



Análisis de Espacios Públicos Recreativos en el casco urbano del Cantón Chone.

Vicente A. Sumba Buenaventura

Carrera de Arquitectura, Universidad San Gregorio Portoviejo

Análisis de caso previo a la obtención del título de Arquitecto.

Mtr. Arq. Nelly Chanalata.

Septiembre, 2020.

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DEL ANÁLISIS DE CASO

En mi calidad de Director/a del Análisis de Caso titulado: Análisis de Espacios Públicos Recreativos en el casco urbano del Cantón Chone, realizado por el estudiante Vicente Antonio Sumba Buenaventura, me permito certificar que este trabajo de investigación se ajusta a los requerimientos académicos y metodológicos establecidos en la normativa vigente sobre el proceso de Titulación de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, por lo tanto, autorizo su presentación.



Arq. Nelly Chanalata

Directora del Análisis de Caso

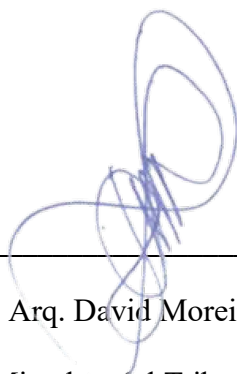
CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Los suscritos, miembros del Tribunal de revisión y sustentación de este Análisis de Caso, certificamos que este trabajo de investigación ha sido realizado y presentado por el estudiante Vicente Antonio Sumba Buenaventura, dando cumplimiento a las exigencias académicas y a lo establecido en la normativa vigente sobre el proceso de Titulación de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.



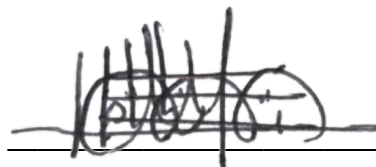
Arq. Juan Carlos Mera

Presidente del Tribunal



Arq. David Moreira

Miembro del Tribunal



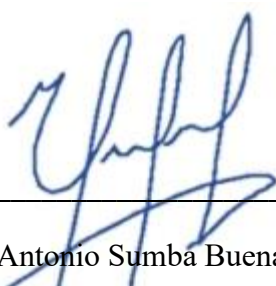
Arq. Betsy Moretta

Miembro del Tribunal

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

El autor de este Análisis de Caso declara bajo juramento que todo el contenido de este documento es auténtico y original. En ese sentido, asumimos las responsabilidades correspondientes ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión de la información obtenida en el proceso de investigación, por lo cual, nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad.

Al mismo tiempo, concedo los derechos de autoría de este Análisis de Caso, a la Universidad San Gregorio de Portoviejo por ser la Institución que me acogió en todo el proceso de formación para poder obtener el título de Arquitecto de la República del Ecuador.



Vicente Antonio Sumbá Buenaventura

DEDICATORIA

Con todo mi amor y cariño dedico este proyecto a Dios y mis padres, por ser la luz, fuente de motivación y guía en el avance de mi vida estudiantil, siempre me brindaron palabras de aliento para seguir adelante y lograr ser un hombre de bien para servir a mi patria.

A mi madre, Mariana Buenaventura en especial por ser una de las promotoras de mis sueños, por su apoyo incondicional y por ser ejemplo en mi diario vivir.

Vicente Antonio Sumba Buenaventura

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento de corazón a Dios, por ser el ser supremo que me da vida, a mis padres, por su amor, su inmensa bondad, por apoyarme en cada decisión, por su confianza, paciencia, y sus consejos, para lograr cumplir una meta más en mi vida.

A toda mi familia, en especial a mis tías por su infinito apoyo, confianza en la realización de mi sueño, y a todos los que creyeron en mí.

A la universidad San Gregorio y sus docentes por sus conocimientos impartidos, porque me guiaron y orientaron en mi carrera estudiantil.

Durante la realización de este proyecto, pasé por muchas dificultades, pero también pude disfrutar de cada investigación, de cada persona encuestada, de entender y comprender que, si uno se propone metas, las alcanza con responsabilidad, entrega y dedicación, esto me permitió valorar mi tiempo en cosas positivas que me llevarán por los caminos del éxito.

Vicente Antonio Sumba Buenaventura

RESUMEN

El presente trabajo, se fundamenta en una investigación teórica y práctica, que analiza los espacios recreativos como un lugar de esparcimiento, atraktividad, generación de salud y bienestar. En los parques analizados del casco urbano del Cantón Chone, se pudo evidenciar su estado, y realizar recomendaciones para su mejoramiento y rescatar la imagen urbana que tiene la ciudadanía hacia los mismos.

Mediante las diferentes técnicas de investigación y metodología se obtiene la recopilación de información y datos, son siete los parques que se identificaron para esta investigación, habiendo constatado el estado físico, su mobiliario, falta de sombras, barreras arquitectónicas, inseguridad, entre otros aspectos, para lo cual se recomienda su mantenimiento rutinario, y arborización que armonice con el entorno social y ecológico.

Los parques analizados se encuentran en estado bueno y regular, resultados obtenidos por encuestas realizadas a la ciudadanía en general, por lo que es necesario su reactivación para el buen vivir, y que sean atractivos con la implementación de una red de integración de movilidad no motorizada, para su visita, apropiación, y para mejorar la calidad de vida de la población.

Palabras claves: Espacios recreativos, bienestar, entorno, red de integración, movilidad no motorizada.

ABSTRACT

This work is based on a theoretical and practical investigation, which analyzes recreational spaces as a place of recreation, attractiveness, generation of health and well-being. In the parks analyzed in the urban area of the Chone town, it was possible to demonstrate their status, and make recommendations for their improvement and rescue the urban image that citizens have towards them.

Through the different research techniques and methodology, the collection of information and data is obtained, there are seven parks that were identified for this research, having verified the physical state, their furniture, lack of shadows, architectural barriers, insecurity, among other aspects. for which its routine maintenance is recommended, and trees that harmonize with the social and ecological environment.

The parks analyzed are in good and fair condition, results obtained by surveys of the general public, so it is necessary to reactivate them for good living, and make them attractive with the implementation of a non-motorized mobility integration network, for your visit, appropriation, and to improve the quality of life of the population.

Keywords: Recreational spaces, well-being, environment, integration network, non-motorized mobility.

ÍNDICE

Introducción	16
Capítulo I: El problema.....	17
Planteamiento del problema	17
Delimitación del área de estudio.....	21
Área de estudio	24
Justificación	26
Justificación urbana	26
Justificación social.....	27
Justificación académica.....	27
Objetivos	29
Objetivo general	29
Objetivos específicos	29
Capítulo II: Marco Teórico.....	30
Antecedentes de la investigación.....	30
Bases teóricas y conceptuales	34
Espacio publico	34
Tipos de espacios públicos verdes.....	36
Recreación.....	37
Espacio Recreativo	38
Casco Urbano.....	39
Parque.....	39
Clasificación de parques	41
Conectividad	44
Proximidad	45
Red Urbana	46
Red primaria.....	47
Movilidad no motorizada	48
Generador de viaje	49
Categorías de atractores de viaje	49
Capítulo III: Marco Metodológico	51
Nivel de investigación	51
Diseño de investigación.....	52

	10
Población y muestra.....	52
Técnicas e instrumentos de recolección de datos	55
Técnicas de procesamientos y análisis de datos.....	59
<i>Mapas Temáticos</i>	59
<i>Ficha de observación</i>	59
<i>Encuesta</i>	62
<i>Encuesta de preferencias declaradas</i>	62
Capítulo IV: Resultados y Discusión.....	64
Análisis de mapa temático.....	64
Análisis de fichas de observación.....	66
Análisis de encuestas.....	80
<i>Datos generales de encuestados</i>	80
<i>Datos de investigación</i>	82
Análisis de encuestas de preferencias declaradas	93
<i>Datos de investigación</i>	94
Capítulo IV: Conclusiones y Recomendaciones	110
Conclusiones	110
Recomendaciones	111
Capítulo VI: Propuesta.....	112
Objetivo de la propuesta	112
Lineamientos de propuesta	112
<i>Definiciones</i>	116
<i>Dimensiones</i>	119
<i>Señalización</i>	122
<i>Estacionamiento de bicicletas</i>	123
<i>Iluminación</i>	123
<i>Arborización</i>	125
Desarrollo de la propuesta	129
<i>Propuesta general</i>	129
<i>Propuesta por tramos y puntos</i>	132
<i>Fotomontajes</i>	148
Referencias Bibliográficas.....	154
Anexos	157

Fotografías de evidencias	157
---------------------------------	-----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Matriz Sociocultural</i>	19
Figura 2 <i>Árbol del problema</i>	20
Figura 3 <i>Mapa ubicación de la Republica de Ecuador</i>	21
Figura 4 <i>Mapa de ubicación de la Provincia de Manabí</i>	23
Figura 5 <i>Mapa de ubicación del Cantón Chone</i>	24
Figura 6 <i>Limite urbano del Cantón Chone</i>	25
Figura 7 <i>Central Park</i>	31
Figura 8 <i>Parque la Carolina</i>	34
Figura 9 <i>Espacio Público</i>	35
Figura 10 <i>Parque la Rotonda</i>	40
Figura 11 <i>Parques Activos</i>	42
Figura 12 <i>Parques Pasivos</i>	43
Figura 13 <i>Parques Interactivos</i>	43
Figura 14 <i>Diagrama urbano de conectividad</i>	45
Figura 15 <i>Movilidad no motorizada</i>	49
Figura 16 <i>Diagrama de metodología de investigación</i>	51
Figura 17 <i>Población urbana y rural del cantón Chone</i>	53
Figura 18 <i>Calculo del tamaño de la muestra conociendo el tamaño de la población</i>	53
Figura 19 <i>Simbología para fórmula población y muestra</i>	54
Figura 20 <i>Formato de ficha de observación</i>	55
Figura 21 <i>Formato de ficha de observación</i>	56
Figura 22 <i>Formato de encuestas</i>	57
Figura 23 <i>Formato de encuestas de preferencias declaradas</i>	58

