en ciudades del norte de Europa, siendo destacable en España el ejemplo de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Los beneficios de la infraestructura verde abarcan un amplio rango, tanto desde el punto de vista social (incrementan el sentimiento de comunidad cuando llevan asociadas proyectos de autogestión y mejoras para la salud, y la oferta de itinerarios de calidad peatonales y ciclistas) como desde el punto de vista ambiental (mejoras en la calidad del aire al actuar como reguladores térmicos disminuyendo el efectos de isla de calor urbana, contribución a la lucha contra el cambio climático gracias a la captación de CO₂ y mejora de la gestión del agua por la reducción de la escorrentía). (Carreter, 2016)

El principal reto en el mundo en la actualidad es la lucha constante con el cambio climático, la contaminación ambiental hoy en día está afectado a todo ser en el planeta; mejorar la infraestructura verde urbana es de vital importancia debido a que conecta las áreas de mayor valor ecológico y ambiental a nivel urbano, mejorarían la vegetación y calidad de vida de las personas.

Plan Masa

El plan de masa es un pre diseño especializado de un proyecto de arquitectura urbana

- Es la expresión tridimensional de Plan Maestro
- Se caracteriza por su sencillez, y rapidez;
- Junto con esto brinda una idea aproximada de cómo serán los volúmenes de los diseños finales del proyecto arquitectónico.

“Los planes masa generados contendrán en su planificación, desarrollo, ejecución e implementación, aspectos de accesibilidad al medio físico, así como de orientación, en todos los espacios arquitectónicos y urbanos que proporcionen los recursos necesarios para facilitar la movilidad orientada de las personas con el espacio público”

“**Malecón:** pared que protege un puerto o una bahía de las olas del mar, así mismo para defenderlas de la crecida de las aguas. Estrela (2017), menciona que un malecón o rompeolas es una estructura construida con el propósito de formar un puerto artificial, que sirve como paseo paralelo, comúnmente, frente a la orilla de un mar o río.” (Ruiz Lara, 2019)

“**Deporte recreativo:** Sanmartín (2004, pág. 108), quien cita los estudios de Blásquez (1995), considera al deporte recreativo como, “aquel que es practicado por placer y diversión, sin ninguna intención de competir o superar a un adversario, únicamente por disfrute o goce”, a diferencia del deporte competitivo en el cual se busca “vencer a un adversario o superarse a sí mismo”. (Ruiz Lara, 2019)

“**Recreación:** Waichman (1993, pág. 136) menciona “En todos los casos existe una relación marcada entre una temporalidad encarnada en los términos tiempo libre u ocio, una acción concreta sobre la realidad; un grado de libertad expresado en la selección de la acción; y una satisfacción compensatoria o creativa que supone el fin a lograr con la actividad”. (Ruiz Lara, 2019)

“A partir de lo anteriormente dicho, se resume que la recreación es un conjunto de actividades que se realizan en un tiempo libre de obligaciones, por lo que el sujeto decide realizar cosas que le provocan placer diversión, entretenimiento, etc. (Waichman, 1993).” (Ruiz Lara, 2019)

Muelle: Según la real academia de la lengua un muelle es una obra de piedra, hierro o madera, construida en dirección conveniente en la orilla del mar o de un río navegable, y que sirve para facilitar el embarque y desembarque de cosas y personas e incluso, a veces para abrigo d las embarcaciones. (RAE, 2014)

Complejo deportivo: se define como un grupo de instalaciones deportivas vinculadas, equipado con los medios necesarios para la práctica de deportes, que pueden situarse en una zona común claramente definida, pero con funcionamiento autónomo de cada una de ellas. Incluyendo espacios complementarios y auxiliares.

Desarrollo sostenible: se entiende por ello al tipo de desarrollo capaz de satisfacer las necesidades de los tiempos actuales sin comprometer los recursos y posibilidades de las futuras generaciones (Johannesburgo, 2002). Automáticamente se entiende por una actividad sostenible a aquella que se puede conservar.

Plaza comercial: se define como un edificio, que posee locales y oficinas comerciales, con la finalidad de agruparlos en un espacio determinado. Además de tener una entidad comercial o económica, también tiene un gran vínculo sociológico, pues es un espacio de intercambio social y humano. Una de las principales características es la existencia de una o más tiendas ancla como los son los hipermercados.

2.4 FUNDAMENTACION CONTEXTUAL

2.4.1 Contexto geográfico de Quevedo

Los datos geográficos del cantón Quevedo, han sido tomados del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Quevedo, año 2017 – 2021.

2.4.2 Ubicación Geográfica de Quevedo

El cantón Quevedo se encuentra ubicado en la Provincia de Los Ríos, con 158.694 habitantes según datos del último censo de población y vivienda. El 86,1 % de su población reside en el Área Urbana; se caracteriza por ser una población joven, ya que el 43,2 % de la población son menores de 20 años. (INEC, 2010)

Quevedo se ubica geográficamente al norte de la Provincia de Los Ríos, en la zona central del Ecuador, a 1° 2`30`` de latitud sur y 79° 28`30`` de longitud oeste, sus límites son: Norte: Valencia, Buena Fe y la Provincia de Cotopaxi Sur: Mocache y Ventanas Este: Ventanas y Quinsaloma Oeste: El Empalme (Provincia del Guayas).

Cuentan con nueve parroquias urbanas: Siete de Octubre, Quevedo, San Camilo, San Cristóbal, Nicolás Infante Días, El Guayacán, 24 de mayo, Venus del Río Quevedo y Viva Alfaro; dos rurales: San Carlos y La Esperanza. (PDYOT, 2017-2021)

2.4.3 Extensión Territorial

La extensión de Quevedo es de 189,8 km², parroquia rural San Carlos 83,9 km² y la esperanza 29,1km², extensión total del cantón 302,8km².

2.4.4 Temperatura En Quevedo

“La temporada de lluvia es opresiva y nublada, la temporada seca es bochornosa y parcialmente nublada y es muy caliente durante todo el año. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 22 °C a 31 °C y rara vez baja a menos de 21 °C o sube a más de 34 °C” (Weather Spark, 2021)

2.4.5 Topografía

Para fines de este informe, las coordenadas geográficas de Quevedo son latitud: -1,029°, longitud: -79,464°, y elevación: 51 m.

La topografía en un radio de 3 kilómetros de Quevedo contiene solamente variaciones modestas de altitud, con un cambio máximo de altitud de 57 metros y una altitud promedio sobre el nivel del mar de 64 metros. En un radio de 16 kilómetros también tiene solo variaciones modestas de altitud (123 metros). En un radio de 80 kilómetros contiene solamente variaciones modestas de altitud (4.567 metros).

Quevedo su elevación va desde los 48 msnm hasta los 115 msnm. Siendo las parroquias que se encuentran en una mayor altitud las siguientes: Venus del Río Quevedo, La Esperanza, parte de San Carlos y sectores periféricos cercanos a la parroquia San Camilo, 24 de mayo y San Cristóbal. Por lo contrario, sectores periféricos cercanos a la Parroquia Viva Alfaro representan los valores más bajos de altitud. El rango de altitudes que va desde 75 – 84 msnm es quien predomina en el territorio, contiene el 32,60 %, seguido del rango de altitudes que va desde 85 – 95 msnm y que alcanza un 27 %. (PDYOT, 2017-2021)

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La estética de la arquitectura debe basarse en una idea más amplia sobre las actividades humanas como caminar, relajarse y comunicarse. La arquitectura piensa en cómo se puede dar valor agregado a estas actividades.

Thom Mayne

3.1 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

La metodología para describir y realizar el levantamiento de información de y resultados empíricos que me llevará a predecir los fenómenos sociales, económicos y ambientales que persisten a la actualidad; para finalmente, mediante referencias de proyectos urbanos sostenibles, se planteen estrategias de recuperación del Mercado como un equipamiento articulador del espacio público.

La metodología utilizada permite detectar las insuficiencias y problemas que afectan de manera directa o indirectamente en la funcionalidad de los equipamientos en el ámbito de su competencia. Es decir, conocer la situación actual, así como las nuevas necesidades de edificaciones e instalaciones de uso público.

Para desarrollo del presente proyecto se aplicaron los siguientes métodos:

3.1.1 Método analítico

Este método permitió realizar detallado de la problemática urbanística, complementando con un análisis gráfico y fotográfico del área de estudio y sus alrededores o área de influencia que tiene en el mercado de Quevedo.

3.1.2 Método deductivo

Se utilizó este método para el razonamiento al obtener conclusiones partiendo de hechos que particulares a los generales, para llegar a conclusiones específicas

3.1.3 Método inductivo

Con este método se realizó un análisis general detallado de la problemática urbanística, complementando con un análisis gráfico y arquitectónico del área de estudio y sus alrededores.

3.2 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Una vez realizado la etapa de reconocimiento del área de estudio se procede a elaborar el desarrollo de la investigación utilizando las siguientes técnicas para determinar la situación del objetivo de estudio.

Se obtendrán los datos del sitio mediante levantamientos topográficos, de tal manera que se pueda identificar el estado actual del sector aledaño al Mercado del Río.

Elaboración de un sistema de mapeo visual en el sector a investigarse, y con esto obtener información suficiente que permita determinar cuáles son los posibles espacios a intervenir.

3.2.1 De campo

Mediante esta técnica se permitió extraer los datos de la realidad mediante técnicas de recolección de datos como es encuesta.

Mediante un análisis técnico de campo, determinar los equipamientos y sus espacios públicos, donde se realizará un estudio técnico que permitan obtener la información suficiente, y de esta manera poder realizar un plan estratégico sostenible.

3.2.2 Bibliografía

Esta técnica sirvió durante todo el proceso de investigación, como parte inicial se realiza el trabajo de campo, el mismo comprende efectuar una exploración visual para obtener información importante.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

En el ámbito del urbanismo, una herramienta técnica que se posee para planificar y ordenar su territorio. Tiene como objetivo integrar la planificación física y socioeconómica, así como el respeto al medio ambiente: estos documentos pueden incluir estudios sobre temas como la población, las etnias, con el fin de propiciar desarrollos sostenibles, contribuyendo a que los gobiernos orienten la regulación y promoción de ubicación y desarrollo de los asentamientos humanos.

Según datos del INEC, el cantón Quevedo cuenta con una población de 173.575 habitantes, pero para la presente investigación; para determinar la muestra se consideró la Población Económicamente Activa (PEA)

$$n = \frac{Z^2 pq N}{(N-1) E^2 + Z^2 pq}$$

Dónde:

n: es el tamaño de la muestra;

Z: es el nivel de confianza; (1,96)

P: es la variabilidad positiva; (0,50)

Q: es la variabilidad negativa;(0,50)

N: es el tamaño de la población;

E: es la precisión o el error. (5%)

$$n = \frac{Z^2pqN}{(N-1)E^2 + Z^2pq}$$

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,50 \times 0,50 \times 173.575}{(173.575-1) 5\%^2 + 1,96^2 \times 0,50 \times 0,50}$$

$$n = \frac{3,84 \times 0,25 \times 173.575}{173.574 \times 0,0025 + 3,84 \times 0,25}$$

$$n = \frac{166.632}{434.89}$$

$$\mathbf{n = 384}$$

El tamaño de la muestra fue de 384 encuestas. Con un nivel de confianza del 95% con el cual se quiere generalizar los datos desde la muestra hacia la población total.

