



Carrera de Arquitectura.

Análisis de Caso.

Previo a la obtención del título de Arquitectos.

Tema.

**“Movilidad urbana en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio, como ruta importante en la circulación del flujo peatonal y vehicular de la Ciudad de Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador”**

Autores.

Campos Cruz Roberto René

Pérez Carreño Olga Alexandra

Director de Análisis de caso:

Arq. David Ernesto Moreira Moreira

Cantón Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador.

2017.

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

Certifico que los egresados, Roberto René Campos Cruz y Olga Alexandra Pérez Carreño, han culminado su análisis de caso, titulado: Movilidad urbana en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio, como ruta importante en la circulación del flujo peatonal y vehicular de la Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Bajo mi dirección y asesoramiento habiendo cumplido con las disposiciones, establecidas para el efecto.

---

Arq. David Moreira Moreira.

Director de Análisis de Caso.

## **CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.**

Los suscritos miembros del tribunal de revisión y sustentación del Análisis de caso titulado: Movilidad urbana en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio, como ruta importante en la circulación del flujo peatonal y vehicular de la Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Ha sido presentado y realizado por los egresados: Roberto René Campos Cruz y Olga Alexandra Pérez Carreño. Han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitectos.

Tribunal:

---

Arq. Edison Miranda Hernández

Presidente del Tribunal.

---

Arq. David Moreira Moreira.

Director del Análisis de Caso.

---

Arq. Folke Zambrano Quiroz.

Miembro del Tribunal.

---

Arq. Dario Mendoza García.

Miembro del Tribunal

## **DECLARACIÓN DE LA AUTORÍA.**

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

---

Roberto René Campos Cruz.

---

Olga Alexandra Pérez Carreño.

## **AGRADECIMIENTO.**

Agradezco de todo corazón a mis abuelos que han sido mis padres, mis fuerzas y motivación para poder cumplir mis estudios y así culminar una etapa más en mi vida, siendo ellos el pilar fundamental de todas mis decisiones y logros, brindándome su esfuerzo. A mis padres que a pesar de la distancia me han apoyado de una u otra manera para seguir adelante contra cualquier adversidad que se presente en mi camino. A todas las personas que pusieron su granito en este trabajo, y el aliento que me daban a seguir y no dejándome rendir entre estas mi Amiga Sharon Nathaly Solórzano Solís. Al Arq. David Ernesto Moreira Moreira tutor de este análisis de caso, por habernos guiado con su experiencia, por el tiempo, paciencia y dedicación que nos ha brindado a lo largo de este análisis y así aclarar todas nuestras dudas. A cada uno de los arquitectos docentes de la facultad de arquitectura de la Universidad San Gregorio de Portoviejo por todas sus enseñanzas en estos años de estudios.

---

Roberto René Campos Cruz.

## **AGRADECIMIENTO.**

Dios con su inmenso amor, hizo posible de que este disfrutando de este momento y es a quien debo todo lo que tengo.

A mis padres, que son su infinita paciencia me han apoyado a lo largo de este accidentado camino.

A mis hermanos, que muy a su manera han estado para mí, con cualquier palabra que sirvió de aliento y empuje.

A mis abuelos, que aunque algunos ya no estén aquí, me demostraron lo orgullosos que se sentían al elegir seguir este sueño.

A mi Nathalia Valentina, la manito que más me ayudó, me motivó y secó mis lágrimas cuando pensé que ya no podía más.

A mis profesores, que supieron entender mis adversidades, pero al mismo tiempo exigirme para que desarrolle todo mi potencial, de manera especial al Arq. David Moreira tutor de este análisis de caso, a la Arq. Isabel Hernández Luna y al Ing. Miguel Barcia Mendoza, docentes que nunca dudaron de mí y siempre estuvieron prestos a brindarme su apoyo.

A mis amigos, todos, los que me acompañaron en este camino, que siempre me tendieron la mano e hicieron que fuera más agradable, Katty, Analia y Richard, definitivamente esto es también gracias a ustedes.

---

Olga Alexandra Pérez Carreño.

## **DEDICATORIA.**

El siguiente análisis de caso se los dedico a mis Abuelos: Flor María Mendoza Mora y Rene Cruz por ser mis ejemplos a seguir en la vida y a lograr todo lo que me proponga dándome la voz de aliento y fuerzas para luchar por cada sueño siendo lo necesario para llegar a cada meta propuesta en mi vida. A mi hermano: Joseph José Campos Cruz, para que de la misma manera pueda culminar sus estudios y cumplir sus metas.

A toda mi familia, amigos que siempre han estado apoyándome con sus consejos y recomendaciones para llegar a ser la persona que soy en la vida.

---

Roberto René Campos Cruz.

## **DEDICATORIA.**

Dedico el presente trabajo a mis padres Francisco y Mirelly por no perder la paciencia conmigo y apoyarme e impulsarme a través de esta gran aventura.

De manera especial dedico este esfuerzo a mi hija, Nathalia Valentina, por haberse transformado en el motor que me impulsó y supo comprender que no pudiera estar con ella todo el tiempo.

---

Olga Alexandra Pérez Carreño.

## **RESUMEN.**

Este análisis de caso se enfoca en el estudio de movilidad de la avenida Manabí, considerada una vía muy importante en la ciudad debido a sus características físicas, pero que toma mayor relevancia al haberse convertido en captadora de actividades después del terremoto del 16 A que afectó a la provincia de Manabí y de manera muy particular a la ciudad de Portoviejo.

En los primeros capítulos mostramos todas las generalidades de nuestro estudio y justificamos la razón de realizarlo, destacamos las problemáticas encontradas y delimitamos nuestro objeto de estudio.

En los siguientes capítulos presentamos las investigaciones de campo que nos llevaron a realizar la propuesta a presentar, en base a las conclusiones y recomendaciones expresadas en este estudio, para mejorar los problemas existentes en esta importante arteria respecto al tema de movilidad vehicular y peatonal.

## **ABSTRACT.**

This case study focuses on the study of the mobility of the avenue Manabí, considered a very important way in the city due to its physical characteristics, but that takes more relevance to become a harvester of activities after the earthquake of 16 A that affected To the province of Manabí and in a very particular way to the city of Portoviejo.

In the first chapters we show all the generalities of our study and justify the reason for doing so, highlight the problems encountered and delimit our object of study.

In the following chapters we present the field investigations that led us to make the proposal to present, based on the conclusions and recommendations expressed in this study, to improve the existing problems in this important artery regarding the issue of vehicular and pedestrian mobility

## ÍNDICE.

Certificación del Tutor del Análisis de Caso.....	II
Certificación del Tribunal examinador.....	III
Declaración de Autoría.....	IV
Agradecimiento.....	V
Agradecimiento.....	VI
Dedicatoria .....	VII
Dedicatoria .....	VIII
Resumen.....	IX
Abstract.....	X
Introducción.....	1
Capítulo I.....	3
1. Problematización.....	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Antecedentes .....	3
1.3. Justificación.....	4
1.3.1. Justificación Urbano Arquitectónica.....	4
1.3.2. Justificación Social.....	5
1.3.3. Justificación Académica.....	6
1.4. Problemática.....	7

1.4.1. Árbol del problema.....	12
1.5. Delimitación del área de estudio.....	15
1.5.1. Datos geográficos de la ciudad de Portoviejo.....	15
1.5.2. Delimitación espacial.....	18
1.6. Formulación de Objetivos.....	18
1.6.1. Objetivo General.....	18
1.6.2. Objetivos Específicos.....	19
Capitulo II.....	20
2. Marco Teórico.....	20
2.1. Marco Histórico.....	20
2.1.1. Historia de las ciudades.....	20
2.1.2. Historia de la ciudad de Portoviejo.....	23
2.1.3. Historia de la avenida Manabí.....	25
2.2. Marco Referencial.....	26
2.2.1. Antecedentes investigativos.....	26
2.2.2. Repertorio Internacional.....	27
2.2.3. Repertorio Nacional.....	35
2.2.4. Repertorio Local.....	49
2.3. Marco Ético.....	59
2.3.1 Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador.....	60

2.4. Marco Legal.....	61
2.5. Marco Conceptual.....	68
2.5.1 Concepto de ciudad.....	68
2.5.2 Espacio público.....	71
2.5.3 Paisaje Urbano.....	73
2.5.4 Verde urbano.....	74
2.5.5 Movilidad.....	75
2.5.6 Barreras arquitectónicas.....	82
Capitulo III.....	83
3. Marco Metodológico.....	83
3.1. Métodos.....	83
3.1.1. Investigación Científica Exploratoria.....	83
3.1.2. Investigación Científica Empírica.....	83
3.1.3. Investigación Histórica.....	84
3.1.4. Investigación de la observación Científica.....	84
3.1.5. Investigación Bibliográfica.....	84
3.1.6. Investigación de campo.....	85
3.1.7. Proceso de Investigación.....	85
3.1.8 Análisis de los datos estadísticos.....	86
3.2. Tipo de investigación.....	86

3.2.1. Exploratoria.....	86
3.2.2. Descriptiva.....	86
3.3. Métodos.....	86
3.3.1. Método inductivo.....	86
3.3.2. Método deductivo.....	87
3.3.3. Método analítico.....	87
3.3.4. Método histórico.....	87
3.4. Técnicas.....	87
3.5. Población y Muestra.....	88
3.5.1. Tamaño de la Muestra.....	88
3.5.2. Recolección de información.....	89
Capitulo IV.....	90
4. Investigación de campo.....	90
4.1. Diagnóstico del estado actual de la avenida Manabí.....	90
4.1.1 Diagnóstico de la avenida Manabí mediante mapas temáticos.....	95
4.1.2 Cálculo de nivel de servicio vial.....	96
4.2. Formato de Encuestas.....	97
4.3. Formato de Entrevistas.....	98
4.4. Formato de fichas de equipamientos de uso público.....	112
4.5. Análisis de resultados.....	137

4.5.1. Análisis de resultados de encuestas.....	137
Capítulo V.....	148
5. Conclusiones y recomendaciones.....	148
5.1. Conclusiones.....	148
5.2. Recomendaciones.....	150
Capítulo VI.....	152
6. Propuesta.....	152
6.1. Propuesta planteada en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio .....	152
6.2. Renders generales.....	171
Bibliografía.....	180

## INTRODUCCIÓN

Consultando a Lange Valdés<sup>1</sup> (2011), escribimos: “La movilidad urbana, y particularmente aquella desarrollada de manera cotidiana por los habitantes de la ciudad, constituye una problemática de creciente y progresiva relevancia tanto para el funcionamiento del sistema urbano como para el desenvolvimiento de la vida social.”

Revisando a Santos y Ganges (2008)<sup>2</sup>, transcribimos:

Pero, ¿qué significado tiene hoy el concepto 'vialidad' en urbanismo? Hace tiempo que ha perdido la utilidad que contenía en planes y proyectos urbanos. El Movimiento Moderno oscureció su uso cuando dio preferencia a la velocidad –a la idea de circular- como aspecto director de los espacios viarios y clave de su jerarquía en el mallado urbano. La vialidad aparece entonces como un asunto superado, una exigencia obvia, trasladándose el centro del debate a la dualidad accesibilidad-velocidad. Hacia 1946, Le Corbusier planteaba un modelo de “ciudad moderna” mediante una retícula formada con 7 tipos de vías, cuyo objetivo era garantizar accesibilidad y velocidad. De esta forma, con la velocidad tipo como elemento discriminador, se segregan los tráficos, se objetivan las funciones de los espacios, se diseñan vías de sentido único y se separan radicalmente coches de peatones. Es decir, se trata de una ciudad de largos desplazamientos y distancias, que conjuga perfectamente con la zonificación de usos. La ciudad actual se caracteriza por la movilidad mecanizada y masiva y se funda en la movilidad individual como garante de los desplazamientos, condicionando –poniendo a su servicio- el sistema urbano y de transportes. La paradoja es que la libertad que ofrece la motorizada movilidad individual está cada vez más penada por la obligación de hacerlo: movimientos cotidianos de ida y vuelta de la residencia al trabajo, a los equipamientos o a los servicios, etc. Las políticas de movilidad en el siglo XX, como consecuencia, se han servido de una ingeniería del tráfico -simultáneamente convencional y positivista- basada en la intensidad, la composición y la velocidad del tráfico, la capacidad circulatoria y el nivel de servicio. Los estudios de tráfico (aforos, tiempos, accidentes...), a pesar de abordar la demanda (encuestas de origen y destino), han dirigido la modelización de los flujos desde una lógica centrada en la gestión de la oferta y LUIS SANTOS Y GANGES Y JUAN LUIS DE LAS RIVAS SANZ CIUDADES 11 (2008) 16 en el control del tráfico. Desde estos planteamientos se ha tendido a resolver problemas concretos sin preguntarse a fondo por su origen, sin atender a sus causas: el

---

<sup>1</sup>Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista Inv, 26(71), 87-106. Obtenido de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582011000100004&script=sci\\_arttext&tling=pt](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582011000100004&script=sci_arttext&tling=pt)

<sup>2</sup> Santos y Ganges, L., & Rivas Sanz, J. L. D. L. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad.

movimiento es el reflejo de los lazos funcionales entre las actividades urbanas y de la organización socio-espacial. Todo ello ignorando, en la práctica, esfuerzos pioneros y capaces de introducir tempranamente la reflexión sobre el ‘ambiente’, como «El tráfico en las ciudades» (Buchanan, 1963). (pp. 15-16)

Indagando a Mollinedo<sup>3</sup> (2014), exponemos:

“En los últimos decenios se han producido profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos que han derivado en un nuevo modelo de movilidad urbana. Ese modelo, que tiende a implantarse globalmente, se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de desplazamiento y las modificaciones en la localización de las actividades productivas (Miralles, 2002). Si bien las consecuencias de esos cambios son distintas según las características institucionales, sociales y económicas de las ciudades, los efectos más perversos se sienten en los países menos desarrollados”.

---

<sup>3</sup>Mollinedo, C. L. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía Sociedad y Territorio*. (p. 284). Obtenido de: <http://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/260/265>

# CAPÍTULO I.

## 1. Problematización.

### 1.1.Tema.

“Movilidad urbana en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio, como ruta importante en la circulación del flujo peatonal y vehicular de la Ciudad de Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador. ”

### 1.2.Antecedentes

Investigando a Bailón (2011)<sup>4</sup>, transcribimos:

Según el documento de 1605, cuando Portoviejo se hallaba en el sitio actual se levantaba sobre un valle; fundada en cuadro, cuatro calles, una plaza en el medio, 32 casas y sin arrabales. Las cuatro calles a las que se hace alusión serían en la actualidad la Ricaurte, Colón, Olmedo y Sucre y la plaza, a lo que más tarde se llamó Plaza de Armas y hoy parque Vicente Amador Flor Cedeño.

Consultando PROGRAMA DE ORDENAMIENTO FISICO-ESPACIAL DEL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO (2011)<sup>5</sup>, destacamos:

El crecimiento que ha experimentado la ciudad de Portoviejo en los últimos quince años, se ha visto reflejado en su estructura urbana, la misma que ha sufrido cambios sustanciales tanto espaciales como demográficos, transformaciones que se han caracterizado por ser procedimientos “no planificados” de ampliación de la malla urbana, a través de procesos especulativos del suelo con una fuerte segregación espacial y funcional, que han ocasionado el desorden en el uso y ocupación del suelo urbano y un evidente deterioro espacial, físico y ambiental de la ciudad.

Examinando la publicación del Diario “El Telégrafo”<sup>6</sup> (2015), podemos destacar:

La Villa Nueva de San Gregorio de Puerto Viejo vio limitado su crecimiento en la época colonial, debido a que la actividad de los españoles se centró en la nueva ciudad de Santiago de Guayaquil, que se articulaba más fácilmente con la sierra por medio del eje hidrográfico del río Guayas. Carmen Dueñas de Anhalzer señala en uno de sus libros, que en el largo tiempo los blancos o españoles de Puerto Viejo, no lograron conformar una clase encomendil poderosa, lo que indica que los indios principales lograron mantener ciertos

---

<sup>4</sup> Bailón, J. B. (2011). Fundación de Portoviejo: Descubriendo la historia. La Técnica, (4), 6-7.

<sup>5</sup> PROGRAMA DE ORDENAMIENTO FISICO-ESPACIAL DEL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO (2011)

<sup>6</sup> Publicación realizada en el diario “El Telégrafo” (2015). Consulta en línea:

<http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional-manabi/1/portoviejo-una-ciudad-con-dos-historias>

espacios de poder hasta bien avanzado el siglo XVIII. Portoviejo siguió siendo la Ciudad de asiento de los criollos. Mantuvo su cabildo por largo tiempo, aunque en algunas décadas lo perdió hasta que finalmente lo consolidó a principios del siglo XIX. Algunos de los apellidos que estaban vigentes a principios del siglo XIX, son los mismos que hoy predominan en la ciudad: entre ellos están los Zambrano, Vera, Cedeño y Loor. A su vez el pueblo de indios y reducción que derivó en un asiento y parroquia urbana, fue Picoazá, lugar donde también se mantienen apellidos ancestrales como los Chilán, Laz, Pin y Posligua. Portoviejo, se mantuvo durante la Colonia y floreció sobre todo en el siglo XIX como el centro político y articulador de la nueva región económica llamada Manabí, en medio de una etapa de gran conmoción por la llegada del capitalismo y el nuevo régimen.

### **1.3. Justificación.**

Consultando a Portas, N. (2003)<sup>7</sup>, transcribimos:

La hipótesis fundamental es que el proyecto urbano está muy vinculado a los aspectos de imagen de los mega-proyectos metropolitanos de prestigio o de carácter excepcional, promovidos por la iniciativa pública o mediante incentivos que generalmente se concentran en transporte avanzado, tecnología, negocios o equipamientos lúdicos.(pp. 1)

#### **1.3.1. Justificación Urbano- Arquitectónica.**

Estudiando el análisis de la movilidad y accesibilidad urbana de Sanz<sup>8</sup> (1997), podemos analizar que:

El tráfico y la movilidad en sus expresiones motorizadas forman parte de lo que se ha venido en denominar el núcleo duro o menos moldeable de la crisis ecológica de la ciudad. Primero porque parecen eludir la discusión racional acerca de su compatibilidad con los recursos disponibles o con la habitabilidad de los lugares que les sirven de soporte; simplemente se admite con frecuencia que el tráfico crece en número y velocidad y que ello contribuye a satisfacer los deseos y necesidades de la población.

Y segundo, porque son la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano tales como la contaminación, el ruido, el consumo excesivo de recursos o la ocupación extensiva del espacio. Sin transformar la movilidad no parece posible racionalizar o hacer más habitable el entorno de nuestras ciudades.

---

<sup>7</sup> Portas, N. (2003). El surgimiento del proyecto urbano. Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives. 2003, núm. 3.

<sup>8</sup>Sanz, A. (1997). Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana. Biblioteca CF+ S: Ciudades para un futuro más sostenible. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETS de Arquitectura de Madrid-Ministerio de Vivienda. Obtenido de: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html>

Por eso cabe calificar figuradamente de escollo a esa tarea ingrata y difícil que supondría contrastar las ventajas del tráfico y la movilidad motorizadas con sus consecuencias ambientales. No sólo con el fin de establecer mejores condiciones de habitabilidad y una mayor racionalidad en el uso de los recursos escasos, sino con la meta de garantizar su sostenibilidad, es decir, de su perduración en el tiempo.

Continuando con Sanz (1997) y enfocándonos específicamente en la movilidad:

Esa propensión a calificar como sostenible una actividad que expulsa hacia el exterior de las ciudades algunos de los perjuicios ambientales de la actividad urbana puede ilustrarse con ciertas propuestas ligadas a la movilidad.

La aplicación, por ejemplo, de fuentes energéticas alternativas en el transporte urbano ha de analizarse no sólo a través de las ventajas locales que supone -disminución de la contaminación atmosférica-, sino también en el cómputo de sus repercusiones globales; el empleo de energía eléctrica en la propulsión de vehículos elimina buena parte de las emisiones a la atmósfera urbana, pero implica la emisión de contaminantes en el lugar de generación, generalmente fuera de las ciudades. La sostenibilidad también exige la consideración de las facetas sociales del uso de los recursos; apelar a la responsabilidad con el futuro no puede ser más que fruto de un compromiso con el cambio en relación a los conflictos sociales presentes. La exigencia de transformaciones en la manera en que se utilizan los recursos está vinculada necesariamente a cambios culturales y sociales sobre los que hay que pronunciarse. Es inaceptable calificar de sostenible una práctica que reduce los inconvenientes ambientales locales o globales a costa de la equidad, la autonomía, la comunicación social o la igualdad entre géneros.

Desde ese punto de vista, es insuficiente señalar que el tráfico y la movilidad representan buena parte del núcleo duro de la crisis ecológica de la ciudad, pues realmente son la clave también de múltiples distorsiones sociales y culturales presentes en las ciudades: el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de la multifuncionalidad del espacio público, la reducción de la comunicación vecinal o la pérdida de autonomía de los grupos sociales más débiles. En definitiva, se puede considerar que el tráfico y la movilidad, en sus expresiones motorizadas, representan un conflicto crucial, un verdadero escollo, para la calidad de vida urbana en su acepción más amplia, para la sostenibilidad ambiental y también para la sostenibilidad social de las ciudades.

### 1.3.2. Justificación social

Citando a la Constitución de la República del Ecuador<sup>9</sup> (2008), transcribimos:

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social,

---

<sup>9</sup>Constitución de la República del Ecuador. (2008). Quito, República del Ecuador. Obtenido de: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>

respecto 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.

Con este extracto ratificamos la importancia del análisis de caso que estamos desarrollando, que sirve para alertar de las falencias que existen en el actual sistema.

### 1.3.3. Justificación académica.

Estudiando la Ley Orgánica de Educación Superior de la República del Ecuador<sup>10</sup> (2010), podemos referenciar que:

Art. 160.- Fines de las Universidades y Escuelas Politécnicas.- Corresponde a las universidades y escuelas politécnicas producir propuestas y planteamientos para buscar la solución de los problemas del país; propiciar el diálogo entre las culturas nacionales y de éstas con la cultura universal; la difusión y el fortalecimiento de sus valores en la sociedad ecuatoriana; la formación profesional, técnica y científica de sus estudiantes, profesores o profesoras e investigadores o investigadoras, contribuyendo al logro de una sociedad más justa, equitativa y solidaria, en colaboración con los organismos del Estado y la sociedad. (p. 25).

Considerando el Reglamento de Régimen Académico de la República del Ecuador<sup>11</sup> (2013), podemos exponer que:

Art. 21.- Señala que el trabajo de titulación es el resultado investigativo, académico o artístico, en el cual el estudiante demuestra el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; deberá ser entregado y evaluado cuando se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas las prácticas pre profesionales.

Se consideran trabajos de titulación en la educación técnica y tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la educación superior de grado, los siguientes: examen de grado o de fin de carrera, proyectos de investigación, proyectos integradores, ensayos o artículos académicos, etnografías, sistematización de experiencias prácticas de investigación y/o intervención, análisis de casos, estudios comparados, propuestas metodológicas, propuestas tecnológicas, productos o presentaciones artísticas, dispositivos

---

<sup>10</sup>Asamblea nacional de la Republica del Ecuador. (2010). Ley organica de educacion superior art. 160. Quito. Obtenido de [http://uide.edu.ec/SITE/norma\\_juridica.pdf](http://uide.edu.ec/SITE/norma_juridica.pdf)

<sup>11</sup>Consejo de Educación Superior, (2013). Reglamento del régimen Académico. Quito. [En línea]. Consultado: [7, mayo, 2015]. Disponible en <http://www.utpl.edu.ec/sites/default/files/documentos/reglamento-de-regimen-academico-2015.pdf>

tecnológicos, modelos de negocios, emprendimientos. Proyectos técnicos, trabajos experimentales, entre otros de similar nivel de complejidad. Todo trabajo de titulación deberá consistir en una propuesta innovadora que contenga, como mínimo, una investigación exploratoria y diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta. Para garantizar su rigor académico, el trabajo de titulación deberá guardar correspondencia con los aprendizajes adquiridos en la carrera y utilizar un nivel de argumentación, coherente con las convenciones del campo del conocimiento.

Cada carrera deberá considerar en su planificación e implementación curricular, al menos dos opciones para la titulación. (p. 13).

Durante nuestros años de formación académica en la Universidad San Gregorio de Portoviejo, hemos podido captar muy de cerca la realidad de estos sectores dentro de la ciudad de Portoviejo. Por lo que, sentimos la necesidad de aportar con un estudio del problema de movilidad en la avenida Manabí, enriquecido con las enseñanzas impartidas por los docentes durante el proceso de nuestra formación como profesionales.

#### **1.4.Problemática.**

Investigando el libro de Boyano, Romero & Ramos<sup>12</sup> (2016), podemos exponer que:

“La infraestructura del transporte en las ciudades es un elemento determinante en la sostenibilidad, ya que antes de entrar a SITM se intentó por parte de una administración de la ciudad de Cartagena implementar unos paraderos que no dieron resultado y costaron gran cantidad de recursos a la ciudad, no obstante se considera el primer intento en mejorar la cultura de movilidad, al respecto, Pachón, Á., & Ramírez, M. T. (2006) señalan que el desarrollo de la infraestructura de transporte afecta directamente el crecimiento económico de un país mediante la conexión de los mercados y la disminución del costo de transporte. Al reducirse éste, la sociedad ahorra recursos y se integran los mercados, lo cual genera economías de escala, reduce el diferencial de precios entre regiones y promueve tanto el comercio de ciertos sectores que producen insumos necesarios para su construcción y mantenimiento”. (pp36)

El problema existente, de acuerdo a nuestro análisis de caso, es el congestionamiento en la circulación del flujo peatonal y vehicular en la avenida Manabí

---

<sup>12</sup> Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. LA MOVILIDAD COMO FACTOR SOSTENIBLE DE LA CIUDAD CARTAGENA DE INDIAS, CASO AVENIDA PEDRO DE HEREDIA. *UNILIBRE*, 33. [En línea]. Consultado: [9, enero, 2017]. (2016)  
Fuente:[http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural\\_unilibre/Revista\\_Cultural\\_Unilibre\\_2016\\_2.pdf#page=34](http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural_unilibre/Revista_Cultural_Unilibre_2016_2.pdf#page=34)

desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio. Éste se deriva de un sinnúmero de factores, los cuales merecen ser estudiados y a su vez proyectar alternativas de solución o mitigación para el mismo. Por esta razón hemos hecho enfoques en cada intersección, identificando cada uno de los problemas que esta arteria vial presenta.



Gráfico No. 1. Fotografía En línea tomada por Google Maps de la Avenida Manabí entre calle América y avenida 5 de Junio. [5, julio, 2017].

Fuente en: Google Maps.

Podemos notar parte de los problemas causados en la movilidad a causa de uno de los factores más palpables, el amplio parque automotor con el que cuenta la ciudad de Portoviejo. Éste es el que genera impacto en algunos ámbitos, tales como:

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad vial.
- Aumento de la exclusión social.



Gráfico No. 2. Avenida Manabí y calle Tenis Club.

Fuente. Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 3. Avenida Manabí, frente al ex aeropuerto “Reales Tamarindos”.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 4. Avenida Manabí, frente al banco del Pacífico.  
Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 5. Avenida Manabí, frente Plaza del Sol.  
Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 6. Avenida Manabí y callejón Terán.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].

Analizando las estadísticas censales de la ciudad de Portoviejo podemos observar que la población en general está conformada por personas que se encuentran aptas para trabajar, y que efectivamente lo hacen para desarrollar su economía, siendo uno de los campos más llamativos el comercio. De esta observación podemos mencionar también, que en su afán de generar recursos, la población se halla en constante movimiento, siempre generando nuevas ideas así como también nuevas actividades, las que producen cambios en general, desde mejoras en la economía, hasta problemas urbanos tales como congestión vehicular y aumento de flujo peatonal no planificado.

### 1.4.1 Árbol del Problema

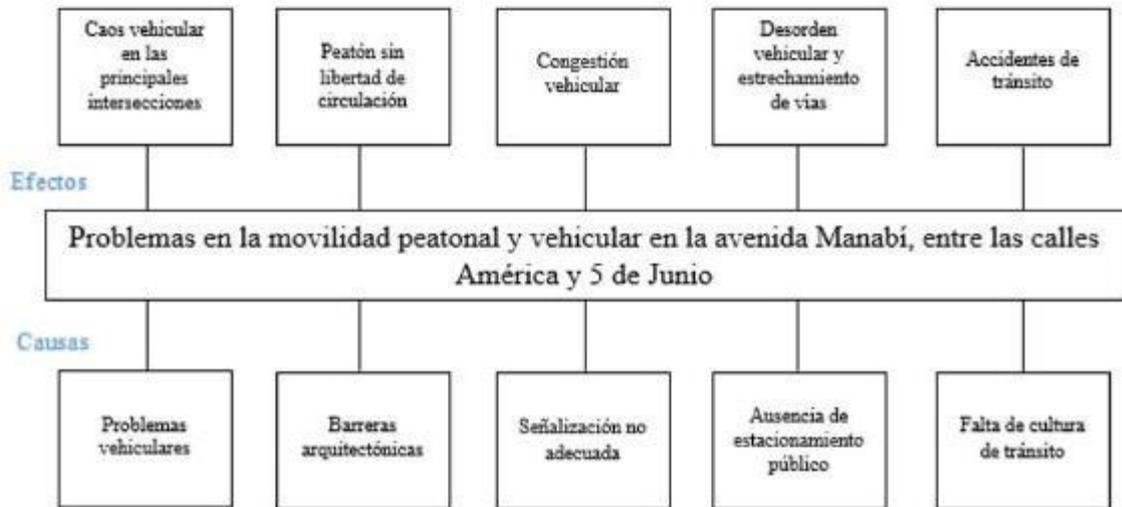


Gráfico No. 7. Árbol de problemas.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [8, Diciembre, 2016]



Gráfico No. 8. Avenida Manabí, problemas vehiculares.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 9. Avenida Manabí, barreras arquitectónicas.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 10. Avenida Manabí, falta de estacionamiento público.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 11. Avenida Manabí, falta de cultura de tránsito.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].



Gráfico No. 12. Avenida Manabí, falta de señalización.

Fuente: Fotografía tomada por los autores de este análisis de caso. [19, octubre, 2016].

## 1.5. Delimitación del área de estudio.

### 1.5.1. Datos geográficos de la ciudad de Portoviejo.

Investigando el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo<sup>13</sup> (2012), destacamos:

El cantón Portoviejo conformado por ocho parroquias: Portoviejo, Abdón Calderón (San Francisco), Alhajuela (Bajo Grande), Crucita, Pueblo Nuevo, Riochico, San Plácido y Chirijos; donde se evidencia una vocación esencialmente rural; y la parroquia de Portoviejo que demuestran una vocación mixta, con características que encierran a lo rural y urbano. El cantón Portoviejo presenta una población total de 28 002 habitantes en las áreas urbana y rural. En el área rural la población es de 73 347 habitantes, de los cuales 37 463 son hombres y 35 884 son mujeres; en cuanto al área urbana la población es de 206 682 habitantes, de los cuales 100 506 son hombres y 106 176 son mujeres. (pp. 13 y 14).

Consultando el PDOT del Cantón Portoviejo<sup>14</sup> (2011) podemos transcribir:

#### Ubicación.

El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur.

Se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno.

#### Límites.

La jurisdicción del Cantón Portoviejo se localiza en el sector centro -oeste de la República del Ecuador y centro sur de la Provincia de Manabí, en la línea de costa del Océano Pacífico, y en el límite con los cantones:

Sucre, Rocafuerte, Junín, Bolívar, Pichincha, Santa Ana, Jipijapa, Montecristi, y Jaramijó, todos pertenecientes a la provincia referida.

---

<sup>13</sup>Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo, (2012). Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL\\_DEL\\_PDOT\\_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIA/AS\\_TECNICAS/mt\\_portoviejo\\_socioeconomico.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL_DEL_PDOT_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIA/AS_TECNICAS/mt_portoviejo_socioeconomico.pdf)

<sup>14</sup> Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. [En línea]. Consultado: [9, enero, 2017]. Disponible en <http://es.scribd.com/doc/109435932/Plan-de-Ordenamiento-y-Desarrollo-Territorial#scribd>

Examinando el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón

Portoviejo<sup>15</sup>, podemos resaltar:

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

#### Aspectos físicos.

##### Ubicación del Cantón Portoviejo.

El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur. En términos de promoción turística, se empieza a conocer como la “Ruta Spondylus”, un territorio con importantes zonas agrícolas, ganaderas y otros.

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

##### Límites del Cantón.

La jurisdicción del Cantón Portoviejo se localiza en el sector centro -oeste de la República del Ecuador, y centro sur de la Provincia de Manabí, en la línea de costa del Océano Pacífico, y en el límite con los cantones:

Sucre, Rocafuerte, Junín, Bolívar, Pichincha, Santa Ana, Jipijapa, Montecristi y Jaramijó, todos pertenecientes a la provincia referida.

El Cantón Portoviejo está circundado por las siguientes unidades políticas.

##### Administrativas:

Al Norte: Por la Parroquia Charapotó del Cantón Sucre; y por las jurisdicciones de las cabeceras cantonales: Rocafuerte, Junín y Calceta.

Al Este: Por la Parroquia San Sebastián, constitutiva del Cantón Pichincha.

Al Sur: Por las Parroquias Honorato Vásquez, y Ayacucho, así como por la jurisdicción de la cabecera cantonal Santa Ana, todas constitutivas del Cantón de igual nombre.