Figura 24 <i>Parques de la ciudad Chone</i>	64
Figura 25 <i>Parque Santa Rita</i>	66
Figura 26 <i>Parque Santa Rita</i>	67
Figura 27 <i>Parque Juan Montalvo</i>	68
Figura 28 <i>Parque Juan Montalvo</i>	69
Figura 29 <i>Parque Sucre</i>	70
Figura 30 <i>Parque Sucre</i>	71
Figura 31 <i>Parque de las Madres</i>	72
Figura 32 <i>Parque de las Madres</i>	73
Figura 33 <i>Parque Cdla. Los Choferes</i>	74
Figura 34 <i>Parque Cdla. Los Choferes</i>	75
Figura 35 <i>Parque Cdla. Los Naranjos 1</i>	76
Figura 36 <i>Parque Cdla. Los Naranjos 1</i>	77
Figura 37 <i>Parque Cdla. Espejo</i>	78
Figura 38 <i>Parque Cdla. Espejo</i>	79
Figura 39 <i>Género</i>	80
Figura 40 <i>Edad</i>	81
Figura 41 <i>Pregunta 1</i>	82
Figura 42 <i>Pregunta 2</i>	83
Figura 43 <i>Pregunta 3</i>	84
Figura 44 <i>Pregunta 4</i>	85
Figura 45 <i>Pregunta 5</i>	86
Figura 46 <i>Pregunta 6</i>	87
Figura 47 <i>Pregunta 7</i>	88
Figura 48 <i>Pregunta 8</i>	89
Figura 49 <i>Pregunta 9</i>	90

Figura 50 <i>Pregunta 10</i>	91
Figura 51 <i>Pregunta 11</i>	92
Figura 52 <i>Pregunta 1</i>	94
Figura 53 <i>Pregunta 1</i>	95
Figura 54 <i>Pregunta 1</i>	96
Figura 55 <i>Pregunta 1</i>	97
Figura 56 <i>Pregunta 1</i>	98
Figura 57 <i>Pregunta 1</i>	99
Figura 58 <i>Pregunta 1</i>	100
Figura 59 <i>Pregunta 2</i>	101
Figura 60 <i>Fotografías aéreas parque Santa Rita</i>	103
Figura 61 <i>Fotografías aéreas parque Juan Montalvo</i>	104
Figura 62 <i>Fotografías aéreas parque Sucre</i>	105
Figura 63 <i>Fotografías aéreas parque de las Madres</i>	106
Figura 64 <i>Fotografías aéreas parque Cdla. Los Choferes</i>	107
Figura 65 <i>Fotografías aéreas parque Cdla Los Naranjos 1</i>	108
Figura 66 <i>Fotografías aéreas parque Cdla. Espejo</i>	109
Figura 67 <i>Pirámide de la movilidad</i>	116
Figura 68 <i>Propuesta de ciclovia Bolívar y Colón</i>	119
Figura 69 <i>Dimensiones básicas</i>	121
Figura 70 <i>Señalización horizontal</i>	122
Figura 71 <i>Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida</i>	123
Figura 72 <i>Árboles de calzada</i>	126
Figura 73 <i>Olivo negro</i>	128
Figura 74 <i>Red de integración no motorizada</i>	130
Figura 75 <i>Tramo 1-2</i>	132

Figura 76 <i>Punto A</i>	133
Figura 77 <i>Sección A-A''</i>	133
Figura 78 <i>Punto B</i>	134
Figura 79 <i>Sección B-B''</i>	134
Figura 80 <i>Tramo 2-3</i>	135
Figura 81 <i>Punto C</i>	136
Figura 82 <i>Sección C-C''</i>	136
Figura 83 <i>Tramo 3-4</i>	137
Figura 84 <i>Punto D</i>	138
Figura 85 <i>Sección D-D''</i>	138
Figura 86 <i>Tramo 4-5</i>	139
Figura 87 <i>Punto E</i>	140
Figura 88 <i>Sección E-E''</i>	140
Figura 89 <i>Tramo 5-6</i>	141
Figura 90 <i>Punto F</i>	142
Figura 91 <i>Sección F-F''</i>	142
Figura 92 <i>Tramo 4-7</i>	143
Figura 93 <i>Punto G</i>	144
Figura 94 <i>Sección G-G''</i>	144
Figura 95 <i>Punto H</i>	145
Figura 96 <i>Sección H-H''</i>	145
Figura 97 <i>Levantamiento punto A</i>	146
Figura 98 <i>Levantamiento Punto B</i>	146
Figura 99 <i>Levantamiento punto C</i>	147
Figura 100 <i>Levantamiento punto H</i>	147
Figura 101 <i>Fotomontaje avenida Carlos Alberto Aray</i>	148

Figura 102 <i>Fotomontaje avenida Carlos Alberto Aray</i>	148
Figura 103 <i>Fotomontaje calle 7 de agosto</i>	149
Figura 104 <i>Fotomontaje calle 7 de agosto</i>	149
Figura 105 <i>Fotomontaje calle Juan Montalvo</i>	150
Figura 106 <i>Fotomontaje calle Juan Montalvo</i>	150
Figura 107 <i>Fotomontaje calle Colón</i>	151
Figura 108 <i>Fotomontaje avenida Marcos Aray Dueñas</i>	151
Figura 109 <i>Fotomontaje calle segunda</i>	152
Figura 110 <i>Fotomontaje avenida Eloy Alfaro</i>	152
Figura 111 <i>Fotomontaje calle primera transversal</i>	153
Figura 112 <i>Evidencia de encuestas</i>	157
Figura 113 <i>Evidencia de encuestas</i>	157
Figura 114 <i>Evidencia de encuestas</i>	158
Figura 115 <i>Evidencia de encuestas</i>	158
Figura 116 <i>Evidencia de encuestas</i>	159
Figura 117 <i>Evidencia de tomas aéreas</i>	159

Introducción

El presente estudio de caso es el análisis de los espacios públicos recreativos en el casco urbano del cantón Chone, investigación que tiene como objetivo fundamental realizar un diagnóstico del estado actual de los parques, para recomendar que se puede hacer para cambiar su imagen, ya que se encuentran abandonados en algunos casos, además analizar la percepción de las personas sobre el uso y ocupación de estos lugares, determinando que a través de la integración de los parques se puede utilizar medios de movilidad no motorizada que garanticen la conectividad de estos espacios recreativos para hacerlos de mayor confort, seguros, y sin contaminación.

Los parques mejoran la imagen urbanística de la ciudad, por lo cual es obligación de sus habitantes e instituciones velar por su mantenimiento, manejo, cuidado y conservación. Se realizó las visitas e inspección dentro del área urbana, utilizando un mapa catastral, facilitado por el Gobierno Municipal, dirección de Planificación, cada parque con sus respectivas áreas y ubicación.

Este análisis de caso es un referente para un cambio positivo y para la recuperación de espacios recreativos degradados y no integrados a la urbe, que garanticen la disminución de la inseguridad y la contaminación ambiental, es un aporte porque ofrece los fundamentos y estructuras básicas para ser considerados lugares interconectados para promover el buen vivir en la población urbana de la ciudad.

Capítulo I: El problema

Planteamiento del problema

Investigando en la Tesis de Abad (2016) podemos saber que:

La recreación es parte fundamental de la vida del ser humano, y en la actualidad referirse a esta actividad es hablar de salud y de conciencia ambiental, dotar a la población de un área de recreo y esparcimiento dedicado al tiempo libre cumpliendo con la función de distracción, descanso mental y físico, es parte fundamental de la planificación o crecimiento actual de las ciudades. (p. 5)

Además, Martínez (2012) nos explica en una plataforma arquitectónica que “Cada día los ciudadanos de distintas partes del mundo manifiestan su preocupación por el devenir de sus ciudades. Los espacios públicos, como calles, parques y plazas se han vuelto lugares fundamentales para que una ciudad sea exitosa, ya que en ellos se generan distintas posibilidades de desarrollo económico y social, las que son cada vez más valoradas por sus habitantes” (párr. 1).

Ampliando el criterio, nos referenciamos en un trabajo de investigación de Colombia, y destacamos factores de la problemática que:

Como un problema estructurante en la gestión del espacio público se encuentra también, la ausencia de una política pública que permita consolidar procesos y generar continuidad entre las diferentes administraciones. Nos referimos al desconocimiento o la falta de incorporación del Plan de Ordenamiento Territorial –POT— por parte de varios de los alcaldes de turno, principalmente en las pequeñas y medianas ciudades del país.

Tal circunstancia da lugar al desarrollo de actividades y obras sobre el espacio público, desligadas de un marco o norte con fines claros, y en su lugar pareciera darse

una intervención regida por intereses particulares, sin continuidad en los planes de construcción, adecuación o transformación del espacio público existente.

Lo anterior se refleja en problemas como éstos:

- Falta de espacios públicos y programas que respondan a las necesidades de la población en cuanto a sus preferencias, calidades, tipologías, tiempos, etc.
- Bajo nivel de desarrollo de las potencialidades de espacio público natural y construido, incidiendo en su subutilización (ausencia de programas, promoción, educación, organización, etc.)
- Existencia de espacios públicos que la población no apropia y que son motivo de rechazo o deterioro. (Cardona, 2008, p. 6-7)

En cuanto al tema Urbanístico y en base a los problemas de espacios recreativos, determinamos primordialmente que estos lugares se han encontrado presentes en las ciudades desde la fundación de las mismas, ocupando significativos referentes como los parques urbanos y las plazas. Todo lo contrario, a lo que se proyecta en la actualidad, siendo estos uno de los sectores que menos atención se les ha prestado convirtiéndolos en espacios olvidados, donde regularmente se cometen actos de vandalismo. Asimismo, se observa el aumento de estas áreas no planificadas adecuadamente, que parecen más bien espacios impuestos pertenecientes a otra intervención urbana y no a lo que demanda la sociedad de dicho sector (Rendón, 2010, p. 6).

En el cantón Chone, enfocándonos en el casco urbano podemos darnos cuenta que los espacios públicos recreativos o parques no cuentan con la imagen urbana óptima para la población que existe, además ciertos parques se encuentran en estado de abandono sin presentar atracción ni seguridad hacia los usuarios, determinamos que existe una deficiente planificación del territorio, a pesar de las administraciones de turno que han pasado, no se han preocupado

por cambiar la perspectiva de la ciudad, además su escasez de mantenimiento aumenta su deterioro y afectación.

Basándonos en el PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE CHONE [GAD] de Chone (2014), enfocándose en el cuadro n°1, sección problemas, podemos justificar lo antes mencionado:

Figura 1

Matriz Sociocultural

VARIABLES	SOCIOCULTURAL	
	POTENCIALIDADES	PROBLEMAS
ACCESO Y USO DE ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Historia. ✓ Ubicación estratégica. ✓ Accesibilidad. ✓ Disponibilidad de áreas para nuevos espacios públicos 	<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de mantenimiento a espacios existentes. • Niveles de inseguridad. • Escasez de atractivos recreacionales para grupos de diferentes edades. • Escasez de servicios básicos. • Escasez de áreas verdes y juegos de recreación. • Parques en mal estados. • Espacios públicos subutilizados. • Escasez de parqueos.