3.4 INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

Dentro del proceso de investigación, una vez realizado la etapa de reconocimiento del área de estudio se procede a elaborar el desarrollo de la obtención de datos. Una de las técnicas a emplear,

es la observación directa, entrevista a los habitantes del sector; con el apoyo de las fichas de encuestas así se logrará la identificación de los déficits y potencialidades del área.

3.4.1 Observación directa

La investigación se basó en las visitas realizadas al entorno del Malecón del Cantón Quevedo, en el análisis del impacto que ocasiona en la sociedad.

3.4.2 Entrevista

El trabajo realizado se fundamentó con la entrevista realizada directamente a los comerciantes que frecuentan en el Malecón de la Ciudad.

3.4.3 Encuesta

Para respaldar el siguiente proyecto de tesis se aplicaron encuestas a los ciudadanos que visitan a diario el lugar, determinado así los indicadores para la formulación de los objetivos planteados.

3.5 PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

3.5.1 Recolección de información

Se recopiló información de hechos históricos y relevantes en el sector, para con estos datos poder realizar estrategias sostenibles que permitan recuperar los equipamientos y su espacio público.

Se obtendrán los datos del sitio mediante levantamientos topográficos, de tal manera que se pueda identificar el estado actual del sector a investigar.

Se elaboró un sistema de mapeo visual en el sector a investigarse, y con esto obtener información suficiente que permita determinar cuáles son los posibles espacios a intervenir.

3.5.2 Construcción metodológica del objeto de investigación

La metodología aplicada se la desarrolló en el casco urbano del cantón Quevedo, estableciendo encuestas para analizar la percepción de la ciudadanía acerca del estado actual del Malecón de Quevedo, así como las acciones que se pueden implementar.

3.6 ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO

Este proyecto de tesis cumple con la finalidad de la educación, que es desarrollar y emplear los conocimientos teóricos y prácticos, fundamentar el contenido con fundamentos teóricos científicos

es importante debido a que la investigación se orienta a conceptos válidos comprobados orientados a la realidad social.

Se establecieron conceptos importantes que permitió analizar la problemática en base de la teoría a la realidad.

3.7 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La información obtenida de las encuestas debidamente aplicadas en el casco urbano de la ciudad de Quevedo, fue tabulada y analizada estadísticamente.

Los datos que se generaron se los resumió en cuadros y figuras, para la evaluación del estudio y al cumplimiento de los objetivos propuestos.

3.8 ANÁLISIS DEL OBJETO DE ESTUDIO

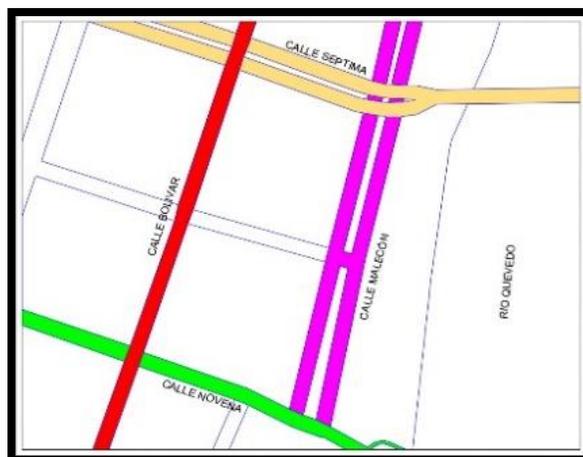
3.8.1 Ubicación Geográfica

El elemento específico del objeto de estudio se encuentra localizado en el cantón Quevedo, provincia de Los Ríos, comprendido de acuerdo a la ubicación en el casco central de la urbe, delimitada de manera poligonal y en forma regular en las calles séptima, novena, Bolívar y Malecón.

El cantón Quevedo es reconocido como un sector agrícola y comercial, próspero y sostenible durante muchos años en la historia.

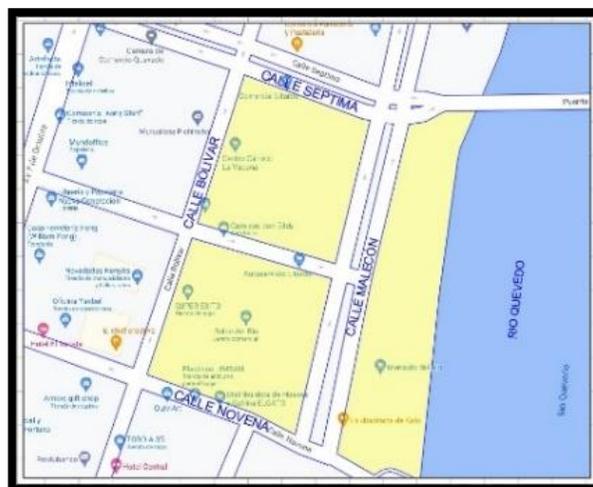
Por su ubicación, el cantón Quevedo se ha convertido en el sitio estratégico para que comerciantes de diferentes ciudades del Ecuador ejerzan su actividad económica en la ciudad de Quevedo.

Figura N° 3
Área a investigar



Nota: Esta figura muestra el área a Investigar Calle Séptima, Calle Bolívar, Calle Malecón, Calle Novena

Figura N° 4
Sector a investigar



Nota: Esta figura muestra el sector a Investigar.

3.8.2 Estructura Urbana

La ciudad de Quevedo está conformada por nueve parroquias urbana y dos rurales por las cual transitan y conectan a la ciudadanía de un lugar a otro; generando la movilidad y dinamismo para el comercio y el flujo vehicular.

Parroquias urbanas

- 7 de octubre
- 24 de mayo
- Guayacán
- Nicolás Infante Díaz
- San Cristóbal
- Quevedo
- San Camilo
- Venus del Río Quevedo
- Viva Alfaro

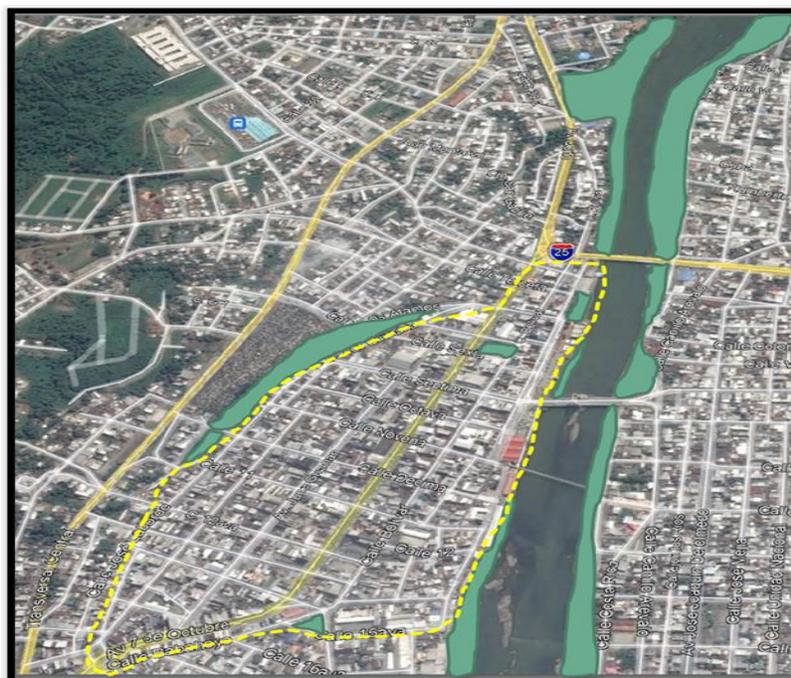
Parroquias rurales

- San Carlos
- La Esperanza

Vegetación

Quevedo tiene una vegetación muy variada pero no es aprovechado en su totalidad las áreas verdes que deberían ser incluidas en el Malecón de la Ciudad.

Figura N° 5
Áreas verdes



Nota. Muestra areas verdes del cantón Quevedo

Forma urbana

La forma urbana es la organización de elementos espaciales y nodales que se entrelazan entre sí y que, en su conjunto con el espacio con el espacio intersticial, vacío o construido, conforma la estructura de la ciudad.

La trama urbana se asocia directamente a la forma urbana en el área de estudio y se considera tres aspectos: función, arquitectura y situación.

Figura N° 6

Forma Urbana del cantón Quevedo



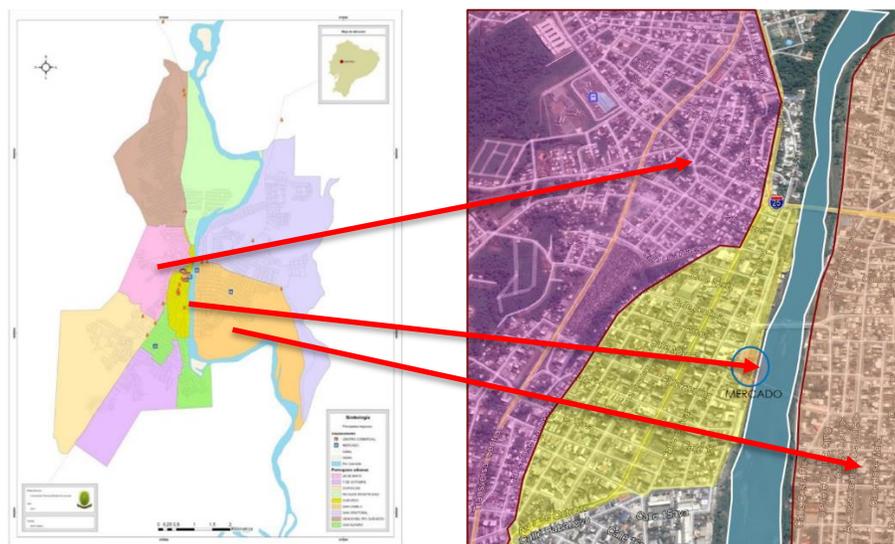
SUPERFICIE: 46.91 HAS.

Nota: Forma urbana del área de estudio

La forma en la planta que en la ciudad presenta la estructura vial y de espacios públicos, la cual vista en negativo se relaciona con la distribución del espacio urbano edificado.

La forma que adquiere la estructura vial del polígono de estudio con relación a los patrones de localización de las actividades en el espacio, son muy importantes, por lo tanto, las características de la vialidad de los predios, de las relaciones llenos y vacíos, de los usos, como: vías principales, secundarias, avenidas y calles peatonales

Figura N° 7
Forma Urbana

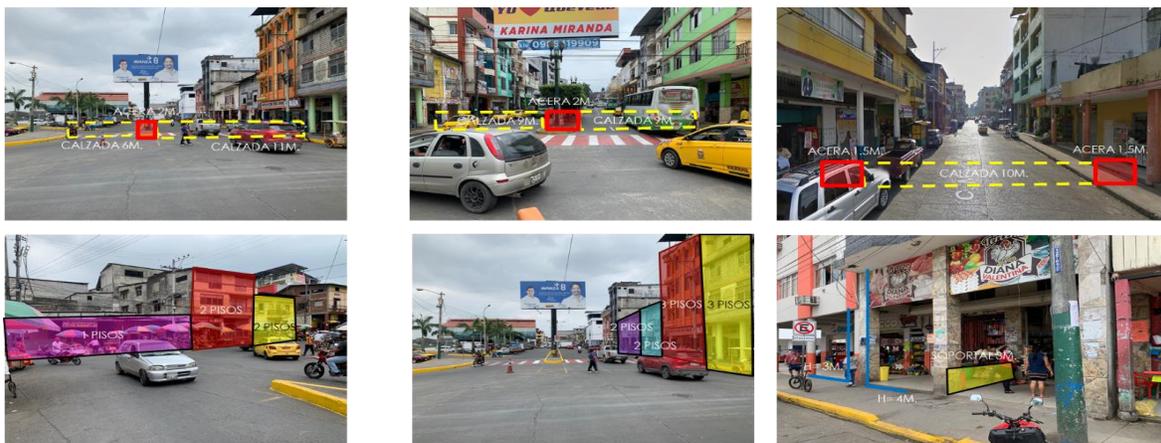


Nota: Forma urbana del área de estudio

La disposición de los edificios en los predios es muy variable, las alturas de las edificaciones comprenden entre 2 o 3 pisos, siendo todas estas construida de manera muy desordenada y compactas en espacios reducidos, en pocas palabras son muy hacinadas.