Al Oeste: Por la jurisdicción de la cabecera cantonal Jipijapa, del Cantón de igual nombre; por la Parroquia La Pila del Cantón Montecristi; y por las jurisdicciones de las cabeceras Cantonales Montecristi y Jaramijó.

Altitud.

30 msnm.

Extensión.

---

<sup>15</sup>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Portoviejo. Provincia de Manabí. República del Ecuador. Información proporcionada por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo de la base de datos del Jefe del Departamento de Planificación. Consultado: [24, octubre, 2016].

954,9 km2. (pp. 7 y 8).

CUADRO1.5.1		POBLACIÓN TOTAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO				
Número De Habitantes	Año Censal: 1962	Año Censal: 1974	Año Censal: 1982	Año Censal: 1990	Año Censal: 2001	Año Censal: 2010
		95.651	126.957	167.085	202.112	238.430

Tabla No. 1. Datos correspondientes a la población total del Cantón Portoviejo. Provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Información obtenida del PDOT del Cantón Portoviejo (2011).

Elaborado por: Autores del análisis de caso.

Del cuadro anterior podemos anotar que en la actualidad Portoviejo cuenta con una población de aproximadamente 300.000 habitantes, los cuales centran sus actividades entre lo administrativo, lo comercial y la agricultura.

#### UBICACIÓN DE PORTOVIEJO

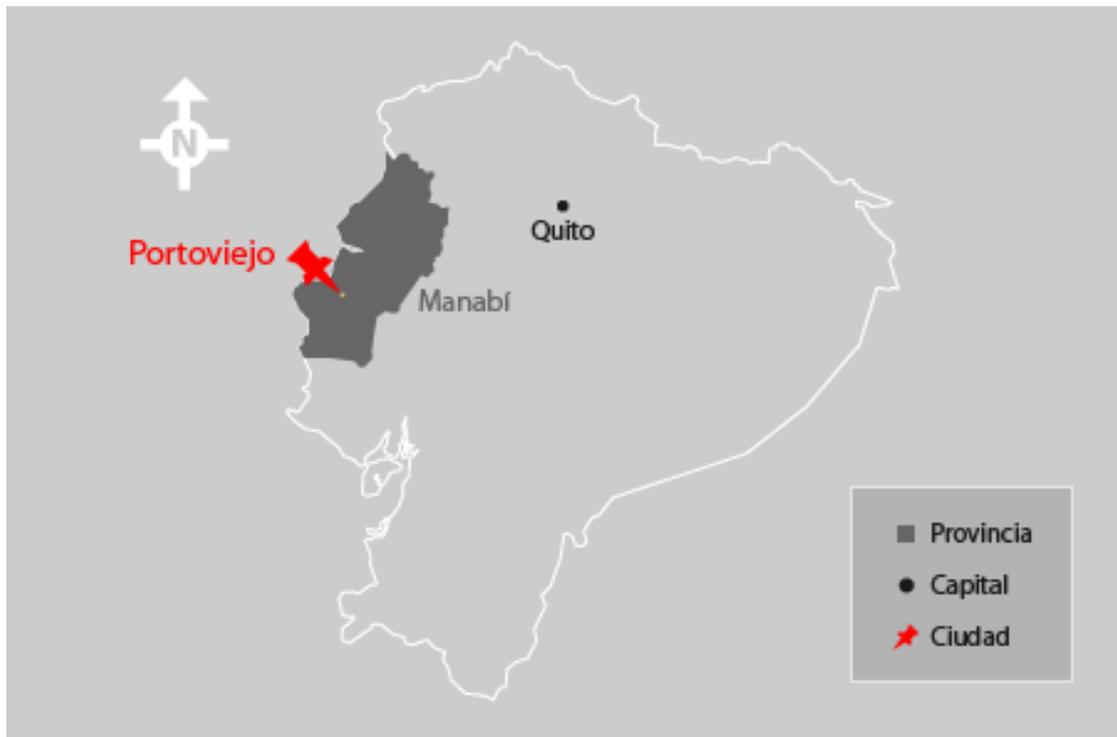


Gráfico No. 13. Imagen de ubicación de Portoviejo. Consultado (7 de julio/2017).

Fuente: Transporte Panamericana

### 1.5.2. Delimitación espacial.

En concordancia con la investigación elaborada por nosotros en el área de estudio del presente análisis de caso, se establece como área de estudio la avenida Manabí, desde la calle América hasta el redondel de la calle 5 de Junio, correspondiente a la parroquia 18 de Octubre de la ciudad de Portoviejo. Dentro de nuestra área de estudio se encuentran comprendidas 9 manzanas hacia el margen derecho de la avenida Manabí y 12 manzanas por el margen izquierdo, destacando también que sobre el margen derecho el municipio de Portoviejo tiene proyectada la prolongación de dos vías sobre los terrenos del antiguo aeropuerto. Según datos del mapa catastral de nuestra ciudad podemos mencionar que nuestro objeto de estudio comprenden 2.60 kilómetros de extensión.

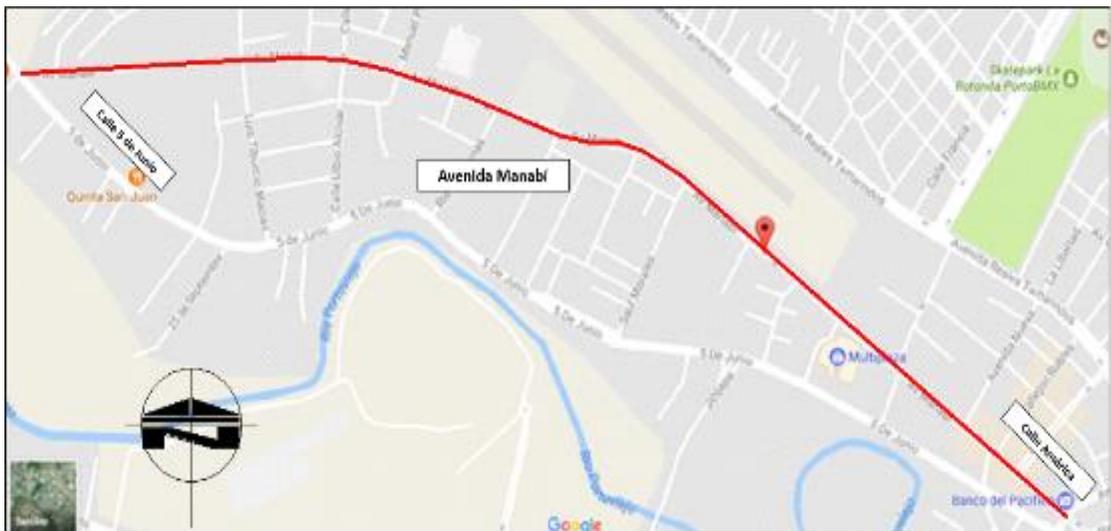


Gráfico No. 14. Imagen de ubicación de la avenida Manabí. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Fuente: consultada de Google Maps de Portoviejo, imagen editada por los autores de este análisis de caso. (2017).

## **1.6. Formulación de Objetivos.**

### 1.6.1. Objetivo General.

Analizar la movilidad urbana en el sector de la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio, mediante una investigación técnica de campo y de

gabinete, para identificar las causas de los problemas urbanos con relación al flujo peatonal y vehicular

#### 1.6.2. Objetivos Específicos.

- Identificar los lugares críticos que provocan dificultades en la movilidad urbana a lo largo de la avenida Manabí.
- Realizar un análisis de movilidad en las conexiones viales de la avenida Manabí con relación a la avenida 5 de Junio y Reales Tamarindos.
- Establecer alternativas en el direccionamiento vial de la avenida Manabí y sus articulaciones secundarias con relación al flujo vehicular.

## CAPÍTULO II.

### 2. Marco Teórico.

#### 2.1. Marco Histórico.

##### 2.1.1. Historia de las Ciudades.

Investigando el libro de Bahr y Borsdorf (2005)<sup>16</sup> acerca de la planificación de las ciudades a través de la historia, transcribimos que:

#### **La época colonial: la ciudad compacta**

Hacia 1573, la localización, fundación y planificación de ciudades en las colonias hispanoamericanas estaba claramente reglamentada por las “Ordenanzas de Descubrimiento y Población” (Wilhelmy & Borsdorf 1984, Bahr & Mertins 1995). Las capitales fueron ubicadas en el centro de sus regiones administrativas y en valles o cuencas sanas. La plaza mayor, denominada originalmente plaza de armas, constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas (fig. 2). Además, la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal.

La pendiente social y funcional desde el centro a la periferia se reflejaba en la estructura social circular de los barrios. Cerca de la plaza estaba instalada la aristocracia, formada por las familias de los conquistadores, los funcionarios de la corona y los encomenderos o grandes hacendados. El círculo siguiente era ocupado por la clase media, formada por comerciantes y artesanos. En este barrio se ubicaba por lo general el mercado municipal. En el último círculo, el más periférico, vivían los “blancos pobres”, los indios y los mestizos.

De esta manera, una fuerte centralización, un gradiente social centro-periferia y el principio de una estructuración socio-espacial en círculos son las características de la ciudad colonial en Hispanoamérica. En las ciudades medianas y pequeñas esta estructura persistía hasta la actualidad. Popayán en Colombia es un buen ejemplo (fig. 3). Hasta el terremoto del año 1983 mantenía su estructura urbana colonial, respecto al plano urbano, el estilo de las casas y la diferenciación socio espacial.

---

<sup>16</sup> Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure (Santiago)*, 29(86), 37-49.

Fuente:

[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid\\_S025071612003008600002/lng\\_es/nrm\\_iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid_S025071612003008600002/lng_es/nrm_iso)

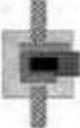
Fase	1500-1820	1820-1920	1920-1970	1970 hasta hoy
<b>Desarrollo urbano</b>	Época colonial	Primera fase de urbanización	Segunda fase de urbanización	Reestructuración
<b>Modelo urbano de la fase específica</b>				
<b>Principio de la estructuración espacial</b>	Pendiente centro-perifera	Linealidad	Polarización	Fragmentación
<b>Símbolo</b>	Plaza	<i>Boulevard</i> (paseo, prado, alameda)	Barrio alto ↔ barrio marginal	Barrios cerrados, <i>malls</i> , <i>business parks</i>
<b>Crecimiento</b>	Crecimiento natural	Inmigración (europea)	Migración interna	Estancamiento demográfico en las metrópolis, crecimiento en ciudades de tamaño intermedio por migración
<b>Estilos arquitectónicos</b>	Renacimiento, barroco	Clasicismo o historicismo	Moderno	Postmoderno
<b>Circulación</b>	Tracción a sangre (caballo, carretas)	Ferrocarril, tranvía	Metro, buses, colectivos, suburbanos, automóvil	Autopista intraurbana, predominio de la propiedad del automóvil, tecnologías digitales que posibilitan el trabajo a distancia.
<b>Política externa</b>	Colonia	Panamericanismo hispano → estado nacional panamericanismo continental	Autarquismo → posición entre los mundos 1, 2 ó 3	Panamericanismo militar → neocolonialismo estadounidense
<b>Desarrollo económico</b>	Explotación	Economía agraria interna → economía de exportación de recursos	Desarrollo hacia adentro, industrialización para la sustitución de importaciones	Desarrollismo → dependentismo → neoliberalismo: transformación económica, globalización
<b>Desarrollo socio-político</b>	Sociedad colonial	Conservadurismo → liberalismo	Populismo, socialismo	Redemocratización después de gobiernos militares, orientación capitalista aun bajo gobiernos de la izquierda

Gráfico No. 15. Diagrama sinóptico del desarrollo urbano, político, social y económico en América Latina desde la época colonial hasta hoy. [En línea]. Consultado [23. diciembre, 2016].

Fuente: Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana



Gráfico No. 16. Condiciones básicas para el desarrollo de barrios cerrados en América Latina. [En línea]. Consultado [23. diciembre, 2016].

Fuente: Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana

Extendiendo con el libro Bahr y Borsdorf (2005), respecto a la urbanización de las ciudades, transcribimos:

#### 4. La primera fase de rápida urbanización (1820-1920): la ciudad sectorial

En las primeras décadas del siglo XIX, la mayoría de las colonias españolas en el Nuevo Mundo obtuvo su independencia. El cambio político-económico causó -con un cierto retraso- la reestructuración del organismo urbano, ante todo en lo relativo a la estructura social y económica. A muchos de los nuevos Estados llegaron inmigrantes europeos: éstos eran comerciantes, industriales, artesanos y agricultores. De Europa provenían además las modas urbanísticas, como el *boulevard* francés de la época de Haussmann, denominada **Alameda**, **paseo** o **prado**, y la **villa** europea.

El principio de estructuración espacial más típico de esta época es la diferenciación sectorial orientada a estructuras lineales. En el modelo, este principio se evidencia claramente en el crecimiento de los sectores de la clase alta, que se orientó al *boulevard* principal, y en el desarrollo de las primeras zonas industriales, establecidas cerca de las líneas ferroviarias que conectaban la ciudad con el resto de cada país. Hasta 1920 la industrialización no estaba muy desarrollada, dado que las economías nacionales permanecían ancladas todavía en la exportación de productos agrícolas y recursos minerales. No obstante, los primeros barrios obreros se desarrollaron en las casas abandonadas por la clase alta, bajo la forma de conventillos, tugurios o vecindades.

El desarrollo sectorial rompe la estructura circular de la ciudad colonial. En este proceso confluyen la expansión lineal del centro, que pasa de ser un centro administrativo (en la época colonial) a un centro comercial, el crecimiento lineal de los barrios altos con villas modernas orientadas a amplios paseos, prados o alamedas, y el sector ferroviario.

En esta época, los sectores claves de la economía nacional pasaron a manos de empresas extranjeras. Debido a la influencia de las empresas extranjeras, cuando comenzaron a gobernar partidos liberales a partir de la década de 1850 la economía fue transformada en una economía de exportación de recursos naturales, abierta a los mercados en Europa y Estados Unidos. La influencia económica más poderosa pasó de Francia a Inglaterra y posteriormente a Estados Unidos, pero el principio de un "desarrollo hacia afuera" nunca fue modificado. No obstante, sí lo hicieron las ideas políticas. El panamericanismo de Simón Bolívar fue sucedido por la idea del Estado nacional, importado desde Europa; sin embargo, y con la creciente influencia estadounidense, la doctrina Monroe (1823) ganó importancia y fundó un sentimiento panamericano nuevo, en que se ocultaba ya el imperialismo político y económico de Estados Unidos.

### 2.1.2. Historia de la Ciudad de Portoviejo.

Según la información obtenida del Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Portoviejo<sup>17</sup> (2011), destacamos:

El crecimiento que ha experimentado la ciudad de Portoviejo en los últimos quince años, se ha visto reflejado en su estructura urbana, la misma que ha sufrido cambios sustanciales tanto espaciales como demográficos, transformaciones que se han caracterizado por ser procedimientos "no planificados" de ampliación de la malla urbana, a través de procesos especulativos del suelo con una fuerte segregación espacial y funcional, que han ocasionado el desorden en el uso y ocupación del suelo urbano y un evidente deterioro espacial, físico y ambiental de la ciudad.

Indagando la obra Hardoy<sup>18</sup> (1973) en su publicación La forma de las ciudades coloniales en la América española explica que:

En su tipología para el estudio de las formas urbanas coloniales Jorge Hardoy identifica como modelo más representativo el "trazado clásico" (damero), un trazado en forma de tablero de ajedrez con una plaza mayor formada por una cuadra vacía, generalmente en el centro del área urbana, rodeada por las sedes de la autoridad: casas reales, catedral, cabildo, etc.

---

<sup>17</sup>Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Portoviejo (2011)

<sup>18</sup>Hardoy, J. E. (1973). La forma de las ciudades coloniales en la América española. Revista de índias, 33, 315. Obtenido de: <http://search.proquest.com/openview/6429c98be2f292e5ea3a5d759c9cc0c3/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817830>

Estudiando la tesis de Durston acerca de los modelos morfológicos de las ciudades<sup>19</sup> (1994), podemos citar que: "En la documentación colonial el término "traza" podía referirse al modelo morfológico en sí, al ámbito urbano definido por la fundación, un espacio cuadrado o rectangular, o simplemente a un plano".

Investigando informaciones disponibles en el sitio web del Plan De Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo<sup>20</sup> (2011), podemos transcribir lo siguiente:

Portoviejo, una de las ciudades más antiguas de la costa ecuatoriana fue fundada el 12 de marzo de 1535 por el español Francisco Pacheco, un capitán que pertenecía al Ejército conquistador de Diego de Almagro, también español. La Historia de Portoviejo empieza desde su primera fundación por sus gestos heroicos y el progreso por su linaje a través de los siglos. Portoviejo es una de las dos ciudades más antigua de fundación española en la costa ecuatoriana. (pp. 2)

Continuando con informaciones disponibles en el sitio web del Plan De Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo (2011), podemos citar que:

#### LA COLONIA

.- Considerada desde 1535 hasta 1820

. La economía del país se basaba en la explotación minera, y la región interandina constituía el sector más importante de nuestro territorio de aquel entonces. Portoviejo como Provincia y ciudad estaban enmarcados en una etapa de descubrimiento y exploración.

#### LA REPÚBLICA.- 1820 –1890

.- La economía del país se forjaba en una nueva era, la concerniente a la de la revolución industrial. Se consolidaban las luchas independentistas, y la evolución geopolítica era un fenómeno que avanzaba. Portoviejo se fortaleció geográficamente en el lugar que actualmente se encuentra, y a su alrededor se avizoraba una nueva tendencia económica basada en la agricultura. El río seguía constituyendo la puerta de la ciudad y la fuente primaria de la subsistencia de la misma. La ciudad cumple el rol de centro administrativo de la región.

#### ÉPOCA LIBERAL.- 1890-1930

.- En el país se establece el libre mercado, se consolida la actividad agrícola, y la explotación de la misma en la costa es relevante. El grano de oro es el producto de exportación más importante del país. Se evidencian como

---

<sup>19</sup>Durston, A. (1994). Un regimen urbanístico en la América Hispana colonial: el trazado en damero durante los siglos XVI y XVII. Obtenido de:

<https://repositorio.uc.cl/bitstream/handle/11534/9531/000313180.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>20</sup> Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Resumen ejecutivo. Gobierno autónomo y descentralizado del cantón Portoviejo (2011)

protagonistas de la bonanza de la provincia la presencia de las casas comisionistas, las exportadoras e importadoras, el tren, bancos, la explotación del cacao, el caucho y la tagua. Portoviejo se consolida como un eje político y burocrático, ya con lineamientos urbanos. La economía de la ciudad se sustentaba en los servicios burocráticos que ofertaba, en el comercio y en la producción agrícola. El auge del comercio y de la cultura se reforzó en Portoviejo, constituyendo esta coyuntura en cierto modo el reflejo de la bonanza nacional. (pp. 6)

### 2.1.3. Historia de la avenida Manabí.

Entrevistando al historiador Ab. Ramiro Molina Cedeño<sup>21</sup>(2017). Acerca de la ciudad de Portoviejo, transcribimos:

Portoviejo hasta 1940 se concentraba en lo que conocemos como su centro histórico, con dos ligeras variantes, que eran la planta potabilizadora de agua “Cuatro Esquinas” y el estadio que fue construido en 1928. Con la apertura del aeropuerto “Reales Tamarindos” en 1940, comenzó a dar vida a este sector, convirtiéndose incluso en un punto turístico, ya que en esa época no era común ver aterrizar aviones y no todos tenían la posibilidad de realizar viajes en uno de ellos. De esta manera nace esta vía, en respuesta a la necesidad de desplazarse hasta este punto desde lo que se reconocía como la ciudad. Al tener un equipamiento de tal connotación, el municipio se vio obligado a urbanizar con dirección al aeropuerto, eso quiere decir que comenzó a dotarse de servicios básicos lo que movió a ciertos ciudadanos a adquirir terrenos en esta zona. Vale destacar que se trataban de personajes pudientes, ya que los valores para adquirir esos terrenos no eran accesibles para la economía promedio. Posteriormente se desarrolló el plan habitacional “Los Bosques”, el mismo que en sus inicios no tuvo gran acogida, ya que hacia esa época no se contaba con transporte frecuente a

---

<sup>21</sup> Molina, R. Historiador de la ciudad de Portoviejo y miembro de la Universidad “San Gregorio” de Portoviejo

este sector, terminando de ser adquiridos por trabajadores del sector público. Para realizar la urbanización de este sector, se realizó la lotización de la quinta “Cecilia”, lo cual permitió que la ciudad se explayara hacia esa dirección, pero esto se pudo dar ya en firme alrededor de la década de los 90. Lo que terminó de darle vida a este sector fue construcción del hospital del IESS y el club de Leones. Estos dos puntos se llenaron de movimiento ya que se necesitó de actividades que ayudaran a suplir la necesidad de los usuarios de estas dos construcciones, especialmente para suplir las necesidades de los usuarios del IESS.



Gráfico No. 17. Vista de la pista de aterrizaje del aeropuerto “Reales Tamarindos”. Tomada por los autores del presente análisis de caso.

Fuente: libro “Historias de Portoviejo” del abogado Ramiro Molina Cedeño

## **2.2. Marco referencial.**

### **2.2.1. Antecedentes investigativos.**

El siguiente análisis de caso se basa en la necesidad de darle una mejor movilidad urbana a la avenida antes mencionada debido a que según las entrevistas realizadas a los técnicos urbanos del GAD PORTOVIEJO, la avenida Manabí ya cumplió su ciclo de vida desde su proyección hasta la actualidad. Es por esto que las problemáticas que esta avenida presenta son muy palpables a los ciudadanos que circulan a diario por esta arteria vial por esta razón nuestra intención como estudiantes es la de aportar con

nuestros conocimientos y estudios con la finalidad de recuperar los espacios urbanos por donde circula la mayor parte de los peatones y vehículos públicos y privados. Este es el motivo por el cual el siguiente análisis se realizara con la finalidad de dar medidas de solución y recomendaciones que ayuden a la movilidad de la avenida Manabí. Dicho antes lo mencionado procedemos a dar referencias.

### 2.2.2. Repertorio internacional.

#### a) Calle 72; norte de Bogotá, Ciudad Bogotá, Colombia.

Indagando el artículo de Ksetupinan<sup>22</sup> (2017), podemos referenciar:

**El embellecimiento y respeto al espacio público** se ha mantenido gracias a la colaboración de los ciudadanos. Lo hecho en esta vía servirá como ejemplo para trabajos similares en la calle 80, la carrera 30 y la carrera 11. Pasó de estar invadida por las ventas ambulantes y basura a tener plantas, vecinos que la protegen y ciudadanos que respetan sus espacios. La tradicional calle 72, en el norte de Bogotá, parece otra, luego de casi un año de transformación.



Gráfico No. 18. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

“El separador tenía muchas zonas sin pasto. Había árboles, pero no existía la vegetación que encontramos hoy: todo esto era lleno de bultos de cáscaras

---

<sup>22</sup>Ksetupinan. (2017). Calle 72, Nota web: alcaldía mayor de Bogotá, obras y desarrollo urbano, Colombia. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017].

Fuente: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/obras-y-desarrollo-urbano/asi-se-logro-la-maravillosa-transformacion-de-la-calle-72#main-content>

de naranja. No era un sitio usado por los transeúntes, siendo un espacio tan vital y tan grande, era totalmente desaprovechado ambientalmente”, recuerda el director de Corposéptima, Mauricio Rico, uno de los grandes defensores de la calle 72 hoy embellecida.

Desde enero de 2016, la administración de Enrique Peñalosa le puso el ojo a la calle 72 para recuperarla y embellecerla. Y no solo logró la increíble transformación de este sector -a través de la Defensoría del Espacio Público y el Jardín Botánico de Bogotá-, sino que también motivó el sentido de pertenencia de todos sus vecinos por mantenerla y cuidarla con la campaña ‘Me la juego por la 72, mi casa y mi empresa’. (pp1)

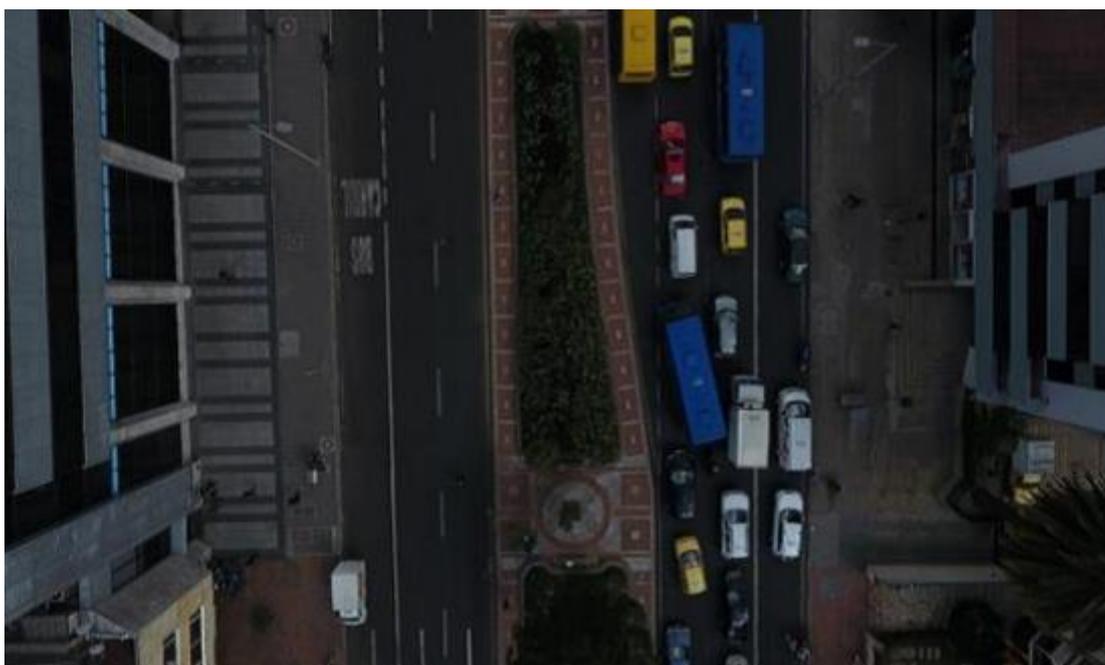


Gráfico No. 19. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Continuando la información de la nota web disponible en la Alcaldía mayor de Bogotá, temas de ciudad, obras y desarrollo urbano, artículo de Kstupidin (2017), se manifiesta que:

Para evitar todos los conflictos entre peatones, ciclistas y carros, también se instalaron los semáforos peatonales en la carrera 11, en el costado sur; en la carrera 13, en los costados norte y oriente; y en la carrera 9a., en los costados oriente sur y norte. Además, se adelantó la adecuación de andenes y rampas para la accesibilidad de personas con discapacidad, para que todos los ciudadanos puedan aprovechar este espacio embellecido.

De acuerdo con datos entregados por Jardín Botánico, lo que se quiere con estas intervenciones, además de enriquecer el paisaje urbano, es que se generen áreas que mejoren la calidad ambiental, con la captación del CO<sub>2</sub>, control de temperatura y reducción de partículas suspendidas en el aire. También, que se conviertan en corredores o conectores ecológicos. “La siembra ya sea de árboles o de jardines en Bogotá ayuda a mitigar los efectos del cambio climático y a quitar un poco las partículas contaminantes suspendidas en el aire. Así mismo, generan microclimas con un ambiente de disfrute para los ciudadanos”, afirmó el coordinador de la línea de jardinería urbana del Jardín Botánico, Wilson Rodríguez. A esta gestión se sumaron las empresas que están en la zona, incluidas Corposéptima, Gas Natural, Bolsa de Valores y Suramericana Generali, Hotel Marriot, Universidad Pedagógica, Banco Davivenda, Dadep y los medios de comunicación Caracol Radio y Canal Capital.

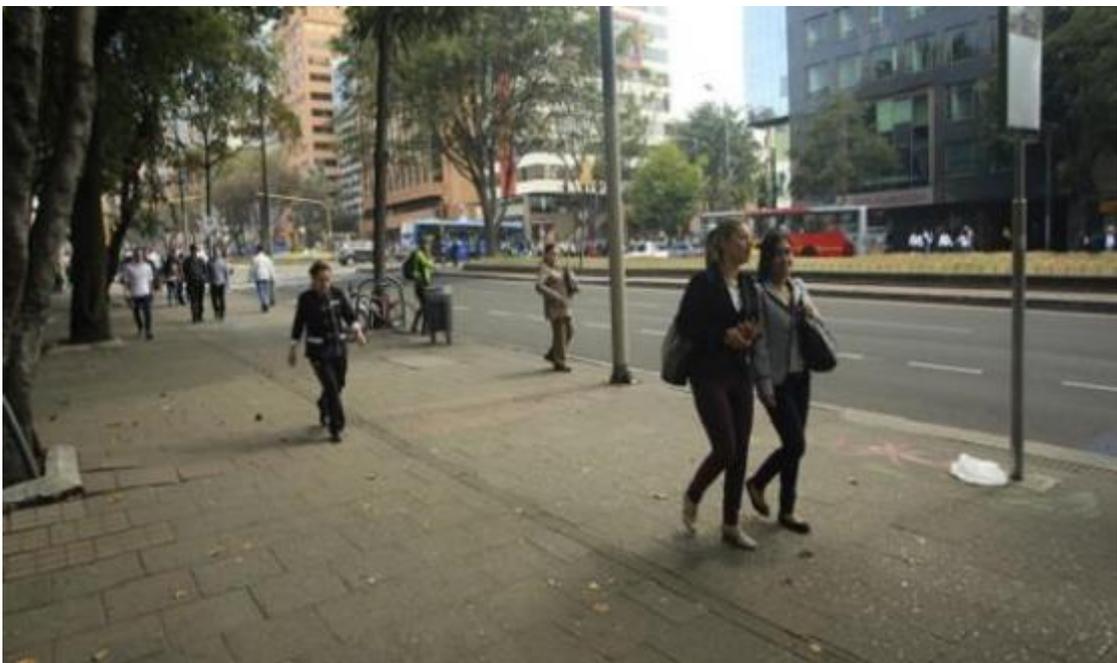


Gráfico No. 20. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Continuando en la nota web disponible en la Alcaldía mayor de Bogotá, temas de ciudad, obras y desarrollo urbano, artículo de Ksestupinan (2017), informa que:

“Estos proyectos no son posibles si el Distrito no está pendiente. Podemos tener muy buenas intenciones pero sin la ayuda de la Administración no se podría llevar a cabo. Por eso, esto que hicimos por la calle 72 es una forma de trabajar por Bogotá”, aseguró Rico.

Asimismo, la Alcaldía ha adelantado otros proyectos que buscan embellecer otros puntos críticos de la ciudad. Ese es el caso del Voto Nacional, el Parque Marconi (calle 70 entre carreras 10a. y 11), y el de la Calle 19 entre

Carrera 3 y Avenida Caracas. **Lo que viene**, Gracias al éxito que ha tenido la intervención en la 72, el Distrito planea trabajar en otros puntos estratégicos, ubicados sobre las siguientes vías: Calle 80, Carrera 30, Carrera 11, Avenida 68, Calle 19, Calle 7 y Avenida Ciudad de Cali. La Subdirección Técnica del Jardín Botánico cuenta con un grupo de arquitectos paisajistas que actualmente están identificando los puntos clave para intervenciones, afirmó Rodríguez: “La idea es cubrir la mayoría de las vías generando nuevas zonas con un impacto paisajístico agradable y que corresponda a los sectores de importancia de la ciudad”.



Gráfico No. 21. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Examinando informaciones disponibles en el sitio web Alcaldía mayor de Bogotá, temas de ciudad, cultura y recreación, artículo de Cuevas<sup>23</sup> (2017), podemos referenciar:

La espectacular transformación de la carrera séptima. Los ciudadanos que transitan por la zona participan en la recuperación de la Carrera Séptima. La primera fase de la nueva etapa de peatonalización ya arrancó con espacios diseñados para la gente. La emblemática Carrera Séptima, entre Avenida Jiménez y calle 17, está sufriendo una transformación sin precedentes. De venta ambulante y ocupación indebida del espacio público, pasó a tener sitios diseñados para el disfrute de los ciudadanos, sillas, parasoles, mesas de pimpón, ajedrez y hasta zonas verdes para hacer picnic.

---

<sup>23</sup> Cuevas, A. (2017). Carrera Séptima, Nota web: alcaldía mayor de Bogotá, cultura y recreación, Colombia. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017].

Fuente: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/cultura-y-recreacion/espectacular-transformacion-de-la-carrera-septima>



Gráfico No. 22. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Este trabajo hace parte de la campaña Si el centro cambia, todo cambia, que busca darle todo un nuevo aspecto al centro de Bogotá. Esta nueva cara incluye mejoras en el espacio público, seguridad, más y mejor iluminación, recolección de basura durante más horas y en más puntos críticos además un cambio en la forma en que la gente vive y percibe el centro de Bogotá.

Entre 1,8 y 2 millones de bogotanos visitan todos los días el centro de Bogotá, ya sea por razones laborales, económicas o por estudio. Por eso para la administración de Enrique Peñalosa es vital que la percepción negativa que tienen muchos ciudadanos sobre el centro se transforme. Mónica Ramírez, gerente del Centro y actual directora de la Fundación Gilberto Álzate Avendaño, explica que esta intervención en un tramo de la Carrera Séptima, durará aproximadamente un mes en su fase inicial, pues posteriormente se dará paso a las obras de peatonalización permanente de esta vía.