Nota. Variables, Potencialidades y Problemas. Acceso y uso de espacio público. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Chone 2014-2019*.

<http://www.chone.gob.ec/pdf/lotaip2/documentos/pdot.pdf>

Continuando con la investigación en Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del GAD de Chone (2014), se establece lo siguiente:

El total de áreas verdes del casco urbano es de 34.396.48m² lo que representa un índice inferior al establecido por la OMS (9m²), ya que en la actualidad por cada habitante existe 0.55 m².

Al área urbana del cantón Chone aún le harían falta 526.456,52 m², lo que indica que no cumple con el estándar mínimo.

Figura 2

Árbol del problema



Nota. Causas y Efectos. Elaborado por *autor del análisis de caso*. (2020).

Delimitación del área de estudio.

Datos geográficos de la república del Ecuador

Investigando en el sitio web, podemos describir lo siguiente:

Ecuador, situada en América del Sur, tiene una superficie de 256.370 Km².

Ecuador, con una población de 17.023.000 personas, se encuentra en la posición 68 de la tabla de población, compuesta por 196 países y presenta una moderada densidad de población, 66 habitantes por Km². (DATOS MACRO ECUADOR, 2019, pág. 1)

Figura 3

Mapa ubicación de la República de Ecuador



Nota. Mapa de ubicación de la República del Ecuador. Tomado de *Google Maps* elaborado por autor de análisis de caso. (2020).

[https://www.google.com/maps/place/Ecuador/@-1.3425155,-](https://www.google.com/maps/place/Ecuador/@-1.3425155,-92.9445067,5z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902387dda89a4bd5:0x9d76af04119c3702!8m2!3d-1.831239!4d78.183406)

[92.9445067,5z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902387dda89a4bd5:0x9d76af04119c3702!8m](https://www.google.com/maps/place/Ecuador/@-1.3425155,-92.9445067,5z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902387dda89a4bd5:0x9d76af04119c3702!8m2!3d-1.831239!4d78.183406)

[2!3d-1.831239!4d78.183406](https://www.google.com/maps/place/Ecuador/@-1.3425155,-92.9445067,5z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902387dda89a4bd5:0x9d76af04119c3702!8m2!3d-1.831239!4d78.183406)

Datos geográficos de la Provincia de Manabí

Buscando información del sitio web, se conoce que:

Es una provincia ecuatoriana localizada en el emplazamiento centro-noroeste del Ecuador continental, cuya unidad jurídica se ubica en la región geográfica del litoral, que a su vez se encuentra dividida por el cruce de la línea equinoccial. Su capital es Portoviejo. Limita al oeste con el Océano Pacífico, al norte con la Provincia de Esmeraldas, al este con la Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas y Provincia de Los Ríos, al sur con la Provincia de Santa Elena y al sur y este con la Provincia del Guayas. Manabí con una población de 1,395.249 habitantes, es la tercera provincia más poblada de Ecuador. Su temperatura promedio es de 25 grados centígrados y posee un clima subtropical entre seco y húmedo. (ECURED, 2020)

Figura 4

Mapa de ubicación de la Provincia de Manabí



Nota. Mapa de ubicación de la Provincia de Manabí. Tomado de *Google Maps* elaborado por autor de análisis de caso. (2020).

[https://www.google.com/maps/place/Manab%C3%AD/@-0.7864055,-](https://www.google.com/maps/place/Manab%C3%AD/@-0.7864055,-81.3625479,8z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902ba64f32fc4253:0xb327e62b5b571811!8m2!3d-1.0543434!4d-80.452644)

[81.3625479,8z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902ba64f32fc4253:0xb327e62b5b571811!8m2!3d-](https://www.google.com/maps/place/Manab%C3%AD/@-0.7864055,-81.3625479,8z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902ba64f32fc4253:0xb327e62b5b571811!8m2!3d-1.0543434!4d-80.452644)

[1.0543434!4d-80.452644](https://www.google.com/maps/place/Manab%C3%AD/@-0.7864055,-81.3625479,8z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x902ba64f32fc4253:0xb327e62b5b571811!8m2!3d-1.0543434!4d-80.452644)

Datos geográficos del cantón Chone

Indagando en el sitio web, se determina que:

Chone se encuentra al norte de Manabí y tiene una superficie de 3.570,6 kilómetros cuadrados ... Al norte con la Provincia de Esmeraldas y el Cantón Pedernales; al sur con los cantones de Pichincha, Bolívar y Tosagua; al este con El Carmen, Flavio Alfaro y la provincia de Los Ríos y, al oeste con los cantones Sucre, Junín, Jama y Pedernales. (ECURED, 2020)

Figura 5

Mapa de ubicación del Cantón Chone



Nota. Mapa de ubicación del Cantón Chone. Tomado de *página web Chone* elaborado por GADM Chone. (2020).

<http://www.chone.gob.ec/index.php?gc=7>

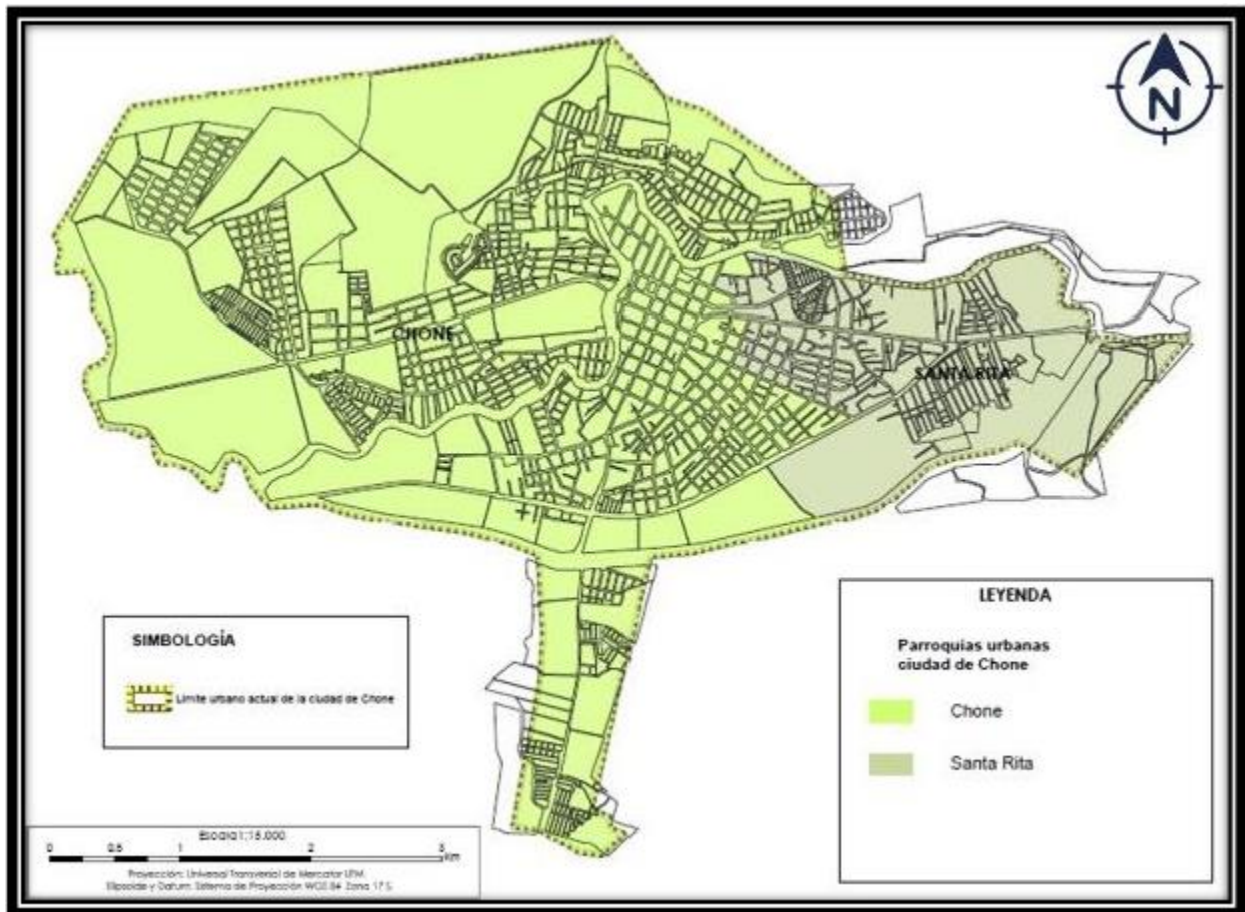
Área de estudio

Centrando la investigación en el casco urbano del cantón Chone, es importante conocer los siguientes datos:

El territorio considerado como área urbana de la ciudad está comprendido por una superficie de mil setecientos veintidós punto setenta hectáreas (1722.70 Has), con un perímetro de veintitrés punto cuarenta y cuatro kilómetros (23.44 Km), cuyos límites y coordenadas se detallan en la Ordenanza de Límite Urbano vigente. (GadChone, 2018, p. 2)

Figura 6

Límite urbano del Cantón Chone



Nota. Mapa urbano Cantón Chone. Elaborado por *Gad Chone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Investigando en el sitio web del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Chone, nos relata una breve información acerca del cantón:

Según la división político-administrativa de la República del Ecuador, es un territorio con categoría jurídica de Cantón con el mismo nombre de su río, ciudad y parroquia urbana.

Entonces, existen: cantón, ciudad, parroquia urbana y río de Chone.

En la ciudad se encuentran las principales instituciones y organizaciones del cabildo de Chone. Todo el Cantón se encuentra ubicado a lo largo de la mitad de la Provincia de Manabí; y es el eje geográfico político de lo que se conoce como la zona norte de Manabí.

Es un territorio próspero, con identidad propia y competitividad futura que comprende la conexión del eje productivo y comercial de todo el norte manabita que en realidad es la mitad de la provincia, además de ser una localidad que se consagra cúspide del folklore costeño en el Ecuador, principalmente de la Cultura Montubia Ecuatoriana.

Como la consolidación de una entidad jurídica, es el cantón de mayor superficie a nivel provincial y un gran centro de producción de materias primas que son absorbidas rápidamente por la industria nacional e internacional, debido a la excelente calidad de sus cultivos originarios. (GAD Chone, 2020, p. 1)

Justificación

Justificación urbana

El proyecto de investigación deberá enfocar de manera clara y concreta los espacios públicos (parques) del casco urbano del cantón, su uso, funcionamiento e imagen; explicando la problemática urbana en sus aspectos substanciales referente al entorno urbano que se encuentran, considerando que en la ciudad algunos espacios públicos existentes no cumplen con los requisitos, ni factores necesarios para promover el uso y la realización de diversas actividades, varios careciendo de accesibilidad y conectividad, provocando muchas veces molestia a las personas que rodean los mismos.