Existen varios tipos de edificios como que la convierten en un lugar muy particular como: viviendas, escuelas, entidades bancarias, locales comerciales, un gran porcentaje de las viviendas residenciales son de uso mixto.

Figura N° 8
Edificaciones



Nota: Edificaciones de la Ciudad de Quevedo

El río actúa como un ente divisorio en territorio, marcando dos bordes como dinámicas urbanas de diferentes indoles.

Figura N° 9
Actuación del Río



Nota. La trama de la urbe parte desde el borde del río hacia los sectores periféricos.

En el sector del centro donde está delimitado por el río, se puede apreciar la conexión existente de dos puentes vehiculares y uno peatonal, que ayudan al mismo tiempo la interrelación de las diversas actividades comerciales.

Figura N° 10
Delimitación del Río Quevedo



Nota. Delimitación del Río Quevedo

El borde del río y de la ladera, generan un límite en el trazado urbano, respecto a la morfología regular que se observa en el casco central de la ciudad, generando con esto la forma reticular que se articula en un mismo entorno, el efecto que se genera en el centro de la urbe, el mayor punto de afectación se produce entorno al mercado central, y siendo sus sectores aledaños un área de influencia directa, y los demás espacios actúan de manera indirecta.

Figura N° 11
Borde del Río Quevedo



Nota. Limite del trazado urbano con el Río Quevedo

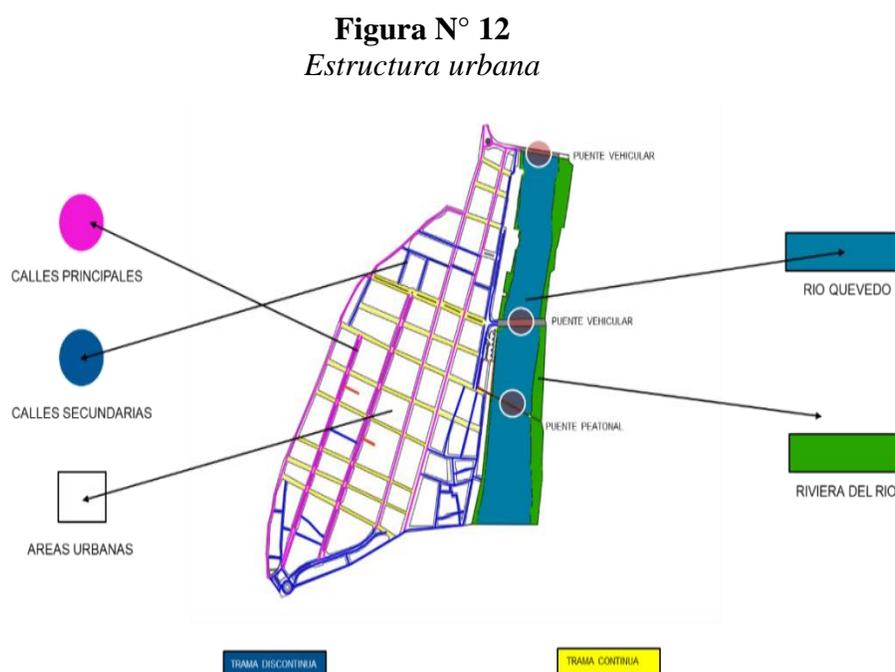
Dinámica urbana

Sector: Malecón de Quevedo (Centro)

Uso de suelo: Residencial comercial

Tipología edificatoria: Hormigón armado y viviendas mixtas

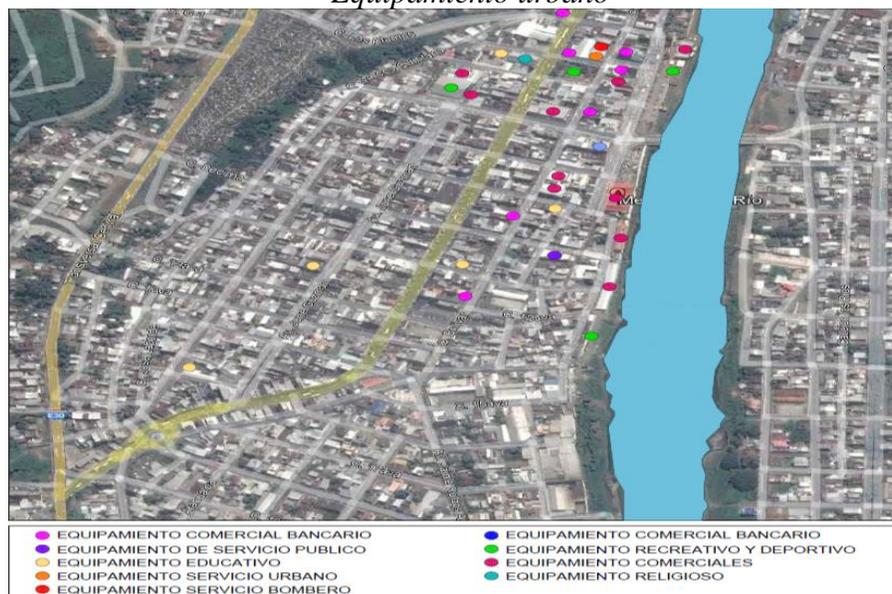
El sector cuenta con una dinámica comercial bastante diversa, pero no cumple con un orden lo suficientemente bueno, creando con esto un sector muy conflictivo y que conlleva a realizar un análisis exhaustivo del sector, para solucionar los inconvenientes.



Nota: Esta figura muestra la dinámica urbana del sector a investigar.

- ✓ El dinamismo de este sector lo encontramos en el Mercado que está ubicado en el Malecón de Quevedo genera desarrollo y crecimiento en el sector, debido a la diversidad del comercio existente.
- ✓ El motivo por el que existe el uso de suelo comercial y residencial es por la variedad de establecimientos existentes en el sector.
- ✓ Un gran porcentaje en el sector es destinado para el área comercial, quedando un porcentaje aproximado del 20% para el área residencial.

Figura N° 13
Equipamiento urbano

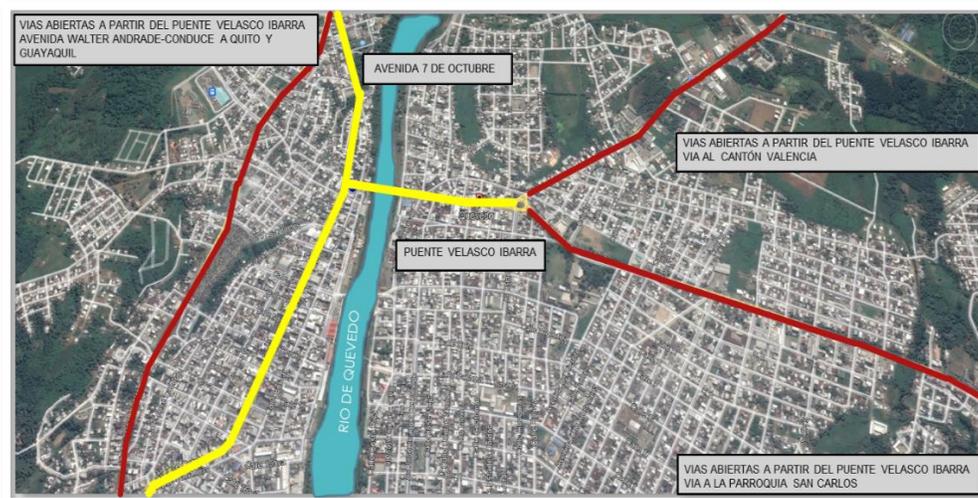


Nota: Esta figura muestra equipamientos urbanos del sector a investigar

3.8.3 Infraestructura Vial

El cantón de Quevedo por su posición geográfica se encuentra en un punto medio para el desarrollo comercial y agrícola entre el sector de la costa y la sierra; por lo que se requiere una intervención articulada y compartida con las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados vecinos (Buena Fé, Valencia, Ventanas, El Empalme) en cuanto a gestión del suelo para garantizar la disponibilidad de equipamientos

Figura N° 14
Infraestructura vial



Nota: Esta figura muestra equipamientos urbanos del sector a investigar

La forma que adquiere la estructura vial del polígono de estudio con relación a los patrones de localización de las actividades en el espacio, son muy importantes, por lo tanto, las características de la vialidad de los predios, de las relaciones llenos y vacíos, de los usos, como: vías principales, secundarias, avenidas y calles peatonales.

El polígono está ubicado en el centro urbano de Quevedo, entre las calles Babahoyo, malecón, José Laborde y 7 de octubre, todo este polígono delimitado, es un sector económicamente activo, el sector se caracteriza por su tipología residencial-comercial.

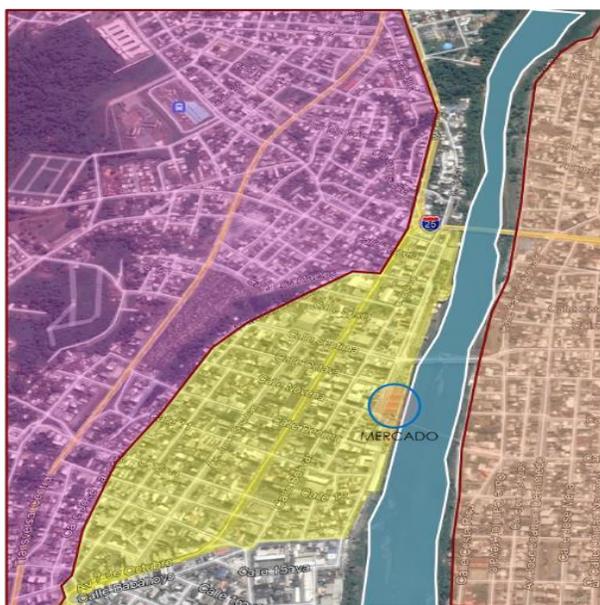
Figura N° 15
Polígono



Nota. Muestra el Malecón de la ciudad como objeto de estudio

Figura N° 16

Ubicación del Mercado de Quevedo



Nota: Se muestra la ubicación del Mercado de la ciudad de Quevedo

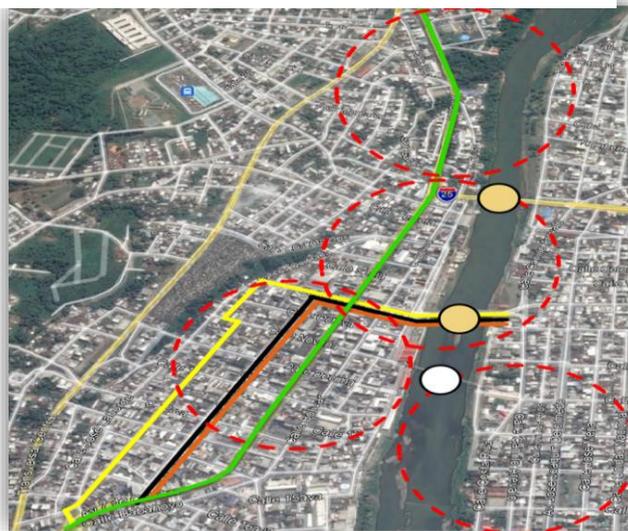
El borde del río genera un límite en el casco central de la ciudad, que se articulan en un mismo entorno, el mayor punto de afectación se produce entorno al mercado central, y siendo sus sectores aledaños un área de directa de influencia social comercial.