Urbanismo Táctico es lo que se está haciendo en la Séptima, “es básicamente una intervención en el espacio público temporal, que permite tener un diálogo con la gente que transita por esta zona para entender qué les gustaría tener, cómo se la imaginan y tener una relación distinta con el espacio público”, señaló Ramírez. Esta vía, junto al Parque Santander, fue elegidos por el alto flujo de habitantes y turistas durante el día, pero también por el abandono en que se encontraba esta zona, usada por muchos como baño, espacio para grafitis ilegales y dejada a su suerte durante años en temas de recolección de basura.



Gráfico No. 23. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Gráfico No. 24. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

Uno de los primeros cambios fue precisamente la instalación de 70 luminarias de halogenuro metálico y de 10 canecas nuevas de basura, especialmente diseñadas para que no puedan ponerse grandes bolsas de residuos que terminan por llenarlas. En temas de aseo también han tenido

lugar jornadas de limpieza profunda en todos los rincones del parque y de la vía y se han recogido 6 toneladas adicionales de basura en este punto.

Siguiendo con la información nota web de la Alcaldía mayor de Bogotá, temas de ciudad, obras y desarrollo urbano, artículo de Cuevas (2017), se transcribe que:

En materia de seguridad se aumentó a 45 el número de policías que custodian esta zona, repartidos en tres turnos para garantizar cobertura las 24 horas del día. Adicionalmente hay 2 cámaras de seguridad que funcionan permanentemente.

Además, se han pintado los cruces peatonales, se pintó una Ciclo ruta de un vistoso color azul para que tanto peatones como ciclistas urbanos circulen en su propio espacio, “la gente pasa por acá y pregunta qué está pasando, por qué el piso tiene colores”, cuenta Ramírez, sobre uno de los aspectos más llamativos del cambio, y que acabó de tajo el conflicto entre peatones y ciclistas que había en esta vía.

23 Entidades del Distrito están participando en esta intervención en la Séptima, porque todas ellas tienen algo que ver con los cambios que puedan hacerse en la vía, desde el espacio público, hasta las alternativas para los trabajadores informales, lucimiento de fachadas y limpieza de la zona. Este proyecto cuenta con el apoyo de la Bloomberg Associates, con la que ya se han realizado intervenciones similares en otros espacios de la ciudad, como en la plaza de la calle 80.

Sin embargo, lo más importante es que los ciudadanos aprovechen estos espacios, se apropien de ellos y respondan las encuestas sobre lo que quieren tener permanentemente en la Séptima. **Ciudadanos disfrutan nueva cara de la Carrera Séptima.** Los ciudadanos que diario visitan y transitan este sector de la ciudad recibieron con agrado la transformación que vivió de esta importante vía.

“Súper me ha parecido muy buena esta intervención, le da otra cara a esta parte de la ciudad, el tema de las sillas y las matas me parece muy bonito. Llevaba 20 días sin pasar por acá y me encontré con esta sorpresa”, destacó Carolina Orozco, transeúnte de la zona.



Gráfico No. 25. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].  
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Gráfico No. 26. Imagen de la calle 72, alcaldía mayor de Bogotá. Ciudad de Bogotá, Colombia. Consultado [6, julio, 2017].  
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

### 2.2.3. Repertorio nacional.

#### a) Avenida Boyacá, ciudad Santiago de Guayaquil, Provincia de guayas, República del Ecuador.

Analizando la visita realizada a la ciudad Santiago de Guayaquil, Provincia del Guayas, República del Ecuador, el sábado día 06 de enero, podemos visualizar que dicha avenida es un referente de nuestro análisis de caso por su regeneración y aporte en la movilidad urbana que ha tenido en la ciudad de Guayaquil.

Estudiando el libro de Herce <sup>24</sup> (2009), transcribimos que:

“Las nuevas situaciones sociales que han llevado a este cambio conceptual y que puede resumirse así: el periodo de desarrollo de la electrónica y la telemática han desembocado en la convergencia de complejas redes telemáticas y mecánicas, de modo que se han roto los vínculos de proximidad y que han quedado sustituidos por vínculos de conexión a muy diferentes niveles. Esta sustitución de los vínculos de proximidad por relaciones de conexión es consecuente con el papel que han alcanzado las redes de infraestructuras como organizadoras del territorio, hasta el punto de que han sustituido a los sistemas de asentamientos urbanos como variante de su organización espacial. (p.15)



Gráfico No. 27. Imagen de la calle Boyacá, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, guayas. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Diario El Universo

---

<sup>24</sup> Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (Vol. 18). Reverté. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017]. Fuente: [https://books.google.es/books?hl=en&lr=&id=iEuO6jfdR\\_gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=movilidad+universal+cita&ots=uj3JvV83mB&sig=vOuSpmwfGhDu3IdijGmYqy6-ckU#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=en&lr=&id=iEuO6jfdR_gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=movilidad+universal+cita&ots=uj3JvV83mB&sig=vOuSpmwfGhDu3IdijGmYqy6-ckU#v=onepage&q&f=false)

Indagando informaciones disponibles en el sitio web del diario El Universo, en un artículo de Andrés, A.<sup>25</sup> (2016) podemos transcribir que:

Boyacá una calle muy agitada desde su nacimiento.

Una vía comercial, de alto tránsito vehicular, marginada en sus inicios pero con gran protagonismo en la actualidad. Esa es la calle Boyacá, denominada así desde 1834, en memoria de la batalla de Boyacá librada el 7 de agosto de 1819, mediante la cual Simón Bolívar libero a Colombia. Para 1693, durante el progreso de transición entre ciudad nueva y ciudad vieja, esta vía era el último rincón de la ciudad. El ingeniero Cristóbal de Cevallos Morales y Borja diseño ciudad nueva como un cuadrado de cinco manzanas de lado, que al oeste terminaba en lo que hoy es Boyacá.

Pasaron 80 años y la calle en mención aún no se consolidaba. En este lado de la ciudad solo habían unas cuantas casas, en lo que se conocía como el barrio de la Sabana. Ya para el año 1820 este sector es conocido como Calle Ancha, siendo así que en tres años después recién se trató en el Cabildo darle un nombre a la calle Boyacá, denominación que recién adopto en 1834.

En 1858 Boyacá aparece bien delineada desde Rocafuerte (actual Sucre) hasta la calle San Francisco (9 de octubre) y continuaba con cierto desorden hasta Cangrejito (Mendiburu).

Unos 30 años después la calle se extendió hasta lo que hoy es la Avenida Olmedo, en el sur, y la Víctor Manuel Rendón, al norte, en donde un edificio impedía su avance.

La calle pudo crecer al norte gracias a una desgracia: el incendio Grande de 1896. Este siniestro quemó las manzanas de la acera este, Clemente Ballén hasta Víctor Manuel Rendón, y en la acera oeste, desde Luque al norte. También se afectó la manzana en la calle Víctor Manuel Rendón en donde se ubicaba el edificio que bloqueaba la vía. Desde 1900 se trabajó en hacer llegar la calle hasta la zona del cerro, proyecto que recién se concretó 34 años después cuando llegó hasta Julián Coronel.



Gráfico No. 28. Imagen de la calle Boyacá, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, Guayas. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Diario El Universo

<sup>25</sup>Andrés, A. (2016).diario El Universo: calles de Guayaquil. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017].  
fuente: <http://www.eluniverso.com/widgetseu/calles-guayaquil/>

Continuando con la investigación de información disponible en el sitio web del diario El Universo, en un artículo de Andrés Alejandro (2016) transcribimos que:

La historia no termina allí, pues luego de 69 años, con la apertura del túnel del cerro Santa Ana, la calle se conectó con la Av. Pedro Menéndez Gilbert, en el norte de la ciudad.

Ya no queda rastro del pasado de esta calle, cuando fue considerada uno de los últimos rincones de la ciudad. Ahora es una calle muy dinámica, atravesada por una de las troncales del sistema Metrovía, inaugurada en el 2006, que le dio más movimiento al sector.

La regeneración urbana también llegó y con ello el control de vendedores informales y el ordenamiento de todo el lugar.

En esta se ubican diversos comercios, bancos, farmacias, almacenes de ropa, restaurantes, pastelería, hoteles como el Gran Hotel Guayaquil, edificios patrimoniales como el del diario El Telégrafo, o réplicas de estructuras históricas como la Casa Rosada, cuyo original fue restaurada en el Parque Histórico Guayaquil, en la Puntilla del cantón Samborondón.

Al ser una vía altamente transitada por vehículos, por ser la desembocadura de un túnel, el Cabildo porteño tomó medidas para evitar atascos muy comunes durante el día. Pero horas después de la puesta del sol, esta calle dormirá, así como muchas otras del centro de la ciudad.



Gráfico No. 29. Imagen de la calle Boyacá, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, Guayas. Consultado [6, julio, 2017]. Fuente: Diario El Universo

En la actual fecha la avenida Boyacá es una de las avenida más importante de la ciudad por su gran aporte en el sector comercial y turístico lo que la hace una de vital

importancia de alto flujo peatonal y vehicular los mismo que circulan por con mayor facilidad desde que fue regenerada en el año 2006.

La municipalidad del Guayaquil en conjunto con la Agencia de tránsito municipal han efectuado un estudio para llevar a cabo que la movilidad en esta arteria vial sean de manera eficaz por tal razón que en esta avenida está totalmente prohibido estacionarse, dejar o recoger pasajeros, en algunas intersecciones también está prohibido el girar a la izquierda así como el cambiarse de carril o invadir el carril de la metrovía, si por algún motivo un ciudadano no respeta las señales de tránsito, será sancionado con una multa equivalente a 182 dólares y si el infractor no está en su vehículo al momento de estar mal estacionado será retirado por la grúa de la de ATM.

Toda esta se lleva a cabo con la finalidad que los ciudadanos hagan conciencia de que para cambiar el tipo de cultura de las personas se debe respetar las leyes implantadas, de tal manera que la avenida tenga una movilidad urbana tan eficiente que al transitar por dicha avenida no haya un congestionamiento vehicular.



Gráfico No. 30. Foto de mobiliario Urbano en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 31. Señalética horizontal en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 32. Señalética vertical en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 33. Rampas de acceso en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 34. Señalética horizontal y distribución de tránsito en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

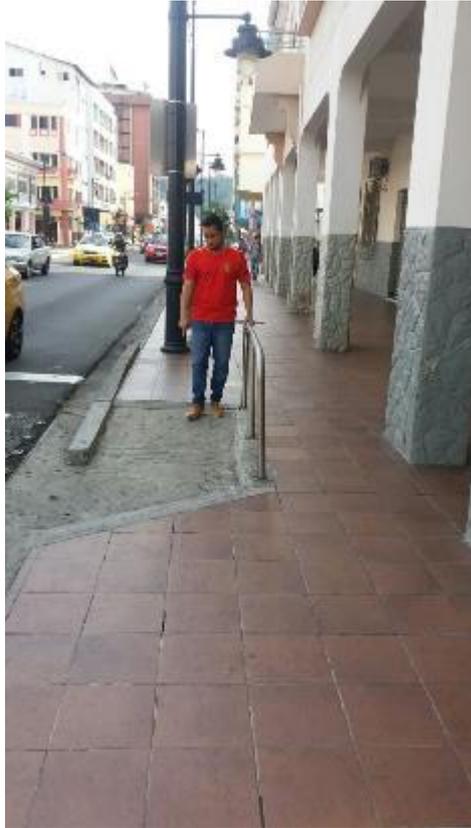


Gráfico No. 35. Tratamiento de piso, mobiliario urbano y rampa de acceso en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 36. Señalética vertical y horizontal en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 37. Tratamiento de piso, mobiliario urbano y rampa de acceso en la avenida Boyacá. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Del mismo modo se ha pensado principalmente en el peatón al momento de regenerar la avenida por lo que se ampliaron las aceras, se implementaron mobiliarios y ornamentación para darle un mayor resalte y aporte para los peatones que utilizan y circulan por aquí

b) Avenida Pedro Carbo, ciudad Santiago de Guayaquil, Provincia de Guayas, República del Ecuador.

Analizando la información disponible en el sitio web del diario El Universo, en un artículo de Andrés, A. (2016) podemos transcribir que:

Pedro Carbo una calle agitada desde su nacimiento.

Ubicada en plena zona bancaria de Guayaquil, esta vía fue nombrada en honor al político, diplomático, escritor y administrador guayaquileño que participo en la vida pública del Ecuador durante gran parte del siglo XIX. Esta calle vio la luz en 1693, al ser delineada en el proyecto de ciudad nueva. En ese entonces debía extenderse desde Colon hasta Luque. En 1736 la vía se extiende y llega a lo que hoy es la avenida 9 de octubre. Siguiendo la línea expansiva, 34 años después llegaba la avenida Olmedo, en el sur, y el templo La Merced, al norte.



Gráfico No. 38. Imagen de la avenida Pedro Carbo entre 1890 y 1930, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, Guayas. Consultado [6, julio, 2017].

Fuente: Diario El Universo

Para 1779 la calle abarcaba ocho cuadras, desde la actual calle Colon hasta Víctor Manuel Rendón. En 1787 fue conocida como calle de las Maravillas, pero en 1882 llevaría el nombre de calle del Congreso. Para 1887 se le asigna el nombre de calle del Teatro, aparentemente por el teatro que se ubicaba en la esquina suroeste de la calle Aguirre. Finalmente, por resolución del 30 de diciembre de 1894 solo seis días después del fallecimiento de Carbo, el Concejo cantonal resolvió darle su nombre final. Pero los incendios serían el común de esta calle. El 12 de febrero de 1896 soportó un siniestro en el que se quemaron cuatro cuadras, desde la Municipalidad (diez de agosto) hasta el antiguo callejón Atahualpa. El 5 de octubre de ese mismo año volvió a sufrir otra emergencia, cuando se quemó la ciudad vieja hasta Aguirre. El fuego no terminó en esta calle, de esta manera en 1902 estuvo en pleno incendio del Carmen, quedando destruida la vía desde Aguirre hasta Olmedo.



Gráfico No. 39. Imagen de la avenida Pedro Carbo, Basílica menor La Merced entre 1905 y 1910, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, Guayas. Consultado [6, julio, 2017].  
Fuente: Diario El Universo

Siguiendo con la información disponible en el sitio web del diario El Universo, en un artículo de Andrés, A. (2016) transcribimos que:

Una vez terminadas las emergencias, en 1909 fue mezclada con las calles Industrias (Eloy Alfaro) y Rocafuerte. Pero 15 años después se le asignan nuevos límites, desde el parque Montalvo, al sur, hasta la avenida 9 de octubre, en el norte. Ya en 1929 se extiende hasta la calle Junín. Hoy es una muy activa. Comerciantes y transeúntes se la toman durante el día, que es ocupada por bancos, edificios como el de la junta de beneficencia de Guayaquil, Correos del Ecuador, antes llamado Palacio de Telecomunicaciones, en cuya parte baja se encuentra un centro comercial popular; el del Banco Central del Ecuador, ahora de la corporación Financiera Nacional(CFN), iglesias patrimoniales como la Merced y Nuestra Señora de los Ángeles( San Francisco ), los parques Rocafuerte u y Pedro Carbo, restaurantes, cafetería, tiendas de ropa. Además es atravesada por una troncal de la Metrovía.



Gráfico No. 40. Imagen de la avenida Pedro Carbo y 9 de octubre, Diario El Universo. Ciudad de Guayaquil, guayas. Consultado [6, julio, 2017].  
Fuente: Diario El Universo

De acuerdo a la visita realizada por los autores del análisis de caso, se pudo apreciar que la avenida Pedro Carbo es una de la avenida más visitada por los turistas nacionales e internacionales que llegan a visitar, recorrer sus aceras regeneradas y poder palpar la imponente Basílica de La Merced con su hermosa plaza central los cuales son uso de los principales atractivos turísticos de la avenida. En tanto a lo urbano apreciamos los diferentes tipos de equipamientos y mobiliarios que hacen de la avenida muy atractiva a los visitantes y transeúntes que circulan por aquí.

Gracias a la municipalidad en conjunto con la Agencia de Tránsito se pudo observar que no hay ningún tipo de congestión vehicular debido a las medidas tomadas llegando a socializar que nadie puede estacionarse en los lugares no permitidos. De igual manera está rotundamente prohibido dejar o recoger pasajeros, todo esto con la finalidad de que las personas respeten las debidas paradas, señales de tránsito y ordenanzas municipales.



Gráfico No. 41. Mobiliario urbano en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 42. Movilidad peatonal para personas con movilidad reducida o condicionada en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 43. Mobiliario urbano en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 44. Señalización horizontal, movilidad peatonal, uso de soportales en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 45. Parterre con verde urbano, equipamiento urbano, señalética horizontal y distribución del tránsito en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 46. Uso de verde urbano en parterres en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 47. Movilidad peatonal, uso de soportales, mobiliario urbano y señalética vertical en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 48. Señalética horizontal y rampas de acceso en la avenida Pedro Carbo. Ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

#### 2.2.4. Repertorio local.

##### a) Avenida Urbina, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Revisando una publicación del Diario Manabita<sup>26</sup> (2008) sobre la avenida Urbina, podemos transcribir lo siguiente:“ La avenida Universitaria se ha convertido en uno de

<sup>26</sup>El Diario Manabita. (2008). ciudad. El movimiento está en la avenida universitaria. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/75998-el-movimiento-esta-en-la-avenida-universitaria/>

los lugares más transitados y frecuentados de la ciudad, por las alternativas de diversión que presta para los jóvenes, en especial para estudiantes de la Universidad Técnica de Manabí.”



Gráfico No. 49. Mobiliario urbano, parada de bus en refugio y verde urbano en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Continuando con la revisión de la publicación del Diario Manabita (2008) sobre la avenida Urbina, podemos transcribir que:

Desde la calle Los Amigos hasta la catedral hay cerca de 60 locales con opciones para gustos diversos. Bares, karaokes, cyber, billares, comedores están a la orden del día, y de la noche también. Además están las bancas de la vereda, para ver pasar el tiempo, o algo atractivo. El tradicional bar Zona Zero, frente a la primera puerta de la UTM, es uno de los más frecuentados por alumnos que aprovechan para tomarse unas cervecitas entre "panas" o llenar el estómago con el menú rápido que ofrecen en el local. El administrador Johan Loor indicó que los viernes es mayor la clientela. Me encanta venir a este bar, aquí puedo descansar y distraerme un poco después de clases. Con mis amigas venimos a diario, para comer, tomar un helado y hablar de todo un poquito, señaló Jennifer Quimís, estudiante de la UTM. Otro centro de distracción es el salón de billar, a pocos metros de Zona Zero, donde un angosto callejón les da la bienvenida a los amantes de este juego. El dueño del local, Rafael Castro, aseguró que pasa lleno casi todo el día. Las apuestas, las risas e insultos de los jóvenes llenan el ambiente. La universitaria Lorena Acosta, mencionó lo agradable que está la avenida e invitó a la ciudadanía a colaborar para mantenerla en buenas condiciones. Esta avenida que fue remodelada en el 2006 por la municipalidad con 992.187 dólares asignados por el Ministerio de Desarrollo Urbano y

Vivienda. Miduvi, recibe un trabajo de bacheo con asfalto por el deterioro que presenta el pavimento, acentuado por el invierno.



Gráfico No. 50. Rampas de acceso en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Revisando una noticia web del Diario Manabita<sup>27</sup> (2008) sobre la avenida Urbina, podemos transcribir lo siguiente: “Por las noches los asaltos en la avenida Universitaria son frecuentes. Varios tramos del asfalto están deteriorados, algunas lámparas no encienden, las bancas están rayadas y los huecos para la siembra de las plantas están llenos de basura.”

---

<sup>27</sup>El Diario Manabita. (2008). Av. Universitaria. Falta mantenimiento y seguridad en la avenida. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/82299-falta-mantenimiento-y-seguridad-en-la-avenida/>



Gráfico No. 51. Equipamiento urbano, señalética vertical y mobiliario urbano en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

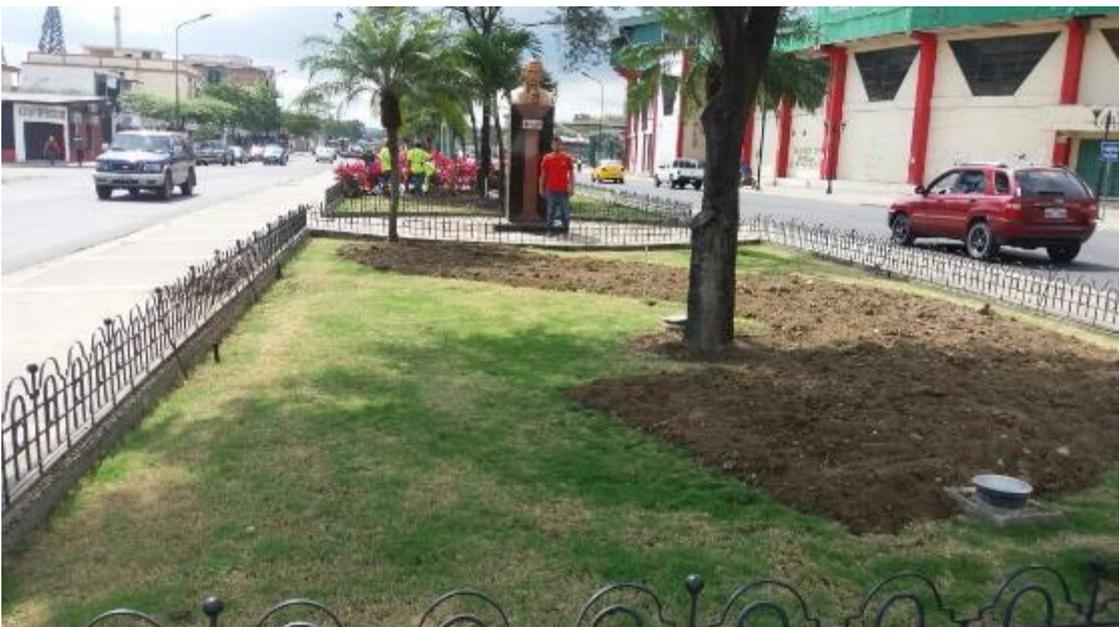


Gráfico No. 52. Equipamiento urbano, verde urbano, parterre, flujo vehicular y mobiliario urbano en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Continuando la revisión de las notas web del Diario Manabita (2008) sobre la avenida Urbina, transcribimos:

Estos y otros problemas reflejan la realidad en la que se encuentra una de las avenidas más concurridas de la ciudad por el desarrollo comercial que presenta y por la presencia masiva de los universitarios. Esto, a pesar de que hace tres años fue regenerado. Quienes a diario caminan por la avenida

Urbina, que es el verdadero nombre de la Universitaria, indicaron que hace falta mayor mantenimiento y resguardo policial, especialmente por las noches. Emilio Muñoz trabaja en un local de comida. Dijo que todas las noches hay un asalto y aunque dijo se ha aumentado la presencia de policías los robos continúan. El descuido en el lugar es evidente. Muñoz cree que las autoridades aún están a tiempo para conservar este bonito lugar que sirve de descanso para muchas personas y que es atractivo para quienes visitan la ciudad. Otro inconveniente es la presencia de trabajadoras sexuales en el parque Eloy Alfaro. Marcos Loor, quien lleva más de 20 años viviendo en el sector, señaló que esta mala imagen se da desde hace años. Es común escuchar a prostitutas que protagonizan escándalos, insultando y peleando, dijo Loor. La regeneración de la avenida Universitaria fue contratada en julio del 2005 por 994.000 dólares. Los recursos fueron asignados por el Miduvi.



Gráfico No. 53. Verde urbano, flujo vehicular y mobiliario urbano en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 54. Movilidad vehicular en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Indagando la información web del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo <sup>28</sup> (2017) sobre la avenida Urbina, podemos transcribir lo siguiente:

Mejoramiento de jardineras embellecen la Av. Universitaria. Los trabajos de adecentamiento y mantenimiento de las jardineras de los parterres de las principales avenidas de la ciudad que se encuentra realizando la empresa pública municipal Porto parques, mejoran el ornato de la capital manabita.

---

<sup>28</sup>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2017). Mejoramiento de jardineras embellecen la Av. Universitaria. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <https://portoviejo.gob.ec/noticias/mejoramiento-de-jardineras-embellecen-la-avenida-universitaria>

Personal especializado en la poda de árboles y jardinerías procedieron en la mañana de ayer, a realizar la limpieza y poda de plantas ornamentales de las jardineras de los parterres de la avenida Universitaria.



Gráfico No. 55. Imagen de la avenida Urbina Cantón Portoviejo, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo. Manabí. Consultado [7, julio, 2017].  
Fuente: GAD municipal de Portoviejo



Gráfico No. 56. Parterres amplios con verde urbano en la avenida Urbina. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

b) Avenida Paulo Emilio Macías, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Consultando la información disponible en la página del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo <sup>29</sup> (2017), podemos citar lo siguiente:

Concluyen trabajos de la avenida Paulo Emilio Macías.

Los trabajos de regeneración urbana que se realizan en la avenida Paulo Emilio Macías, desde la Av. Reales Tamarindos hasta la Av. Universitaria, registra hasta el momento un avance de 80 por ciento. La regeneración contempla la construcción de aceras, bordillos, colocación de base y carpeta asfáltica de 3 pulgadas, así como también el soterramiento del sistema eléctrico, telefónico y televisión por cable.



Gráfico No. 57. Señalética horizontal y vertical en la avenida Paulo Emilio. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

La mencionada obra, en la que se invierte 691.376,66 dólares, se financia con un crédito del Banco del Estado, con el cual se construye otras 23 calles. Según un informe, la obra es ejecutada por la Asociación Paulo Emilio Macías y es fiscalizada por Sigifredo Centeno. Desde el pasado 15 de enero, se iniciaron los trabajos de rehabilitación y reconstrucción de la calle, en su longitud de 430 metros lineales. La regeneración debe ser terminada en un plazo de 150 días, es decir en la última semana de agosto de 2015. Para la próxima semana está contemplada la colocación de la carpeta asfáltica, con esto se concluiría con todos los rubros contractuales y la obra concluida, dijo Franco Ugalde Pico, coordinador municipal de fiscalización.

---

<sup>29</sup>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2017). Concluyen trabajos en la avenida Paulo Emilio Macías. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <http://portoviejo.gob.ec/noticias/concluyen-trabajos-de-la-avenida-paulo-emilio-macias>



Gráfico No. 58. Imagen de la avenida Paulo Emilio Macías, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo. Manabí. Consultado [7, julio, 2017].  
Fuente: GAD municipal de Portoviejo.



Gráfico No. 59. Verde urbano en la avenida Paulo Emilio. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.  
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)



Gráfico No. 60. Parterres con verde urbano en la avenida Paulo Emilio. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017)

Analizando las referentes avenidas de Portoviejo se pudo contactar que las avenidas mencionadas forman parte de una regeneración en constante evolución que gracias al GAD Municipal de Portoviejo se les han dado el respectivo mantenimiento a sus calzada, aceras y bordillos así como como también a sus parterres centrales los cuales forman parte de una regeneración paisajista que hace que la ciudad tenga mayor desarrollo.

Estas avenidas son muy importantes debido a la gran circulación peatonal y vehicular que transita por dichas avenidas, ya que son recorridas la mayor parte por estudiantes universitarios y de algunos colegios de igual manera por los usuarios del sector comercial que actualmente se han localizado en estas avenidas lo que la hace de gran aporte en la investigación de nuestro análisis de caso debido a la referencia y similitud que estas tienen fomentando e impulsando a la reactivación económica de la ciudad la cual se basa en el comercio .

Continuando la búsqueda de información en página del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo (2017), podemos citar que:

Con la regeneración urbana el 70% del espacio público será para el peatón Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la

regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso peatonal y 30% para uso vehicular.

El proyecto piloto de regeneración está en marcha. Se trata de una obra en la que el municipio de Portoviejo invierte 11,6 millones de dólares para reactivar el centro histórico de la ciudad.

### **Preferencia al Peatón**

En las calles Olmedo, Bolívar y Ricaurte se construirá la calzada al mismo nivel de la acera para el uso predominante del peatón. Tendrán acceso vehicular restringido, a excepción de vehículos de abastecimiento, emergencia y propietarios de inmuebles, con velocidades permitidas de 10, 20 y 30 kilómetros por hora. Estas calles tendrán ciclo vías.

### **Calles de Alto Tránsito**

Las calles perimetrales: Chile, Sucre, Quiroga y Rocafuerte, serán de tráfico vehicular alto en doble sentido, con carriles de estacionamiento a un solo lado y espacio para abordaje de pasajeros de bus. Se permitirá una velocidad para vehículos de 50 kilómetro por hora.

### **Reconstrucción.**

Esta obra constituye en un importante avance de la reconstrucción luego del terremoto del 16-A, y será ejecutada en un plazo de 365 días. Los trabajos han iniciado en la calle Sucre, entre Chile Ricaurte, con la instalación del campamento de la obra que está a cargo del Consorcio Nuevo Portoviejo. Este viernes 28 de abril, a las 10h00 se realizará un acto en el que la ciudadanía

## **2.3 Marco Ético.**

Examinando informaciones de Boff<sup>30</sup> (2003), podemos citar que:

Desde la etimología la palabra ética tiene dos raíces griegas, la primera es éthos que significa carácter, esto hace referencia a la forma en que las personas actúan según sus convicciones; y la segunda es ethika que es lo que las personas hacen por costumbre, en la actualidad a lo que las personas hacen por costumbre se le llama moral. En la presente ética es la reflexión de los actos, antes, durante o después; la ética es un tipo de conocimiento humano que en todos los campos de la existencia se debe orientar hacia la acción, mediante: metas intermedias, hábitos, valores, carácter, prudencia y decisiones coherentes con el pensar sin lesionar al congénere. En el ámbito de la filosofía pensar la ética es analizar las conductas humanas y las conductas responden a diferentes tipos de evolución, entre ellas están la psicológica, sociológica, antropológica; se espera que entre más evolucionado sea un ser humano sus actos respondan a una reflexión que

---

<sup>30</sup> Boff, L. (2003). Ética y moral. La búsqueda de los fundamentos (5ª ed.). Bilbao: Editorial Sal Terrae.  
Fuente en: [https://www.educacion-holistica.org/notepad/documentos/Etica%20y%20moral/etica\\_moral\\_axiologia.pdf](https://www.educacion-holistica.org/notepad/documentos/Etica%20y%20moral/etica_moral_axiologia.pdf)

implica más factores, es decir se pasa del acto primario regido casi que por el instinto a el acto fruto de un análisis detallado que implica dimensionar las consecuencias. La ética o reflexión de los actos se puede escribir para que las personas tengan un sentido de lo que se espera de ellas en determinadas situaciones, esto significa que la ética se puede llevar al plano de lo social y entonces surgen éticas civiles, religiosas, de trabajo, de familia, etc. Cuando la ética se pone en códigos, empezamos a hablar de moral. No obstante lo anterior, la ética es individual y privada, porque su realización se da en el cerebro y en la actuación de cada persona.

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

Analizando el Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador<sup>31</sup> (2013), podemos transcribir que:

Art. 4.- Autonomía del ejercicio profesional.- El Profesional de la Arquitectura, en el libre ejercicio de su profesión, o en relación de dependencia, actuará con plena independencia y autonomía de criterio; será personalmente responsable de su producción y deberá denunciar y rechazar ante el Directorio Provincial o los organismos competentes cualquier interferencia o presión que pretenda desviar su conducta y desvirtuar su producción.

Art. 5.- Responsabilidad social profesional.- En razón de la función social de la Arquitectura, que debe satisfacer los requerimientos del hábitat y dar testimonio de la cultura a través del tiempo, el profesional de la Arquitectura está obligado y es responsable de la observancia y respeto de las normas de convivencia social, de propugnar el análisis crítico de su medio y de propender al desarrollo socio espacial.

Art. 11.- El Arquitecto y la sociedad.

a) El Arquitecto, como miembro responsable y dinámico de la sociedad, pondrá sus conocimientos al servicio del progreso y bienestar social en general y, particularmente, de la comunidad en la que actúa. En el ejercicio de su profesión antepondrá siempre el bien común a los intereses particulares y prestará sus servicios de ayuda y orientación como colaboración a la comunidad.

b) El Arquitecto ejercerá su profesión con sujeción a las Leyes y Ordenanzas que regulan el Ejercicio de la Arquitectura. Cuando exista vacío legal, se atenderá a las normas de Ética y a los principios de un sano criterio profesional.

Art. 12.- Seriedad Profesional.- En la prestación de sus servicios, el profesional de la Arquitectura empleará sus conocimientos y experiencia a cabalidad y sin restricciones.

Art. 13.- Responsabilidad Profesional.- La responsabilidad del profesional de la Arquitectura en el cumplimiento de sus obligaciones, cubre no sólo las

---

<sup>31</sup>Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador. (2013). Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [15, Diciembre, 2016]. Disponible en: <http://www.cae.ec/Portals/0/Leyes%20Reglamentos/CEPA2015.pdf>

contractualmente establecidas, sino las que moral y legalmente son inherentes al eficiente ejercicio profesional.

Art. 14.- Excusa profesional inadmisibile.- Establecidas las obligaciones contractuales, ningún arquitecto podrá excusarse del estricto cumplimiento de sus deberes y responsabilidades profesionales, alegando relaciones familiares, de amistad o de compañerismo, o aduciendo que los honorarios a percibir son insuficientes.