Indagando en la revista PAAKAT, revista de tecnología y sociedad, como concepto de beneficio a los habitantes de un lugar, podemos destacar que:

Los espacios públicos son lugares en la ciudad donde las personas ocupan y circulan de manera continua a través de su vida cotidiana. Lugares en común dentro de una sociedad, que son diseñados para distintos usos, según la necesidad o funciones para los que han sido creados. En otros casos, los espacios ya existentes toman funciones específicas según las necesidades de sus usuarios (Fonseca, 2014).

Justificación social

Es de suma importancia indagar sobre los espacios públicos recreativos, en beneficio de los habitantes, para lo cual podemos citar que:

El espacio verde público ... Es el lugar de encuentro de las personas sin importar la edad, el sector social o nivel económico, que permite la aproximación a un entorno con naturaleza y equipamientos recreativos y de contemplación. La buena calidad de estos lugares permite ofrecer a la sociedad un elemento de equidad e igualdad de alcance inmediato, que muchas veces es más difícil de establecer desde otros órdenes de la administración de lo público. (Rendón, 2010, p. 3)

Además en la revista PAAKAT, revista de tecnología y sociedad, podemos enfatizar en la creación de espacios públicos que puedan contribuir a la superación de la desigualdad, al derecho de espacios para la recreación, a impulsar la participación y la heterogeneidad local, la comunicación entre diferentes grupos y organizaciones, así como a la identificación de la personas con sus lugares de origen, es decir, una renovación del sentido de pertenencia, identidad, y tradición que permita exista mayor interés por parte de los ciudadanos de atender, cuidar y exigir espacios para la recreación. (Fonseca, 2014)

Justificación académica

El presente proyecto se basa en el ámbito Urbano del Cantón Chone, siendo uno de los objetivos de la Universidad San Gregorio de Portoviejo a través de la Facultad de Arquitectura

y sus estudiantes, aportar e interrelacionarse con la sociedad de nuestro alrededor para mejorar el bienestar y calidad de vida de los mismos.

Para los trabajos de titulación, en estudios superiores se debe tomar en consideración el REGLAMENTO DE RÉGIMEN ACADÉMICO del Consejo de Educación Superior [CES] (2019) , por lo tanto, citamos el siguiente artículo:

Art. 40.- Investigación formativa en el tercer nivel.- La investigación formativa en el tercer nivel propende al desarrollo de conocimientos y destrezas investigativas orientadas a la innovación científica, tecnológica social, humanística y artística. En lo referente a la formación técnica - tecnológica y de grado, se desarrollará mediante el dominio de técnicas investigativas de carácter exploratorio en relación a la creación, adaptación e innovación tecnológica. En tanto que las carreras artísticas deberán incorporar la investigación sobre tecnologías, modelos y actividades de producción artística. Con relación a los otros campos profesionales, la investigación para el aprendizaje se desarrollará en el campo formativo de la epistemología y la metodología de investigación de una profesión, mediante el desarrollo de actividades o proyectos de investigación de carácter exploratorio y/o descriptivo. (p. 14)

Objetivos

Objetivo general

- Analizar los parques del casco urbano del Cantón Chone, mediante un diagnóstico físico-funcional, para mejorar la imagen urbana.

Objetivos específicos

- Identificar los parques existentes en el casco urbano del cantón Chone.
- Evidenciar aspectos formales y funcionales de los parques del casco urbano del cantón Chone.
- Investigar la percepción cualitativa que tiene la ciudadanía sobre los espacios recreativos.
- Proponer una red estructural urbana de integración de los parques para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y usuarios.

Capítulo II: Marco Teórico

Antecedentes de la investigación

Investigando sobre los espacios públicos recreativos en el ámbito internacional a través del tiempo podemos darnos cuenta que:

Este abordaje remite, en sus orígenes, a los Estados Unidos de América (EE.UU.). Para comprender la recreación en cuanto fenómeno social/educativo, tenemos que volver al final del siglo XIX, cuando ocurrió una amplia difusión del movimiento norteamericano conocido como “recreacionismo”. Este movimiento propició la sistematización de conocimientos y metodologías de intervención para niños, jóvenes y adultos. Estos conocimientos eran pautados en la sistemática de la recreación dirigida, que fomentó la creación de espacios propios para la práctica de actividades recreativas consideradas saludables, higiénicas, moralmente válidas, productivas y vinculadas a la ideología del “progreso”. Fueron así creados los playgrounds, que posteriormente servirán de modelo para los centros de recreación, plazas de deportes y jardines de recreo reproducidos en varios países latinoamericanos. (Elizalde, 2010, p. 6)

Continuando con la revista de Elizalde (2010), en ámbito internacional sobre los orígenes norteamericanos de espacios recreativos el concepto fue visto como una estrategia educativa esencial para promover, sutilmente, el control social. En este proceso, fue ampliamente difundida la idea que la recreación podría llenar, racionalmente, el tiempo vago u ocioso con actividades consideradas útiles y saludables desde el punto de vista físico, higiénico, moral y social para ayudar a toda la comunidad que rodea este espacio. Con esto, la recreación dirigida fue considerada fundamental para la formación de valores, hábitos y actitudes a ser consolidados, moralmente válidas y educativamente útiles para el progreso de las sociedades modernas.

Figura 7*Central Park*

Nota. Fotografía de Central Park en la ciudad de Nueva York. Tomado de *Viajes National Geographic*. (2020).

https://viajes.nationalgeographic.com/es/a/asi-podria-haber-sido-central-park-nueva-york_13446/7

En cuanto al ámbito nacional podemos enfocarnos en una noticia del Diario Metro Ecuador (2016) que nos explica la evolución con el paso del tiempo del parque La Carolina en la ciudad de Quito, gran ejemplo de espacio recreativo para la investigación.

Ya para inicios del siglo XX el terreno constituía parte de la “Hacienda La Carolina”, propiedad de María Augusta Barba de Larrea, descendiente de los marqueses de Selva Alegre. El área estaba destinada a tierras de pastoreo de ganado, debido principalmente

a las docenas de ciénegas y lagunillas que existían en el lugar, y que hacían imposible un uso agrícola extensivo.

En 1939 la mayor parte de la hacienda fue donada al Municipio de Quito por la última propietaria María Augusta Urrutia Barba, quien la heredó de su tía Carolina Barba Aguirre.

En el Plan Regulador de la Ciudad, iniciado en 1942, se incluían parques como elementos morfológicos de estructuración urbana y es allí donde aparece por primera vez este proyecto.

El autor del plan, Guillermo Jones Odriozola, decía que el centro deportivo ubicado al norte en la planicie de La Carolina tendría canchas, espacios deportivos, hipódromo, estadio y la piscina olímpica en una “magnífica composición de espacios verdes y arbolados coronados por las laderas del Pichincha”.

Para 1975, la Municipalidad manifestó la preocupación de este equipamiento como una necesidad social. Así, el éxito del parque fue tal que para 1980 en los estudios del Plan Quito se incluyó una exhaustiva evaluación de las áreas verdes y se concluyó que el parque acusaba ya un deterioro por la sobrecarga de uso de sus instalaciones; pues estaba al servicio de la población inmediata y general de toda la ciudad.

De las intervenciones efectuadas, especialmente en la laguna de La Carolina, en 1999 se amplió, se redecoró el estanque y las vías de agua, además de otros equipamientos como aparatos de gimnasia, arcos de vóley, fútbol y basureros.

De ahí durante largos años el Parque La Carolina ha funcionado como un espacio de áreas verdes y deportivos, como un elemento oxigenador de la urbe que cumple una importante función social. Recién a partir de 1994, con los parques Metropolitano del

Norte y Metropolitano del sur, se abrieron otras alternativas recreativas en ambos polos de la ciudad de carácter longitudinal.

Para el Cronista de la Ciudad, Alfonso Ortiz Crespo, el sector de Ñaquito para muchos de los quiteños de comienzos del siglo XX, (incluida su laguna), eran un lugar de paseo para ir a cazar patos. “Mi padre Luis Alfonso Ortiz Bilbao, que nació en 1903, me contaba que de joven él salía con sus amigos a cazar patos en esa laguna que formaba parte de una hacienda eminentemente ganadera” (párr. 3,4,5,6,7,8).

También en el sitio web Quito Turismo (2018) podemos destacar que La Carolina es uno de los parques más visitados de la ciudad, con muchas actividades para grandes y chicos, siendo uno de los más grandes de Quito, un espacio integrado en el corazón de la zona urbana, en medio de centros comerciales, oficinas, comercio y edificios altos y una emergente zona financiera. Los quiteños aprovechan la variedad de actividades ya sea para pasar una tarde tranquila bajo el sol, practicar deporte, improvisar torneos de fútbol, montar bicicleta, hacer tai-chi o patinar... solo nos recomiendan no visitarlo cuando anochece porque la frecuencia de personas es escasa y se puede provocar un lugar peligroso. El mismo es ideal para actividades deportivas; está equipado de canchas de baloncesto, fútbol, voleibol y tenis, también verás a quiteños trotando por doquier, formando rondas de capoeira, haciendo yoga y en general, ejercitándose. Hay una pista de patinaje y una pista de carreras de bici-cross que se repleta de ciclistas jóvenes de todas las edades, así nos podemos dar cuenta que es un lugar de recreación envidiable para cualquier ciudad del Ecuador. (párr. 1, 2, 3)

Figura 8

Parque la Carolina



Nota. Fotografía de Parque la Carolina en la ciudad de Quito. Tomado de *Impulso viajero*. (2020).

<https://impulsoviajero.com/cosas-que-ver-en-quito/>

Bases teóricas y conceptuales

Espacio público

Indagando en el libro de Borja (2000), podemos describir al espacio público de varias maneras, como concepto general se procede a citar lo siguiente:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico

de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político. (p. 8)

Siguiendo con la investigación en el mismo libro se define al espacio público no solamente como indicador de calidad urbana sino que también como un instrumento privilegiado de la política urbanística para crear ciudades, renovando lo que existe, planificar nuevos sectores y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras de tal manera que tengamos un mejor entorno para cambiar la imagen de un lugar (Borja, 2000).

Figura 9

Espacio Público



Nota. Fotografía de Parque Bicentenario en Bogotá. Tomado de *Funny Blogs* “*Recuperando el espacio público*”, (2018).