3.8.4 Movilidad urbana

Realizando un análisis del modelo actual de movilidad cantonal, se puede constatar que las vías principales y rutas que enlazan de manera radial las áreas internas como externas de la ciudad dentro del sector urbano, cabeceras parroquiales y rurales, se encuentran cerca de la ciudad de Quevedo.

Figura N° 17

Movilidad Urbana

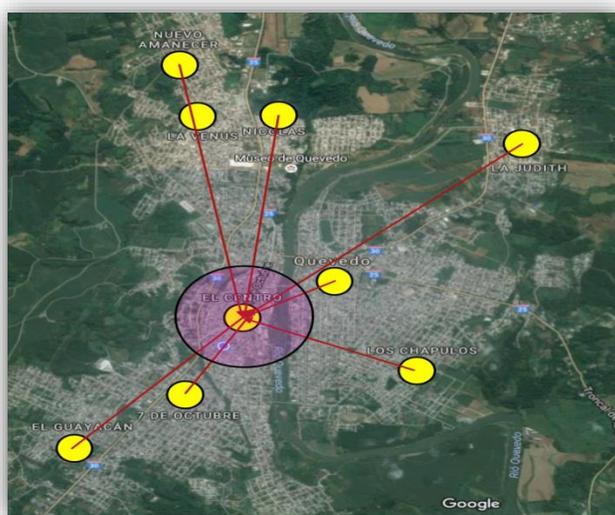


Nota. Movilidad del cantón mostrando el Río Quevedo, el puente peatonal y el puente vehicular.

La ciudad de Quevedo está conformada por nueve parroquias urbanas y dos rurales por las cual se transitan y permite la conectividad a la ciudadanía de un lugar a otro; generando la movilidad y dinamismo para el comercio y el flujo vehicular.

Figura N° 18

Movilidad urbana



Nota. Conectividad del Centro de la Ciudad con las demás parroquias del Cantón

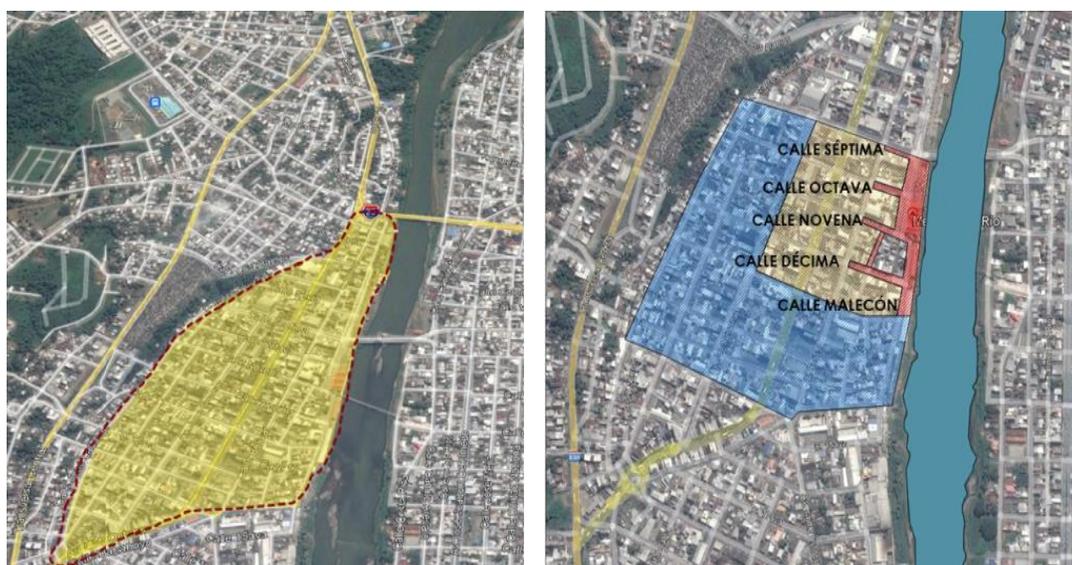
3.8.5 Economía urbana

Quevedo desarrolla su economía que por su característica de ser una zona agrícola productiva; se identifican actividades económicas mayoritariamente agrícolas, comercio, turismo, servicios educativos y construcción.

El mercado central ubicado en el malecón de Quevedo es el eje central económico, alrededor del cual se ha dado el crecimiento del sector, al mismo tiempo la interconexión de las diversas parroquias aledañas al casco urbano central es motivo también por el cual existe mayor demanda comercial.

Figura N° 19

Economía urbana en las principales calles del sector

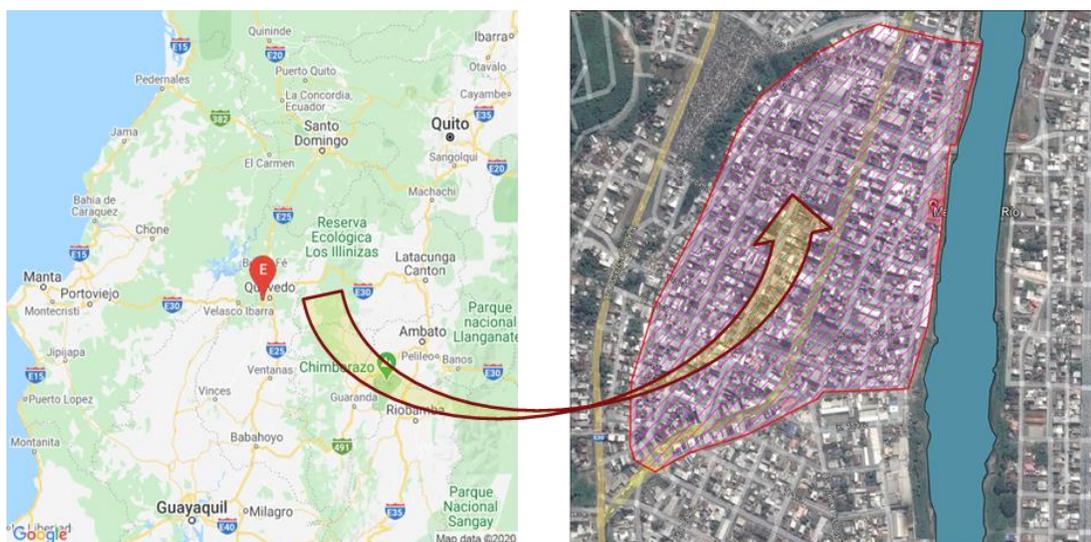


Nota. Muestra el mercado como eje central económico

El ciudadano Quevedeño durante muchos años ha venido desarrollando actividades comerciales, debido a que es una zona netamente agrícola, y que ventajosamente se encuentra situada geográficamente en un punto central entorno a las grandes ciudades productivas. En esta ciudad existe comercio formal e informal, y es importante recalcar que, aunque sea un sector productivo de manera comercial, ha causado un impacto negativo en la movilidad peatonal y vehicular, creando un desorden, insalubridad y delincuencia en sus espacios, esto básicamente se genera en las calles séptima, octava, novena, décima y malecón donde albergan la mayor cantidad de comerciantes.

Figura N° 20

Centro Urbano de Quevedo



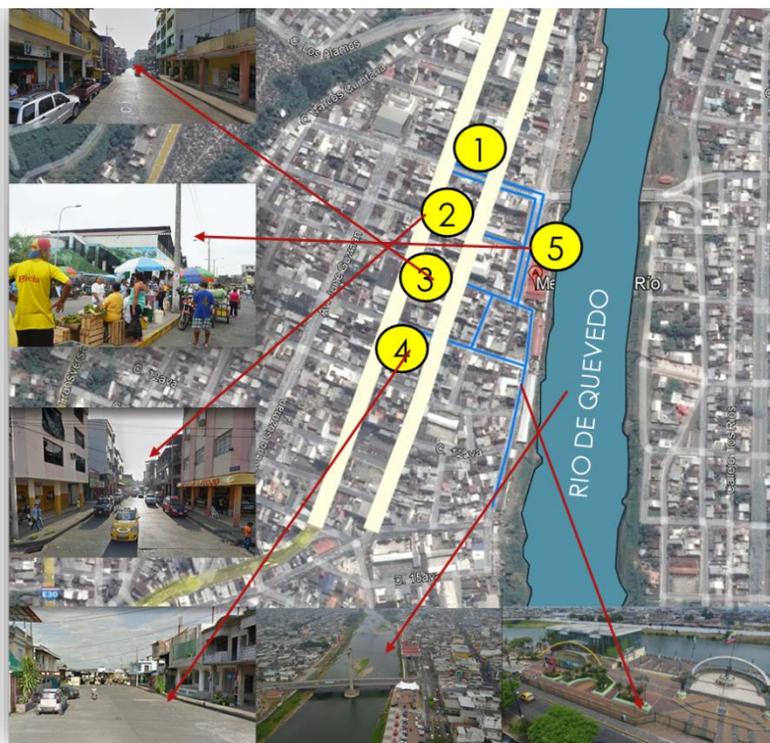
Nota. Se muestra al cantón Quevedo como un punto medio del país

El dinamismo de este sector lo encontramos en todo el centro y sus diferentes parroquias aledañas, pero el mayor efecto dinámico se produce en las calles Malecón Eloy Alfaro entre calle séptima, octava, novena y décima, en esta se desarrolla un crecimiento comercial, debido a que existe el mercado central adherido al malecón y el comercio formal e informal.

Existen actividades recreativas, publicas, comerciales y gastronómicas.

1. Calle séptima
2. Calle octava
3. Calle novena
4. Calle décima
5. Calle malecón Eloy Alfaro

Figura N° 21
sectores economicos



Nota. Muestra las calles donde se concentra el sector comercial

El desarrollo del sector está dado por su diversidad económica generada por el uso, función y estructura urbana.

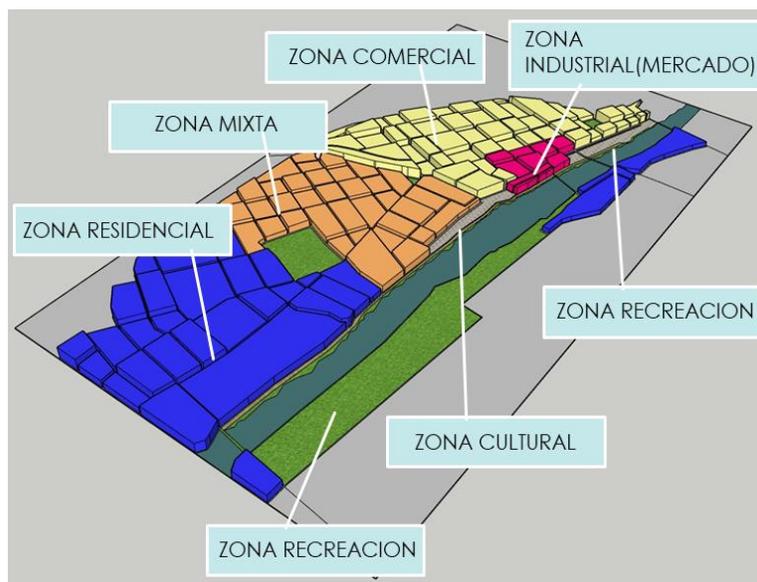
Actividades económicas del sector

1. Comercio formal-informal
2. Locales comerciales
3. Centros médicos
4. Instituciones financieras
5. Hospedajes
6. Librerías
7. Ferreterías

El sector posee una economía dinámica, cuya decadencia urbana provocada por el comercio formal e informal, va disminuyendo el derecho del espacio público.