Capítulo VI.- Relaciones entre profesionales de la Arquitectura

Art. 15.- Principio de lealtad.- Fundamentándose el Ejercicio Profesional en los principios éticos de honradez y lealtad, corresponde al arquitecto guardar respeto hacia la persona y obra de propiedad del colega, empleando en su actividad, medios que no interfieran el derecho a una legítima competencia.

Art. 17.- Deber y derecho de información.- Todo arquitecto que ejerza la profesión está obligado a proporcionar a sus colegas y a los organismos del Colegio de Arquitectos, los datos e informaciones de carácter público y no reservado que conozca en razón de sus funciones y que se requieran para el desarrollo de sus labores profesionales o gremiales, según el caso.

Art. 18.- Crítica profesional.- Siendo la crítica una práctica necesaria para el desarrollo profesional, ésta se la realizará razonadamente respetando las ideas y libre criterio del autor, y a su vez, la réplica se la formulará en los mismos términos. (pp. 2, 3, 4 y 5).

## 2.4. Marco legal.

Analizando la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad<sup>32</sup>(2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I, Derecho A La Ciudad. Podemos citar las siguientes normas:

Parte I – Disposiciones Generales

### ARTICULO I. DERECHO A LA CIUDAD

1. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta Carta.

2. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales

---

<sup>32</sup> Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I, DERECHO A LA CIUDAD. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.

Esto supone la inclusión de los derechos al trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias; a fundar y afiliarse a sindicatos; a seguridad social, salud pública, agua potable, energía eléctrica, transporte público y otros servicios sociales; a alimentación, vestido y vivienda adecuada; a educación pública de calidad y la cultura; a la información, la participación política, la convivencia pacífica y el acceso a la justicia; a organizarse, reunirse y manifestarse. Incluye también el respeto a las minorías y la pluralidad étnica, racial, sexual y cultural y el respeto a los migrantes.

El territorio de las ciudades y su entorno rural son también espacio y lugar de ejercicio y cumplimiento de derechos colectivos como forma de asegurar la distribución y el disfrute equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades que brindan las ciudades. Por eso el

Derecho a la Ciudad incluye también el derecho al desarrollo, a un medio ambiente sano, al disfrute y preservación de los recursos naturales, a la participación en la planificación y gestión urbana y a la herencia histórica y cultural.

Desarrollando la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005), reproducimos:

3. La ciudad es un espacio colectivo culturalmente rico y diversificado que pertenece a todos sus habitantes.

4. A los efectos de esta Carta, el concepto de ciudad tiene dos acepciones. Por su carácter físico, la ciudad es toda metrópoli, urbe, villa o poblado que esté organizado institucionalmente como unidad local de gobierno de carácter municipal o metropolitano. Incluye tanto el espacio urbano como el entorno rural o semirural que forma parte de su territorio. Como espacio político, la ciudad es el conjunto de instituciones y actores que intervienen en su gestión, como las autoridades gubernamentales, los cuerpos legislativo y judicial, las instancias de participación social institucionalizada, los movimientos y organizaciones sociales y la comunidad en general.

5. A los efectos de esta Carta se consideran ciudadanos(as) a todas las personas que habitan de forma permanente o transitoria en las ciudades.

6. Las ciudades, en corresponsabilidad con las autoridades nacionales, deben adoptar todas las medidas necesarias -hasta el máximo de los recursos que dispongan- para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados y con la adopción de medidas legislativas y normativas, la plena efectividad de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales. Asimismo, las ciudades, con arreglo a su marco legislativo y a los tratados internacionales, deben dictar las disposiciones legislativas o de otro carácter para hacer efectivos en ellas los derechos civiles y políticos recogidos en esta Carta.

Ampliando con la información de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad

(2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo II, Principios Y Fundamentos

Estratégicos Del Derecho A La Ciudad. Numeral 2 Función Social De La Ciudad Y De La Propiedad Urbana: Podemos citar los siguientes literales:

2.2 Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los(as) ciudadanos(as) deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. Todos los(as) ciudadanos(as) tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro de parámetros democráticos, de justicia social y de condiciones ambientales sustentables. En la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del espacio y el suelo urbano, en condiciones seguras y con equidad entre los géneros.

2.3 Las ciudades deben promulgar la legislación adecuada y establecer mecanismos y sanciones destinados a garantizar el pleno aprovechamiento del suelo urbano y de los inmuebles públicos y privados no edificados, no utilizados, subutilizados o no ocupados, para el cumplimiento de la función social de la propiedad.

2.4 En la formulación e implementación de las políticas urbanas debe prevalecer el interés social y cultural colectivo por encima del derecho individual de propiedad y los intereses especulativos.

Continuando con la información de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad<sup>33</sup>(2005) Parte II- Derechos relativos al ejercicio de la Ciudadanía y a la participación en la Planificación, Producción y Gestión de la Ciudad. Artículo V, Desarrollo Urbano Equitativo Y Sustentable: transcribimos lo siguiente:

1. Las ciudades deben desarrollar una planificación, regulación y gestión urbano-ambiental que garantice el equilibrio entre el desarrollo urbano y la protección del patrimonio natural, histórico, arquitectónico, cultural y artístico; que impida la segregación y la exclusión territorial; que priorice la producción social del hábitat y garantice la función social de la ciudad y de la propiedad. Para ello, las ciudades deben adoptar medidas que conduzcan a una ciudad integrada y equitativa.

2. La planificación de la ciudad y los programas y proyectos sectoriales deberán integrar el tema de la seguridad urbana como un atributo del espacio público.

Continuando con el análisis de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad<sup>34</sup>(2005). Parte III. Derechos al Desarrollo Económico, Social, Cultural y

---

<sup>33</sup> Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte II- Derechos relativos al ejercicio de la Ciudadanía y a la participación en la Planificación, Producción y Gestión de la Ciudad. Artículo V, Desarrollo Urbano Equitativo Y Sustentable [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

<sup>34</sup> Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Parte III. Derechos al Desarrollo Económico, Social, Cultural y Ambiental de la Ciudad. Artículo XIII. Derecho Al Transporte Público Y La Movilidad Urbana

Ambiental de la Ciudad. Artículo XIII. Derecho Al Transporte Público Y La Movilidad Urbana. Se transfiere lo siguiente:

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Analizando la Constitución de la República del Ecuador <sup>35</sup>(2008), podemos transcribir de la Sección Sexta:

Hábitat y vivienda 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. (p.28)

Investigando la LEY ORGANICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL USO Y GESTION DE SUELO .TÍTULO II ORDENAMIENTO TERRITORIAL Capítulo I Definición y objeto. <sup>36</sup>(2016). Podemos transcribir lo siguiente:

Artículo 9.- Ordenamiento territorial. El ordenamiento territorial es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo. La planificación del ordenamiento territorial constará en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos

---

[En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

<sup>35</sup> Constitución de la República del Ecuador (2008). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: [http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf).

<sup>36</sup> Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial Uso Y Gestión De Suelo .Título II Ordenamiento Territorial Capítulo I Definición Y Objeto. (2016). [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <file:///C:/Users/hp/Downloads/Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Ordenamiento%20Territorial,%20Uso%20y%20Gesti%C3%B3n%20de%20Suelo.pdf>

Autónomos Descentralizados. La planificación para el ordenamiento territorial es obligatoria para todos los niveles de gobierno. La rectoría nacional del ordenamiento territorial será ejercida por el ente rector de la planificación nacional en su calidad de entidad estratégica

Artículo 10.- Objeto. El ordenamiento territorial tiene por objeto: 1. La utilización racional y sostenible de los recursos del territorio. 2. La protección del patrimonio natural y cultural del territorio. 3. La regulación de las intervenciones en el territorio proponiendo e implementando normas que orienten la formulación y ejecución de políticas públicas. (p. 8)

Investigando en LA ORDENANZA DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL CANTÓN PORTOVIEJO<sup>37</sup> (2016), podemos transcribir:

Art. 1.- OBJETO.- La presente Ordenanza tiene por objeto aprobar el Plan de Movilidad Sustentable del cantón Portoviejo y articularlo al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón, que busca dinamizar el desarrollo socioeconómico de la localidad orientándola hacia la construcción de un proceso de movilidad sustentable que redunde en una mejora en la calidad de vida y por ende buen vivir; así como la gestión responsable del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, amigable con el ambiente, y la utilización racional de la vía pública.

Art. 3.- MOVILIDAD SUSTENTABLE.- Se entiende como la manera de reordenar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial para que todos podamos trasladarnos de manera oportuna, segura y ordenada procurando satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Busca proteger a los colectivos más vulnerables como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida garantizando la accesibilidad universal de los ciudadanos a los lugares y equipamientos públicos, procurando el uso de medios de transporte mucho más eficientes y amigables con el ambiente.

Art. 4.- PLAZO.- Se considera como horizonte temporal, un mediano plazo de cuatro años y un largo plazo de quince años, una vez que entre en vigencia el Plan de Movilidad Sustentable del Cantón, en concordancia con el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas sobre los planes de inversión cuatrianuales, anuales y los planes plurianuales, contenidos en las agencias territoriales acordadas en el nivel intermedio de planificación correspondiente.

Art. 5.- APLICACIÓN.- La aplicación y ejecución del Plan de Movilidad Sustentable del Cantón, es responsabilidad del GAD Portoviejo a través de la Empresa Pública Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad

---

<sup>37</sup>Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título I Normas Generales, Contenido Y Principios Por Los Que Se Rige El Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo Capítulo I Del Objeto, Ámbito, Aplicación Y Plazo. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

Vial EPM – PORTOVIAL, y de las instancias asesoras, operativas y unidades administrativas municipales, previstas en la estructura institucional en coordinación con el Consejo Cantonal de Planificación, las instancias respectivas del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa SNDPP, de la Agencia Nacional de Tránsito, del Sistema Cantonal de Participación Ciudadana y control Social, sociedad civil, sector público y privado así como otros organismos e instancias relacionadas.

El GAD Portoviejo realizará las gestiones pertinentes ante las instituciones del Gobierno Central a través de la Agencia Nacional de Tránsito, del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial, entre gobiernos municipales, con gobiernos autónomos descentralizados parroquiales, con las organizaciones públicas y privadas, organizaciones no gubernamentales debidamente acreditadas nacionales o extranjeras, organismos de cooperación y otros que conforman el Sistema Nacional de Planificación Participativa de acuerdo al Código de Planificación y Finanzas Públicas, a fin de impulsar, apoyar, financiar y ejecutar los programas y proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo según las disposiciones legales.

Analizando LA ORDENANZA DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DEL CANTÓN PORTOVIEJO<sup>38</sup> (2016), podemos transcribir:

Art. 6.- CONTENIDO.- En concordancia con el Código de Planificación y Finanzas Públicas y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el Plan de Movilidad Sustentable contiene las directrices y lineamientos para la gestión de la movilidad cantonal, en función de las cualidades territoriales, visión de largo plazo y los siguientes elementos:

a) Diagnóstico.- Describe las inequidades y desequilibrios socio territoriales, potencialidades y oportunidades del territorio, la situación deficitaria de los proyectos existentes en el territorio, las relaciones del territorio con los circunvecinos, la posibilidad y los requerimientos del territorio articulados al Plan Nacional de Movilidad Sustentable y al modelo territorial actual.

b) Propuesta.- Visión de mediano y largo plazo, los objetivos, políticas, estrategias, resultados y metas deseadas y el modelo territorial que debe implementarse para viabilizar el logro de sus objetos, y;

c) Modelo de gestión.- Contiene datos específicos de los programas y proyectos, cronogramas estimados y presupuestos, instancias responsables

---

<sup>38</sup>Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título I Normas Generales, Contenido Y Principios Por Los Que Se Rige El Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. Capítulo II Del Plan De Movilidad Sustentable: Contenidos Y Actualización. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

de la ejecución, sistema de monitoreo, evaluación y retroalimentación que faciliten la rendición de cuentas y el control social.

Art. 7.- VIGENCIA.- El Plan de Movilidad Sustentable podrá ser actualizado periódicamente, articulándolo al PDYOT cantonal, siendo obligatoria su actualización al inicio de cada gestión conforme lo establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El Concejo Municipal aprobará la actualización y conocerá las propuestas, previo el correspondiente proceso de concertación y/o consulta pública, a través de las instancias determinadas en esta Ordenanza y en la Ordenanza que establece el Sistema de Participación Ciudadana del Cantón Portoviejo. Las modificaciones sugeridas se respaldarán en estudios técnicos que evidencien variaciones en el crecimiento de los índices de motorización cantonal, la estructura urbana, la administración y gestión del territorio, el uso y ocupación del suelo, variaciones del modelo territorial o las circunstancias de carácter demográfico, social, económico, ambiental o natural que incidan sustancialmente sobre las previsiones del Plan de Movilidad Sustentable actualmente concebido.

Continuando la investigación de LA ORDENANZA DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL CANTÓN PORTOVIEJO<sup>39</sup> (2013), podemos reproducir:

Art. 13.- DOCUMENTOS TÉCNICOS.- El conjunto de planos, normativas y especificaciones técnicas que forman parte de la documentación del Plan de Movilidad Sustentable, constituyen los documentos técnicos que complementan la parte operativa y de gestión del GAD Portoviejo.

La documentación del Plan de Movilidad Sustentable esto es: a) Diagnóstico, b) Propuesta c) Modelo de Gestión y, los datos específicos de los programas y proyectos, cronogramas estimados y presupuestos se constituyen en el instrumento para la gestión de la movilidad sustentable del cantón Portoviejo.

Todos los documentos técnicos y anexos señalados son parte integrante de esta Ordenanza.

Extendiendo el análisis de LA ORDENANZA DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL CANTÓN PORTOVIEJO<sup>40</sup> (2013), podemos transcribir:

Art. 14.- RESPONSABLES.- El seguimiento, evaluación y control de la ejecución del Plan de Movilidad Sustentable, estará a cargo de la Empresa Pública Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial EPM

---

<sup>39</sup>Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título III Documentos Integrantes Del Plan De Movilidad Sustentable. Capítulo I Documentos Técnicos. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

<sup>40</sup>Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título IV Seguimiento, Evaluación y Control. Capítulo I Unidad Técnica de Seguimiento, Evaluación y Control. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

– PORTOVIAL, en coordinación con la Unidad Técnica de PDYOT adscrita a la Dirección de Planificación Municipal.

Art. 15.- PROHIBICIÓN.- Queda prohibido todo tipo de construcción o edificación en los predios aledaños al Puente Puerto Real, inmediaciones del sitio conocido como Las Vegas de Portoviejo, área protegida cuyos linderos son: Al Norte con prolongación de la calle Quiroga; al Sur con Río Portoviejo; al Este con la prolongación de la calle Morales; y al Oeste con la calle Ricaurte, que contempla un espacio de aproximadamente 12 hectáreas y que tienen como objetivo primordial promover la creación de un pulmón verde combinado con espacios de recreación, esparcimiento y parqueo masivo para la ciudad; obras programadas dentro del Plan de Movilidad Sustentable del cantón Portoviejo, y en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigentes.

La Dirección de Planificación Territorial Municipal será la encargada del control y supervisión de lo preceptuado en este artículo.

Quien infrinja esta norma será sancionado con una multa equivalente a 20 SBU y la demolición inmediata de la construcción.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Prohíbese el otorgamiento y actualización de permisos de estacionamientos fijos, también llamados parqueos reservados, hasta que se reglamenten a través de la Ordenanza que regula la Ocupación del Espacio Público en el cantón Portoviejo, que entrará en vigencia en un plazo máximo de 60 días a partir de la promulgación de la presente Ordenanza, debiéndose respetar el proyecto integral elaborado por la Dirección de Planificación Territorial Municipal.

## 2.5.Marco Conceptual.

### 2.5.1 Concepto de ciudad

Partiendo del análisis realizado en *Ciudades, arquitectura y espacio urbano* coordinado por Capel, H.<sup>41</sup> (2003), podemos referenciar que:

El espacio físico de la ciudad se extiende y se renueva sin cesar. Pero no debe seguir extendiéndose de forma ilimitada, afectando de manera incontrolada al medio natural.

La ciudad implica concentraciones de energía y de materiales, así como la construcción de infraestructuras físicas que modifican de manera irreversible las características del medio natural, con un impacto creciente sobre el mismo. Lo primero que hay que constatar es que esa extensión es en parte necesaria, por el mismo crecimiento de la población urbana, y en parte superflua porque se relaciona con las necesidades del mercado inmobiliario. El cambio y la reconstrucción están en la esencia misma del capitalismo, que genera un proceso sin fin de destrucción e invención de

---

<sup>41</sup>Capel, H. (2003). A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. Urbs, civitas y polis. *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, 9-24. Obtenido de: <http://www.publicacionescajamar.es/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneo-economico/3/mediterraneo-economico-3.pdf#page=9>

nuevos productos, lo cual se aplica también a las ciudades, que continuamente se construyen y reconstruyen. (pp. 10)

Continuando con el análisis realizado en *Ciudades, arquitectura y espacio urbano* coordinado por Capel, H. (2003), podemos citar que:

Las ciudades son también los ciudadanos, y el uso que éstos hacen del espacio construido.

Los habitantes no se distribuyen homogéneamente sobre el espacio urbano. Hay diferencias socio espaciales, que van desde los cambios de densidad, en una escala que se extiende desde espacios muy densos a otros con viviendas unifamiliares y baja densidad, a la misma heterogeneidad social del espacio, desde los barrios de los ricos a los de los pobres, cada uno con sus características diferenciadas.

Los cambios en el mercado de trabajo están afectando de forma creciente a la misma organización de la ciudad. Los desplazamientos de empresas hacia la periferia, la inestabilidad de los contratos y el desempleo afectan a la residencia de los trabajadores. La imposibilidad de pagar un domicilio propio, la inseguridad en la disposición de la vivienda, los desplazamientos diarios cada vez mayores son rasgos de la vida metropolitana que acaban por afectar a la calidad de vida de los ciudadanos. Los procesos de desconcentración de los municipios centrales, así como el paralelo crecimiento de los municipios del entorno, convertidos en lugares de residencia, contribuyen asimismo a la movilidad diaria al trabajo y a aumentar los problemas de tráfico de los habitantes.

La ciudad es muy diversa social y culturalmente. Uno de los rasgos que generalmente se han considerado en la misma definición de lo urbano es precisamente la heterogeneidad de su población. Una heterogeneidad que es, en primer lugar, profesional y de habilidades, lo que da a la ciudad unas ventajas sobre las de cualquier otro lugar. Pero también una heterogeneidad de actitudes, de comportamientos.

Las ciudades son desde el comienzo del desarrollo urbano espacios que han crecido con la llegada de habitantes de afuera, es decir, lugares de inmigración. Lo cual se acentúa todavía más hoy con las migraciones internacionales. La ciudad es un crisol donde se funden las culturas y las razas. Pero eso requiere hoy tiempo, escuela pública, acceso al mercado de trabajo y a los equipamientos sociales, así como objetivos sociales claros; requiere algún tipo de consenso social sobre el tipo de sociedad que se desea construir. Todo ello es difícil de conseguir con movimientos migratorios de gran movilidad, con redes transnacionales que vinculan permanentemente a los que llegan con comunidades exteriores más que con la de acogida, con conflictos por el mercado de trabajo, y con acceso desigual a los servicios básicos. Es difícil de conseguir con comunidades divididas y enfrentadas por razones religiosas, cuando las creencias no quedan reservadas a la conciencia individual sino que se expresan públicamente en forma de fundamentalismos religiosos excluyentes, dando lugar a amenazas y enfrentamientos que hacen imposible la convivencia ciudadana. (pp. 12-13)

Complementando con el análisis realizado en *Ciudades, arquitectura y espacio*

*urbano* coordinado por Capel, H. (2003), podemos referenciar que:

La ciudad es también un territorio y unos grupos sociales que, al igual que la *polis* griega, tienen un ordenamiento jurídico. El territorio de la ciudad actual es en este sentido muy complejo, porque está sometido a diversas instituciones. En el caso de España, es un territorio en el que confluyen y actúan los poderes municipal, autonómico, estatal y, cada vez más, europeo; y que está, además, finalmente afectado por las pulsiones y las decisiones que llegan de los centros de decisión mundial, de los centros de poder situados en las ciudades mundiales.

Estamos ante transformaciones globales que afectan de forma decisiva a todos los espacios, y también a las ciudades. Aunque el proceso de mundialización es antiguo, también hay aspectos nuevos en la globalización. Las redes y las relaciones humanas, económicas, financieras, de información, que se establecen a escala mundial son cada vez más densas, con una mayor velocidad y tienen impactos profundos en la actividad y la vida social. Hoy no se pone el sol en el flujo de informaciones, en la actividad económica, en los mercados financieros, ya que actúan siempre en algún lugar de la Tierra, interconectados con los otros. Este mundo ampliamente interconectado permite que se ejerzan poderosas influencias desde lugares lejanos, y exige nuevas formas de regulación y de gobierno. Hemos de decir que las ciudades no están inermes ante esos procesos e influencias.

Tienen -al igual que los estados- capacidad de resistencia y de imponer o defender sus propios intereses y objetivos, siempre que éstos estén claros y no resulten contradictorios o enfrentados con los de otras instancias, como ocurre a veces en España. (pp. 13)

Investigando el trabajo de Nualart, J. (1965)<sup>42</sup> acerca de la conceptualización de ciudad, transcribimos:

Los propietarios del suelo consideran que la ciudad es una zona geográfica, delimitada en el espacio, apta para construir viviendas e industrias. El objeto de las viviendas es dar cobijo a quienes trabajan en las industrias. Y poco más. Calles, plazas, jardines, escuelas, guarderías infantiles y mercados, constituyen servicios atentatorios a los derechos inalienables de su propiedad privada, atentan a sus derechos de propiedad porque los palcos destinados a tales menesteres acostumbran a pagarse más baratos, y se obtiene de ellos menos rendimiento. Existe otra concepción de la ciudad no menos influyente en los órganos decisorios. La que procura más por su embellecimiento de cara al prestigio local, que a hacerla acogedora y amable a sus propios ocupantes. Al no poder presionar la opinión pública -la mayoritaria, se entiende- sobre el gasto público, éste se orienta hacia obras más o menos innecesarias en oposición a otras más indispensables. Es

---

<sup>42</sup> Nualart, J. (1965). Concepto de ciudad. *Cuadernos de arquitectura*, (60), 12-16. Obtenido de: [file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20(1).pdf)

posible que esta definición de la ciudad sea parcial. Pero en su caricatura podemos apreciar los rasgos de una situación real que presiona sobre la formación de la ciudad. Esta visión de la ciudad hace fracasar las mejores intenciones. Si el urbanismo ha de cumplir su misión, ha de crear y mantener un clima adecuado. Conseguirlo es obra de todos. Pero requiere una acción constante y tenaz y no solamente en el campo de lo técnico.

Y requiere, también, unas ideas claras sobre lo que se pretende. Si no hay acuerdo sobre el objetivo asignado a la «ciudad» no habrá ordenación racional posible. Una definición juiciosa de la ciudad es la siguiente: «Expresión de un conjunto de relaciones sociales que se funden en un organismo total,. Por extensión, cabe decir que la ciudad -este mundo de relaciones- ha de facilitar a sus habitantes su promoción individual y social. A la idea de la ciudad como punto de reunión -para trabajar, divertirse o sufrir- hemos de anteponer la ciudad como punto de unión -de solidaridad, de comunidad de comprensión-; a la ciudad que atomiza al hombre, hemos de oponer la que lo personaliza; a la que desintegra individualizando, la que integra a todos en la búsqueda de objetivos comunes.

Decía Maritain que cada época responde al concepto que del hombre se formulan los hombres. El urbanismo responde también al concepto que de la ciudad se formulan los hombres de la ciudad. La investigación sociológica previa a cualquier Plan ha de contestar a este interrogante. No pocas veces fallan los urbanistas por no adecuar sus ideas a las realidades y falla el urbanismo, aun cuando el urbanista no, porque estas realidades -presentes o no en el Plan- no se tienen en cuenta en su realización. El urbanista y el urbanismo han de sincronizar con la realidad social, y no con la abstracta visión de una ciudad apta para el turismo, pero incómoda para quienes viven en ella.

### 2.5.2. Espacio público.

Citando el artículo de Carrión, F.<sup>43</sup>, observamos:

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

---

<sup>43</sup> Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región. Obtenido de: [http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS\\_SOBRE\\_ESPACIO\\_PUBLICO.pdf](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf)

Estudiando la obra de Rogers, R.<sup>44</sup> (2000), podemos referenciar que:

El politólogo Michael Waltzer ha clasificado el espacio urbano en dos grupos diferenciados. “cerrado” y “abierto”. En el primer caso, se trata de un espacio urbano que desarrolla una única función de acuerdo con la voluntad de urbanistas promotores de la vieja escuela. El espacio abierto se concibe como multifuncional, destinado a una variedad de usos de los que todos pueden participar. El barrio residencial, la urbanización de viviendas, el distrito financiero, la zona industrial, los aparcamientos, los túneles, las circunvalaciones, los centros comerciales y el propio coche son exponentes de espacios cerrados. En tanto que la plaza, la calle concurrida, el mercado, los parques y las terrazas suelen ser abiertos. Cuando nos hallamos en los primeros, solemos ir con prisa, en tanto que en los segundos somos más proclives a encontrar la mirada del otro y a participar de la vida comunitaria. Ambas categorías tienen un papel que desempeñar en la ciudad. Los espacios cerrados satisfacen nuestros caprichos de consumo privado y autonomía y son, en ese sentido, muy eficaces. Por el contrario, los espacios abiertos aportan algo común: agrupan distintas partes de la sociedad y alimentan un sentido de tolerancia, conciencia, identidad y respeto mutuo. En cualquier caso, en el proceso de planificación de las ciudades según los requisitos de la iniciativa privada, hemos visto eclipsarse la segunda dimensión. El aperturismo en el espacio urbano ha cedido inexorablemente ante los intereses corporativos y, paralelamente a ese proceso, vemos desaparecer la propia idea de ciudad integradora.

Examinando trabajos de Balzaes, L.<sup>45</sup> (1998), podemos exponer que:

"Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes".

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del

---

<sup>44</sup> Rogers, R., Gumuchdjan, P., & Maragall, P. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili. Obtenido de: [http://www.fadu.edu.uy/tallerdanza/carp-2015/files/2015/07/Rogers-Gumuchdjan\\_Ciudades-para-un-pequeno-planeta1.pdf](http://www.fadu.edu.uy/tallerdanza/carp-2015/files/2015/07/Rogers-Gumuchdjan_Ciudades-para-un-pequeno-planeta1.pdf)

<sup>45</sup> León Balza, S. F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. *EURE (Santiago)*, 24(71), 27-36. Obtenido de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611998007100002&script=sci\\_arttext&tlng=en](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611998007100002&script=sci_arttext&tlng=en)

entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan por consiguiente zonas para el uso y disfrute colectivo”

### 2.5.3. Paisaje Urbano.

Estudiando información de Hernández, E.<sup>46</sup>(2000), podemos referenciar que:

El paisaje urbano es el que expresa el mayor grado de transformación de recursos y paisajes naturales. Es un fenómeno físico que se modifica permanentemente por la historia, paralelo al desarrollo de la ciudad. En el contexto ambiental, el paisaje urbano se refiere al concepto estético de una relación campo- ciudad y su nivel de integración, y la relación entre hombre, cultura y naturaleza. También comprende la interpretación perceptiva del valor visual de la ciudad hacia su interior en el que intervienen elementos construidos, sociales, naturales y ambientales, donde la imagen urbana se forma por una visión seriada de elementos particulares que forman una idea general de la ciudad.

El paisaje urbano se puede explicar cómo la expresión del medio ambiente y de la calidad de habitar de la ciudad y su espacio público, y se relaciona estrechamente con las condiciones de orden social y económico de sus habitantes.

La principal particularidad del paisaje urbano de nuestras ciudades es la rapidez con que se ha venido transformando negativamente, debido al acelerado y desorganizado proceso de urbanización.

Citando a Soto, L., & Luis, J. (2011)<sup>47</sup> transcribimos que:

El concepto de paisaje urbano histórico representa un avance teórico en la definición, conservación y gestión de los conjuntos urbanos con valor patrimonial, con un claro afán integrador de las diversas escalas y cuestiones relacionadas con estos objetivos, facilitando así la adecuación de la conservación del patrimonio urbano al nuevo paradigma<sup>3</sup> de la sostenibilidad en todas sus vertientes (ambiental, económica y social). Y tampoco podemos olvidar que los conceptos manejados en una Recomendación de UNESCO tienen que ser genéricos, para tener la suficiente flexibilidad y capacidad de adaptación a situaciones y culturas diferentes, pero eso no quiere decir que puedan ser confusos o vagos. Requieren una formulación coherente, necesitan un esfuerzo de

---

<sup>46</sup> Hernández, E. P. (2000). Paisaje urbano en nuestras ciudades. *Bitácora Urbano-Territorial*, (4), 33-37.

<sup>47</sup> Soto, L., & Luis, J. (2011). El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos. Obtenido de: <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10322/1/CIUDADES-2011-14-PAISAJE.pdf>

aproximación que no puede ser el resultado de la suma desconectada de reflexiones, por muchas y muy autorizadas que sean y, sobre todo, una revisión crítica de los aspectos esenciales que no hemos podido o no hemos sabido resolver hasta ahora. En el caso del paisaje urbano histórico, la justificación que se utiliza (la de que nos enfrentamos a nuevos desafíos que precisan de nuevos conceptos para afrontarlos) y, sobre todo, las implicaciones derivadas de ampliar un campo de por sí extenso y poco definido, y las ausencias que se pueden detectar en los diversos documentos, generan un profundo desasosiego, puesto que convierten a la aproximación basada en el concepto de paisaje urbano histórico en algo muy difícil de aplicar, que interfiere con otras categorías existentes en el Patrimonio Mundial, concretamente con la de paisaje cultural, y, lo que es peor, se presta a interpretaciones interesadas y a la institucionalización de una retórica vacía y banal. Y “en esta situación, vaguedades y generalidades se interpretan como un signo de debilidad, como una demostración de que en última instancia todo se puede hacer, y que el doble lenguaje es el lenguaje habitual”<sup>4</sup> (Gersovitz, 2006, p. 66). ¿Cuál es, pues, esta ‘nueva situación’ que ha llevado a la necesidad de revisar los conceptos existentes en la conservación del patrimonio urbano? Como se señala en el informe preliminar al anteproyecto de Recomendación, el patrimonio urbano ha adquirido en las últimas décadas un prestigio incomparable en la cultura y la vida contemporáneas, y las ciudades se han convertido en iconos del turismo cultural mundial. Constituyen, además, el principal grupo de bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial -LPM-, tanto por su número (en torno a un tercio del total) como, sobre todo, por los desafíos que plantea su gestión y conservación. Como ejemplo, en la 31ª Sesión del Comité del Patrimonio Mundial (2007) se analizaron 84 informes sobre el estado de conservación de bienes inscritos en la LPM en la categoría de patrimonio cultural, de los cuales 33 (el 39%) se referían a impactos potencialmente perjudiciales de proyectos urbanos (Van Oers, 2010, p. 7).

#### 2.5.4. Verde Urbano.

Analizando el artículo de Gonçalves<sup>48</sup>(2013), podemos saber que:

El verde urbano está integrado mayoritariamente por parques y jardines públicos, cuya gestión y mantenimiento dependen de las distintas administraciones. A lo largo del siglo XVIII y del XIX surgieron grandes parques en las principales ciudades europeas y americanas, como Central Park en Nueva York, Hyde Park en Londres, Vondelpark en Ámsterdam, el Parque del Retiro en Madrid o el Bois de Boulogne en París, ya que los distintos estados se vieron obligados a asumir responsabilidades en la configuración de la ciudad para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes. Hoy en día, la incorporación de las áreas verdes al planeamiento urbano se ha convertido en un derecho de los ciudadanos (Sanesi y Chiarello, 2006) consagrado en la normativa urbanística, a medida que los beneficios que generan van siendo demostrados científicamente.

---

<sup>48</sup> Gonçalves, A. G. (2013). Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (63), 125-146.

### 2.5.5. Movilidad.

Indagando en el artículo de Gutiérrez, A.<sup>49</sup> (2010), podemos referenciar que: “La movilidad es un derecho de las personas que trasciende la eficiencia de llegar de un lugar a otro en el menor tiempo y al menor costo posible, e incumbe el disfrutar de la experiencia de moverse (Ascher, 2005).”

Investigando a Lozano, M., y Stalin, L. (2010)<sup>50</sup>, exponemos:

La movilidad es indiscutiblemente un componente esencial de la libertad y la dignidad del ser humano y una de las claves de la independencia de las personas. La movilidad nos permite interactuar con nuestro entorno, planteando relaciones interpersonales y sociales enriquecedoras, mejorando nuestras vidas hacia el desarrollo persona. Virtualmente, las personas actuamos con naturalidad al ejecutar actividades que necesitan movilidad y orientación, sin ser conscientes de cómo lo hacemos. Nos vamos a referir a la movilidad como “movimiento completo de una persona que involucra un cambio de ubicación espacial bajo control de esta en relación a otros objetos o referentes que permanecen en posiciones fijas o no”. Así, el movimiento que nos interesa, es el tratamiento del traslado independiente del sujeto, que involucra a la persona pudiendo hacer sus propios juicios y decisiones sobre moverse, cuándo y hacia dónde hacerlo. (pp. 13)

Examinando el estudio de Trejos<sup>51</sup> (2010), podemos citar:

MOVILIDAD El concepto de movilidad se entiende como la capacidad de desplazarse de un lugar a otro. Se entiende por movilidad cotidiana la que es generada por motivos laborales, de estudio, de consumo y de acceso a servicios. La realización de múltiples actividades, los contactos entre personas, el acceso a bienes, la distribución de materias y productos de todo tipo, en la mayoría de los casos, requiere el traslado de un lugar a otro de personas o cosas. Es decir requiere de movilidad. Por lo tanto, la movilidad en su aspecto más general, significa facilidad con la que las personas realizan desplazamientos para satisfacer sus necesidades o realizar sus actividades. (p. 11).