<https://blogs.funiber.org/blog-proyectos/2018/08/03/funiber-recuperando-espacio-publico>

Tipos de espacios públicos verdes

Buscando información sobre los tipos de espacios públicos verdes, en la revista Mercados&Empresas de Tella & Potocko (2013), transcribimos que:

Existen tres grandes categorías de espacios verdes públicos. Están los sitios y ámbitos que definen el paisaje de la ciudad, donde los elementos de la topografía asumen un valor excepcional al definir el paisaje natural y estructurar los usos urbanos. Luego están los parques y paseos, espacios abiertos de la ciudad de dimensiones y características paisajísticas especiales y cuyo uso colectivo está destinado fundamentalmente a actividades recreativas (parques regionales, parques urbanos, paseos urbanos, balnearios, plazas, etc.) ...

Dentro de estas grandes categorías, los espacios verdes se diferencian según: 1) su escala (local, metropolitano, regional), y 2) su origen (arbolado, localización, morfología). Así, por ejemplo, encontramos ... , “parques metropolitanos”, “parques urbanos”, “plazas”, “plazoletas”, ... , etc. (p. 42)

Continuando con la investigación de la misma fuente podemos describir a los parques urbanos y las plazas como:

Los parques urbanos, en cambio, se localizan en áreas urbanas consolidadas, ofreciendo -a algunos barrios o a la ciudad entera- una serie de actividades de interés para diferentes grupos etarios, con recorridos y usos delimitados: deporte libre u organizado, descanso y recreación, etc. Tienen un radio de influencia de aproximadamente 2 km., pudiendo acceder por transporte público.

Las plazas y paseos, de escala menor, se ubican en el interior de la ciudad, sobre sectores densamente poblados. Su área de influencia es peatonal y en general no supera 1 km. Están orientados a satisfacer las necesidades de ocio cotidiano de la población, siendo

su uso activo y continuo. Las reservas naturales urbanas se encuentran en el entramado periurbano. Son espacios protegidos, de gran valor ambiental y cumplen importantes funciones ecológicas, tal como: el resguardo de los ecosistemas originarios de cada región, conservando comunidades y especies amenazadas. Por ende, configuran paisajes más silvestres, no antropizados. Resultan valiosos también como espacios para la educación ambiental y la investigación. (Tella & Potocko, 2013, p. 42)

Recreación

Investigando en el trabajo *Diferencias entre ocio, tiempo libre y recreación* de Gerlero (2012), como concepto de la recreación podemos citar lo siguiente:

Recreación es aquel conjunto de prácticas de índole social, realizadas colectiva o individualmente en el tiempo libre de trabajo, enmarcadas en un tiempo y en un espacio determinados, que otorgan un disfrute transitorio sustentado en el valor social otorgado y reconocido a alguno de sus componentes (psicológico, simbólico, material) al que adhieren como satisfactor del placer buscado los miembros de una sociedad concreta.

Se constata a esta altura del análisis, que la recreación compone un universo social de significados compartidos por una colectividad que expresa, con matices diferentes, en cada sociedad concreta las formas de alcanzar el disfrute, el placer públicamente. La recreación presenta las características del juego en tanto es una expresión socioinstitucional del mismo. Las características esenciales del juego toman en la recreación diferentes formas de expresión, justamente por ser esta un producto histórico social. Se integra así la vertiente histórica que vincula a la recreación con necesidades y habilidades presentes en el mundo laboral y las propias del juego, expresión de libertad por excelencia. (p. 5)

Espacio Recreativo

Indagando en la tesis de grado, el uso del espacio recreativo en el cantón Rumiñahui. de Puebla (2014), se conoce la definición de los espacios recreativos, y podemos citar lo siguiente:

Los espacios recreativos son espacios con superficies y diseños variables, que se presentan en una variada escala que va desde los espacios de carácter urbano, como la plaza pública, el parque del barrio, hasta llegar a espacios con una dimensión espacial diferente, como los estadios, canchas, centros culturales, etc.

Desde el punto de vista urbano, los espacios recreativos son articuladores de la urbe. Los parques, escenarios deportivos, parques infantiles, canchas, etc., son elementos de la estructura de una ciudad, necesarios para el desenvolvimiento de la misma.

La principal característica de los espacios recreativos, es que son de uso público, por el libre acceso de la ciudadanía, haciendo de éstos, lugares de reunión, intercambio, y de encuentro común.

Los espacios recreativos pueden ser de propiedad pública o privada; es decir, que no necesariamente el acceso es gratuito para la población de un vecindario, barrio o ciudad, lo que dependerá de las actividades que se puedan desarrollar, sociales, culturales, educativas, de descanso, u otras con fines de inversión y mercado (comercio).

Los espacios recreativos son áreas verdes por su predominante presencia de áreas arboladas y ajardinadas, que juegan un papel importante en la calidad de vida de la población, porque brindan oportunidades de esparcimiento; contribuyen en la calidad ambiental de la ciudad con su aporte al paisaje, la calidad del aire, su efecto amortiguador sobre los ruidos, y porque incrementan el escurrimiento superficial al tener poca superficie pavimentada. (pp. 23-24)

Casco Urbano

Averiguando información en un sitio web llamado la revista de urbanismo encontramos un artículo sobre diferencias entre suelo urbano y casco urbano, podemos identificar un concepto simple de lo que es el suelo urbano es aquel que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos). Sin embargo, en el lenguaje común, se suele confundir el suelo urbano con lo que es «casco urbano», así es como el autor nos explica y detalla en pocas palabras su concepto que no es otra cosa que el centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica (Criado, 2015, párr 2).

Parque

Indagando en el artículo científico de la revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica de Canosa (2003), podemos citar que:

Los estudios sobre parques ponen de manifiesto la dificultad de llegar a una definición precisa de “parque urbano”. De una parte son muchas las expresiones —zona verde, espacios libres, verde público, parque, jardín...— que se utilizan para referirse a los espacios ajardinados de la ciudad; de otra, son muy diversas las definiciones de parque que, en función de los objetivos concretos y perspectivas de estudio, se establecen en las publicaciones sobre el tema (Rodríguez Avial, 1982; Debié, 1992; Maver, 1998; Soria Puig, 1999; Stefulesco, 1993; Martínez Sarandeses, 1996 y 1999; Mata Olmo et al., 1991). Por otro lado, la consulta del planeamiento urbanístico revela la falta de homogeneidad y concreción que se percibe en los rasgos a considerar (tamaño, función, diseño...) en las diversas tipologías de las zonas verdes que establecen los planes de ordenación urbana. La consulta de algunos de los más recientes (Madrid, Alicante, Málaga) confirma que su contenido no permite acotar suficientemente el concepto: no

son unánimes en el rango de tamaño manejado, ni en las cuestiones relacionadas con la fisonomía (espacios ajardinados o forestados o donde predomina la vegetación natural), ni en lo que respecta a los equipamientos. (p. 162)

Figura 10

Parque la Rotonda



Nota. Imagen de Parque la Rotonda en Portoviejo. Tomado de sitio web *Ministerio de Turismo del Ecuador*. (2020).

<https://www.turismo.gob.ec/de-portoviejo-para-el-mundo-parque-la-rotonda-escuela-de-educacion-basica-18-de-octubre/>

Clasificación de parques

Indagando en el artículo Espacios urbanos recreativos en la revista científica de Ocampo (2008), podemos clasificar los parques de la siguiente manera:

-Parques urbanos activos: Son aquellos espacios físicos que pueden ser construidos, diseñados o reconstruidos para el desarrollo de actividades dirigidas al esparcimiento y al ejercicio de disciplinas lúdicas, artísticas o deportivas que tienen como fin promover la salud física y mental, y que requieren infraestructura destinada a concentraciones de público. Estos espacios sufren intervenciones paralelas a las actividades específicas del parque e invitan al sector informal a participar activamente.

- Parques urbanos pasivos: Son espacios físicos que se encuentran tanto en territorio urbano como rural, y están dirigidos a la realización de actividades contemplativas cuyo fin es el disfrute escénico y la salud física y mental; además, su impacto ambiental es muy bajo. Entre ellos se encuentran: senderos peatonales, miradores paisajísticos, observatorios de avifauna, y el mobiliario propio de las actividades contemplativas.

- Parques urbanos interactivos: Estos espacios están concebidos para satisfacer las necesidades, deseos y expectativas de entretenimiento y esparcimiento de los diferentes grupos sociales, y buscan convertirse en su mejor opción, además de ser una herramienta eficaz de mercadotecnia integral para artistas, productores y prestadores de productos y servicios. Un parque interactivo permite que el usuario disfrute de la más completa y variada diversión. Generalmente cuenta con atracciones mecánicas, juegos de destrezas, escenarios naturales, comparsas y personajes animados, entre otros. Estos son sitios de aventura, diversión, alegría, emoción e interactividad donde el usuario aprende, a través de la experiencia, temas variados como la física, energía solar,

ciencias, las plantas, informática, tecnología, comunicaciones, arte, el cuerpo humano y en general, el mundo que nos rodea (p. 113-114).

Figura 11

Parques Activos



Nota. Fotografía de Parque activo en Bucaramanga. Tomado de sitio web *Alcaldía de Bucaramanga*. (2017).

<https://www.bucaramanga.gov.co/noticias/en-bucaramanga-hay-16-parques-saludables/>

Figura 12*Parques Pasivos*

Nota. Fotografía de Parque pasivo en Brisbane. Tomado de sitio web *Arquitectura en Acero*. (2020).

<http://www.arquitecturaenacero.org/proyectos/sustentable/parques-urbanos-y-sustentabilidad>

Figura 13*Parques Interactivos*

Nota. Fotografía de Parque interactivo en España. Tomado de sitio web *Guía del Socio*. (2019).

<https://www.guiadelocio.com/ninos/planes/los-20-mejores-parques-tematicos-de-espana>

Conectividad

De acuerdo con el trabajo para la obtención de título de maestro en ciudad y espacio público sustentable, podemos definirla de la siguiente manera “La conectividad responde al término de conectar, que significa unir, enlazar, establecer algún tipo de relación, poner en comunicación, establecer lazos entre sistemas, de forma que de entre ellos algo pueda fluir, por ejemplo, agua, energía, personas o automóviles” (Alcaraz, 2020, p. 60).

Además es importante definir la conectividad de calles, el cual encontramos en el artículo de Welle (2016), podemos citar que:

La conectividad se refiere a la densidad de conexiones en una red vial y evalúa qué tan directas son. Una red con alta conectividad tiene muchas conexiones cortas, numerosas intersecciones y pocas calles sin salida. A medida que la conectividad aumenta se disminuye la distancia de los recorridos y se incrementan las opciones de ruta, lo que permite viajes más directos entre destinos y genera una mayor accesibilidad (Victoria Transport Policy Institute 2012). La conectividad afecta la necesidad de desplazarse de un lugar a otro y el atractivo de hacerlo a pie y en bicicleta (párr. 1).