Figura N° 22

Zonas de asentamientos



Nota. Muestra las zonas con mayor concentración tanto comercial, industrial, recreacional, residencial.

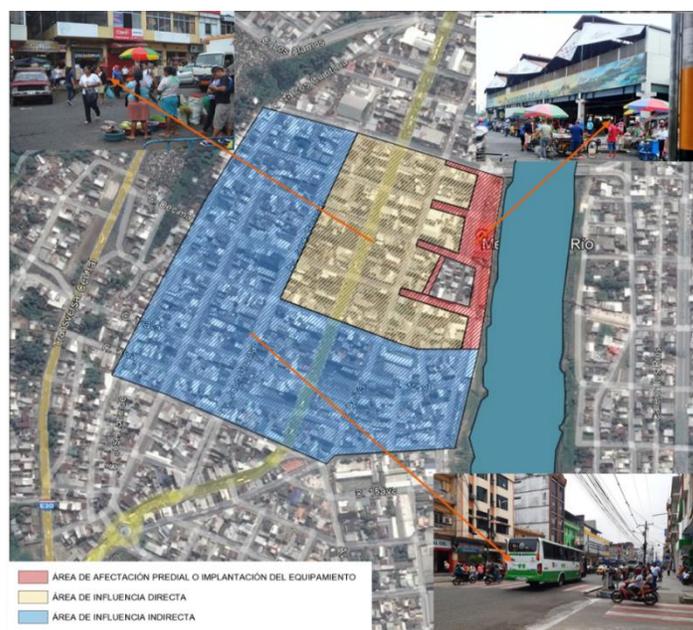
Este sector siendo una zona productiva de manera comercial, ha causado un impacto negativo en la movilidad peatonal, vehicular, creando un desorden, insalubridad y delincuencia, esto básicamente se genera en las calles séptima, octava, novena, décima y malecón donde albergan la mayor cantidad de comerciantes.

Figura N° 23
Desorden en el sector del Malecón



Nota. Muestra el desorden ocasionado en el Malecón de Quevedo

Figura N° 24
Áreas de influencia del Cantón Quevedo



Nota. Muestra las áreas con mayor concentración

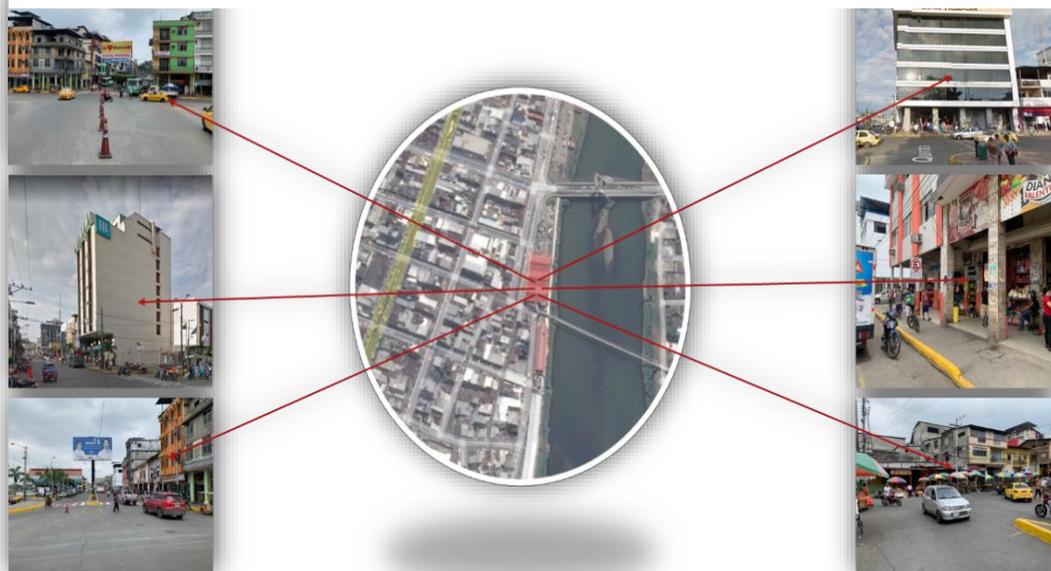
Figura N° 25
Sector del Malecón



Nota. Muestra como se ve afectado el Sector del Malecón por el desorden urbano

Figura N° 26

Mercado como eje económico central de la ciudad de Quevedo



Nota. El mercado central ubicado en el malecón de Quevedo es el eje central económico

El mercado central de Quevedo es el eje central económico, alrededor del cual se ha dado el crecimiento del sector, al mismo tiempo la interconexión de las diversas parroquias aledañas al casco urbano central es motivo también por el cual existe mayor demanda comercial.

- ✓ Concentra una gran variedad de locales comerciales.
- ✓ Los establecimientos están ubicados donde existe mayor actividad y movilidad.
- ✓ Existe relación continua con proveedores de servicios e insumos.
- ✓ El lugar es inseguro en las noches, la mayoría de locales realizan actividades diurnas.
- ✓ La gran cantidad de afluencia de personas al sector, genera mucho comercio formal e informal, generado mayormente por el mercado.

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Desde el punto de vista medioambiental, la única forma sostenible de desarrollo urbano son las ciudades compactas y con más de un centro urbano, una manera racional y económica de crear asentamientos humanos que ofrezcan una calidad de vida alta”

Richard Rogers

4.1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Tabla 1

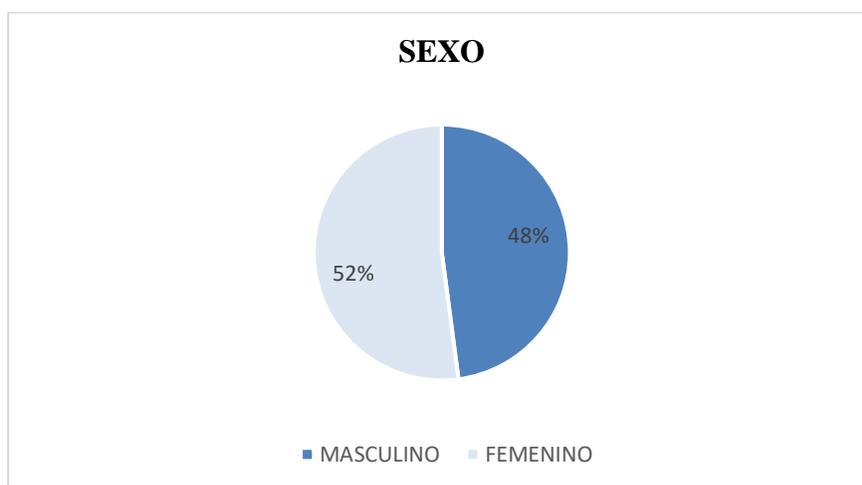
Sexo

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
MASCULINO	184	48%
FEMENINO	200	52%
TOTAL	384	100,00%

Nota: La presente encuesta se la realiza a 384 personas, según la muestra Calculada para saber el sexo cada una

Gráfico 1

Sexo



Nota: La presente encuesta se la realiza a 384 personas, según la muestra Calculada para saber el sexo cada una

Análisis:

De la muestra calculado 384, el 48% es hombres es decir 184 y mujeres 200 lo que equivale al 52 %, son las personas a las cuales se les realiza la encuesta para el estudio según el tema del proyecto

Tabla 2

Edad

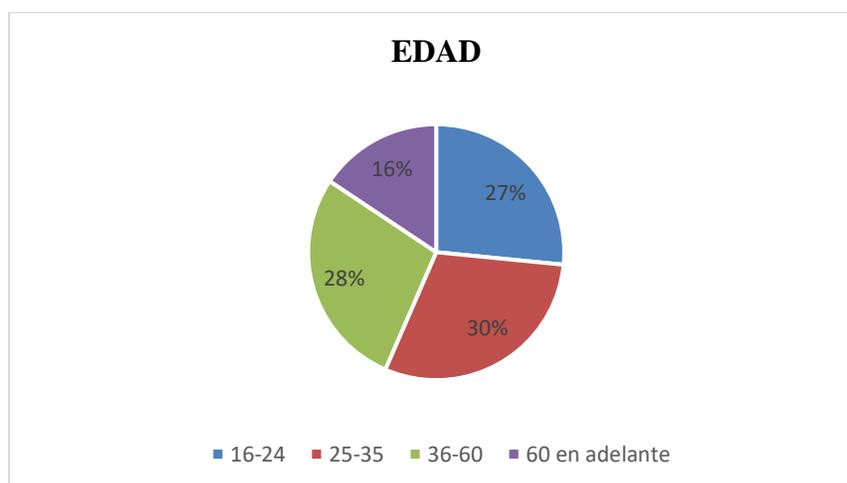
EDAD		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
16-24	102	27%
25-35	115	30%
36-60	107	28%
60 en adelante	60	16%
TOTAL	384	100%

Nota: La presente

encuesta se la realiza a 384 personas, según la muestra calculada

Gráfico 2

Edad



Nota: La presente encuesta se la realiza a 384 personas, según la muestra calculada

Análisis

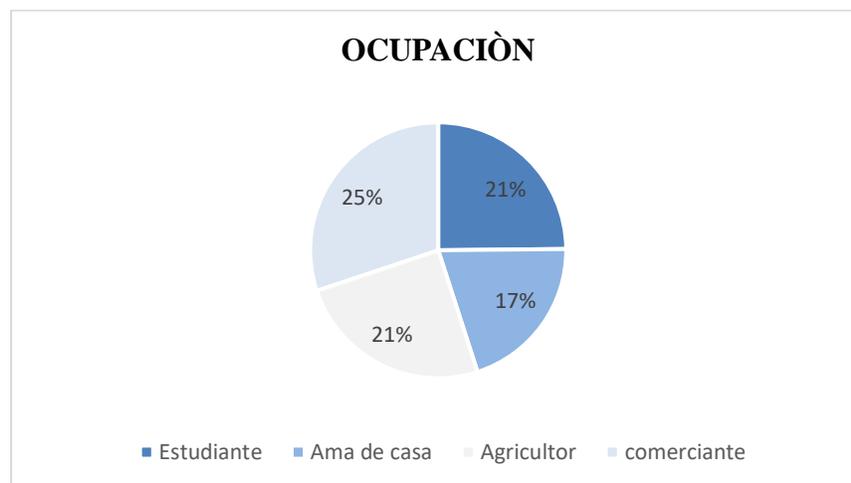
Para realizar el presente proyecto, el 27% de los encuestados esta entre la edad de 14 a 24 años; el 30% a personas en un rango de edad de 25-35 años; el 28% oscila entre 36 a 60 años y el 16% de 60 años en adelante.