---

<sup>49</sup> Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331), 86. Obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>

<sup>50</sup> Lozano, M., & Stalin, L. (2013). *Las Barreras Arquitectónicas Y Obstáculos Y Su Incidencia Para La Movilidad De Las Personas Con Deficiencia Visual En La Ciudad De Loja*, (2010). Obtenido de: <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/215/1/TESIS%20L.pdf>

<sup>51</sup> Trejos. (2010). LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COMO SOPORTE EN LA LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES Y DESARROLLO URBANO EN LA CONURBACIÓN OCCIDENTE. BOGOTÁ D.C. [En línea]. Consultado: [02, Enero, 2016] Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis37.pdf>

Considerando la investigación realizada por Salazar<sup>52</sup> (2012), podemos citar que:

**Movilidad Peatonal:** Concepto referido al modo de transporte y desplazamiento en el que el medio principal, es no motorizado y fundamentado en el movimiento a pie por una vía pública.

**Accesibilidad:** Indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos. El objetivo de una buena accesibilidad es el de reducir las necesidades de desplazamiento, sobre todo de los desplazamientos motorizados, tanto en número como en longitud, y aprovechar al máximo la capacidad que tiene el ser humano de trasladarse sin emplear vehículos motorizados.

**Espacio Público:** Se entiende por espacio público como “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular.” El espacio público es entonces, un mecanismo fundamental para la socialización de la vida urbana. La negación de la ciudad es precisamente el aislamiento, la exclusión de la vida colectiva, la segregación. Quienes más necesitan el espacio público, su calidad, accesibilidad, seguridad son generalmente los que tienen más dificultades para acceder o estar: los niños, las mujeres, los pobres, los inmigrantes recientes. (p. 8)

Extendiendo la investigación de la ordenanza 3457 del Concejo Metropolitano de Quito (2003), podemos citar que:

#### Art.24. REFUGIOS PEATONALES.

Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 1.20 m. con una longitud mínima de cruce de 3,00 m. y una separación mínima hasta el vértice de la intersección, de 1,20 m. Si se presenta un desnivel con la calzada, éste se salvará mediante vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245.

#### Art.25. CICLOVÍAS

---

<sup>52</sup>Salazar, N. (2012). Accesibilidad y movilidad peatonal en la avenida circunvalar (Mosquera) desde el parque Olaya, hasta el parque de la rebecca. Hacia una movilidad urbana sostenible. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2016] Disponible en: <http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10785/1330/TRABAJO%20PRACTICAS%20S.C.A.%20NICOL%C3%81S%20SALAZAR%20BOTERO.pdf?sequence=11>

Están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc. Conectan generalmente áreas residenciales con paradas o estaciones de transferencia de transporte colectivo. Además, pueden tener funciones de recreación e integración paisajística. Generalmente son exclusivas, pero pueden ser combinadas con circulación peatonal. Las ciclo vías en un sentido tendrán un ancho mínimo de 1,80 y de doble sentido 2,40 m. Es el sistema de movilización en bicicleta al interior de las vías del sistema vial local puede formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional). Cuando las ciclo vías formen parte de áreas verdes públicas, tendrán un ancho mínimo de 1,80m. (pp. 35 y 36).

Indagando el análisis de Huerta<sup>53</sup> (2007), podemos señalar lo siguiente:

### **La accesibilidad como derecho**

Los espacios urbanos son los lugares en donde las personas desarrollamos la mayor parte de nuestra vida social y colectiva. Sin embargo, en la construcción de las ciudades y edificios no se han considerado las necesidades de las personas con discapacidad, lo que ha generado barreras que limitan sus posibilidades de desarrollo en igualdad de oportunidades. La mejora de la accesibilidad de los espacios urbanos es una tarea prioritaria y significa un beneficio para la población en general. El diseño accesible de las edificaciones y de los espacios públicos (calzadas, aceras, estacionamientos, plazas, parques, etc.) no sólo permite compensar las diferencias que limitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad, sino además brinda facilidades adicionales al resto de la población, permitiendo la integración de todos los miembros de la comunidad. (p. 21)

Extendiendo el análisis de Huerta (2007), podemos citar que:

### **Espacios Públicos**

Para efectos de esta publicación, se consideran vías y espacios libres de uso público los siguientes:

- Los que forman parte del dominio público y se destinan al uso o al servicio público.
- Los que forman parte de bienes de propiedad privada, pero pueden ser utilizados por el público en general con motivo de las funciones que desarrolla en ellas alguna institución pública, directa o indirectamente.
- Los que forman parte de bienes de propiedad privada gravados por alguna servidumbre de uso público.

---

<sup>53</sup>Huerta, J. (2007). Discapacidad y diseño accesible. Lima, República del Perú. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad.

-También se considera espacio libre de uso público el que puede ser utilizado por el público en general, mediante el pago de un importe, cuota o similar.

Se consideran espacios públicos las vías de circulación peatonal y vehicular, las áreas dedicadas a parques y plazas de uso público.

### **Mobiliario Urbano**

Se denomina mobiliario urbano al conjunto de objetos que existen en las vías y espacios libres públicos, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación, de forma que su modificación o traslado no genera alteraciones substanciales de aquéllas, tales como: cabinas o teléfonos públicos, semáforos, postes de señalización, papeleras, fuentes públicas, faroles, toldos, quioscos, paraderos de transporte, carteles publicitarios, bancas, contenedores, y cualquier otro de naturaleza similar. (p. 56)

Desarrollando nuestra investigación en el análisis de Huerta (2007), podemos conocer que:

### **Aceras O Veredas**

Las aceras o veredas son parte integrante del sistema de vías públicas. Están destinadas a la circulación peatonal así como a la colocación del mobiliario urbano, árboles, señalización u otros fines, propiciando un ambiente seguro para la movilización. La acera debe estar en un nivel diferente al de la pista vehicular o calzada con la cual colinda, separándose así los espacios ocupados por peatones y vehículos. Debe garantizar el desplazamiento de cualquier persona, independientemente de su edad, estatura, limitaciones físicas o sensoriales, con autonomía y seguridad.

El ancho libre mínimo para las aceras debe ser de 1.20 metros y debe presentar una altura libre de obstáculos de mínimo 2.10 metros. La superficie del piso debe ser estable y antideslizante. El mobiliario urbano a instalar en las aceras, se diseñará y ubicará de forma que pueda ser accesible para todos los ciudadanos y que no constituya obstáculo para el tránsito.

### **Rampas**

Cuando existan diferencias de nivel de hasta 6 milímetros, pueden ser verticales y no requieren tratamiento en los bordes. Cuando el cambio de nivel esté entre 6 y 13 milímetros, los bordes deberán ser biselados con una pendiente no mayor de 1:2. Los desniveles mayores a 13 milímetros, deben ser solucionados mediante rampas. Se denomina pendiente o inclinación de una rampa a la relación que existe entre la altura a superar y la longitud de la rampa. La pendiente se expresa en porcentaje.

## Semáforos, postes y faroles

Los semáforos, postes y faroles colocados en las veredas, no deben interrumpir el paso peatonal libre de 1.20 metros. Los tensores u otros elementos de soporte de los postes, deben estar colocados a una altura de 2.10 metros para evitar obstáculos en las veredas. (pp. 60, 61 y 70)

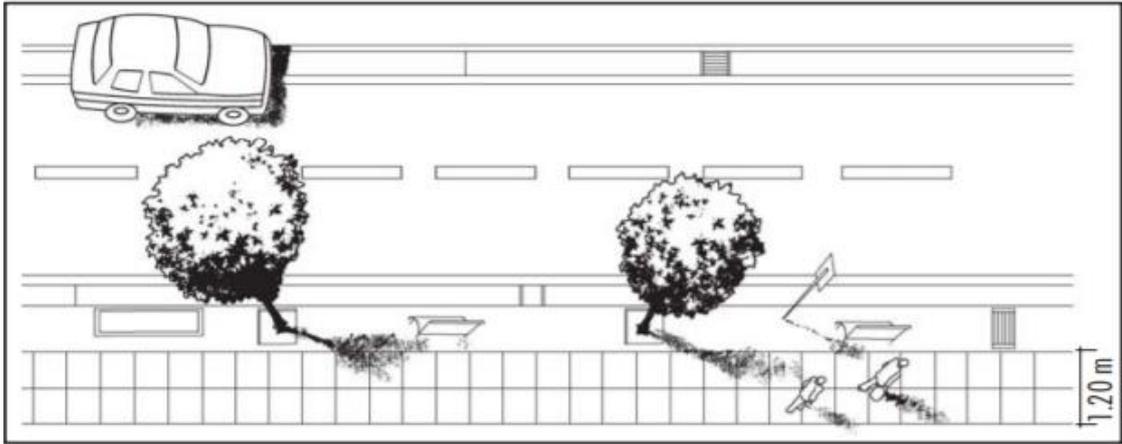


Gráfico No. 61. Imagen de la acera y calzada. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).  
Fuente: Discapacidad y diseño accesible

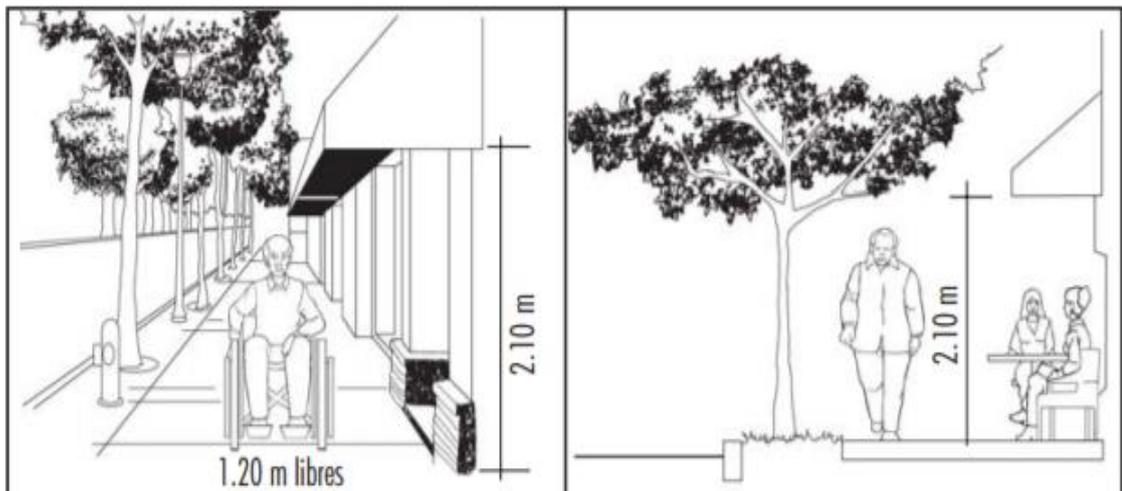


Gráfico No. 62. Imagen de ancho y altura libre de aceras. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).

Fuente: Discapacidad y diseño accesible

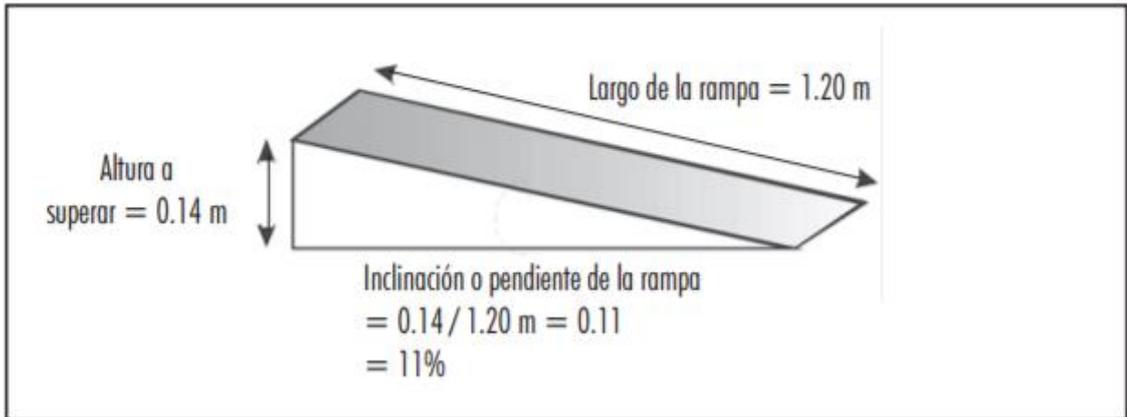


Gráfico No. 63. Imagen de cálculo de rampa. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).  
 Fuente: Discapacidad y diseño accesible

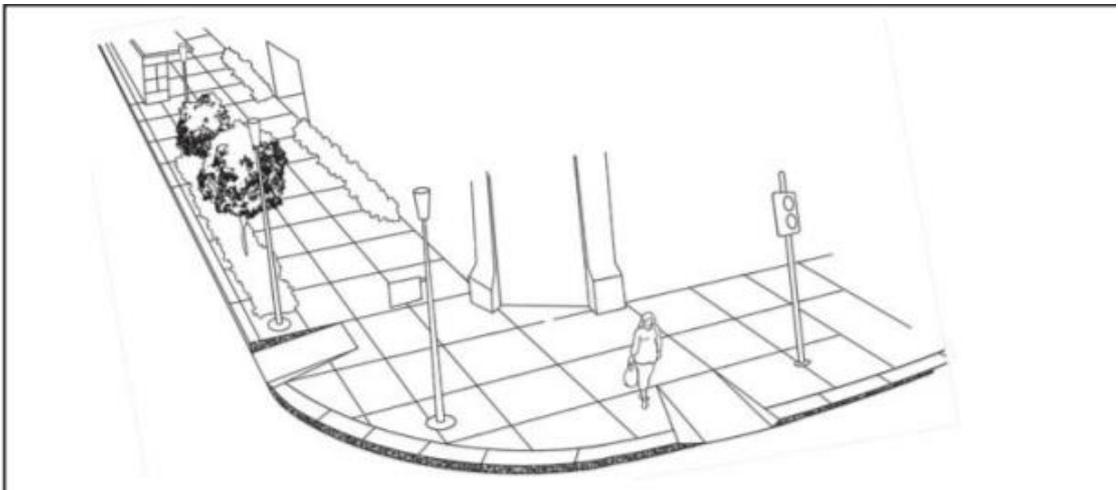


Gráfico No. 64. Imagen de Rampas en aceras con planos inclinados. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).  
 Fuente: Discapacidad y diseño accesible.

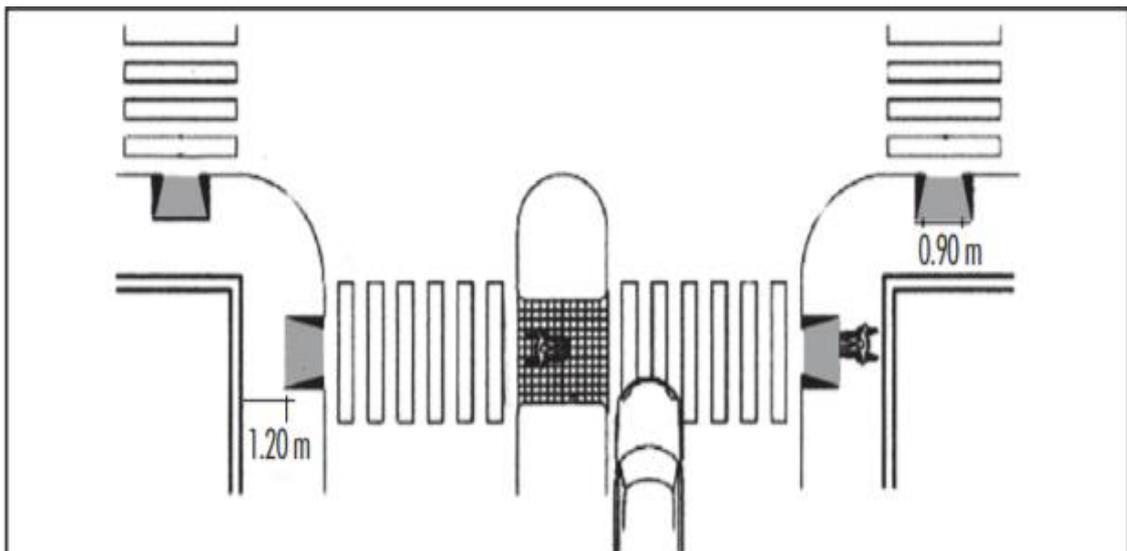


Gráfico No. 65. Imagen Cruce peatonal con berma central rebajada. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).  
 Fuente: Discapacidad y diseño accesible

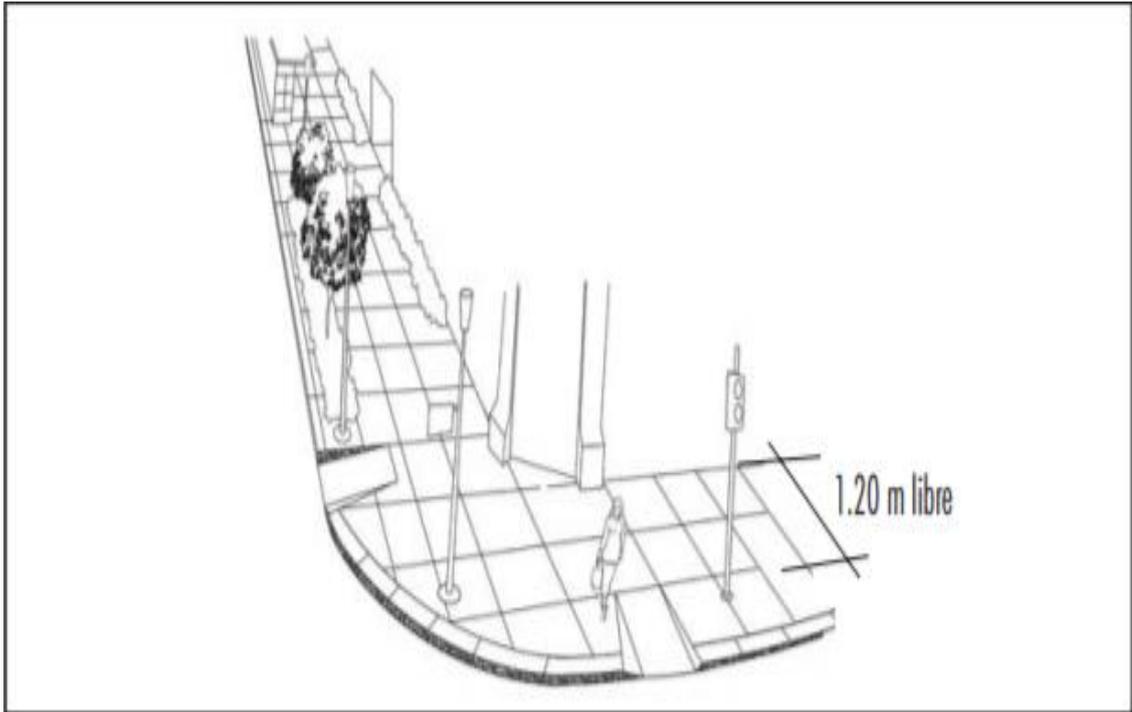


Gráfico No. 66. Imagen de Elementos ubicados en la vereda. Tomada del libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007).

Fuente: Discapacidad y diseño accesible.

Estudiando el trabajo de Varcárcel<sup>54</sup> (2014), transcribimos lo siguiente:

#### DEFINICIÓN DE PEATÓN

Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él.

#### CIRCULACIÓN DE PEATONES POR LAS VÍAS URBANAS

Como ya hemos explicado anteriormente, los peatones en ciudad deben circular por las aceras, pero en algunas ocasiones es necesario cruzar al otro lado de la calle. Vamos a estudiar ahora cómo se debe hacer para no ser atropellados por ningún vehículo que circule por la calzada.

#### CRUCE DE CALLES REGULADAS POR SEMÁFOROS

Como norma general se debe seguir la misma secuencia que en el caso anterior y se tendrá en cuenta la fase en que se encuentra el semáforo. Si la fase está roja se esperará a que se ponga verde, situándose fuera de la calzada y sin pisar el bordillo. Si se trata de un semáforo que dispone de cajetín con pulsador, se pulsará. Si está en fase verde y comienza a parpadear, se deberá apresurar la marcha, porque va a cambiar a rojo. Si cuando empieza a parpadear no se ha comenzado a cruzar, se esperará a que se ponga verde de nuevo. No obstante, aunque el semáforo esté en verde, hay que tener precaución y mirar a los vehículos que circulan por la calzada y no comenzar

<sup>54</sup>Varcárcel, J. (2014). Peatones. Ministerio del interior dirección general de tráfico subdirección general de intervención y políticas viales unidad de intervención educativa. Madrid. Republica de España.

a cruzar hasta cerciorarse de que sus conductores se han dado cuenta de que se tienen que detener para que pasen los peatones y que efectivamente se detienen. No se deberá cruzar hasta que los vehículos se hayan detenido totalmente.

#### CRUCE DE CALLES POR PASOS REGULADOS POR MARCAS VIALES

Los pasos regulados por marcas viales son aquellos que están marcados con líneas anchas transversales de color blanco. En estos pasos, los peatones siempre tienen preferencia sobre los vehículos. Para pasar por ellos se tendrán en cuenta las normas generales para cruzar las calles, pero además se deberá indicar a los conductores, con la mano, la intención de cruzar. Como peatones hay que poner especial cuidado en comprobar que hemos sido vistos por el conductor y que éste tiene intención de detenerse. Un buen truco puede ser mirarle a la cara para ver si realmente nos mira. Si se comprueba que está mirando para otro lado, no es recomendable cruzar, puede ser que no nos haya visto. Esta medida hay que extremarla si la calle es de doble sentido, asegurándonos de que hemos sido vistos por los conductores que circulan en ambos sentidos. (pp. 9 y10)

#### 2.5.6. Barreras arquitectónicas.

Estudiando la tesis de Lozano<sup>55</sup>(2010), podemos conocer que:

Se denomina Barreras Arquitectónicas a todos aquellos elementos que obstaculizan o impiden la movilidad, comunicación e integración de personas, ya sea en el ámbito público exterior como en los interiores de edificios. Las barreras arquitectónicas impiden el libre acceso a algunos espacios, entorpecen la circulación normal por el interior de un edificio o en aceras con obstáculos, desniveles o pavimentos deslizables, o la ausencia de señalización para personas con discapacidades motrices, auditivas o visuales. (pp. 11)

---

<sup>55</sup> Lozano, M., & Stalin, L. (2013). Las Barreras Arquitectónicas Y Obstáculos Y Su Incidencia Para La Movilidad De Las Personas Con Deficiencia Visual En La Ciudad De Loja, (2010)

## CAPITULO III

### 3 Marco Metodológico

#### 3.1. Métodos.

La metodología utilizada en este análisis de caso define el tipo de investigaciones realizadas para elaborar este estudio, mediante investigaciones científicas, de campo, bibliográfico y exploratorio, permitiendo ejecutar sus distintas etapas de elaboración.

##### 3.1.1. Investigación Científica Exploratoria.

Este método nos permite tener una mayor percepción respecto al enfoque del área de estudio, permitiéndonos adquirir informaciones u elementos que nos ayude a ampliar el comportamiento en cuanto a la movilidad de este objeto de estudio, ya que esta investigación se basa en observaciones que puedan orientar a la investigación emprendida. De esta manera los autores de este análisis de caso visitaron el departamento técnico de planificación y ordenamiento territorial del GAD PORTOVIEJO.

##### 3.1.2. Investigación Científica Empírica.

Este tipo de investigación facilitará nuestro análisis de caso para así obtener información de profesionales inmersos y expertos en el tema que tienen una mejor perspectiva y entienden mejor el tema analizar los cuales son los que aportan y ayudan a diario a solucionar los temas urbanos de la ciudad; tal es el caso del Arq. Ericko Bernal del departamento de planificación del GAD PORTOVIEJO, de igual manera el Arq. Patricio Mora, consultor encargado del Plan Maestro De Movilidad para Portoviejo, los cuales nos ayudaron a detectar problemáticas que son indispensables en nuestro análisis de caso.

### 3.1.3. Investigación Histórica.

Mediante esta investigación tratamos de obtener informaciones de los hechos pasados que se dieron a lo largo de los años en este tramo vial, brindándonos fundamentos y antecedentes históricos que puedan ser útiles a la hora de entender el presente estado de la avenida a analizar.

También se entrevistó al Ab. Ramiro Molina Cedeño historiador de la ciudad de Portoviejo, que en base a sus conocimientos nos facilitó información con la cual pudimos realizar el marco histórico.

### 3.1.4. Investigación de la observación Científica.

Por medio de esta investigación se logró observar de manera directa la delimitación del área de estudio a analizar con la finalidad de estudiar cada una de las problemáticas existentes en la avenida Manabí.

De igual manera se observó las diferentes referencias que se tomaron como muestra para poder comparar y analizar la nuestro objeto de estudio y llegar a tener una guía y ejemplo al momento de realizar este proyecto.

### 3.1.5. Investigación Bibliográfica.

Mediante esta investigación se obtuvo una recopilación de datos o información de libros online sobre el urbanismo moderno y sustentable, notas web, fuentes de internet, tesis publicadas, monografías, artículos, así como también se nos facilitó 15 libros en PDF relacionados con el tema a analizar los cuales fueron otorgados por la biblioteca digital de la universidad San Gregorio de Portoviejo. Una vez obtenida la información necesaria ha sido de ayuda para la elaboración de antecedentes, justificación, marco teórico, marco legal, y diagnóstico y así poder basarnos en la regeneración vial, movilidad y accesibilidad exclusivamente del peatón en la avenida estudiada.

### 3.1.6 Investigación de Campo.

En esta investigación se pudo realizar visitas de campo a los lugares antes mencionados en el marco referencial (repertorio nacional y repertorio local), las cuales fueron la ciudad de Guayaquil en la que se visitó la avenida Boyacá y avenida Pedro Carbo las cuales se tomaron como ejemplo como repertorio nacional. Y como repertorio local se visitaron las avenidas Urbina y Paulo Emilio Macías en la ciudad de Portoviejo. Se visitó y se recorrió por completo el área de estudio a intervenir por los autores del presente análisis de caso, para poder tomar fotos de las problemáticas que se presentan y poder tener un mayor enfoque en lo que se va analizar.

Se realizó unas visitas técnicas a el GAD DE PORTOVIEJO, ANT DE PORTOVIEJO, PORTOVIAL, en las cuales se realizó pedido de información respecto a la avenida a intervenir (planos, leyes, normas y ordenanza) y se realizó la debida entrevista con los técnicos competentes.

Se elaboró también una ficha de observación (ficha técnica), la cual sirvió para constatar el estado de la avenida, aceras parterre central, y verificar la forma en la cual circula el peatón, vehículos particulares y públicos con la relación al mal uso del suelo.

También se realizó un modelo de entrevistas y encuestas, las cuales se realizaron a los peatones que circulaban por el lugar.

### 3.1.7 Proceso de Investigación.

Concluidas las diferentes técnicas de elaboración como encuestas y entrevistas del presente análisis se pudo tener un informe en conjunto a los demás procesos y tipo de investigación ya sea cualitativo o cuantitativo. Se llegó a la conclusión de que se realizó un análisis metodológico de prototipo inductivo.

### 3.1.8 Análisis de los Datos Estadísticos.

Se tomó como muestra la población actual de la Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

## **3.2. Tipo de investigación.**

El tipo de investigación se define preliminarmente desde la etapa de identificación y formulación del problema, la investigación de acuerdo a su tipo fue: exploratoria y descriptiva.

### 3.2.1. Exploratoria.

Se realizó el análisis adecuado y detallado de los problemas más particulares, para ser aplicados a la realidad en las avenidas de Portoviejo, lo que sirvió para realizar una exploración detallada de la zona de estudio.

### 3.2.2. Descriptiva.

Una vez realizada la investigación se procedió a describir las características del objeto y problema a analizar.

## **3.3. Métodos.**

El método se lo define como la manera de alcanzar los objetivos de la investigación científica, o procedimiento para ordenar la actividad de acuerdo al caso analizar.

### 3.3.1. Método Inductivo.

Este método parte desde la realidad local en el área asignada a las diferentes avenidas de la ciudad de Portoviejo, para establecer conclusiones y recomendaciones generales sobre la intervención a realizarse.

### 3.3.2. Método Deductivo.

Sirvió para estudiar conceptos generales y específicos sobre el urbanismo moderno y sustentables, especialmente en temas relacionados a la movilidad urbana y así poder utilizarlos en el área consignada a las avenidas de la ciudad.

### 3.3.3. Método Analítico.

Por medio de este método se realizó una subdivisión del tema, en cada uno de sus elementos para observar objetivos y características del área reservada a avenidas y calles.

### 3.3.4. Método Histórico.

Sirvió para recoger datos veraces, criticarlos y sistematizarlos, y así obtener un conocimiento de la historia local concreto acerca de nuestra área de estudio dentro de la ciudad de Portoviejo.

## **3.4. Técnicas.**

En el presente análisis de caso se realizaron las siguientes técnicas de observación, encuestas y entrevistas a los diferentes peatones y personas que de una u otra manera pudieran aportar su conocimiento en este proyecto:

La Encuesta: Se realizarán encuestas a los habitantes de la avenida Manabí así como también a los taxistas y personas naturales que transitan en sus vehículos, de igual manera a los comerciantes informales, formales y transeúntes con o sin capacidades especiales que se movilizan en el área de estudio, para poder desempeñar conclusiones con respecto a señalización vertical y horizontal en el sector y proponer mejoras que ayuden a nuestra propuesta.

La entrevista: Mediante entrevistas se podrá adquirir información que conlleve al proceso de conocimientos y experiencias para poder realizar preguntas coherentes a

personas y expertos sobre el tema de movilidad urbana referente al tema a analizar entre ellos tenemos a:

- Ab. Ramiro Molina Cedeño
- Arq. Patricio Mora
- Arq. Ericko Bernal
- Arq. Mónica Moreira

### 3.5. Población y muestra.

De acuerdo a la investigación que se realizó en el departamento de planificación del Municipio de Portoviejo y conociendo la población actual de la ciudad se tomó de referencia la misma como universo de investigación del análisis de caso. El universo físico se lo tomo como muestra al plano general de Portoviejo, separados por parroquias y enfocándonos específicamente en la parroquia Portoviejo.

#### 3.5.1. Tamaño de la muestra.

De acuerdo a la población actual de la ciudad de Portoviejo siendo este de 280.029 habitantes. Y para conocer el tamaño de la muestra en el centro de análisis hemos utilizado la siguiente formula de acuerdo a la población actual:

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

#### Proceso de investigación para determinar el tamaño de la muestra.

SIMBOLOGÍA		
n	Tamaño de la muestra	?
k	Nivel de confiabilidad 90%	1,96
p	Variabilidad positiva %	0,9
q	Variabilidad negativa %	0,1
n	Tamaño de la población	280,029
e	Precisión o error	1% a 9%

Gráfico No. 67. Cuadro del proceso para determinar la muestra de la investigación. República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [10, julio, 2017]

$$n = \frac{1.96^2 * 0.90 * 0.10 * 280.029}{[0.05^2(280.029 - 1)] + 1.96^2 * 0.90 * 0.10}$$

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

### 3.5.2. Recolección de Información.

Una vez obteniendo el número de encuestas y fichas de observaciones que se realizara en el área de estudio a intervenir, así procederemos hacer las tabulaciones pertinentes mediante cuadros estadísticos realizados en el programa Excel. Teniendo los resultados de cada una de las interrogantes se tomara dichas derivaciones para realizar las propuestas necesarias cumpliendo con la propuesta en la cual nos basamos.