Figura 14

Diagrama urbano de conectividad



Nota. Imagen explicativa de conectividad de lugares. Tomado de sitio web *Pinterest*. (2019).

<https://ar.pinterest.com/pin/508695720409294574/>

Proximidad

Indagando en el artículo sobre las Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales de Marquet & Miralles (2013), se define la proximidad de la siguiente manera:

La proximidad es un concepto urbano que se está reivindicando en muchas ciudades europeas, en relación a variables como la calidad de vida, el ahorro de tiempo de desplazamiento, el espacio público como espacio de relación social y con elementos de sostenibilidad urbana. Las potencialidades de la ciudad próxima y compacta en los

campos de la sostenibilidad urbana y el crecimiento verde se expresan a través de beneficios directos en términos medioambientales, sociales y económicos (p. 505).

Red Urbana

Investigando en el trabajo para la obtención de título de maestro en ciudad y espacio público sustentable de Alcaraz (2020), se especifica la red urbana de la siguiente manera:

Podemos definir a la red, desde dos líneas, una hace referencia a lo físico formal, donde se toma en cuenta diversos elementos, así como sus vínculos y relación entre ellos. Y la otra línea formal funcional, hace referencia a la población, como usuarios de las funciones urbanas, y por ende las relaciones internación que suceden dentro de esta (Pinto A. J., Remesar, Brandão, & Fernando., 2010).

Estas dos líneas dentro de un concepto de red de espacios públicos o de red urbana, no pueden tomarse por separado. Ya que la totalidad de los espacios públicos no pueden ser tomados como espacio aislado, sino como espacio vinculados entre ellos y por los diferentes medios que transitan en ellos, yendo desde la población hasta recursos, vegetación y fauna, formando una red socio urbano, socio cultural y natural (Hillier & Hanson, 1984). Y es necesario analizar los vínculos entre cada uno de estos diferentes espacios y elementos, ya que esto son vínculos y relaciones influyen en cómo las personas experimentan y viven la ciudad (Mandanipour, Cars, & Allen, 1998).

A esto podemos añadir que una red es el conjunto de elementos vinculado entre ellos que establecen relaciones dinámicas, con diversas complejidades de un entramado continuo, en que las líneas y nudos se conectan y relacionan. Donde las líneas deben ser reconocidas como conexiones y los nudos como anclas o puntos de atracción. Las relaciones por establecer entre las conexiones y los puntos ancla, tendrán diferentes

niveles y escalas, dependiendo de su aproximación, características y configuración. (Salingaros, Teoría de la Red Urbana, 2005).

Otro aspecto importante en una red urbana de espacios públicos puede verse desde dos aproximaciones una que va de lo general a lo particular y otra de lo particular a lo general. A pesar que la primera aproximación es la que regularmente se toma por las administraciones públicas, la segunda opción da la oportunidad de promover la cohesión de los espacio, pues teniendo en cuenta la planeación y el desarrollo de pequeñas células a nivel barrial, hace una red más consolidado y autónoma, pues involucra la integración de factores locales, como las propias relaciones de la colonias y comunidades, y hacerlas integrales con el desarrollo y planeación de los espacios públicos, generando una acción regenerativa en las acciones , incluso logrando nuevas funciones socio urbanas (Pinto A. J., Remesar, Brandão, & Fernando., 2010) (p. 51).

Red primaria

Buscando información en el Plan general de ordenación urbana de Oropesa del mar (2014), define a la red primaria y la clasifica de la siguiente manera:

La red primaria o estructural está integrada por las reservas de suelo dotacional público que aseguran la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, así como la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo. En razón de su funcionalidad, la red primaria se integra por los siguientes grupos de dotaciones:

- Red Primaria de Comunicaciones, que comprende las redes viaria (PRV) y red viaria no motorizada principal (PPV).
- Red Primaria de Zonas Verdes y Espacios Libres, que comprende Parques urbanos (PQL) Parques Naturales (PNL) y Jardines (PJL).

- Red Primaria de Equipamientos, que comprende los equipamientos Educativo cultural (PED), Deportivo-recreativo (PRD), Asistencial (PAT), Infraestructuras- Servicios urbanos (PID), Administrativo (PAD) y Dotacional de uso múltiple (PDM) (p. 49).

Movilidad no motorizada

Indagando en el artículo Cinco claves para entender la movilidad no motorizada de Secunza (2015), encontramos el siguiente concepto:

Ésta se define como el conjunto de desplazamientos o modos de transporte donde la principal fuerza motriz utilizada es la generada por nuestro propio cuerpo, es decir todas las formas de movilidad donde no se requiere un motor. Generalmente se suele dividir el concepto en dos grupos principales: peatones y ciclistas. Donde el primer grupo incluye conceptos como “peatones sobre ruedas” que pueden ser personas en patines, patinetas, personas en silla de ruedas etc. Por otra parte, los ciclistas incluyen principalmente personas en bicicleta, pero también son considerados grupos en triciclo, monociclo y otros vehículos donde el pedal es el mecanismo de tracción. El aspecto importante es que todos son personas moviéndose, más allá del vehículo que utilicen (párr. 1).

Figura 15

Movilidad no motorizada



Nota. Imagen de Movilidad no motorizada. Tomado de sitio web *Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*. (2020).

<http://mexico.itdp.org/areas/movilidad-no-motorizada/>

Generador de viaje

Buscando en un sitio web de una guía de estudio de la facultad de ingeniería UBA nos define al generador de viaje y/o atractor de viaje de la siguiente manera “Proceso mediante el cual se cuantifican los viajes realizados por las personas que residen o desarrollan actividad en una determinada área urbana, o por vehículos relacionados con dicha área.” (Girardotti, 2001, p.1).

Categorías de atractores de viaje

Indagando en el Plan de movilidad y espacio público de Cusco del Gobierno Municipal de Cusco (2018), se categoriza los atractores de viaje de la siguiente manera:

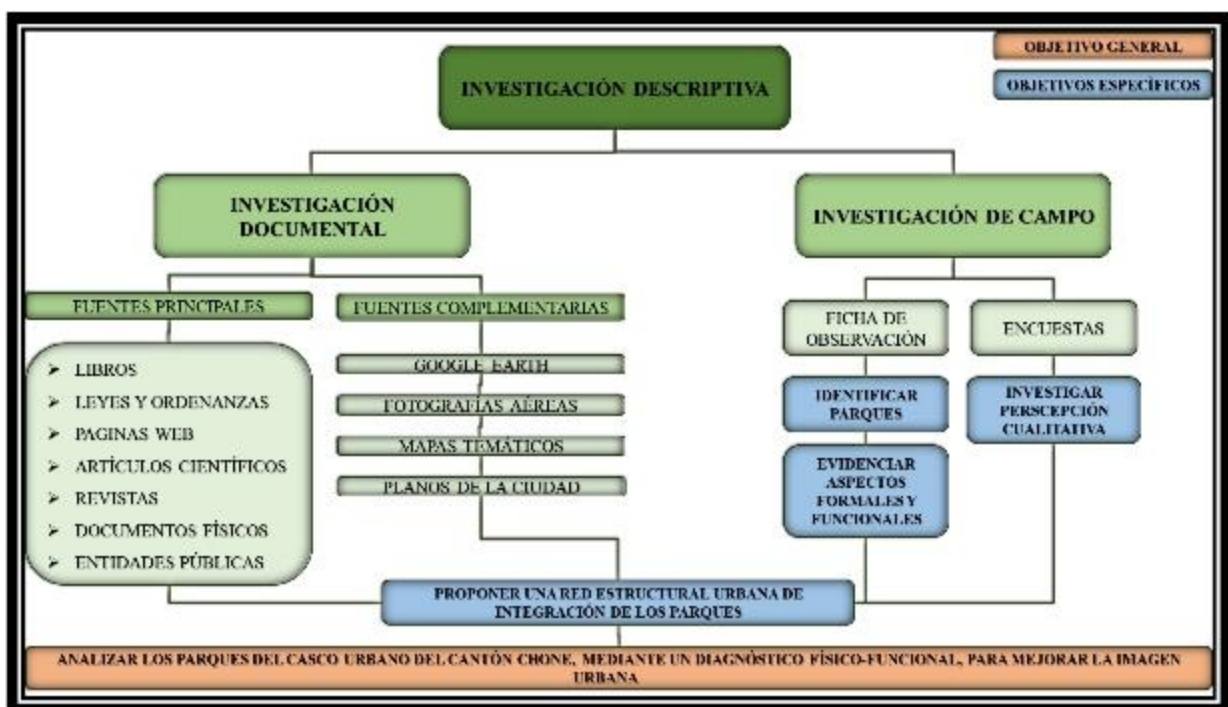
- Patrimonio y recreación: Concentra gran parte del patrimonio monumental y los espacios de recreación pasiva y activa.
- Salud: Los servicios de salud generan grandes desplazamientos peatonales por su alta demanda. Refuerza el nivel atractor los servicios afines, como: farmacias, radiografías, tomografías, análisis clínicos y otros.
- Educación: La oferta educativa escolar y sobre todo, universitaria, concentra un gran radio de atracción de desplazamientos que se generan en las principales redes peatonales de la ciudad.
- Comercio: Cusco, se encuentra dotada de un número importante de centros de abasto a donde la población recurre por productos de primera necesidad, y por otro lado, los de centros comerciales que generan ciertas estancias y demanda de servicios y otros productos de consumo.
- Transporte: El equipamiento de transporte público y privado reúne una gran cantidad de peatones para su movilización de un punto a otro; ésta categoría se ve fuertemente reforzada por la red de paradas o paraderos de buses existentes en toda la ciudad (p. 30).

Capítulo III: Marco Metodológico

En el presente análisis de caso, para lograr alcanzar los objetivos y cumplirlos; aplicaremos fundamentalmente métodos de investigación eficaces que nos permita determinar aspectos formales y funcionales de los parques existentes en el casco urbano del cantón Chone, además indagar sobre percepciones cualitativas de los mismos.

Figura 16

Diagrama de metodología de investigación



Nota. Tipos de investigaciones para cumplir objetivos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Nivel de investigación

Investigación descriptiva

El análisis de caso se basará en un nivel de investigación descriptiva, la misma que nos va a permitir detallar el problema con aspectos cualitativos, recolectar datos y obtener conclusiones pertinentes de lo que se está indagando, además verificar estado actual, describir

en forma precisa los usos y ocupaciones de los espacios públicos recreativos en Chone a través de un trabajo de campo mediante una ficha de observación y encuestas.