Tabla 3
Ocupación

OCUPACIÓN		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Estudiante	80	21%
Ama de casa	65	17%
Agricultor	80	21%
comerciante	97	25%
Otros	62	16%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra la ocupación de las personas encuestadas

Gráfico 3
Ocupación



Nota: Muestra la ocupación de las personas encuestadas

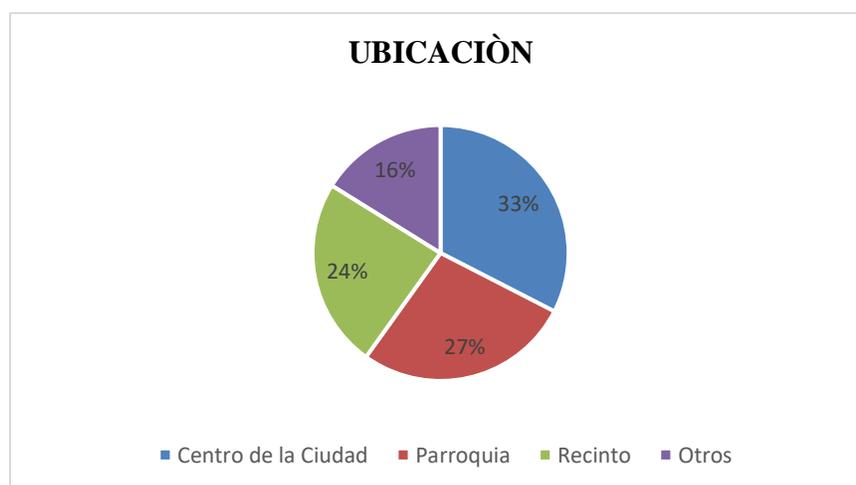
Análisis

De las 384 personas encuestadas, el 21% son estudiantes, son ama de casa el 17 %, el 21% son agricultores y el 25 % son comerciantes, es decir que del total de los encuestados 97 son comerciantes, quienes se verán beneficiados de este gran proyecto del equipamiento urbano sostenible.

Tabla 4*Ubicación*

UBICACIÓN		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Centro de la Ciudad	125	33%
Parroquia	105	27%
Recinto	92	24%
Otros	62	16%
TOTAL	384	100%

Nota: La presente tabla explica de donde son las personas a las cuales encuestamos

Gráfico 4*Ubicación*

Nota: El presente gráfico explica de donde son las personas a las cuales Encuestamos

Análisis

De las personas que han sido encuestadas el 33% son del centro de la ciudad, los cuales son usuarios del Malecón de Quevedo, el 27% viven en Parroquias, el 24% de las personas 92 personas son de Recinto, el 16% lo que equivales a 62 personas son otras personas que pueden ser de fuera de la ciudad, turistas que visitan el malecón. Pero sin duda en su mayoría son del centro de la ciudad y de las parroquias aledañas.

Tabla 5

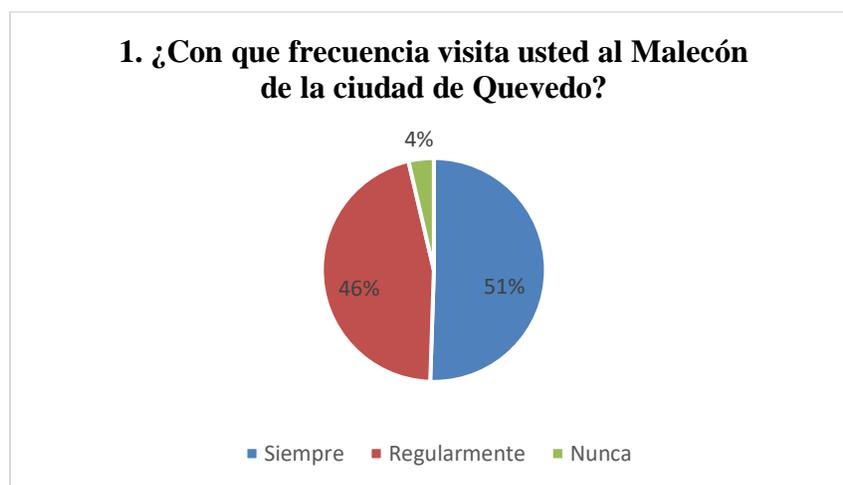
Frecuencia de visita al Malecón

1. ¿Con que frecuencia visita usted al Malecón de la ciudad de Quevedo?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Siempre	194	51%
Regularmente	176	46%
Nunca	14	4%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra con que frecuencias las personas acuden al Malecón

Gráfico 5

Frecuencia de Visita al Malecón



Nota: Muestra con que frecuencias las personas acuden al Malecón

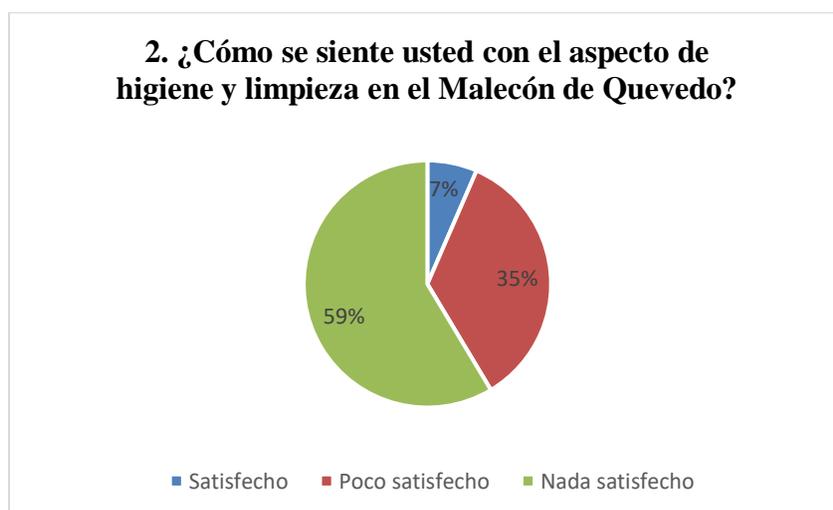
Análisis

El 51% de la población siempre visita el Malecón es decir 194 personas, el 46% o 176 personas va regularmente y el 4% casi nunca visita el Malecón de la ciudad de Quevedo. En su mayoría los encuestados visitan el Malecón, los cuales por alguna necesidad lo hacen.

Tabla 6*Criterio de la Higiene y Limpieza del Malecón de Quevedo*

2. ¿Cómo se siente usted con el aspecto de higiene y limpieza en el Malecón de Quevedo?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Satisfecho	25	7%
Poco satisfecho	134	35%
Nada satisfecho	225	59%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra la satisfacción de las personas que visitan el Malecón en los aspectos de higiene y limpieza

Gráfico 6*Criterio de la Higiene y Limpieza del Malecón de Quevedo*

Nota: Muestra la satisfacción de las personas que visitan el Malecón en los aspectos de higiene y limpieza

Análisis

El 59% de los encuestados no está nada satisfecho, 225 personas; 134 personas es decir 35% se encuentran poco satisfechos y el 7% de los encuestados asumen que están satisfechos con la higiene y limpieza del Malecón.

Tabla 7*Valoración de la Seguridad del Malecón de Quevedo*

3. ¿Cómo se siente usted con el aspecto de seguridad en el Malecón de Quevedo?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Seguro	104	27%
Inseguro	280	73%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra la valoración de las personas que visitan el Malecón Con respecto a seguridad del Malecón

Gráfico 7*Valoración de la Seguridad del Malecón de Quevedo*

Nota: Muestra la valoración de las personas que visitan el Malecón Con respecto a seguridad del Malecón

Análisis

De los 384 encuestados el 27% califica que es seguro 104 personas, el 73% es decir 280 personas expone lo contrario que es inseguro para la ciudadanía, los cuales siempre temen por los actos delincuenciales que se pueden suscitar en el Malecón.

Tabla 8

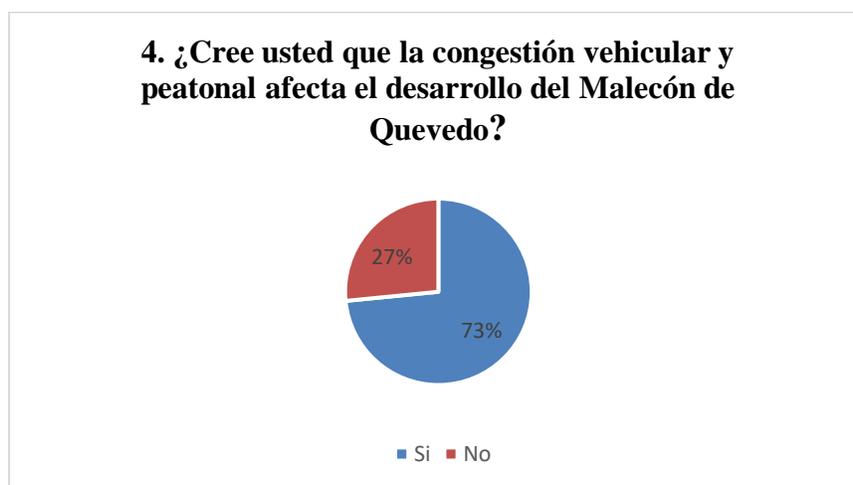
Influencia en el Desarrollo del Malecón por la congestión Vehicular y peatonal

4. ¿Cree usted que la congestión vehicular y peatonal afecta el desarrollo del Malecón de Quevedo?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	282	73%
No	102	27%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra la percepción de las personas con respecto a la congestión vehicular y peatonal en el Malecón

Gráfico 8

Influencia en el desarrollo del Malecón por la congestión Vehicular y Peatonal



Nota: Muestra la percepción de las personas con respecto a la congestión vehicular y peatonal en el Malecón

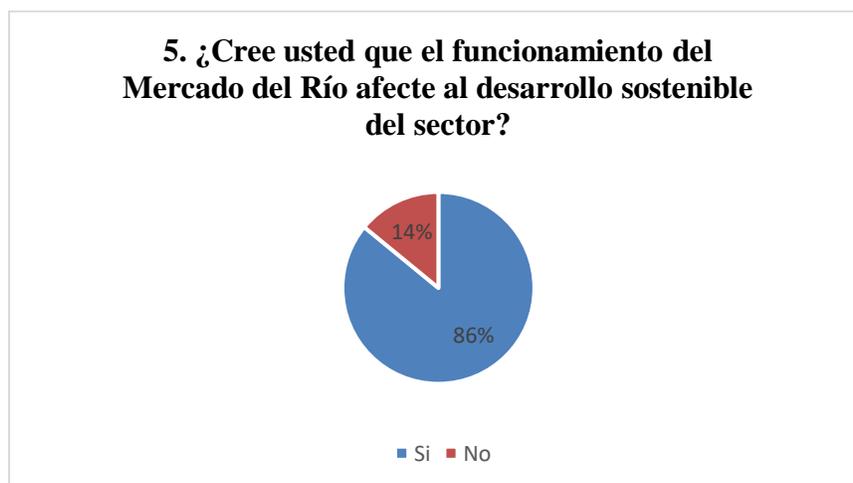
Análisis

El 73% de los encuestados coinciden que, si afecta al desarrollo del Malecón por la congestión vehicular y peatonal debido a la falta de señalización y espacios de libre movilidad vehicular, esta congestión vehicular además de ocasionar problemas en la circulación peatonal ocasiona también contaminación ambiental, a la salud de las personas, por los vehículos cerca del Malecón.