## CAPITULO IV

### 4. Investigación de Campo

#### 4.1 Diagnóstico del estado actual de la avenida Manabí

##### Mapa Temático del Estado de Vías.

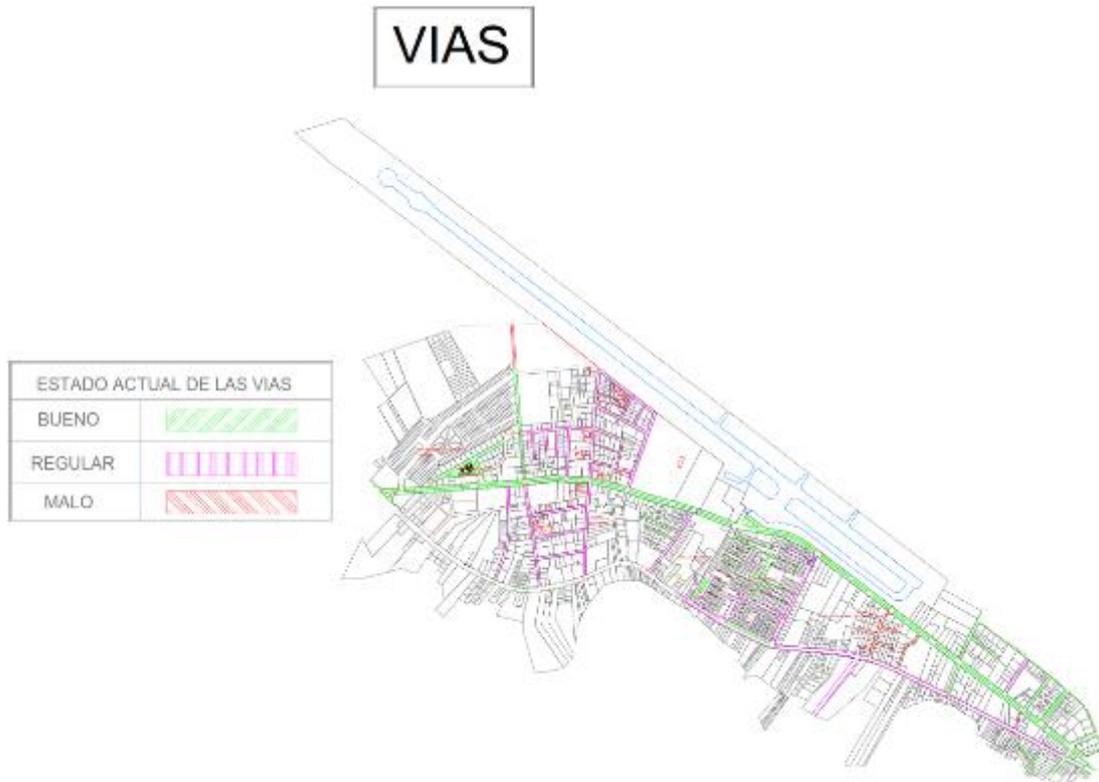


Gráfico No. 68. Imagen de mapa temático de estado de las vías.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

Según el mapa temático la avenida Manabí mantiene su eje en buen estado, salvo en puntos muy localizados como lo son el callejón Terán, la calle Rubén Darío Morales, el pasaje El Seguro y la calle Sebastián Guillem.

Mapa Temático del Equipamiento Urbano.

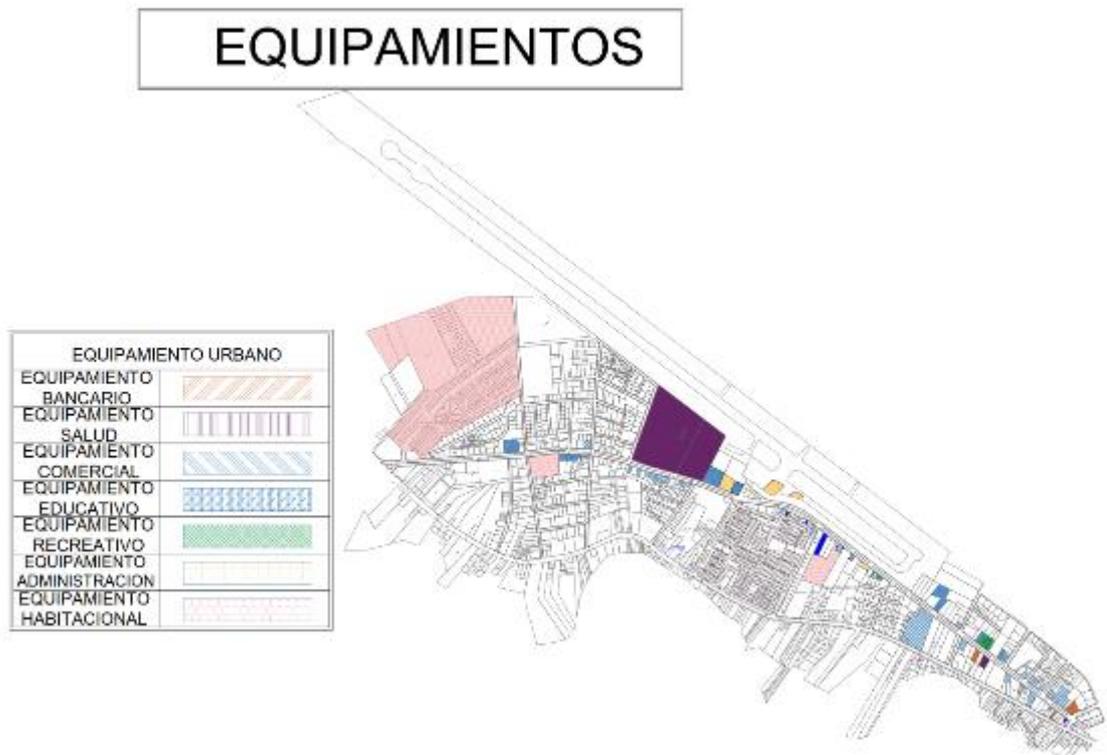


Gráfico No. 69. Imagen de mapa temático de equipamiento urbano.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

Según el análisis de esta imagen, podemos observar que sobre esta arteria se encuentran ubicado un sinnúmero de equipamientos urbanos de diferente índole y se desarrollan a lo largo de toda su extensión. Entre ellos podemos claramente diferenciar equipamiento bancario – administrativo, equipamiento de salud, equipamiento comercial, equipamiento educativo y equipamiento recreativo – social.

## Mapa Temático de Servicios Básicos



Gráfico No. 70. Imagen de mapa temático de servicios básicos.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

A través de este mapa temático podemos constatar que la avenida Manabí cuenta con todos los servicios básicos pertinentes, tales como servicio de agua potable, alumbrado público, alcantarillado sanitario, servicio eléctrico, recolección de desperdicios, servicio telefónico e incluso transporte urbano.

## Mapa Temático de Verde Urbano



Gráfico No. 71. Imagen de mapa temático de verde urbano.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

A lo largo de toda esta arteria contamos con verde urbano, ubicado en su parterre central, en el estacionamiento del ex aeropuerto “Reales Tamarindos”, y en el distribuidor de tránsito ubicado en la intersección de la avenida Manabí y 5 de Junio.

## Mapa Temático de Usos de Suelo



Gráfico No. 72. Imagen de mapa temático de usos de suelo.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

Según el análisis de este mapa temático podemos observar que en su gran mayoría esta avenida es un sector residencial, pero que ha visto sus actividades mezclarse, especialmente gracias al comercio, llegando en algunos puntos a tener uso de suelo mixto.

#### 4.1.1 Diagnóstico de la avenida Manabí mediante mapas temáticos

Una vez analizados todos los mapas temáticos, podemos anotar que la avenida Manabí tiene buen estado de vía, lo que relativamente facilita el desplazamiento de los vehículos a través de ella. Las únicas intersecciones que presentan problemas en su estado son el callejón Terán y el Pasaje El Seguro.

Sobre esta arteria también encontramos diferentes equipamientos urbanos, los cuales convocan a un gran número de población a realizar uso de ella, motivo por el cual es una vía muy transitada. Entre ellos tenemos entidades bancarias, establecimientos educativos, centros comerciales, centros de atención médica, entre otros.

Cabe destacar que la avenida Manabí cuenta con todos los servicios básicos sin excepción. Al ser una vía muy transitada está sometida a horarios de recolección de desperdicios, presenta servicio de agua potable de manera permanente, así mismo de servicio telefónico, eléctrico y de alumbrado público. También existe una ruta de bus urbano que realiza su recorrido por algunos tramos de esta vía.

Una de las características más destacable de esta arteria es que posee a lo largo de toda su extensión verde urbano a través de su parterre y distribuidor de tránsito. Esto le da mucha vistosidad tanto en horas de la mañana como de la noche, pues en el parterre central se cuenta con iluminación en la arborización, así mismo en el distribuidor de tránsito, lo cual ayuda a lograr un agradable paisaje urbano.

El uso de suelo en esta vía está dividido en residencial y mixto.

#### 4.1.2 Cálculo de nivel de servicio vial

<b>AVENIDA MANABÍ</b>			
<b>FECHA:</b>		<b>JUEVES 03/08/2017</b>	
<b>IDA</b>		<b>VUELTA</b>	
TIEMPO:	03:50.55	TIEMPO:	03:55.30
VELOCIDAD:	55 KM/H - 65 KM/H	VELOCIDAD:	55 KM/H - 65 KM/H
HORA DE LA MUESTRA:	1:15 AM	HORA DE LA MUESTRA:	1:15 AM
TIEMPO:	06:07.09	TIEMPO:	05:21.83
VELOCIDAD:	30 KM/H - 40 KM/H	VELOCIDAD:	30 KM/H - 40 KM/H
HORA DE LA MUESTRA:	7:00 AM	HORA DE LA MUESTRA:	7:00 AM
TIEMPO:	08:03.01	TIEMPO:	08:20.62
VELOCIDAD:	30 KM/H - 50 KM/H	VELOCIDAD:	30 KM/H - 50 KM/H
HORA DE LA MUESTRA:	12:30 AM	HORA DE LA MUESTRA:	12:30 AM
TIEMPO:	12:08.20	TIEMPO:	13:01.50
VELOCIDAD:	25 KM/H - 30 KM/H	VELOCIDAD:	25 KM/H - 30 KM/H
HORA DE LA MUESTRA:	5:30 PM	HORA DE LA MUESTRA:	5:30 PM
TIEMPO:	12:08.20	TIEMPO:	13:01.50
VELOCIDAD:	25 KM/H - 30 KM/H	VELOCIDAD:	25 KM/H - 30 KM/H
HORA DE LA MUESTRA:	6:00 PM	HORA DE LA MUESTRA:	6:00 PM

Gráfico No. 73. Cálculo de velocidades en la avenida Manabí.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso

Verificado el cálculo de velocidad en el área de estudio, se llegó a determinar que el nivel de servicio a considerar es de 25 km/h – 30 km/h en las horas pico de 17:00 – 18:00 con una duración de recorrido de 13 minutos en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de junio.

EXHIBIT 15-2. URBAN STREET LOS BY CLASS

Urban Street Class	I	II	III	IV
Range of free-flow speeds (FFS)	90 to 70 km/h	70 to 55 km/h	55 to 50 km/h	55 to 40 km/h
Typical FFS	80 km/h	65 km/h	55 km/h	45 km/h
LOS	Average Travel Speed (km/h)			
A	> 72	> 59	> 50	> 41
B	> 56-72	> 46-59	> 39-50	> 32-41
C	> 40-56	> 33-46	> 28-39	> 23-32
D	> 32-40	> 26-33	> 22-28	> 18-23
E	> 26-32	> 21-26	> 17-22	> 14-18
F	≤ 26	≤ 21	≤ 17	≤ 14

Gráfico No. 74. Clases de vías urbanas.

Fuente: Captura de imagen tomada del libro Highway Capacity Manual 2000

Una vez realizado el análisis de los resultados y contrastándolos con la clasificación las vías urbanas se ha determinado que el nivel de servicio de la avenida Manabí está situada en la tipología C, en la vía urbana de clase IV, por estar en el rango de velocidad considerado de 23 – 32 km/h.

## 4.2. Formato de Encuestas.

		<b>ENCUESTA.</b> <b>CARRERA DE ARQUITECTURA.</b>			
ANÁLISIS DE CASO					
*Muestre el nombre completo. Marque la celda de la fecha, hora y día. Marque la celda de la ciudad y país de la institución profesional de la cual es egresado, Pertenencia al Manabí					
PROVINCIA	CANTÓN		PARROQUIA		CIUDAD
Marque con una X su respuesta.					
SEXO:	Hombre:	<input type="checkbox"/>	Mujer:	<input type="checkbox"/>	
EDAD:	17 a 19:	<input type="checkbox"/>	20 a 24:	<input type="checkbox"/>	25 a 39:
					40 a 52:
					53 y Más:
ESTRATO:	Abs.:	<input type="checkbox"/>	Medio:	<input type="checkbox"/>	Popular:
NIVEL DE INSTRUCCIÓN:			ACTIVIDAD QUE REALIZA:		
1. Cree usted que la avenida Manabí necesita de un estudio para mejorar la movilidad?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
2. Considera usted que las aceras y parterres están tomando en cuenta las normas acerca de la movilidad de las personas con discapacidad?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
3. Cree usted que los equipamientos y mobiliarios urbanos que existen en la avenida Manabí inciden directamente en el conflicto en la movilidad?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
4. Considera usted que la señalética de la avenida Manabí es suficiente para cumplir su función?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
5. Cree usted que se le da prioridad y respeto al peatón?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
6. Conoce usted el proyecto "Villa Nueva", a implantarse en las antiguas instalaciones del aeropuerto "Reales Tamarindos"?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
7. Cree usted que este proyecto va a aportar o afectar a la movilidad en la avenida Manabí?					
Aporta		<input type="checkbox"/>	Afecta		<input type="checkbox"/>
8. Cree usted que la rehabilitación de esta arteria potenciaría el comercio, cultura, urbanismo y movilidad de la misma?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
9. Cree usted que debe mantenerse la ruta de bus urbano que existe actualmente?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
10. Cree usted que la unidireccionalidad de la avenida Manabí ayudaría a solucionar los problemas presentados en la movilidad?					
Si		<input type="checkbox"/>	No		<input type="checkbox"/>
Observaciones: _____ _____ _____					

Gráfico No. 75. Formato de Encuestas.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

#### **4.3. Formato de Entrevistas.**

1. ¿Cómo percibe los cambios que ha sufrido la avenida Manabí a los largo de su desarrollo histórico, tanto en el cambio de actividades, como en la movilidad urbana de esta ciudad?
2. Desde el punto de vista de usuario, ¿considera usted que la avenida Manabí está funcionando como debería?
3. ¿De qué manera cree usted que podría mejorar la avenida Manabí, respecto a la movilidad vehicular y peatonal?
4. ¿Cuál sería el problema principal a combatir en esta arteria?
5. De proponer la unidireccionalidad de esta arteria y creación de circuitos viales, ¿opina usted que podrían darse cambios positivos ante la problemática de movilidad en esta arteria?
6. Respecto al peatón ¿cuál sería la razón por la cual considera, no realiza esta actividad de manera frecuente?

Entrevista realizada al Arq. Eriko Bernal, coordinador de información y ordenamiento territorial del GAD municipal del cantón Portoviejo



*Gráfico No. 76.* Entrevista realizada al arquitecto Eriko Bernal, coordinador de información y ordenamiento territorial del GAD Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.  
Fuente: Elaborado por los autores de este análisis de caso [30, junio, 2017].

1. ¿Cómo percibe los cambios que ha sufrido la avenida Manabí a los largo de su desarrollo histórico, tanto en el cambio de actividades, como en la movilidad urbana de esta ciudad?

No podríamos de hablar de una vía específicamente, pero si anotar los cambios que ha sufrido en general la ciudad respecto a su movilidad. Pasamos de ser una ciudad muy pequeña y compacta, donde solo era suficiente caminar, a ser una ciudad donde olvidamos esta actividad y nos volcamos a ser usuarios fervientes del vehículo, dándole prioridad al vehículo, cuando en la actualidad buscamos el ideal de priorizar al peatón, tal como se ha conformado la pirámide de importancia en el Plan de Movilidad: primero es el peatón, luego la bicicleta, seguido por el transporte público y se finaliza con el transporte particular.

2. Desde el punto de vista de usuario, ¿considera usted que la avenida Manabí está funcionando como debería?

Definitivamente la avenida Manabí ya cumplió su ciclo y se encuentra colapsada, que cuenta con puntos muy críticos en lo que a movilidad se refiere. Es una vía que requiere ser rehabilitada, ya que carece de características para que el peatón pueda desplazarse con facilidad, tampoco posee espacio de ciclovía y hay problemas en el flujo vehicular.

3. ¿De qué manera cree usted que podría mejorar la avenida Manabí, respecto a la movilidad vehicular y peatonal?

En el municipio estamos realizando el Plan de Movilidad, aún no está definido en su totalidad el destino de esta arteria, pero si existe un proyecto en concreto que provocará cambios en la movilidad, este proyecto es “Villa Nueva”

4. ¿Cuál sería el problema principal a combatir en esta arteria?

Como cualquier cambio que pudiera proponerse, el principal problema será el hecho de que los ciudadanos no están acostumbrados a ello, así que en inicios, siempre existirán quejas hasta que podamos modificar nuestros hábitos de desplazamiento.

5. De proponer la unidireccionalidad de esta arteria y creación de circuitos viales, ¿opina usted que podrían darse cambios positivos ante la problemática de movilidad en esta arteria?

Para realizar cualquier cambio en el direccionamiento de una vía cualquiera se necesita de un sinnúmero de estudios que involucren no solo a la vía en cuestión, sino a la movilidad integral de la ciudad. La idea es buena, es factible, habría que proponerlo y realizar los estudios especializados necesarios.

6. Respecto al peatón ¿cuál sería la razón por la cual considera, no realiza esta actividad de manera frecuente?

Refiriéndonos en concreto a esta vía, existen algunas razones por las cuales la población decide no caminar mucho en este sector. Una de ellas sería que al haberse conformado inicialmente como un sector residencial de clase media alta, las viviendas aquí asentadas se caracterizan por no tener fluidez con el entorno, esto quiere decir, que a diferencia del centro de Portoviejo donde contábamos con soportales, que no son más que espacios público – privado que de alguna manera brindaba no solo confort al desplazarse, sino que también daba cierta sensación de seguridad ya que uno estaba en contacto con más transeúntes, lo que no ocurre en esta vía ya que en su mayoría a determinadas horas, podríamos considerar que ciertos sectores se vuelven solidos e inseguros. Otra razón que mencioné anteriormente es que al ser la vía muy extensa,

requiere de zonas de confort, dotadas de mobiliario urbano, donde el peatón pueda ya sea descansar o realizar su caminata de manera más agradable.

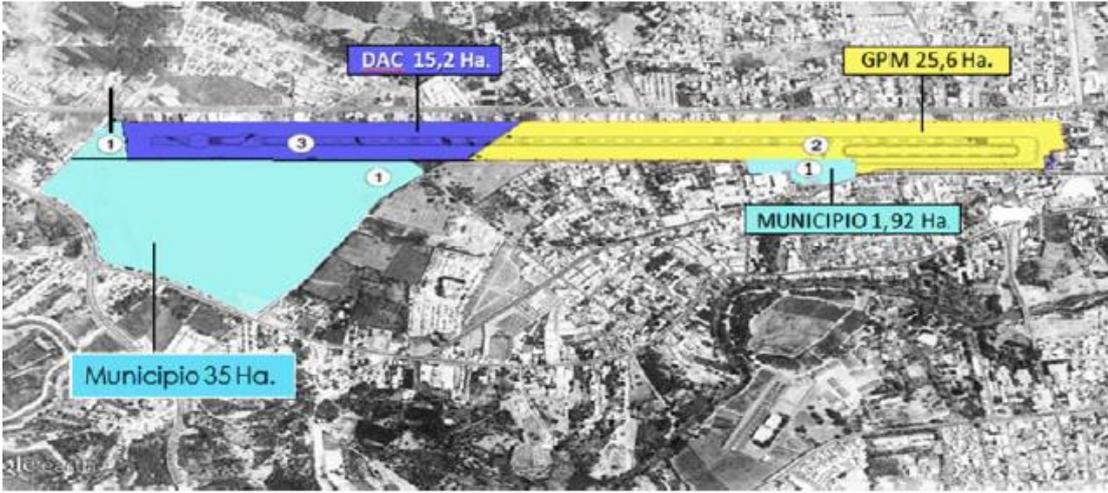


Gráfico No. 77. Esquema gráfico de la estructura de la propiedad del suelo del terreno donde se implantará el proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador. Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 78. Plano guía de las calles existentes alrededor del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador. Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 79. Zonificación del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador.

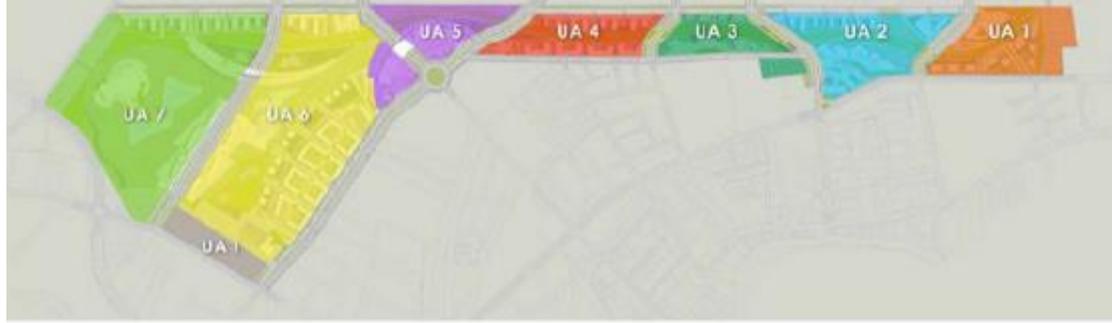
Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



- P1** AREA PARQUE - TEATRO
  - P2** AREA PARQUE - TEATRO
  - P3** AREA PARQUE - ZONA ROSA
  - P4** AREA PARQUE - ZONA ROSA
  - P5** AREA OPERARIAS - AREA CULTURAL
  - P6** AREA ADMINISTRACION PUBLICA
- ..... APARCAMIENTO EN VIAS SECUNDARIAS TIPO "BOULEVARD"
  - ..... APARCAMIENTO CENTRO COMERCIAL

Gráfico No. 80. Plan Masa del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador.

Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



- UNIDADES DE ACTUACION
- UA 1** PREFECTURA AREA ADMINISTRATIVA - RESIDENCIAL
  - UA 2** TERMINAL AREA DE TUNEL - RESIDENCIAL
  - UA 3** TORRE AREA OFICINAS - RESIDENCIAL
  - UA 4** ERMITA AREA RESIDENCIAL
  - UA 5** PLAZA COMERCIAL AREA COMERCIAL
  - UA 6** PARQUE - ZONA ROSA AREA RESIDENCIAL - UOI - PARQUE
  - UA 7** TEATRO - PARQUE RESIDENCIAL AREA RESIDENCIAL - OOI - PARQUE
  - UA 8** INFRAESTRUCTURAS AREA INFRAESTRUCTURAS

Gráfico No. 81. Fases de ejecución del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador.

Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 82. Usos de suelo dentro del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.  
 Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 83. Zonas verde dentro del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.  
 Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 84. La plaza dentro del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].



Gráfico No. 85. La vivienda dentro del proyecto “Villa Nueva” en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Información proporcionada por el GAD Portoviejo [30, junio, 2017].

Entrevista realizada al Ab. Ramiro Molina Cedeño, historiador de la ciudad de Portoviejo y miembro de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.



*Gráfico No. 86.* Entrevista realizada al abogado Ramiro Molina Cedeño, historiador de la ciudad de Portoviejo y miembro de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Elaborado por los autores de este análisis de caso [30, junio, 2017].

1. ¿Cómo percibe los cambios que ha sufrido la avenida Manabí a los largo de su desarrollo histórico, tanto en el cambio de actividades, como en la movilidad urbana de esta ciudad?

En la actualidad se constituye como una arteria concentradora de comercios, que ha desarrollado bastante en el campo comercial, especialmente gastronómico y diversión, que a su vez se ha vuelto concentradora de juventudes, ya que da espacio a la recreación y ocio. La avenida Manabí nace como conexión entre la ciudad y el aeropuerto, ya que al abrir cualquier equipamiento de esa naturaleza, le da movimiento al sector intervenido, ya que se convierte en concentrador de actividades. A partir de ahí al convertirse en un sector urbanizado, se da su primer uso de suelo que es el residencial,

que posteriormente fue variando hasta llegar a lo que encontramos en la actualidad, a una arteria viva que pasó de ser solo residencial a captar gran parte del comercio que se desplazó a causa del terremoto.

2. Desde el punto de vista de usuario, ¿considera usted que la avenida Manabí está funcionando como debería?

La avenida Manabí es una arteria icónica de nuestra ciudad, que lamentablemente al captar tantas actividades, hace que se vuelva caótico desplazarse a través de ella. La gente no camina por que existen muchos obstáculos y la que circula en vehículo se encuentra con bastante congestión y problemas para estacionar.

3. ¿De qué manera cree usted que podría mejorar la avenida Manabí, respecto a la movilidad vehicular y peatonal?

Deberíamos a aprender a caminar, a circular a través de la ciudad a pie, creo que esa es una buena opción, sería como volver a los orígenes de disfrutar la ciudad.

4. ¿Cuál sería el problema principal a combatir en esta arteria?

Considero que el principal problema es el abuso de los vehículos, en lugar de crear más calles que a la larga llamarían a más vehículos, se debería encontrar la manera para que se circule menos en vehículo.

5. De proponer la unidireccionalidad de esta arteria y creación de circuitos viales, ¿opina usted que podrían darse cambios positivos ante la problemática de movilidad en esta arteria?

Creo que sería algo bueno definirla como una vía de salida de la ciudad, podría ser una manera de mantener el carácter de vía de escape o salida de la ciudad, aunque

habría que pensarlo muy bien con respecto a las vías que desembocan en la avenida Manabí.

6. Respecto al peatón ¿cuál sería la razón por la cual considera, no realiza esta actividad de manera frecuente?

La causa sería que a diferencia del antiguo centro de la ciudad, el comercio y actividades se encuentran algo dispersos y las aceras no invitan a realizar el desplazamiento a través de ellas.

Entrevista realizada al arquitecto Patricio Mora, responsable del Plan de movilidad de la ciudad de Portoviejo.



*Gráfico No. 87.* Entrevista realizada al arquitecto Patricio Mora, encargado del Plan de Movilidad de la ciudad de Portoviejo y funcionario del GAD municipal de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Elaborado por los autores de este análisis de caso [30, junio, 2017].

1. ¿Cómo percibe los cambios que ha sufrido la avenida Manabí a los largo de su desarrollo histórico, tanto en el cambio de actividades, como en la movilidad urbana de esta ciudad?

La ciudad de Portoviejo no ha contado anteriormente con un estudio de movilidad, lo cual deja como resultado la realidad que vemos ahora, una arteria

importante con falta de planificación, con uso de suelo mixto, que a lo largo de su desarrollo, no ha cambiado sus actividades, al contrario, las ha aumentado sin dejar de lado su uso de suelo inicial.

2. Desde el punto de vista de usuario, ¿considera usted que la avenida Manabí está funcionando como debería?

La avenida Manabí ha sido a través del tiempo una vía bondadosa, que nos ha permitido llevar a cabo un sinnúmero de actividades y aún sigue haciéndolo, pero ya se debería pensar en darle un orden para las nuevas actividades que desarrolla. Esta arteria técnicamente ya dejó de cumplir la función para la cual fue creada, que era el traslado hasta el aeropuerto desde el centro de la ciudad.

3. ¿De qué manera cree usted que podría mejorar la avenida Manabí, respecto a la movilidad vehicular y peatonal?

De acuerdo a nuestros estudios y análisis, lo que primero debería hacerse es conciencia de darle prioridad al peatón sobre el vehículo y creando espacios para desplazarse a través de la ciudad.

4. ¿Cuál sería el problema principal a combatir en esta arteria?

El problema principal es el desorden, en esta vía existe mucho desorden, tanto en el flujo vehicular y peatonal. No hay áreas de concentración ni esparcimiento, así que al no existir, las personas se dedican a desplazarse en vehículos ya que no encuentran algún atractivo para realizar su desplazamiento a pie.

5. De proponer la unidireccionalidad de esta arteria y creación de circuitos viales, ¿opina usted que podrían darse cambios positivos ante la problemática de movilidad en esta arteria?

Esa puede ser una de las alternativas a proponer para buscar solución a los problemas presentados en esta vía. Pero para ello debería tomarse en cuenta un sinnúmero de factores, desde el uso de suelo hasta la incidencia de esta decisión respecto a la movilidad de la ciudad en general.

6. Respecto al peatón ¿cuál sería la razón por la cual considera, no realiza esta actividad de manera frecuente?

La principal causa es la falta de confortabilidad para caminar por esta vía, falta que recuperemos los espacios de la ciudad para las personas, no planificando respecto a los vehículos

Entrevista realizada arquitecta Mónica Moreira, funcionaria de la Agencia Nacional de Tránsito en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí



*Gráfico No. 88.* Arquitecta Mónica Moreira Cevallos, funcionaria de la Agencia Nacional de Tránsito en la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí. República del Ecuador.

Fuente: Elaborado por los autores de este análisis de caso [18, marzo, 2017].

1. ¿Cómo percibe los cambios que ha sufrido la avenida Manabí a los largo de su desarrollo histórico, tanto en el cambio de actividades, como en la movilidad urbana de esta ciudad?

La ciudad ha ido evolucionando de manera espontánea, sin planificación previa, en base a la necesidad de la población respecto a vivienda. Los cambios son buenos, pero así mismo los cambios siempre traerán malestar, ya que cuesta modificar nuestras costumbres. La avenida Manabí ha cambiado mucho, paso de ser una zona netamente residencial, a aun zona con uso de suelo mixto, donde en la actualidad encontramos parte de la zona administrativa y contamos con varios equipamientos urbanos de salud, además de conformar una nueva zona comercial tanto gastronómica como de recreación.

2. Desde el punto de vista de usuario, ¿considera usted que la avenida Manabí está funcionando como debería?

La verdad podemos apreciar una vía sumamente saturada de actividades, que no permite el correcto desenvolvimiento de sus usuarios. Es una vía que pide a gritos ser intervenida. Es verdad que no es una vía muerta, pero si debería ser más ordenada para buscar un mejor uso de la misma.

3. ¿De qué manera cree usted que podría mejorar la avenida Manabí, respecto a la movilidad vehicular y peatonal?

Según mi experiencia debería poner orden a las actividades que se han implementado, organizándolas y creando circuitos de actividades, establecer zonas de parqueo y creando puntos de desfogue, para no saturar más esta arteria.

4. ¿Cuál sería el problema principal a combatir en esta arteria?

El mayor problema, paradójicamente, es el usuario, tanto el vehículo, como el peatón. Tenemos esta rara idea de no seguir normas, de regirnos por la ley del más vivo, lo que dificulta al momento de mantener armonía entre actividades.

5. De proponer la unidireccionalidad de esta arteria y creación de circuitos viales, ¿opina usted que podrían darse cambios positivos ante la problemática de movilidad en esta arteria?

Todo cambio genera acciones positivas y unas cuantas negativas, lo que se debe tener claro es que debe realizarse de manera ordenada y programada, en base a estudios, para que el usuario tenga la plena confianza de que se trata de una acción que mejorara su experiencia como beneficiario de dichos cambios. La unidireccionalidad de esta arteria, en conjunto con la creación de circuitos viales puede ser tomada como una solución, siempre y cuando se tomen en cuenta incluso las vías a proyectar sobre el proyecto que se va a emplazar en el antiguo aeropuerto “Reales Tamarindos”.

6. Respecto al peatón ¿cuál sería la razón por la cual considera, no realiza esta actividad de manera frecuente?

Porque en ese sector dejamos de ser la ciudad acogedora que solíamos conocer, el comercio se ha vuelto más fría, los comercios son muy puntuales, falta ese espacio ameno de encuentro, ese lugar donde puede guarecerse y disfrutar de la ciudad. Al peatón le hace falta disfrutar y empoderarse de la ciudad.