Diseño de investigación

La presente investigación se empleará en aplicar la metodología a los habitantes de Chone, en el centro de la ciudad y parques existentes dentro del casco urbano. La ficha de observación ayudará a identificar y evidenciar los aspectos físicos y funcionales de cada parque, clasificándolos cada uno por tipologías y jerarquías diferentes que cuenten los mismos, luego con las encuestas determinare el grado de satisfacción y percepción cualitativa que tienen los habitantes hacia los espacios recreativos o parques, también mediante un diagnóstico y tabulación de datos evidenciaré rutas de movilidad de las personas para demostrar las más óptimas y usadas por ellos.

Se procederá a realizar tomas áreas mediante dispositivos de fotografía profesional para fortalecer el proceso de la metodología además ayudar a determinar rutas que las personas o transeúntes frecuentan desde diferentes ángulos y perspectivas con un poco más de facilidad la aplicación de mapas temáticos.

Población y muestra

Examinando en el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Gad de Chone (2014), podremos tomar en cuenta que:

La Población del Cantón Chone según el Censo de Población de 2001, fue de 117.634 habitantes y los resultados del Censo de Población del 2010, puntualizan que Chone alcanzó la cifra de 126.491 habitantes. La densidad poblacional del cantón se estima en alrededor de 42 personas por km². (p. 18)

Figura 17

Población urbana y rural del cantón Chone

ITEM	CENSO 2001	%	CENSO 2010	%
POBLACIÓN TOTAL CANTÓN	117.634 hab.	100%	126491 hab.	100%
URBANA	45.526 hab.	39%	52810 hab.	42%
RURAL	72.108 hab.	61%	73681 hab.	58%

Nota. Datos de la población urbana y rural del cantón Chone. Elaborado por *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Gad Chone*. (2016).

<http://www.chone.gob.ec/pdf/lotaip2/documentos/pdot.pdf>

Una vez obtenida la población total urbana de Chone, que es de 52.810 habitantes según el censo 2010, podemos establecer parámetros que nos permitan analizar los resultados obtenidos con las muestras e instrumentos de recolección de datos.

Figura 18

Cálculo del tamaño de la muestra conociendo el tamaño de la población

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

En donde, N = tamaño de la población Z = nivel de confianza, P = probabilidad de éxito, o proporción esperada Q = probabilidad de fracaso D = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción).

Nota. Fórmula para determinar la cantidad de encuestas. Elaborado por *Passionate People*.

Creative Solutions.

<https://www.psymba.com/company/news/message/como-determinar-el-tamano-de-una-muestra>

Figura 19*Simbología para fórmula población y muestra*

SIMBOLOGÍA		
n	Tamaño de la muestra	?
Za	Nivel de confiabilidad positiva 90%	1,65
p	Probabilidad de éxito %	0,5
q	Probabilidad de fracaso %	0,5
N	Tamaño de la población (casco urbano de Chone)	52.810
d	Precisión al error	1% - 9%

Nota. Valores para reemplazar en formula. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

La presente formula nos permitirá establecer la cantidad de personas a ser encuestadas en la parroquia urbana del Cantón Chone, provincia de Manabí.



$$n = \frac{(52810)(1,65)^2(0,5)(0,5)}{(0,07)^2(52810 - 1) + (1,65)^2(0,5)(0,5)}$$

$$n = 138,5412 = 139 \text{ encuestas}$$

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Figura 20

Formato de ficha de observación

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO					
	FACULTAD DE ARQUITECTURA				
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE				
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA				
FICHA DE OBSERVACIÓN					
NOMBRE DEL PARQUE					
ÁREA DEL PARQUE					
TOPOGRAFÍA					
DIRECCIÓN					
FECHA DE VISITA					
ESTADO DEL PARQUE	BUENO ()	REGULAR ()	MALO ()		
TIPO DE PARQUE	ACTIVO ()	PASIVO ()	INTERACTIVO ()		
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL ()		
	DEBORDE ()	DEBOLSILLO ()	EDUCATIVO Y PROT ()		
ASPECTO GENERAL					
DESCRIPCIÓN	SI		NO		
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO					
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO					
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL					
SEGURIDAD					
HIGIENE					
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL		
ELEMENTOS FÍSICO					
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTO					
PARQUEADERO					
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS					
CICLOVIA					
JUEGOS INFANTILES					
FUENTES DE AGUA					
MOBILIARIO					
CANCHAS					
BATERIAS SANITARIAS					
ESCENARIO					
LUMINARIAS					
LOCALES DE COMIDA					
CAMINERIAS					
MONUMENTOS					
OBSERVACIONES					

ELEMENTOS NATURALES
 VEGETACIÓN
 ARBOREAS PALMIFERAS MEDIANERAS CASERÍA (2020).
 NATURAL

FOTOGRAFÍAS ADICIONALES

FUENTES DE AGUA
 MOBILIARIO
 CANCHAS
 BATERIAS SANITARIAS
 ESCENARIO
 LUMINARIAS
 LOCALES DE COMIDA
 CAMINERIAS
 MONUMENTOS

Figura 21



Formato de ficha de observación

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
FOTOGRAFIAS ADICIONALES				

Nota. Formato de ficha de observación. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 22



Formato de encuestas

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO						
	FACULTAD DE ARQUITECTURA					
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE					
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA					
ENCUESTA						
Instrucciones: Marque con una (X) la respuesta que usted considere conveniente						
FECHA	SEXO		EDAD (AÑOS)			
	MASCULINO	FEMENINO	18 - 25	25-30	30-40	MAYOR 40
1) Con que frecuencia visita usted los parques?						
Todos los días		1 vez a la semana		1 vez al mes		No lo visito
2) Aproximadamente en que horario frecuenta los parques?						
Mañana		Tarde		Noche		Nunca
3) Qué transporte utiliza para visitar los parques?						
A pie		Bicicleta		Vehículo propio		Taxi
	Bus		Motocicleta		Otros	
4)Cuál es la importancia para usted de los espacios recreativos?						
	Alto		Medio		Bajo	
5) Qué piensa usted sobre el estado actual que se encuentran los parques en Chone?						
	Bueno		Regular		Malo	
6) Cuándo usted visita los parques suele hacerlo?						
Solo		Amigos		Familia		Otros
7) Cuánto tiempo aproximadamente utiliza en el parque?						
0-30 minutos		30min - 1 hora		1-2 horas		2 o mas horas
8) Qué tipo de actividad realiza con mayor frecuencia en los parques?						
Ejercicios		Distracción		Encuentro		Descanso
	Estudio		Paseo mascotas		Otro	
9) Qué problemas considera usted que existen en los parques?						
Inseguridad		Higiene		Accesibilidad		Otros
10) Estaría dispuesto a ayudar en el cuidado y mantenimiento de los parques?						
	Si				No	
11) Estaría de acuerdo con la integración de parques en la ciudad?						
	Si		No		No le interesa	

Nota. Formato de encuestas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 23

Formato de encuestas de preferencias declaradas

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO	
	FACULTAD DE ARQUITECTURA
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA
	ENCUESTA DE PREFERENCIAS DECLARADAS
	
NOMBRE DEL PARQUE:	
Instrucciones: Con la ayuda del plano catastral de la ciudad, marque con una (X) la respuesta que usted considere conveniente.	
1) Que calles utilizaría para llegar al parque _____?	

Nota. Formato de encuestas de preferencias declaradas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Técnicas de procesamientos y análisis de datos

Mapas Temáticos

El sitio web del Instituto Geográfico Agustín Codazzi de Colombia (2018) nos define a los mapas temáticos de la siguiente manera “Son mapas elaborados con un propósito especial, según su contenido se pueden clasificar en: geológicos, catastrales, turísticos, de suelos, entre otros. Los mapas temáticos requieren para su elaboración de un mapa topográfico como base” (párr. 1).

En la aplicación de los mapas temáticos en mi metodología, utilizaré como fuente principal el catastro de la ciudad facilitado por el Gobierno Municipal Autónomo Descentralizado del Cantón Chone, para manipular y editar información que sea recopilada mediante las técnicas e instrumentos de recolección de datos tales como la ficha de observación y encuestas.

Ficha de observación

Como fase principal de la ficha de observación se procede a evidenciar mediante inspección visual el estado que se encuentran los parques, lo cual se determinará según criterio del autor de análisis de caso, además identificar el tipo de parque según la clasificación que se encuentra estipulada en el marco teórico, parques activos, pasivos e interactivos.

Indagando la Ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del Cantón Portoviejo del GAD Portoviejo (2019), podré jerarquizar de la siguiente manera los parques existentes en la ciudad:

Jerarquía: Los parques tendrán la siguiente jerarquía:

a) Grandes parques urbanos (parques zonales): Los grandes espacios urbanos tendrán funciones recreativas, deportivas, culturales, sociales, naturales, y económicas. Su

cobertura servirá para toda la ciudad o distrito, con un radio de influencia de 1.25 kilómetros. Incluyen grandes equipamientos deportivos y recreativos. Tendrán un tamaño aproximado de 5 hectáreas. Pueden tener una floresta variada.

b) Parques lineales: Por un lado, actuarán como espacios que conectan y protegen a los recursos ecológicos y de valor escénico de la ciudad como el río y las colinas; y por otro, servirán como infraestructuras para el manejo sostenible de éstos, integrados a la ciudad como espacios de recreación y acceso público para la población. Pueden darse los siguientes: - Corredores de ríos y quebradas: Son lugares de encuentro con la naturaleza, espacios para la vida silvestre, protectores de la calidad del agua y la vegetación. Son lugares para practicar actividades de bajo impacto sobre los suelos de ribera. - Espacios que requieren una infraestructura mínima: Senderos, miradores, puentes, escalinatas, playas hasta el agua, prados, juegos infantiles de equilibrio y aprendizaje sobre la naturaleza. En función de los estudios hidrológicos (mitigación de riesgo ambiental y mejoramiento de la calidad del agua); estudios ecológicos (protección del hábitat terrestre y acuático); las necesidades de espacio público; y, la delimitación establecida por la autoridad competente, se definirá la franja de protección (zona de protección hídrica) en las orillas del río y de las quebradas. Esta franja de protección incluirá la servidumbre de uso público que señala la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua. En virtud de los proyectos a realizarse en el corredor del río Portoviejo, en las zonas no clasificadas como áreas de protección hídrica, se aplicará la servidumbre de uso público de 5 metros estipulada en la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua. En el corredor del río se preverán puntos de contacto con localidades de la ciudad, donde se establecerán lugares de servicio a los usuarios (descanso, wifi, bebidas y alimentos, suministros, alquiler de bicicletas, patinetas, patines, etc.).