Tabla 9*Influencia del Mercado del Río en el Desarrollo Sostenible del Sector*

5. ¿Cree usted que el funcionamiento del Mercado del Río afecte al desarrollo sostenible del sector?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	330	86%
No	54	14%
TOTAL	384	100%

Nota: Muestra la percepción de las personas con respecto a la influencia del Río Quevedo

Gráfico 9*Influencia del Mercado del Río en el Desarrollo Sostenible del Sector*

Nota: Muestra la percepción de las personas con respecto a la influencia del Río Quevedo

Análisis

El 86% de los encuestados explica que el funcionamiento del Mercado del Río afecta en el desarrollo del sector debido al desorden que atraviesa dicho mercado, lo cual no da un aspecto saludable, turístico para la zona.

Tabla 10*Remodelación del Malecón*

6. ¿Está usted de acuerdo con una remodelación del malecón?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	384	100%
No	0	0%
TOTAL	384	100%

Nota: Opinión de los encuestados acerca de la Remodelación del Malecón

Gráfico 10*Remodelación del Malecón*

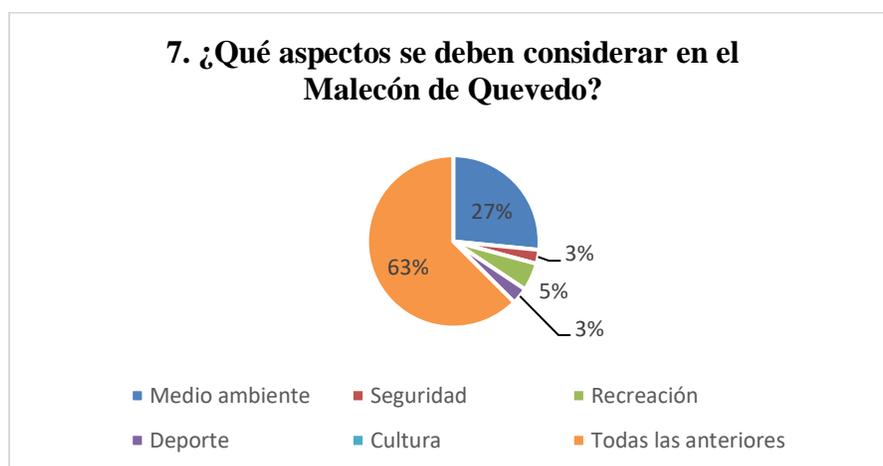
Nota: Opinión de los encuestados acerca de la Remodelación del Malecón

Análisis

Las 384 personas están de acuerdo con la remodelación del Malecón de Quevedo, lo cuales creen que esta obra potenciará al sector ambiental, cultural, económico para el Cantón Quevedo.

Tabla 11*Aspecto para el Malecón de Quevedo*

7. ¿Qué aspectos se deben considerar en el Malecón de Quevedo?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Medio ambiente	102	27%
Seguridad	10	3%
Recreación	20	5%
Deporte	12	3%
Cultura	0	0%
Todas las anteriores	240	63%
TOTAL	384	100%

Nota: Aspectos a considerarse en el Malecón de Quevedo**Gráfico 11***Aspectos a considerar para el Malecón de Quevedo***Nota:** Aspectos a considerarse en el Malecón de Quevedo**Análisis**

Según el criterio de los encuestados el 63% opinan que todas las anteriores deben priorizarse, lo cual traería bienestar a los visitantes y consumidores, otro punto de debate que ocupa el 27% el medio ambiente, importantísimo porque además de dar un aspecto agradable, el 3% de la población establece como prioridad la seguridad, el 5% le gustaría espacios de recreación y el 3% áreas de deporte.

Tabla 12

Criterio sobre el equipamiento del Malecón

8. ¿Dentro del equipamiento del Malecón de Quevedo qué considera importante?		
VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Áreas verdes	86	22%
Ciclovías	55	14%
Iluminación en las veredas calles y avenidas	90	23%
Juegos infantiles	12	3%
Máquinas de gimnasia	6	2%
Fuentes y piletas	30	8%
Plazoleta	20	5%
Todas las anteriores	85	22%
TOTAL	384	100%

Nota: Opinión acerca de aspectos importantes para el Malecón de Quevedo

Gráfico 12

Criterio sobre el equipamiento del Malecón de Quevedo



Nota: Opinión acerca de aspectos importantes para el Malecón de Quevedo

Análisis

Del equipamiento para el Malecón, de los encuestados, el 22% considera que las áreas verdes son importantes, el 14% deberían ser ciclovías, el 23% iluminación en las áreas veredas calles y avenidas, el 3% será para los juegos infantiles, el 2% maquinarias de gimnasia, el 8% fuentes y piletas, el 5% plazoletas y por último el 22% que considera que todas las anteriores son relevantes para el proyecto de remodelación.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una ciudad viva siempre está en construcción.

Jan Gehl

5.1 CONCLUSIONES

- Mediante el análisis del entorno del Malecón de la Ciudad Del Río se pudo evidenciar la participación de la comunidad y su relación con el espacio público.
- Durante la investigación se pudo observar que la ubicación del mercado en el casco comercial, afecta la imagen urbana del entorno y la trama urbana del centro de la ciudad.
- El desorden de la circulación vehicular y peatonal hace no exista una articulación entre diferentes elementos que componen la estructura urbana, por lo que juega un papel fundamental en el desarrollo físico espacial del Mercado.
- Se pudo evidenciar que en el actual Mercado del Río no se realiza un mantenimiento adecuado de su infraestructura por lo que se está deteriorando en su totalidad tanto interior como exterior.
- Se pudo analizar la falta de espacio público, como un hecho que trasciende el sentido de la libre circulación, considerados ambientes de diálogo con diferentes capas de privacidad en las formas de relacionarse entre sí.
- La presencia de comerciantes informales que se ubican fuera del Malecón provoca desorden e incomodidad entre los ciudadanos del interior del Mercado, así como los que circulan libremente.

5.2 RECOMENDACIONES

- Existen ciertas áreas estratégicas que pueden ser estructuradas y ajustadas a la necesidad de la gente, la escala humana y que sea multifuncional y flexible, dándole mayor importancia al peatón.
- Se propone la reorganización vial para mejorar el tránsito y de esta forma permitir mayor fluidez y que las aceras al mismo tiempo logren ser liberadas de elementos como letreros que interrumpen el libre tránsito peatonal.
- Se recomienda que a la infraestructura existente del Mercado del Río se le realice una reingeniería, mejoramiento de las edificaciones y del uso y ocupación del suelo en el centro de la ciudad.
- Debido a que el sistema de transporte público, tiene conexión a los principales lugares de la ciudad se recomienda crear un sector económico consolidado. comercial y turístico mediante el arreglo de las dimensiones de las calles son permisibles para el cambio de la estructura vial y mejorar la movilidad.

CAPITULO VI

PROPUESTA URBANISTICA (PLAN MASA)

Un sinnúmero de edificios ecológicos no hace que una ciudad sea sostenible.

Jan Gehl

PROPUESTA URBANISTICA (PLAN MASA)

6.1 Plan Masa

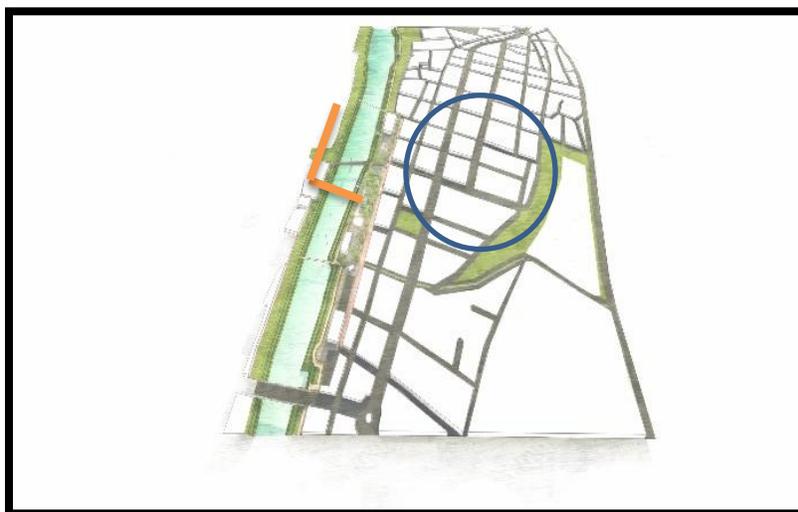
La ciudad de Quevedo ha crecido a espaldas del río, hace aproximadamente 80 años la ciudad de Quevedo, gozaba de un río lleno de vida, el cual hacía que la ciudadanía goce de un gran espacio vegetal que atravesaba la ciudad de forma armoniosa con un paisaje visual atractivo para quienes disfrutaban de la naturaleza.

El río de Quevedo era de vital importancia para la ciudad por lo que se convirtió en el punto de partida para el crecimiento social y económico, debido a esto se transformó en el principal de infraestructura y movilidad, lo que ocasiono que se fuera perdiendo a través del tiempo y que nuestro río comenzara a perder su valor en la ciudad, haciendo cada vez más que las personas que habitan en Quevedo le demos poca importancia convirtiéndolo en uno de los grandes problemas para la ciudad de Quevedo.

Se plantea un Plan Masa dirigido al Malecón de Quevedo, tratando al río de Quevedo como eje central de la propuesta, el cual se enfoca en su revitalización y equipamiento para convertirlos en espacios de integración y gozo de la ciudad.

La propuesta busca interactuar de una forma armónica con el entorno paisajístico junto al río Quevedo. Así, a través de un innovador diseño, que sigue el concepto de recuperación de áreas verdes y la vista al Río. Mediante un plan masa se diseñan equipamientos que serán implementadas para darle ese criterio de ritmo y movimiento Malecón de Quevedo.

Antes de dar un resultado final con la propuesta, se realizó un estudio total del perímetro del casco urbano central, comprendido en una superficie de 59.23 hectáreas, donde se pudo identificar mediante uno de los cinco principios de Jan Gehl (Vegetación), una franja muy significativa vegetal, que empieza desde la parte alta del casco urbano según su topografía donde se encuentra el Cementerio siguiendo su recorrido por la calle decima cuarta Decima Cuarta dirigiéndose por la 14va hasta la calle Eloy Alfaro donde está ubicado el Malecón de la Ciudad, lo que produce el punto de partida para la propuesta.

Figura N° 27*Franja Verde de la ladera del Cementerio de Quevedo*

Nota: Se muestra la ubicación de la Franja Verde de la ladera del Cementerio de Quevedo

6.2 Criterios de propuesta

La intención es generar una conexión entre todos los espacios, marcando con la vegetación existente y propuesta una interconexión con todos los espacios urbanos colindantes al Malecón, dando con esto una mejor articulación entre sus espacios, debido a la falta de vegetación que posee el lugar se propone implantar un mejor sistema de movilidad y áreas verdes que genere un cambio visual u ordenado en el sector, creando espacios públicos urbanos muy agradables y sostenibles, que le permita circular al peatón sin ningún tipo de riesgo.

Establecer políticas de uso recreativo y turístico para el malecón con el fin de aprovechar dichos servicios y garantizar su sostenibilidad como recurso turístico.

Determinar la capacidad de afluencia, de cada zona propuesta antes de ejecutar el plan masa en el Malecón de Quevedo.