#### 4.4. Formato de fichas de equipamientos de uso público.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u>	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u>		
	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<u>FOTOGRAFÍAS</u>	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		
	ACERAS LIBRES		
	ACERAS CON OBSTACULOS		
	PAVIMENTO FLEXIBLE		
	PAVIMENTO RÍGIDO		
	PASO CEBRA MARCADO		
	SEMÁFORO		
	DISCO PARE		
	NO GIRAR EN U		
	NO ESTACIONAR		
	ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
	ELEMENTO	BUENO	MALO
ACERAS			
PARTERRES			
VÍAS			

Gráfico No. 89. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE AMÉRICA		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO	X	
	DISCO PARE		X
	NO GIRAR EN U		X
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 90. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

En el primer tramo de análisis es el que se encuentra ubicado en la avenida Manabí calle América, donde actualmente se encuentra ubicado el banco del Pacífico. En este análisis no se cuenta con rampas de acceso y al estar situado ahí el banco, se crea gran conflicto vehicular, y esta situación se da por dos factores, el primero que los taxis y carros particulares no se estacionan adecuadamente y no permiten el libre flujo vehicular, el otro factor es más circunstancial, ya que se trata de los problemas causados por el uso del autobanco, en especial cada quincena y fin de mes. Sus aceras no se encuentran en buen estado, además de que parte de ellas se ocupa en área de estacionamiento del banco. En este cruce nos encontramos con semaforización, pero con ausencia de paso cebra señalado. A lo largo de esta cuadra nos encontramos con laboratorios Gamma y Fybeca, los cuales poseen su propio estacionamiento, pero que a

su vez constituyen en elementos que dificultan la movilidad peatonal en este sector de análisis.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE PAULO EMILIO MACÍAS <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO	X	
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
	NO GIRAR EN U		X
	NO ESTACIONAR		X
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 91. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Así como en casi toda la avenida Manabí, aquí tampoco se cuenta con rampas de acceso. En esta intersección no existe semáforo, pero si disco de pare y paso cebra, que aunque esta algo gastado, se encuentra marcado. Las aceras tampoco se encuentran en óptimas condiciones y tampoco permiten el correcto desenvolvimiento del peatón.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE CICERÓN ROBLES		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
DISCO PARE	X		
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 92. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Esta esquina podría considerarse una de las más comerciales y concentradora de actividades de toda nuestra vía de estudio. No cuenta con rapas de acceso, pero sus aceras están en buen estado, en este tramo se cuenta con estacionamiento exclusivo para motocicletas. A pesar de ser un sector muy movido, no cuenta con semáforo, solo disco pare. Tampoco se encuentra visible el paso cebra. Evaluada como intersección caótica en la avenida Manabí.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE LIBERTAD		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	<b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b>		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
DISCO PARE	X		
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR		X	
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 93. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Aquí tampoco se cuenta con rampas de acceso, paso cebra marcado, semaforización, ni restricción de estacionamiento. Las aceras no están en óptimas condiciones. Presenta ciertos problemas en la movilidad vehicular, ya que al ser una vía que conecta con la avenida Reales Tamarindos soporta intenso flujo vehicular, que se dificulta al no contar esta intersección con la semaforización adecuada.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE TENIS CLUB		
<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ			
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO	X	
	DISCO PARE		X
	NO GIRAR EN U	X	
	NO ESTACIONAR		X
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 94. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

En esta intersección si se cuenta con semaforización. Las rampas no han sido planeadas y sus aceras contienen irregularidades, lo cual dificulta el desplazamiento de los usuarios. Como resultado del análisis de las fichas de observación, también es considerada una intersección caótica.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE MANUEL PALOMEQUE <u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR	X		
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 95. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

No cuenta con rampas, semáforo, ni paso cebra marcado. Sus aceras poseen desniveles lo que dificulta el desplazamiento del usuario.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIJEJO"			
FICHA DE OBSERVACION		DATOS DE LA FICHA	
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE ULBIO ALCÍVAR		
		<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIJEJO - PROVINCIA MANABÍ	
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
	NO GIRAR EN U	X	
	NO ESTACIONAR		X
	ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
	ELEMENTO	BUENO	MALO
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 96. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Como en el resto de los puntos de análisis, no cuenta con rampas de acceso ni semáforo. El estado de vías, parterre y acera es el adecuado para peatones que no sean problemas de movilidad. Esta intersección se considera caótica en determinados horarios, ya que en ella se encuentra ubicado un establecimiento educativo, lo cual concentra gran flujo vehicular a la salida del mismo.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y HORACIO GUILLEM HIDROVO		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	<b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b>		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 97. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Las condiciones para el desplazamiento de peatones sin problemas de movilidad son muy buenas, sin embargo al no contar con rampas de acceso dificulta esta actividad para los usuarios con movilidad limitada.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE TIBURCIO MACÍAS		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	<b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b>		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
DISCO PARE	X		
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 98. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

El desplazamiento de peatones sin problemas de movilidad se desarrolla sin inconvenientes, sin embargo como no presenta rampas de acceso resulta difícil que usuarios con movilidad limitada puedan hacerlo de manera fluida.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIJEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE 5 DE JUNIO		
	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIJEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA	X	
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE		X
	NO GIRAR EN U		X
	NO ESTACIONAR		X
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 99. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

En este sector al converger con una vía regenerada (Calle 5 de Junio) se cuenta con rampa de acceso y aceras libres, además que el estado de sus aceras, parterres y vía son muy buenos.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE AMÉRICA <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO	X	
	DISCO PARE		X
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 100. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Sector sin rampas de acceso ni paso cebra marcado, además de que sus aceras no se encuentran en buenas condiciones. Esta intersección es considerada caótica debido a que la longitud de la calle América en el tramo que la une a la calle 5 de Junio no es suficiente para poder funcionar con la semaforización existente, lo cual en ocasiones causa problemas de tránsito.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE CICERÓN ROBLES		
	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO	X	
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
	ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 101. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

No existe presencia de rampas de acceso y sus aceras tienen obstáculos. Las condiciones de sus aceras no son óptimas para el desplazamiento del peatón. Una vez realizado el análisis se ha determinado como intersección caótica, debido al flujo vehicular que soporta sin contar con la semaforización pertinente.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION		DATOS DE LA FICHA	
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y TENIS CLUB		
<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ			
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA	X	
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO	X	
	DISCO PARE		X
	NO GIRAR EN U		X
	NO ESTACIONAR		X
	ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
	ELEMENTO	BUENO	MALO
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 102. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

A diferencia del resto de sectores de análisis, este si cuenta con rampa de acceso y aceras libres y el estado de sus aceras ayuda a que exista una fluidez en la movilidad peatonal. Pero debido a la estrechez de la calle Tenis club y a la presencia de una plaza comercial, dificulta la movilidad vehicular, por lo cual también lo consideramos esta intersección como caótica.

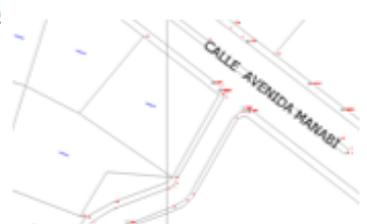
UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLEJÓN TERÁN		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA	X	
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE		X
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
	NO GIRAR EN U		X
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS		X	

Gráfico No. 103. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Existencia de rampa de acceso, pero el estado de su vía no es el adecuado (adoquinado en estado regular).

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE RUBEN DARIO MORALE		
	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
	NO GIRAR EN U		X
	NO ESTACIONAR		X
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 104. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Para que pueda existir mayor fluidez peatonal, hace falta que exista en este sector rampas de acceso.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"		
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA	
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA	
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE FELIPE SAÚL MORALES	
	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ	
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD	
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>
RAMPA		X
ACERAS LIBRES	X	
ACERAS CON OBSTACULOS		X
PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
PAVIMENTO RÍGIDO		X
PASO CEBRA MARCADO		X
SEMÁFORO		X
DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U	X	
NO ESTACIONAR		X
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>
ACERAS		X
PARTERRES	X	
VÍAS	X	

Gráfico No. 105. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

El estado de las aceras en este punto no es muy bueno, ni cuenta con rampas de acceso.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> <b>TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE AVENIDA DEL PERIODISTA</b>		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO	X	
	SEMÁFORO	X	
DISCO PARE		X	
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR	X		
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 106. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

En esta intersección tampoco existen rampas y las aceras presentan obstáculos. Hay presencia de semáforo, paso cebra marcado, disco de no girar en U y disco de no estacionar. Al igual que el resto de la vía está compuesto por pavimento flexible.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE RÍO AMAZONAS		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b>		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO	X	
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 107. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

El estado de las aceras nos es el adecuado, ni cuenta con rampas de acceso. Las aceras presentan obstáculos.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y PASAJE EL SEGURO <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE		X
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE		X
	NO GIRAR EN U		X
	NO ESTACIONAR		X
	ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS		
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS		X	

Gráfico No. 108. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Este caótico punto no cuenta ni con aceras en buen estado, ni vías adecuadas. No posee rampa y presenta obstáculos para la movilidad.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE MANUEL PALOMEQUE <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA	X	
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO	X	
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 109. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Este sector si cuenta con rampa de acceso y aceras en buen estado, pero a su vez presenta obstáculos para el desplazamiento de peatones a través de sus aceras.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE ULBIO ALCÍVAR <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES		X
	ACERAS CON OBSTACULOS	X	
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO	X	
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
	NO GIRAR EN U	X	
	NO ESTACIONAR		X
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 110. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Existe gran dificultad en la movilidad peatonal, ya que no existen rampas de acceso y las aceras presentan obstáculos.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE TIBURCIO MACÍAS		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	<b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	<b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b>		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
DISCO PARE		X	
NO GIRAR EN U	X		
NO ESTACIONAR		X	
<b>ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS</b>			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 111. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Para tener mejoras en la movilidad peatonal hace falta el uso de rampas de acceso hacia las aceras.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION		DATOS DE LA FICHA	
<b>CROQUIS</b> 	<b>ENCUESTADORES:</b> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<b>DATOS GENERALES</b> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE SEBASTIÁN GUILLEM <b>UBICACIÓN:</b> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
<b>FOTOGRAFÍAS</b> 	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	ELEMENTO	SI	NO
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE	X	
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
	DISCO PARE	X	
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
ELEMENTO	BUENO	MALO	
ACERAS	X		
PARTERRES	X		
VÍAS	X		

Gráfico No. 112. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

Para tener mejoras en la movilidad peatonal hace falta el uso de rampas de acceso hacia las aceras.

UNIVERSIDAD "SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO"			
FICHA DE OBSERVACION	DATOS DE LA FICHA		
<u>CROQUIS</u> 	<u>ENCUESTADORES:</u> CAMPOS CRUZ ROBERTO RENÉ PÉREZ CARREÑO OLGA ALEXANDRA		
	<u>DATOS GENERALES</u> TRAMO AVENIDA MANABÍ Y CALLE 5 DE JUNIO		
<u>FOTOGRAFÍAS</u> 	<u>UBICACIÓN:</u> CIUDAD PORTOVIEJO - PROVINCIA MANABÍ		
	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD		
	<b>ELEMENTO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
	RAMPA		X
	ACERAS LIBRES	X	
	ACERAS CON OBSTACULOS		X
	PAVIMENTO FLEXIBLE		X
	PAVIMENTO RÍGIDO		X
	PASO CEBRA MARCADO		X
	SEMÁFORO		X
DISCO PARE		X	
NO GIRAR EN U		X	
NO ESTACIONAR		X	
ESTADO DE VÍAS, PARTERRES Y ACERAS			
<b>ELEMENTO</b>	<b>BUENO</b>	<b>MALO</b>	
ACERAS		X	
PARTERRES	X		
VÍAS		X	

Gráfico No. 113. Ficha técnica de la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

De este lado del eje de la vía, el estado de la acera presenta problemas al igual que en la vía misma. Tampoco tiene rampa de acceso.

## 4.5. Análisis de resultados.

### 4.5.1. Análisis de resultados de encuestas.

Las encuestas a analizar fueron tomadas directamente de nuestro análisis de la avenida Manabí, tomando en cuenta los distintos factores que se mencionan, de tal manera que tenga una estructura sencilla y de fácil entendimiento. De acuerdo a lo que pudimos obtener de estas, se determinará las conclusiones y posterior recomendaciones.

Según el porcentaje de habitantes que tiene la ciudad Portoviejo, hemos tomado como referencia la población de habitantes en la ciudad de Portoviejo las cuales se desarrolló una fórmula para llegar al número exacto de cuantas personas iban a ser encuestadas. Dándonos como resultados a 138 habitantes que se tendrán que tomar en cuenta en cuanto al análisis de la avenida Manabí.

-Pregunta 1. ¿Cree usted que la avenida Manabí necesita de un estudio para mejorar la movilidad?

**PREGUNTA 1**

¿Cree usted que la avenida Manabí necesita de un estudio para mejorar la movilidad?	usuario	porcentaje
si	128	93
no	12	7

Gráfico No. 114. Necesidad de un estudio de movilidad en la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

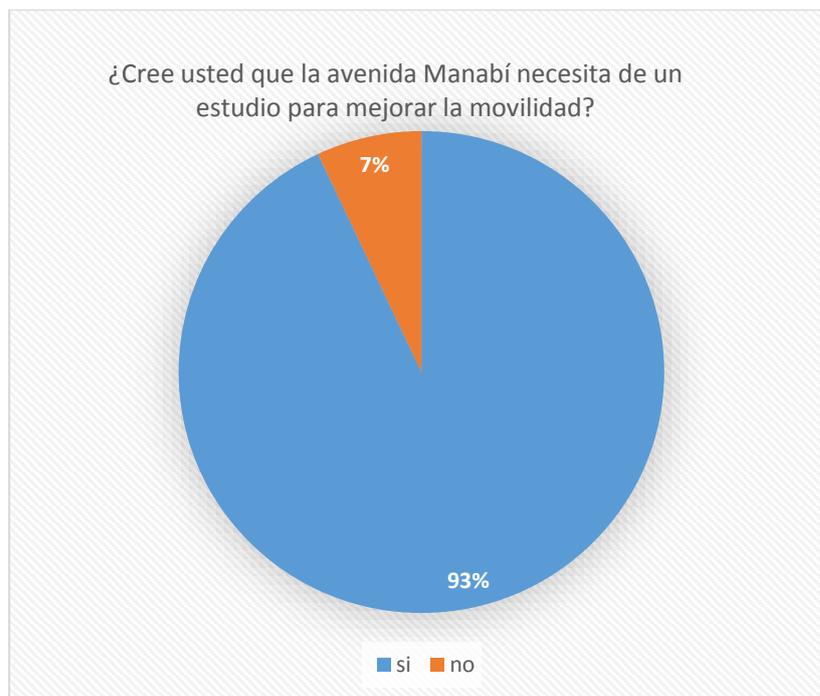


Gráfico No. 115. Porcentaje de encuestas, necesidad de un estudio de movilidad en la avenida Manabí, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

Con un porcentaje de 92% las personas entrevistadas de la avenida Manabí han considerado que es necesario de un estudio para mejorar la movilidad de esta vía, a diferencia del 8% que considera que no es necesario.

-Pregunta 2. ¿Considera usted que las aceras y parterres están tomando en cuenta las normas acerca de la movilidad de las personas con discapacidad?

**PREGUNTA 2**

Considera usted que las aceras y parterres están tomando en cuenta las normas acerca de la movilidad de las personas con discapacidad?	usuario	porcentaje
si	26	19
no	112	81

Gráfico No. 116. Dificultades en la movilidad para personas de capacidades diferentes, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

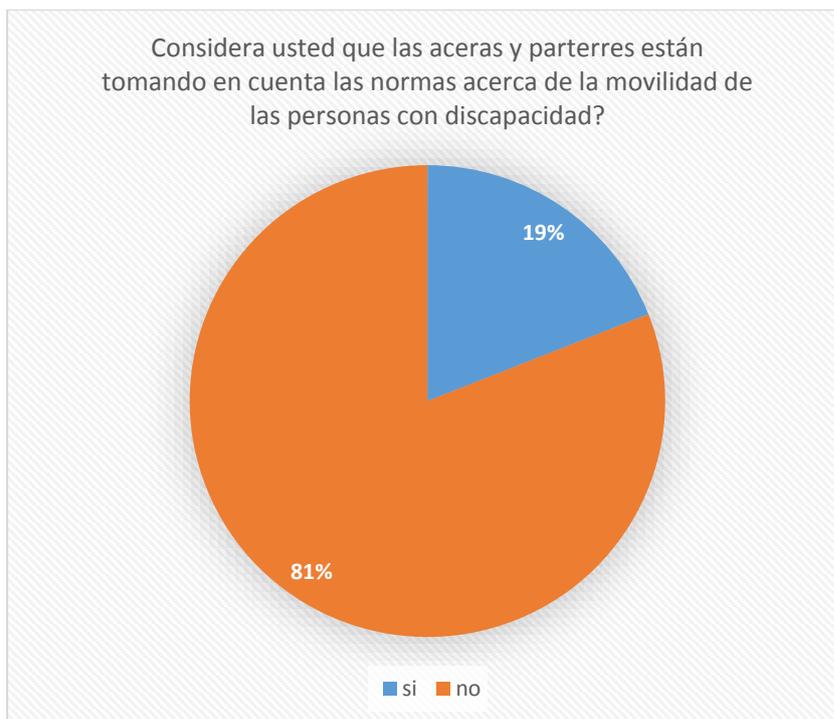


Gráfico No. 117. Porcentaje de encuestas, Dificultades en la movilidad para personas de capacidades diferentes, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

El 18% de los encuestados de la avenida Manabí respondió que si considera que el diseño de las aceras y parterres existentes están tomando en cuenta la movilidad de las personas con movilidad reducida. Mientras que el 82% hizo énfasis que no se toma en cuenta este factor a la hora de diseñarlos.

-Pregunta 3. ¿Cree usted que los equipamientos y mobiliarios urbanos que existen en la avenida Manabí inciden directamente en el conflicto en la movilidad?

**PREGUNTA 3**

Cree usted que los equipamientos y mobiliarios urbanos que existen en la avenida Manabí inciden directamente en el conflicto en la movilidad?	usuario	porcentaje
si	90	66
no	48	34

Gráfico No. 118. Equipamientos y mobiliarios urbanos, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

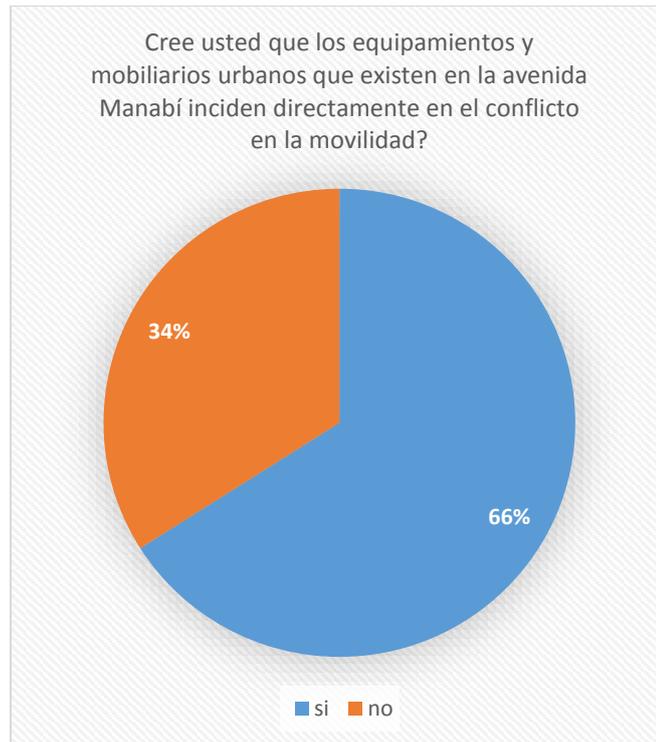


Gráfico No. 119. Porcentaje de encuestas equipamientos y mobiliario urbano, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

Obteniendo un 65% en las respuestas por los encuestados se manifiesta que los equipamientos y mobiliarios urbanos que se encuentran a lo largo de esta arteria, causan problemas en la movilidad de la misma, versus un 35% que consideran que no se debe a estas causas.

-Pregunta 4. ¿Considera usted que la señalética de la avenida Manabí es suficiente para cumplir su función?

**PREGUNTA 4**

Considera usted que la señalética de la avenida Manabí es suficiente para cumplir su función	usuario	porcentaje
si	32	23
no	106	77

Gráfico No. 120. Señalética, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

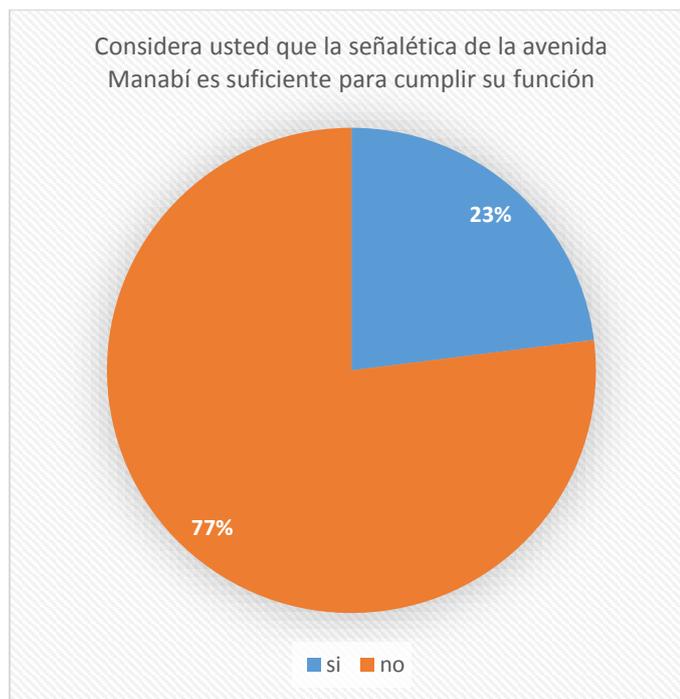


Gráfico No. 121. Porcentaje de encuestas, Señalética, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

De acuerdo a la encuesta realizada en la avenida Manabí, 23% de los encuestados consideran que la señalética existente es suficiente para cumplir su función en esta arteria, mientras los que 77% cree que es insuficiente.

-Pregunta 5. ¿Cree usted que se le da prioridad y respeto al peatón?

**PREGUNTA 5**

Cree usted que se le da prioridad y respeto al peatón	usuario	porcentaje
si	26	19
no	112	81

Gráfico No. 122. Respeto al peatón, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

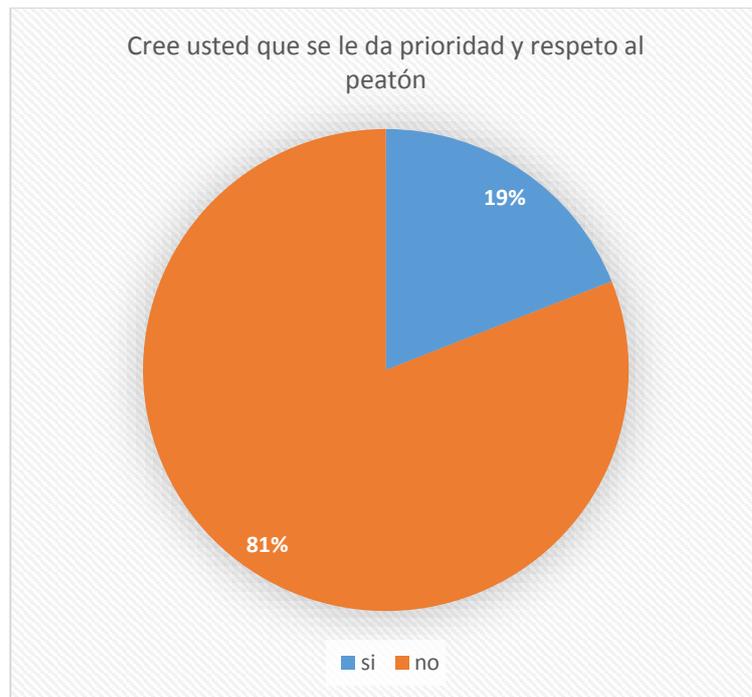


Gráfico No. 123. Porcentaje de encuestas, Respeto al peatón, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

De acuerdo a la encuesta 18% considera que en esta vía se le da respeto y prioridad al peatón, mientras que el otro 82% tiene una apreciación contraria, es decir que no se respeta de ninguna manera al peatón.

-Pregunta 6. ¿Conoce usted el proyecto “Villa Nueva”, a implantarse en las antiguas instalaciones del aeropuerto “Reales Tamarindos”?

**PREGUNTA 6**

Conoce usted el proyecto “Villa Nueva”, a implantarse en las antiguas instalaciones del aeropuerto “Reales Tamarindos”	usuario	porcentaje
si	50	36
no	88	64

Gráfico No. 124. Proyecto Villa Nueva, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
 Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

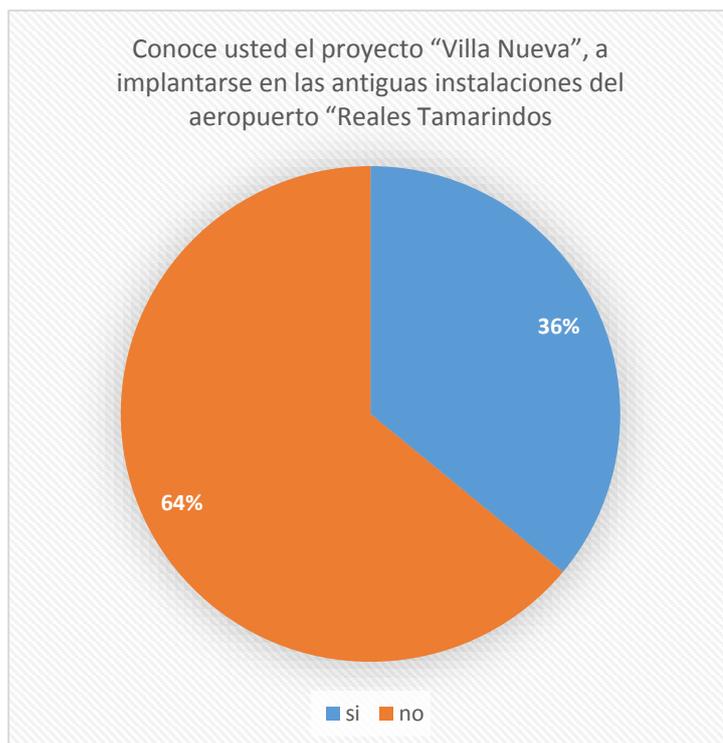


Gráfico No. 125. Porcentaje de encuestas, Proyecto Villa Nueva, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

Las personas que circulan por la avenida Manabí 36% tienen algún tipo de información o conocimiento al respecto del proyecto "Villa Nueva", mientras que el 64% no conoce en absoluto de dicho proyecto.

-Pregunta 7. ¿Cree usted que este proyecto va a aportar o afectar a la movilidad en la avenida Manabí?

**PREGUNTA 7**

Cree usted que este proyecto va a aportar o afectar a la movilidad en la avenida Manabí	usuario	porcentaje
aporta	59	43
afecta	79	57

Gráfico No. 126. Aportes – afectación del proyecto "Villa Nueva", Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

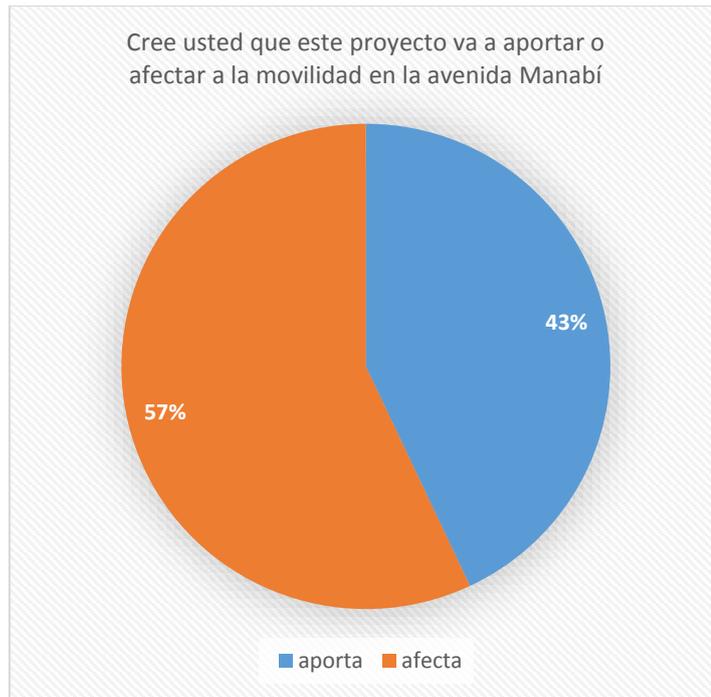


Gráfico No. 127. Porcentaje de encuestas, Aportes – afectación del proyecto “Villa Nueva”, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

De acuerdo a esta pregunta, de las personas que tienen conocimiento acerca del proyecto “Villa Nueva” el 43% cree que este va a aportar favorablemente al sector, versus 57% que considera que va a traer más caos a esta arteria.

-Pregunta 8. ¿Cree usted que la rehabilitación de esta arteria potenciaría el comercio, cultura, urbanismo y movilidad de la misma?

**PREGUNTA 8**

Cree usted que la rehabilitación de esta arteria potenciaría el comercio, cultura, urbanismo y movilidad de la misma	usuario	porcentaje
si	120	87
no	18	13

Gráfico No. 128. Comercio, cultura, urbanismo y movilidad, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

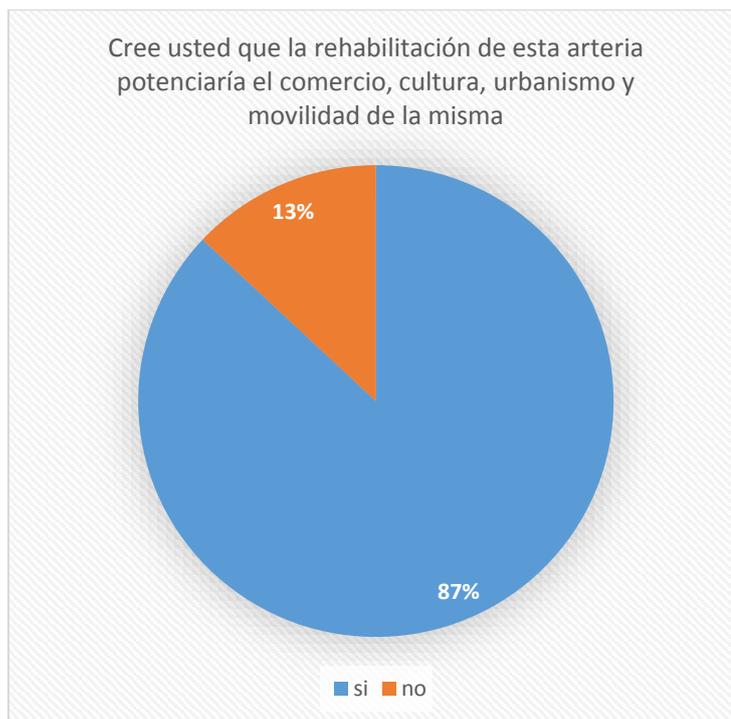


Gráfico No. 129. Porcentaje de encuestas, Comercio, cultura, urbanismo y movilidad, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

Obteniendo 87% considera que la rehabilitación de la avenida Manabí ayudaría a repotenciar el comercio, cultura, urbanismo y movilidad del sector, mientras que el 13% que cree no habrá mayor cambio.

-Pregunta 9. ¿Cree usted que debe mantenerse la ruta de bus urbano que existe actualmente?

**PREGUNTA 9**

Cree usted que debe mantenerse la ruta de bus urbano que existe actualmente	usuario	porcentaje
si	105	76
no	33	24

Gráfico No. 130. Buses urbanos, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

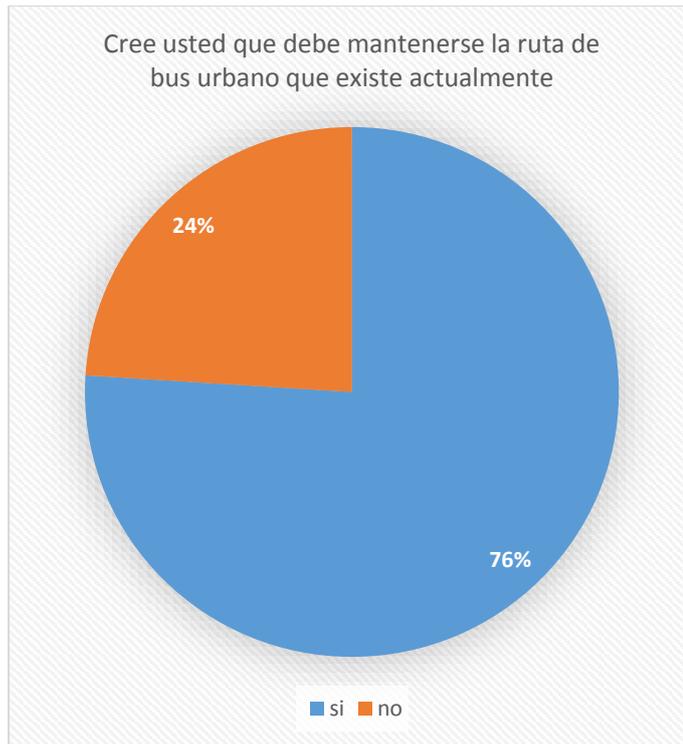


Gráfico No. 131. Porcentaje de encuestas, Buses urbanos; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

De los encuestados, el 76% considera que debe mantenerse la ruta de bus urbano existente, mientras que el 24% considera que no es necesaria.

-Pregunta 10. ¿Cree usted que la unidireccionalidad de la avenida Manabí ayudaría a solucionar los problemas presentados en la movilidad?

**PREGUNTA 10**

Cree usted que la unidireccionalidad de la avenida Manabí ayudaría a solucionar los problemas presentados en la movilidad	usuario	porcentaje
si	83	60
no	55	40

Gráfico No. 132. Unidireccionalidad en Vía, Ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

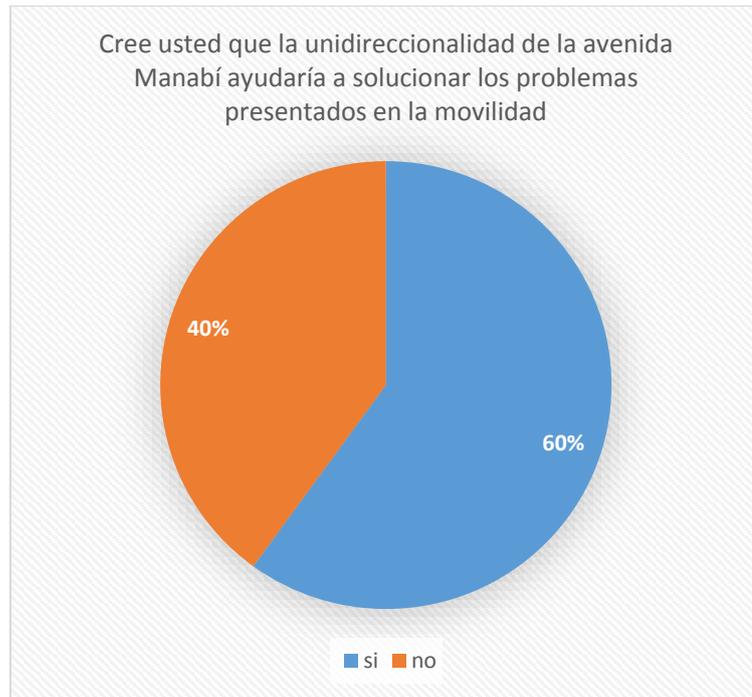


Gráfico No. 133. Porcentaje de encuestas, Unidireccionalidad en Vía; República del Ecuador.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

De los encuestados, el 60% considera que si la avenida Manabí se convirtiera en unidireccional ayudaría a solucionar problemas de movilidad existentes en dicha arteria, mientras que el 40% considera que esta opción traería más caos vehicular.