Promover la armonía visual garantizando el mismo estilo arquitectónico entre las avenidas que conforman el malecón que involucra el Río Quevedo.

Para un mejor funcionamiento del malecón, se necesitará peatonizar las vías circundantes al malecón, de tal manera que se promueva algún tipo de zona comercial ordenada, que invite al peatón a caminar hasta el malecón.

6.3 POBLACIÓN A SERVIR

6.3.1 Cálculo de la demanda

La longitud del tramo a trabajar del malecón es 467,87 m

Para este tipo de malecones se toma como espacio necesario para cada persona 5m²

Se toma como promedio de ancho del malecón 35.00 m

- Multiplicamos la longitud del malecón por el ancho promedio del mismo, Y nos da un área de 16.375 m²
- El área obtenida 16.375 m². la dividimos para el área útil de cada persona que es 5m² y nos da un área total de 3275.09 m².
- Calculando la demanda nos da un total de 3.275 usuarios.

6.4 Planteamientos metodológicos y/o áreas a considerar

- ✓ Kioscos.
- ✓ Juegos Infantiles.
- ✓ Ciclovías.
- ✓ Canchas deportivas
- ✓ Área de Contemplación.
- ✓ Muelle
- ✓ Juegos infantiles Zonas complementarias.
- ✓ Áreas Verdes
- ✓ Caminarías
- ✓ Plazoleta
- ✓ Parqueo de Vehículos
- ✓ Parqueo de bicicletas y motos
- ✓ Baños públicos

6.4.1 Áreas infantiles

Utilizar juegos infantiles a escala para niños de 0-3, 4-7, 7-10 años.

El piso de las áreas infantiles no debe ser duro, ni de material pulverizado que pueda ingresar fácilmente a los ojos de los niños.

Toda área infantil debe contar con cerramiento, cuyo principal objetivo es brindar de recreación seguro para los niños.

6.4.2 Áreas deportivas

Las áreas verdes colindantes con las canchas deben tener como elemento separador y protector una malla metálica o en su defecto pantalla vegetal, que impida a los balones pasar a la jardinera y que estas sean pisoteadas.

La zona de máquinas de ejercicios debe estar seguras para el uso de quienes desean realizar actividades de gimnasia.

6.4.3 Áreas de contemplación

Es un área de tranquilidad en la misma. El malecón debe tener un diseño acogedor tanto para niños como adultos de tal manera que, en las noches, no presente zonas de penumbra y se vuelva peligroso para el usuario.

Figura N° 28

Área de contemplación



Nota: Se muestra el área de contemplación del Malecón de Quevedo

6.4.4 Mobiliario urbano.

Las bancas están constituidas por asientos de elementos naturales o artificiales con las siguientes características: Altura no menor a 45 cm. Y no mayor a 50 cm. del suelo, o nivel donde se encuentre.

Iluminación artificial: las luminarias tendrán alturas no inferiores a los 4.00 m. Para áreas de riesgo (vandalismo) alturas no menores a los 10.00 m y recomendables Torres de 12.00 m de altura.

Basureros: los basureros de tres tipos para permitir el reciclaje de plásticos, papeles y alimentos perecibles, la cantidad dependerán del área del malecón y las zonas que lo componen:

Se considera el área del malecón y correspondería a 12 a 15 unidades ubicados en cada zona.

Baños públicos.

Su construcción es de hormigón armado, se componen de dos módulos: en el primero se encuentran los baños para hombres; y en el tercer módulo el baño de damas.

El baño de caballeros cuenta de seis inodoros, un baño para minusválidos, un urinario tipo bandeja y los lavamanos comunitarios. El baño de damas también posee seis inodoros, un baño para minusválidos y el lavamanos comunitario.

Caminarías y áreas verdes.

La caminera principal, Recorre todo el Malecón; el piso de la caminera principal es de adoquín y se encuentra alumbrada con lámparas, haciendo de la peatonalización uno de los principales protagonistas y mostrarán cómo la ciudadanía puede involucrarse por completo a los espacios de encuentro

En el malecón la vegetación se encuentra fundamentalmente a lo largo de la caminera principal y en los alrededores del mismo obteniendo muy buena apariencia paisajística.

Las especies vegetales por incorporarse en el sitio estará clasificadas de acuerdo con la altura de las mismas y se colocará con la finalidad que no afecten la continuidad visual en el Malecón.

Figura N° 29

Caminerías y áreas verdes



Nota: Se muestra el área caminerías y áreas verdes

Parqueadero de bicicletas

Permitirá el orden de las personas con sus respectivas bicicletas, donde la estructura será de acero inoxidable para impedir la corrosión.

Pérgolas

Estructura de madera, con columnas de hormigón armado con un recubrimiento vegetal para mitigar el efecto del sol.

Señaléticas

Están sostenidas por columnas de madera, dados de hormigón armado y láminas metálicas.

Carpas velarías

Su estructura practica ofrecen una textura y adaptabilidad se convierten en la mejor opción para el disfrute y compartir al aire libre y con protección UV.

Ciclo vía

Las ciclovías que comprenden el tramo en la Calle Malecón Eloy Alfaro atraviesan el puente Humberto Alvarado, generando una conexión entre las 2 parroquias que son: San Camilo y Quevedo (casco central urbano), la ciclovía bordea el parque lineal propuesto y existente.

Figura N° 30

Ciclo vías ubicadas a lo largo del Malecón de Quevedo



Nota: Se muestra e *Ciclo vías ubicadas a lo largo del Malecón de Quevedo*

Muelle

El muelle se implementará a lo largo del Malecón en la calle Malecón Eloy Alfaro entre las calles San Rafael y calle 14va, es importante este equipamiento por la fuerza que desarrolla al recobrar su posición natural para atraer el turismo de esta ciudad y rescate del paisaje vegetal.

Figura N° 31

Muelle a lo largo de Malecón



Nota: Se muestra e *Ciclo vías ubicadas a lo largo del Malecón de Quevedo*

Las actividades turísticas serán orientadas hacia el disfrute de áreas naturales (Ecoturismo) donde se aprecia la biodiversidad el paisaje.

Figura N° 32

Muelle que atraviesa el Rio Quevedo



Nota: Se muestra Muelle que atraviesa el Rio Quevedo

Parqueaderos Subterráneos.

Los parqueaderos están revestidos de adoquines rectangulares de color gris formando una retícula modular de 0.60 x 0.40 creando un contraste con la vegetación de manera muy regenerada, cabe recalcar que los parqueaderos trabajan con una caseta de cobro 2,50 m² que permite generar ingresos para la auto sustentabilidad del proyecto.

Figura N° 33

Parqueadero subterráneo



Nota: Se muestra *Parqueadero subterráneo*

La finalidad es reemplazar el parqueadero existente, por el subterráneo, el cual estará ubicado a lo largo de la calle del Malecón, generando con esto un mejor orden aprovechando las áreas verdes; reemplazando los espacios existentes de hormigón.

6.5 PRESENTACIÓN DE PERSPECTIVAS

Figura N° 34

Caminerías y áreas verdes en el Malecón de Quevedo



Nota. Perspectiva de caminerías y áreas verdes

Figura N° 35
Perspectiva del Muelle



Nota. Perspectiva del Muelle atravesando el rio Quevedo

Figura N° 36
Perspectiva de Áreas verdes del Malecón



Nota. Perspectiva de Áreas verdes del Malecón

Figura N° 37
Perspectiva de movilidad en el Malecón



Nota. Perspectiva de movilidad en el Malecón

Bibliografía

- Jordán, R., & Simioni, D. (2003). Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2378/S2003000_es.pdf
- Tokeshi G.S, J., & Takano V, G. (Noviembre de 2009). Obtenido de file:///C:/Users/Personal/Downloads/0504-Espacio_publico_en_la_ciudad_popular-Tokeshi_GS,Juan_&_Takano,Guillermo.pdf
- Arquitectura, P. (2021). Obtenido de <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-320551/primer-lugar-concurso-publico-internacional-de-anteproyectos-parque-del-rio-en-la-ciudad-de-medellin>
- Banco de Desarrollo del Ecuador B.P.* (2021). Obtenido de <https://bde.fin.ec/equipamiento-urbano-y-desarrollo-multiple/>
- Carreter, C. C. (2016). REGENERACIÓN URBANA. *ONU HABITAD POR UN MEJOR FUTURO URBANO*, 5.
- Chávez, A. J. (2015). Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida. *IMPLAN*.
- DIRECTRICES PARA DESARROLLO PROYECTOS DE VIVIENDA DE INTERES SOCIAL.* (2019). Obtenido de <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-08/Directrices%20para%20desarrollo%20proyectos%20de%20vivienda%20de%20interes%20social.pdf>
- Eltelegrafo.* (2021). Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/408/1/derecho-a-la-ciudad-espacios-publicos-y-colectivos-y-el-sector-privado>
- FORJAS.* (2017). Obtenido de <https://forjas.es/blog/equipamiento-urbano-como-clasificarlo>
- Galindo, M. (2007). *gmarquitectos*. Obtenido de <https://ecoesmas.com/mobiliario-urbano-sostenible/>
- García, M. (2018). Obtenido de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Guayaquil, D. (2021). Obtenido de <https://www.guayaquilesmidestino.com/content/malecon-simon-bolivar>
- IBERDROLA. (2021). *IBERDROLA*. Obtenido de <https://www.iberdrola.com/medio-ambiente/ciudades-sostenibles>
- INEC. (2010). Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manualateral/Resultados-provinciales/los_rios.pdf
- Johannesburgo, C. d. (2002). Obtenido de [https://www.un.org/spanish/conferences/wssd/desarrollo.htm#:~:text=%22El%20desarrollo%20sostenible%20es%20el,\(Informe%20Brundtland\)%2C%201987.](https://www.un.org/spanish/conferences/wssd/desarrollo.htm#:~:text=%22El%20desarrollo%20sostenible%20es%20el,(Informe%20Brundtland)%2C%201987.)

- Martinez Guajardo, J. (2018). *CASIOPEA*. Obtenido de https://wiki.ead.pucv.cl/Equipamiento_Urbano#Tipos_de Equipamiento
- Matta, P. y. (2007). *ESPACIOS PÚBLICOS Y CONSTRUCCIÓN SOCIAL*. Ediciones SUR, 2007.
- PDYOT, P. d. (2017-2021). *PDYOT*.
<https://drive.google.com/file/d/1fb6iadiUCdEdIbJCssn3XsCsG8MG2IOP/view>.
- RAE. (2014). *RAE*. Obtenido de <https://dle.rae.es/muelle>
- RAE), R. a. (s.f.). *RAE*. Obtenido de <https://dle.rae.es/muelle>
- Ruiz Lara, A. y. (Septiembre de 2019).
- Ruiz Lara, A. y. (2019). Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/43520/1/MALECON%20RECREACIONAL%20COMUNITARIO-QUEVEDO.pdf>
- Segovia, O y Neira, H. (2009). INVESTIGACIÓN / ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS: UNA CONTRIBUCIÓN A LA IDENTIDAD Y CONFIANZA SOCIAL Y PRIVADA. *Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada*, 170.
- Segovia, O. (. (2007). *Espacio público y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile: Ediciones SUR 2007.
- Weather Spark*. (2021). Obtenido de <https://es.weatherspark.com/y/19356/Clima-promedio-en-Quevedo-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o>
- YTER. (2020). Obtenido de <https://www.yter.es/mobiliario-urbano-blog/equipamiento-urbano/>