## CAPITULO V

### 5. Conclusiones y recomendaciones.

#### 5.1. Conclusiones

1. Se determinó la inexistencia de espacios públicos a lo largo de la avenida Manabí, a pesar de ser una avenida muy concurrida por la población Portovejense.
2. Las aceras no cuentan con rampas de accesibilidad para personas con discapacidad lo que genera un problema de movilidad para estas.
3. Se concluyó que las calles de mayor flujo y concentración de movilidad vehicular a la avenida Manabí en las horas pico son la Tenis Club, Felipe Saúl Morales, Avenida del Periodista, avenida América.
4. Se determinó que la existencia de Instituciones educativas en la avenida Manabí crean un conflicto vehicular y peatonal en las horas de salida y entrada a las mismas.
5. Instituciones y de servicios como lo es el Hospital del IESS, INNFA, entre otros crean conflictos de movilidad a lo largo de todo el día.
6. La ocupación de parqueos a lo largo de la avenida sobre ambos costados genera malestar, ya que las calles no cuentan con el ancho necesario para la libre movilidad vehicular.
7. No existen definidas las áreas de estación de espera de buses urbanos especialmente sobre el costado de la vía que conduce al by pass.
8. El proyecto de ciudad aeropuerto generara una conexión de la zona norte con otras zonas por medio de la proyección de las calles Avenida del Periodista y calle Tiburcio Macías, las cuales conectaran la avenida Reales Tamarindos con la avenida Manabí.

9. El uso del suelo de la avenida Manabí según datos del GAD Portoviejo es Residencial, sin embargo en los últimos años se ha convertido en una zona de múltiples servicios, siendo en horas del día los equipamientos de servicios bancarios, Notarias, Supermercados entre otros los de mayor auge; y en horas de la noche, los restaurantes, y centros de diversión nocturna la convierten en la llamada zona rosa de la ciudad.
10. La avenida cuenta con todos los servicios básicos, sin embargo el servicio eléctrico aun es aéreo lo que genera un riesgo constante y desmejora la imagen urbana.
11. El escaso mantenimiento de la arborización existente en el parterre central de la avenida genera un riesgo constante por la poca visibilidad a los vehículos que circulan por la misma.

## 5.2. Recomendaciones

1. Se recomienda un estudio integral por parte de los personeros del municipio (depto. de Planificación Municipal) para determinar la posible creación de espacios públicos que ayuden a la integración de los habitantes y confluyan mayormente con fines culturales, turísticos y sociales.
2. Cumplir con las normas de La ley de discapacidad en la que incluyan las rampas de accesibilidad universal a lo largo de la avenida Manabí y sus calles transversales.
3. Realizar un estudio de tránsito a las autoridades competentes y del ramo para que se regulen las calles que crean mayor conflicto en las horas pico como lo son la Tennis club, Felipe Saúl Morales, Avenida del Periodista, avenida América, que se confluyen a la avenida Manabí.
4. Regulación y control por parte de las autoridades de tránsito a las instituciones Educativas ubicadas en los tramos de mayor conflicto en la avenida Manabí.
5. Regulación y control por parte de las autoridades de tránsito a las Instituciones de servicios como lo es el Hospital del IESS, INNFA, entre otros que crean conflictos de movilidad a lo largo de todo el día.
6. Proponer por parte de las autoridades, un estudio integral para el orden y ocupación de parqueos a lo largo de la avenida para mejorar la movilidad en ambos sentidos de la avenida.
7. La mejor definición de estación y espera de buses urbanos en los lugares estratégicos sin afectar la libre movilidad de peatones y vehículos.
8. Que el nuevo proyecto de ciudad aeropuerto sea coherente con la integración a la avenida Manabí sin afectar a la movilidad vehicular y peatonal de la misma.

9. Definir y regular los Usos de suelo de la avenida Manabí, por parte del GAD Cantonal, tomando en cuenta la diversidad de actividades que se generan en el día y en la noche.
10. Que se realice un estudio de rehabilitación urbana por parte del GAD Cantonal, para mejorar los servicios, especialmente el tendido eléctrico, para que se proyecten de manera soterrada.
11. Se recomienda el mantenimiento de la arborización existente en el parterre central de la avenida genera para evitar riesgos y mejoren la visibilidad a los vehículos que circulan por la misma.

## CAPITULO VI

### 6. Propuesta

#### 6.1 Propuesta planteada en la avenida Manabí desde la calle América hasta la avenida 5 de Junio

Después de efectuar el respectivo diagnóstico de la problemática encontrada respecto a la movilidad urbana en la avenida Manabí y haber analizado las encuestas y entrevistas realizadas, hemos llegado a la siguiente propuesta.

El tramo analizado tiene una longitud de 2,6 km aproximadamente. Y abarca un radio de acción de casi 6,3 km a la redonda en su influencia dentro de la parroquia Portoviejo. Lo que la hace una avenida en constante movimiento vehicular y peatonal.

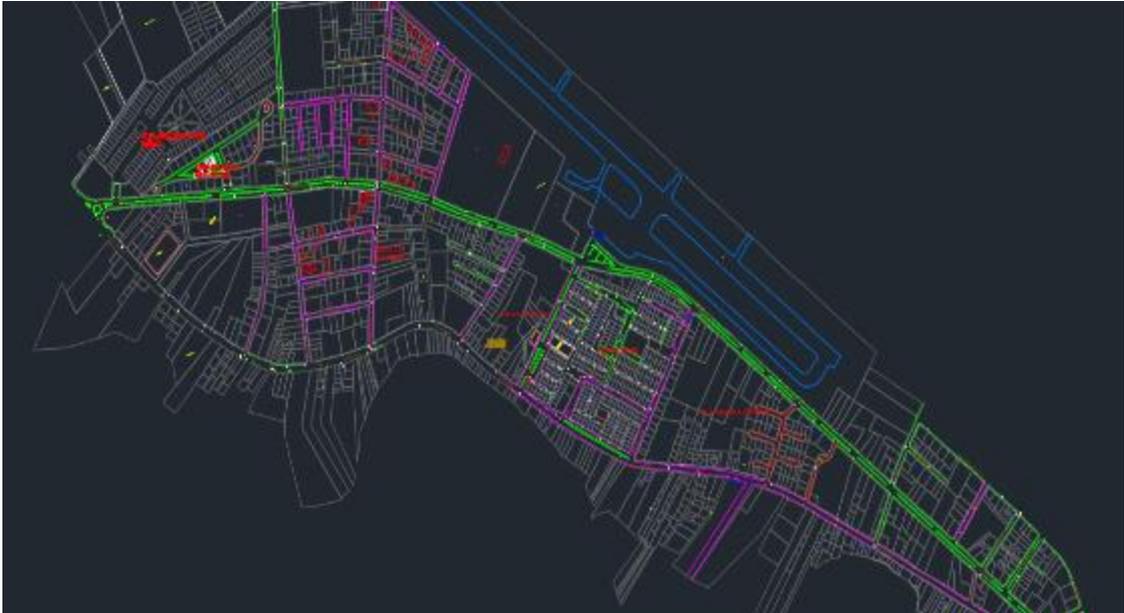


Gráfico No. 134. Visualización del área intervenida.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

El circuito vial propuesto en el presente análisis de caso comprende en la unidireccionalidad de la avenida Manabí desde la intersección con la calle Ramos Iduarte hasta la intersección de la avenida 5 de Junio, con sentido de salida de la ciudad. Se

mantiene la unidireccionalidad con sentido norte de las siguientes calles: Cicerón Robles y Libertad. La unidireccionalidad con sentido sur se mantiene en la calle Tenis Club y se implementa en la calle Rubén Darío Morales. Se mantiene el doble sentido en las siguientes calles: Ramos Iduarte, América, Felipe Saúl Morales, Río Amazonas, Ulbio Alcívar, Horacio Guillem Hidrovo, Tiburcio Macías, Sebastián Guillem, callejón Terán y avenidas Paulo Emilio Macías y Periodista.

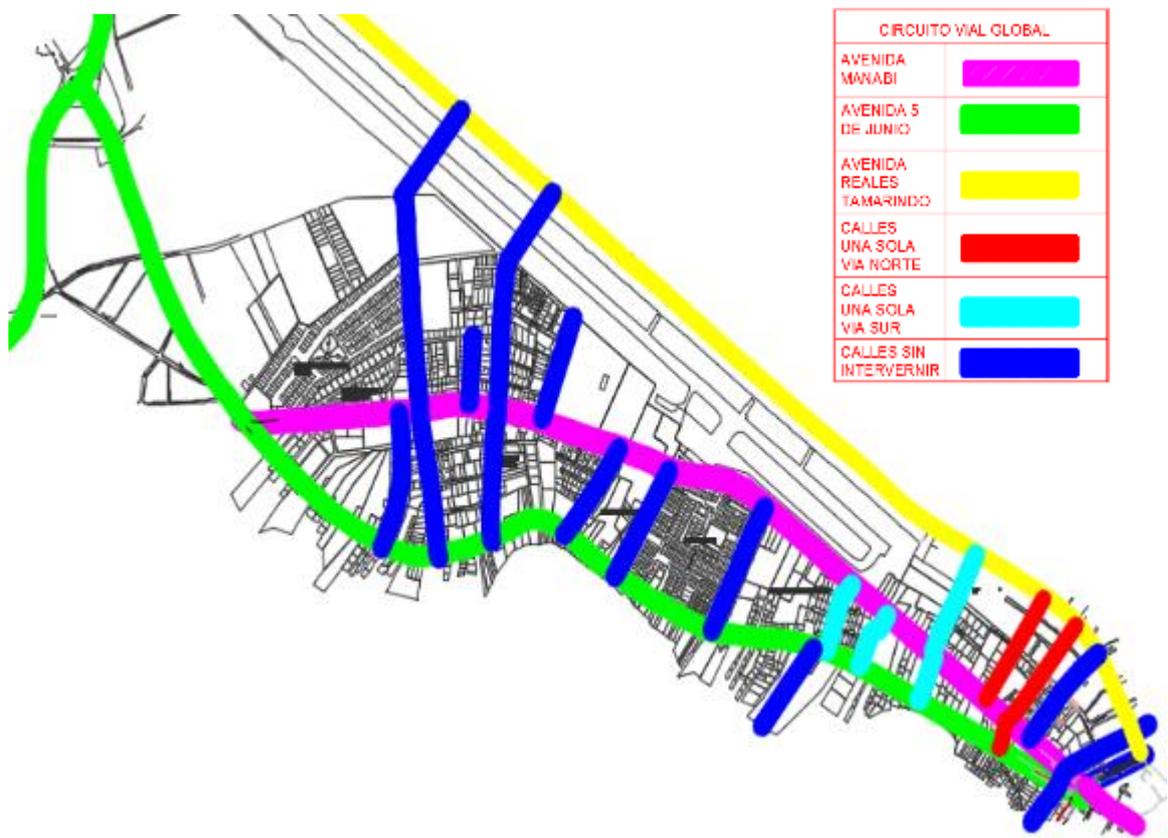


Gráfico No. 135. Visualización del circuito vial global.  
 Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 136. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Cicerón Robles.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 137. Estado actual de la intersección de la avenida Manabí y calle Cicerón Robles.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 138. Propuesta en la intersección de la avenida Manabí y calle Cicerón Robles.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 139. Propuesta en la intersección de la avenida Manabí y calle Cicerón Robles.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 140. Propuesta en la intersección de la avenida Manabí y calle Cicerón Robles.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 141. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Libertad.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 142. Estado actual: avenida Manabí y calle Libertad.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 143. Propuesta: avenida Manabí y calle Libertad.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 144. Propuesta: avenida Manabí y calle Libertad.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 145. Propuesta: avenida Manabí y calle Libertad.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 146. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Tenis Club.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 147. Estado actual: avenida Manabí y calle Tenis Club.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 148. Propuesta: avenida Manabí y calle Tenis Club.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 149. Propuesta: avenida Manabí y calle Tenis Club.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 150. Propuesta: avenida Manabí y calle Tenis Club.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

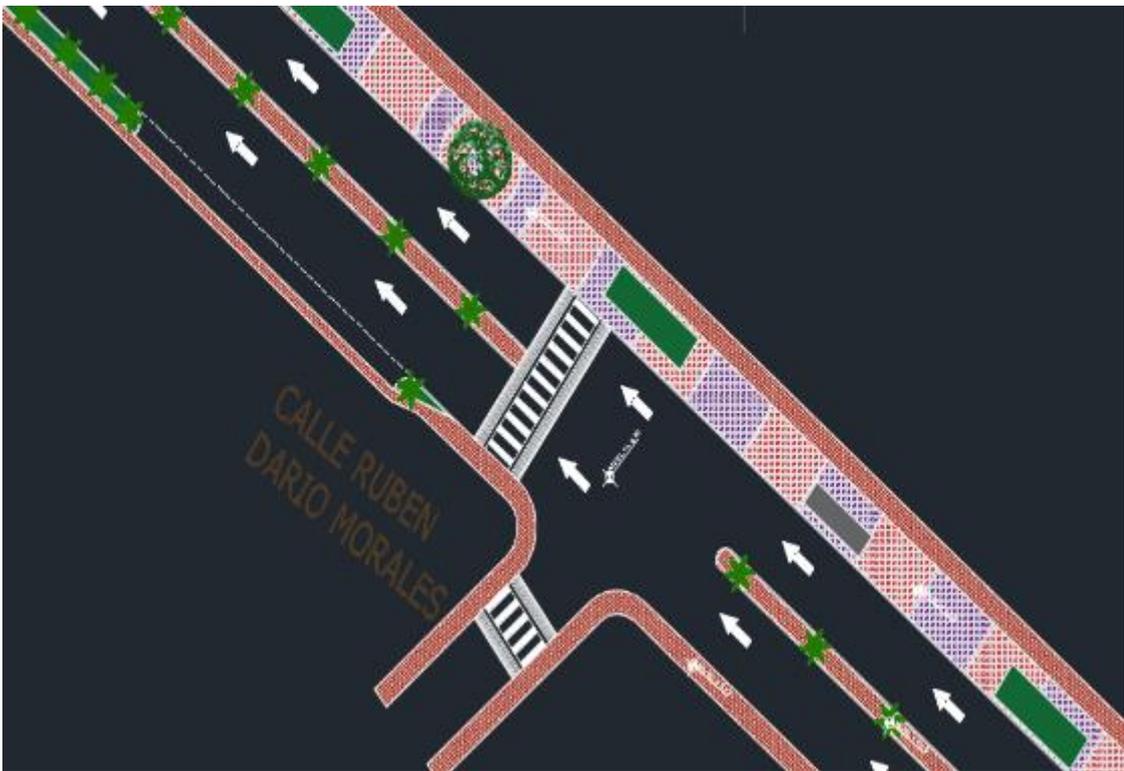


Gráfico No. 151. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 152. Estado actual: avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 153. Propuesta: avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 154. Propuesta: avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 155. Propuesta: avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 156. Propuesta: avenida Manabí y calle Rubén Darío Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

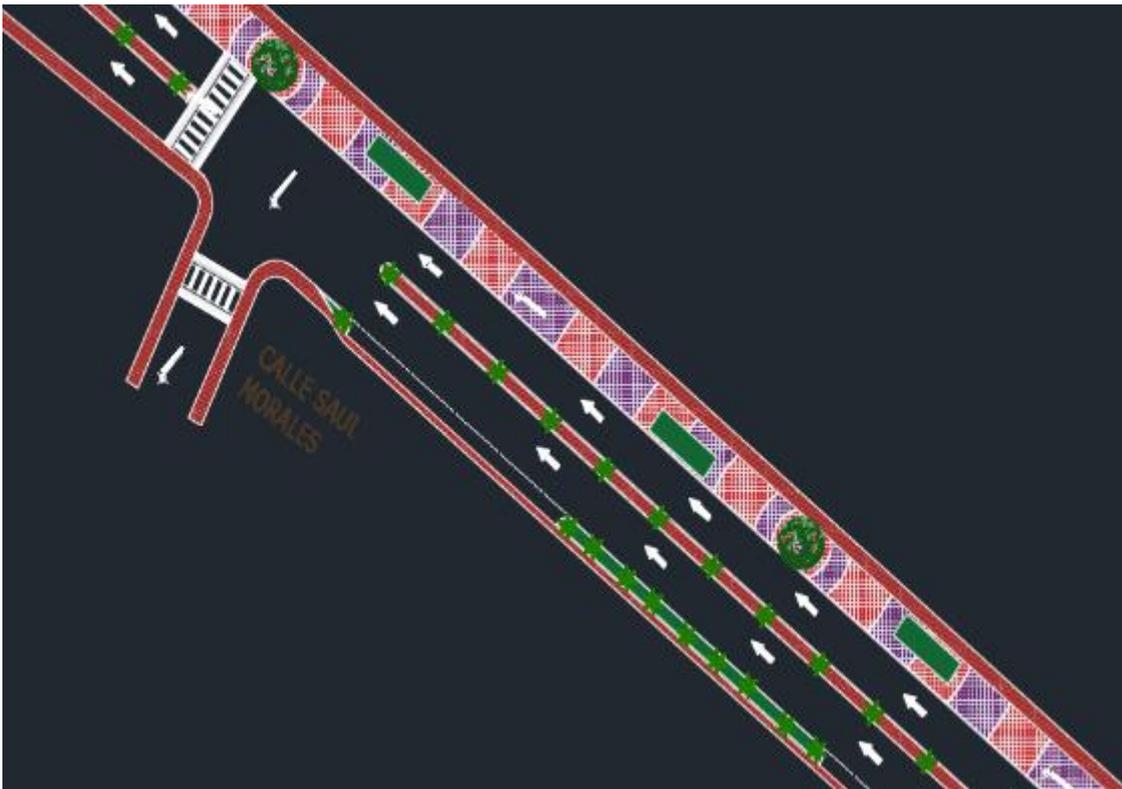


Gráfico No. 157. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Saúl Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 158. Estado actual: avenida Manabí y calle Saúl Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 159. Propuesta: avenida Manabí y calle Saúl Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 160. Propuesta: avenida Manabí y calle Saúl Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 161. Propuesta: avenida Manabí y calle Saúl Morales.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 162. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Ulbio Alcívar.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 163. Estado actual: avenida Manabí y calle Ulbio Alcívar.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 164. Propuesta: avenida Manabí y calle Ulbio Alcívar.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 165. Propuesta: avenida Manabí y calle Ulbio Alcívar.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

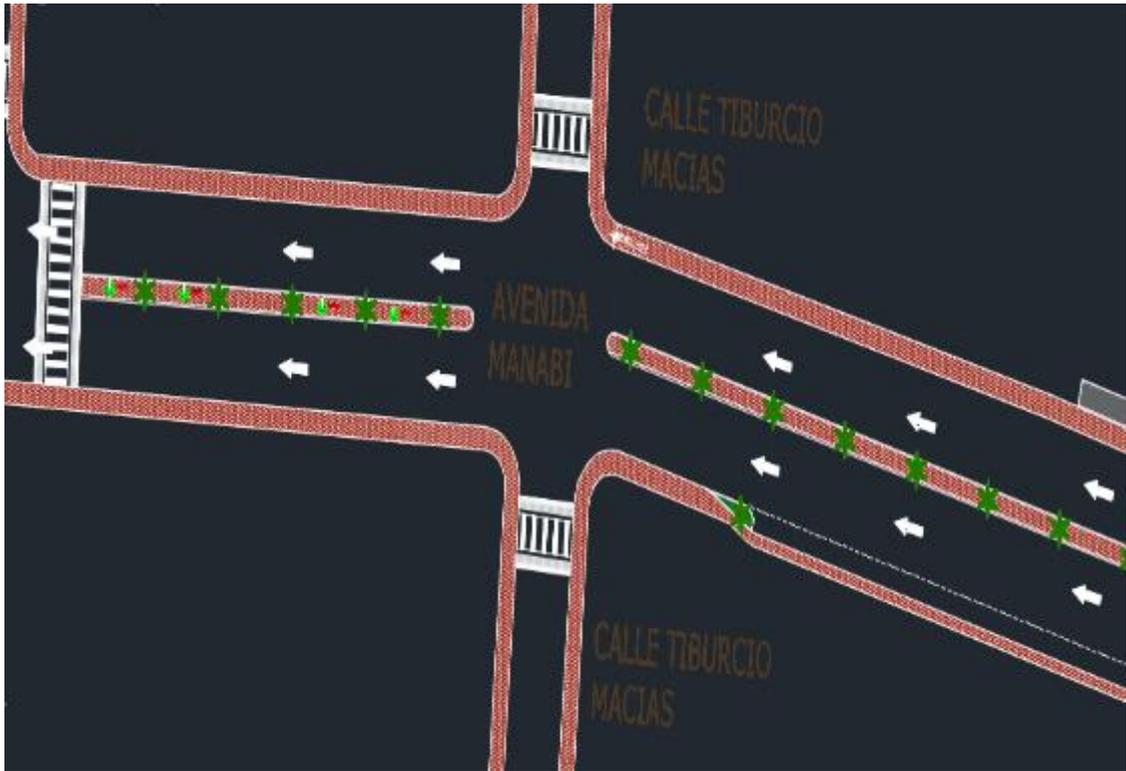


Gráfico No. 166. Ampliación de la intersección de la avenida Manabí y calle Tiburcio Macías.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 167. Estado actual: avenida Manabí y calle Tiburcio Macías.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 168. Propuesta: avenida Manabí y calle Tiburcio Macías.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 169. Propuesta: avenida Manabí y calle Tiburcio Macías.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

## 6.2. Renders generales



Gráfico No. 170. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 171. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 172. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 173. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 174. Render general de propuesta.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 175. Render general de propuesta.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 176. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 177. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 178. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 179. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 180. Render general de propuesta.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 181. Render general de propuesta.

Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 182. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 183. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 184. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 185. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 186. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.



Gráfico No. 187. Render general de propuesta.  
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

## BIBLIOGRAFIA

1. Lange Valdés, C. (2011). *Dimensiones culturales de la movilidad urbana*. Revista Inv, 26(71), 87-106. Obtenido de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582011000100004&script=sci\\_arttext&tlng=pt](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582011000100004&script=sci_arttext&tlng=pt)
2. Santos y Ganges, L., & Rivas Sanz, J. L. D. L. (2008). *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*.
3. Mollinedo, C. L. (2006). *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. Economía Sociedad y Territorio*. (p. 284). Obtenido de: <http://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/260/265>
4. Bailón, J. B. (2011). *Fundación de Portoviejo: Descubriendo la historia*. La Técnica, (4), 6-7.
5. *PROGRAMA DE ORDENAMIENTO FISICO-ESPACIAL DEL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO* (2011)
6. Publicación realizada en el diario “El Telégrafo”. Consulta en línea: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional-manabi/1/portoviejo-una-ciudad-con-dos-historias>
7. Portas, N. (2003). *El surgimiento del proyecto urbano*. Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives. 2003, núm. 3.
8. Sanz, A. (1997). *Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana*. Biblioteca CF+ S: Ciudades para un futuro más sostenible. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETS de Arquitectura de Madrid-Ministerio de Vivienda. Obtenido de: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html>
9. *Constitución de la República del Ecuador*. (2008). Quito, República del Ecuador. Obtenido de:

<http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>

10. Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2010). Ley Orgánica de Educación Superior Art. 160. Quito. Obtenido de [http://uide.edu.ec/SITE/norma\\_juridica.pdf](http://uide.edu.ec/SITE/norma_juridica.pdf)
11. Consejo de Educación Superior, (2013). Reglamento del régimen Académico. Quito. [En línea]. Consultado: [7, mayo, 2015]. Disponible en <http://www.utpl.edu.ec/sites/default/files/documentos/reglamento-de-regimen-academico-2015.pdf>
12. Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. *La Movilidad como factor sostenible de la ciudad Cartagena de Indias, Caso Avenida Pedro de Heredia*. UNILIBRE, 33. [En línea]. Consultado: [9, enero, 2017]. (2016). Fuente: [http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural\\_unilibre/Revista\\_Cultural\\_Unilibre\\_2016\\_2.pdf#page=34](http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural_unilibre/Revista_Cultural_Unilibre_2016_2.pdf#page=34)
13. Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo, (2012). Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL\\_DEL\\_PDOT\\_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIAS\\_TECNICAS/mt\\_portoviejo\\_socioeconomico.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL_DEL_PDOT_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIAS_TECNICAS/mt_portoviejo_socioeconomico.pdf)
14. Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. [En línea]. Consultado: [9, enero, 2017]. Disponible en <http://es.scribd.com/doc/109435932/Plan-de-Ordenamiento-y-Desarrollo-Territorial#scribd>
15. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Portoviejo.

- Provincia de Manabí. República del Ecuador. Información proporcionada por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo de la base de datos del Jefe del Departamento de Planificación. Consultado: [24, octubre, 2016].
16. Borsdorf, A. (2003). *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*. *Eure* (Santiago), 29(86), 37-49. Obtenido: [http://www.scielo.cl/scielo.php/script\\_sci\\_arttext/pid\\_S0250-71612003008600002/Ing\\_es/nrm\\_iso](http://www.scielo.cl/scielo.php/script_sci_arttext/pid_S0250-71612003008600002/Ing_es/nrm_iso)
  17. Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Portoviejo (2011)
  18. Hardoy, J. E. (1973). *La forma de las ciudades coloniales en la América española*. *Revista de índias*, 33, 315. Obtenido de: <http://search.proquest.com/openview/6429c98be2f292e5ea3a5d759c9cc0c3/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817830>
  19. Durston, A. (1994). *Un régimen urbanístico en la América Hispana colonial: el trazado en damero durante los siglos XVI y XVII*. Obtenido de: <https://repositorio.uc.cl/bitstream/handle/11534/9531/000313180.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
  20. Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Resumen ejecutivo. Gobierno autónomo y descentralizado del cantón Portoviejo (2011)
  21. Molina, R. Historiador de la ciudad de Portoviejo y miembro de la Universidad “San Gregorio” de Portoviejo
  22. Ksetupinan. (2017). Calle 72, Nota web: alcaldía mayor de Bogotá, obras y desarrollo urbano, Colombia. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017]. Fuente: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/obras-y-desarrollo-urbano/asi-se-logro-la-maravillosa-transformacion-de-la-calle-72#main-content>

23. Cuevas, A. (2017). Carrera Séptima, Nota web: alcaldía mayor de Bogotá, cultura y recreación, Colombia. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017]. Fuente: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/cultura-y-recreacion/espectacular-transformacion-de-la-carrera-septima>
24. Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano* (Vol. 18). Reverté. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017]. Fuente: [https://books.google.es/books?hl=en&lr=&id=iEuO6jfdR\\_gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=movilidad+universal+cita&ots=uj3JvV83mB&sig=vOuSpmwfGhDu3IdijGmYqy6-ckU#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?hl=en&lr=&id=iEuO6jfdR_gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=movilidad+universal+cita&ots=uj3JvV83mB&sig=vOuSpmwfGhDu3IdijGmYqy6-ckU#v=onepage&q&f=false)
25. Andrés, A. (2016). diario El Universo: calles de Guayaquil. [En línea]. Consultado: [6, julio, 2017]. Fuente: <http://www.eluniverso.com/widgetseu/calles-guayaquil/>
26. El Diario Manabita. (2008). ciudad. El movimiento está en la avenida universitaria. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/75998-el-movimiento-esta-en-la-avenida-universitaria/>
27. El Diario Manabita. (2008). Av. Universitaria. Falta mantenimiento y seguridad en la avenida. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/82299-falta-mantenimiento-y-seguridad-en-la-avenida/>
28. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2017). Mejoramiento de jardineras embellecen la Av. Universitaria. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017]. Fuente en: <https://portoviejo.gob.ec/noticias/mejoramiento-de-jardineras-embellecen-la-avenida-universitaria>

29. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2017). Concluyen trabajos en la avenida Paulo Emilio Macías. [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] fuente en: <http://portoviejo.gob.ec/noticias/concluyen-trabajos-de-la-avenida-paulo-emilio-macias>
30. Boff, L. (2003). *Ética y moral. La búsqueda de los fundamentos* (5ª ed.). Bilbao: Editorial Sal Terrae. Fuente en: [https://www.educacion-holistica.org/notepad/documentos/Etica%20y%20moral/etica\\_moral\\_axiologia.pdf](https://www.educacion-holistica.org/notepad/documentos/Etica%20y%20moral/etica_moral_axiologia.pdf)
31. Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador. (2013). Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [15, Diciembre, 2016]. Disponible en: <http://www.cae.ec/Portals/0/Leyes%20Reglamentos/CEPA2015.pdf>
32. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I, DERECHO A LA CIUDAD. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>
33. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte II- Derechos relativos al ejercicio de la Ciudadanía y a la participación en la Planificación, Producción y Gestión de la Ciudad. Artículo V, Desarrollo Urbano Equitativo Y Sustentable [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>
34. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Parte III. Derechos al Desarrollo Económico, Social, Cultural y Ambiental de la Ciudad. Artículo XIII. Derecho Al Transporte Público Y La Movilidad Urbana [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <http://www.hic-al.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

35. Constitución de la República del Ecuador (2008). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: [http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf).
36. Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial Uso Y Gestión De Suelo .Título II Ordenamiento Territorial Capítulo I Definición Y Objeto. (2016). [En línea]. Consultado: [8, julio, 2017]. Fuente en: <file:///C:/Users/hp/Downloads/Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Ordenamiento%20Territorial,%20Uso%20y%20Gesti%C3%B3n%20de%20Suelo.pdf>
37. Ordenanza del Plan de Movilidad Sustentable del Cantón Portoviejo. (2013). Concejo Municipal del Cantón Portoviejo. GAD Municipal del Cantón Portoviejo - Consulta de Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>
38. Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título I Normas Generales, Contenido Y Principios Por Los Que Se Rige El Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo Capítulo I Del Objeto, Ámbito, Aplicación Y Plazo. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>
39. Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título III Documentos Integrantes Del Plan De Movilidad Sustentable. Capítulo I Documentos Técnicos. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>
40. Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título IV Seguimiento, Evaluación y Control. Capítulo I Unidad Técnica de

- Seguimiento, Evaluación y Control. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [7, julio, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>
41. Capel, H. (2003). *A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. Urbs, civitas y polis. Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, 9-24. Obtenido de: <http://www.publicacionescajamar.es/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneo-economico/3/mediterraneo-economico-3.pdf#page=9>
42. Nualart, J. (1965). *Concepto de ciudad. Cuadernos de arquitectura*, (60), 12-16. Obtenido de: [file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20(1).pdf)
43. Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. *Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región*. Obtenido de: [http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS\\_SOBRE\\_ESPACIO\\_PUBLICO.pdf](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf)
44. Rogers, R., Gumuchdjian, P., & Maragall, P. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili. Obtenido de: [http://www.fadu.edu.uy/tallerdanza/carp-2015/files/2015/07/Rogers-Gumuchdjian\\_Ciudades-para-un-pequeno-planeta1.pdf](http://www.fadu.edu.uy/tallerdanza/carp-2015/files/2015/07/Rogers-Gumuchdjian_Ciudades-para-un-pequeno-planeta1.pdf)
45. León Balza, S. F. (1998). *Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. EURE (Santiago)*, 24(71),

- 27-36. Obtenido de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611998007100002&script=sci\\_arttext&lng=en](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611998007100002&script=sci_arttext&lng=en)
46. Hernández, E. P. (2000). *Paisaje urbano en nuestras ciudades*. *Bitácora Urbano-Territorial*, (4), 33-37.
47. Soto, L., & Luis, J. (2011). *El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos*. Obtenido de: <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10322/1/CIUDADES-2011-14-PAISAJE.pdf>
48. Gonçalves, A. G. (2013). Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (63), 125-146.
- Obtenido de: [file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/DG\\_alejandrogomez\\_verdeurbano.pdf](file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/DG_alejandrogomez_verdeurbano.pdf)
49. Gutiérrez, A. (2010). *Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial*. *Scripta Nova*, 14(331), 86. Obtenido de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
50. Lozano, M., & Stalin, L. (2013). *Las Barreras Arquitectónicas Y Obstáculos Y Su Incidencia Para La Movilidad De Las Personas Con Deficiencia Visual En La Ciudad De Loja*, (2010). Obtenido de: <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/215/1/TESIS%20L.pdf>
51. Trejos. (2010). *Las infraestructuras de transporte como soporte en la localización de actividades y desarrollo urbano en la conurbación occidente*. BOGOTÁ D.C. [En línea]. Consultado: [02, Enero, 2016] Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis37.pdf>
52. Salazar, N. (2012). *Accesibilidad y movilidad peatonal en la avenida circunvalar (Mosquera) desde el parque Olaya, hasta el parque de la rebeca*. Hacia una movilidad urbana sostenible. [En línea]. Consultado: [5, Enero, 2016] Disponible

en:

<http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10785/1330/TRABAJO%20PRACTICAS%20S.C.A.%20NICOL%C3%81S%20SALAZAR%20BOTERO.pdf?sequence=11>

53. Huerta, J. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*. Lima, República del Perú. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad.
54. Varcárcel, J. (2014). *Peatones*. Ministerio del interior dirección general de tráfico subdirección general de intervención y políticas viales unidad de intervención educativa. Madrid. Republica de España.
55. Lozano, M., & Stalin, L. (2013). *Las Barreras Arquitectónicas Y Obstáculos Y Su Incidencia Para La Movilidad De Las Personas Con Deficiencia Visual En La Ciudad De Loja*, (2010)