c) Parques barriales: Parques con equipamiento deportivo y recreativo, prados y vegetación arbórea para sombra; incluye un área de piso duro para albergar eventos sociales y culturales, y elementos ornamentales (agua, luces, arte). Cobertura: sirven al barrio y/o distrito. Tamaño: dependerá de la densidad poblacional del barrio. Radio de servicio mínimo: 750 metros.

d) Parques de borde: Los parques de borde son espacios públicos de esparcimiento ubicados en los límites de la ciudad, y en zonas propensas a la expansión urbana. Funcionarán como una limitante entre el suelo rural y el suelo urbano para evitar el crecimiento descontrolado de los asentamientos humanos. Sirven al barrio y/o distrito. Tamaño: variable.

e) Parques de bolsillo: Son espacios abiertos a escala muy pequeña, que sirven a la población local inmediata y atienden una variedad de necesidades. Las funciones pueden incluir espacios para pequeños eventos, áreas de juegos para niños, espacios para relajarse o reunirse con amigos, tomar descansos en el almuerzo, etc. Podrán ubicarse en las esquinas, la mitad de un bloque, o atravesar el bloque completamente creando un corredor peatonal. Podrán ocupar un área de entre 100 y 1000 m².

f) Parques educativos y de protección: Parques que responden a necesidades específicas de la ciudad (jardín botánico, parque educativo); pueden albergar equipamientos especializados. Cobertura: Sirven a toda la ciudad. Funciones: a. Parque educativo: Actividades educativas, recreativas, deportivas, culturales, sociales, naturales. b. Parque de protección: Alberga una gran variedad de vida silvestre, por lo cual su función es la preservación de la flora y fauna del lugar. (pp. 43-45)

Utilizando la tipología antes mencionada de jerarquización de parques según el GAD Portoviejo en su ordenanza podremos aplicarla en la investigación para la ficha de observación y así identificar los parques que existen en Chone.

Además, para la elaboración de la ficha tome como referencia la tesis del Ingeniero Santiago Santacruz de la Universidad Técnica del Norte sobre las Áreas verdes urbanas de la ciudad de Tulcán, la cual enfoca aspectos generales que mediante la inspección se podrán determinar y así también establecer estados de elementos físicos y naturales que destaca en su metodología la cual me servirá de soporte para realizar la ficha de observación de mi autoría.

Así mismo cada uno de estos aspectos se evidenciarán con fotografías actuales y realizadas por el autor de análisis de caso adicionales para la ficha al final del cuerpo de la misma.

Encuesta

En la elaboración de la encuesta se realizaron un total de 11 preguntas que serán aplicadas a la comunidad en general de la ciudad de Chone, con la finalidad de evidenciar los aspectos cualitativos y usos que tienen hacia los parques, se buscará profundizar en el tema para obtener información sobre los pensamientos y actitudes de los habitantes, además conocer si las personas están de acuerdo con la proyección del objetivo de integrar los parques.

Encuesta de preferencias declaradas

Analizando el artículo de Diseño de un experimento de preferencias declaradas para la elección de modo de transporte urbano de pasajeros de Pompilio (2006), nos define que:

Se denominan técnicas de preferencias declaradas a un conjunto de metodologías que se basan en juicios (datos) declarados por individuos acerca de cómo actuarían frente a diferentes situaciones hipotéticas que le son presentadas y que deben ser lo más aproximadas a la realidad (Ortúzar,2000). Estas técnicas utilizan diseños

experimentales para construir las alternativas hipotéticas presentadas a los encuestados. A partir de allí se obtienen los datos que permiten estimar las funciones de utilidad con respecto a las alternativas presentes en el experimento. Las alternativas de elección presentadas a los encuestados son descripciones de situaciones o contextos construidos por el investigador que se diferencian a través del valor que toman sus atributos. ... Por otra parte, las técnicas de preferencias reveladas permiten obtener estimaciones de demanda a partir de las elecciones realizadas por los individuos en el mercado real, así es que las principales fuentes de datos utilizados en estas técnicas son las encuestas de origen y destino de viajes. (pp. 85-86)

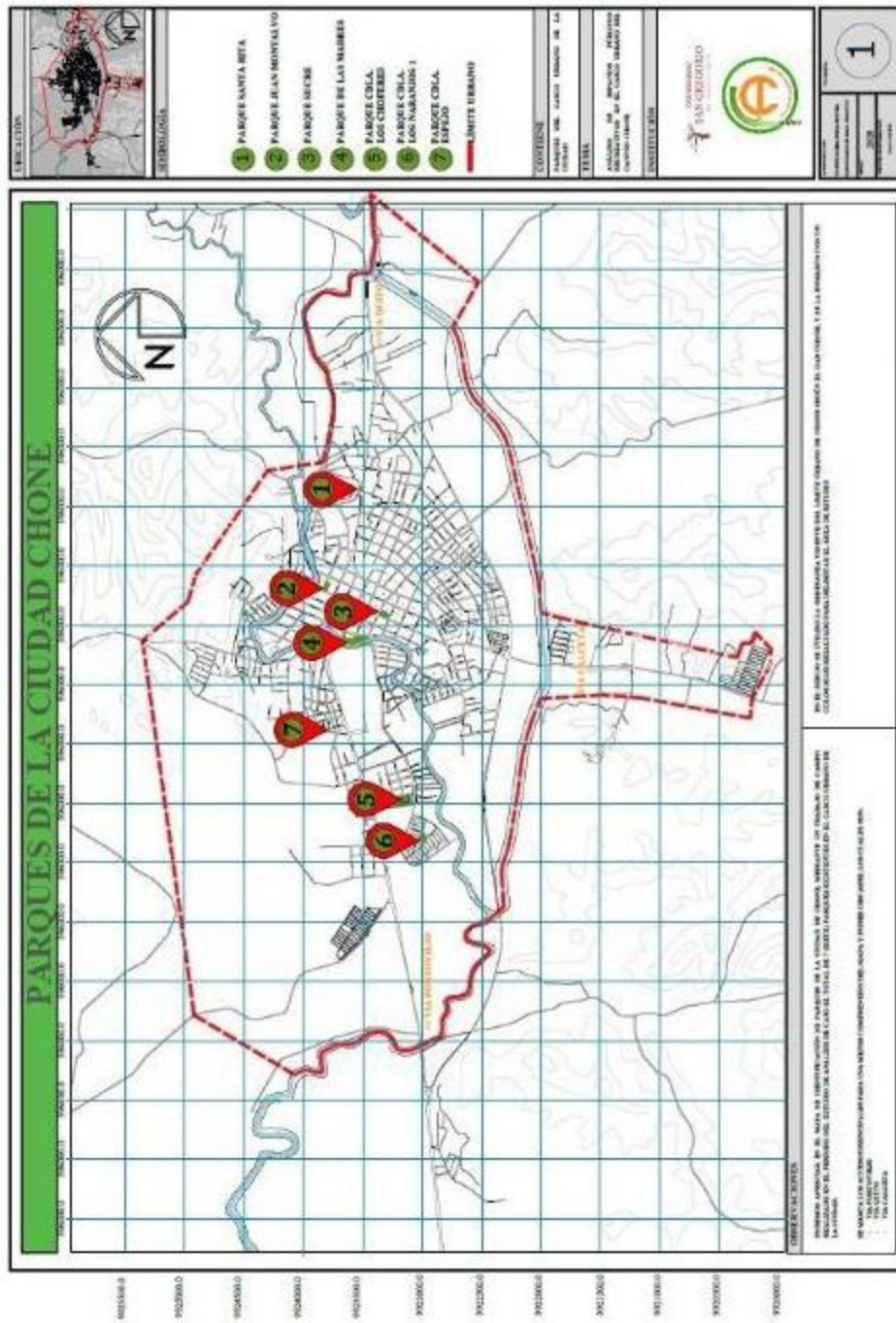
Pompillo señala también que “actualmente pueden administrarse encuestas de preferencias declaradas a través de Internet o en entrevistas personales asistidas con computadora portátil, en las cuales quienes participan realizan la elección de cada escenario presentado de manera independiente en la pantalla de la computadora” (p. 88).

Capítulo IV: Resultados y Discusión

Análisis de mapa temático

Figura 24

Parques de la ciudad Chone



Nota. Mapa temático de Identificación de Parques del casco urbano del Cantón Chone.

Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Podemos apreciar en el mapa de identificación de parques de la ciudad de Chone, mediante un trabajo de campo realizado en el período del estudio de análisis de caso el total de 7 (siete) parques existentes en el casco urbano de la ciudad.

Se marca los accesos principales para una mejor comprensión del mapa y poder ubicarse, los cuales son:





- Vía Portoviejo.
- Vía Quito.
- Vía Calceta.

En el dibujo se utilizó la ordenanza vigente del límite urbano de Chone según el GAD Chone, y se la enmarco con un color rojo resaltado para delimitar el área de estudio.

Análisis de fichas de observación

Figura 25

Parque Santa Rita

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO						
	FACULTAD DE ARQUITECTURA					
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE					
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA					
FICHA DE OBSERVACIÓN						
NOMBRE DEL PARQUE	SANTA RITA					
ÁREA DEL PARQUE	990m ²					
TOPOGRAFÍA	PLANA					
DIRECCIÓN	AV. CARLOS ALBERTO ARAY					
FECHA DE VISITA	11 DE AGOSTO 2020					
ESTADO DEL PARQUE	BUENO ()	REGULAR (X)	MALO ()			
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()			
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL ()			
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO (X)	EDUCATIVO Y PROT ()			
ASPECTO GENERAL						
DESCRIPCIÓN		SI	NO			
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO			X			
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO		X				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			X			
SEGURIDAD			X			
HIGIENE		X				
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL			
						
			COORDENADAS -0.697081, -80.085416			
ELEMENTOS FÍSICO						
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO	
CERRAMIENTO	X			X		
PARQUEADERO		X				
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X				X	
CICLOVIA		X				
JUEGOS INFANTILES	X				X	
FUENTES DE AGUA		X				
MOBILIARIO	X				X	
CANCHAS		X				
BATERIAS SANITARIAS		X				
ESCENARIO		X				
LUMINARIAS	X				X	
LOCALES DE COMIDA		X				
CAMINERIAS		X				
MONUMENTOS		X				
OBSERVACIONES						

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 26



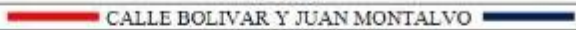


Parque Santa Rita

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X	X	X		
FOTOGRAFÍAS ADICIONALES				
				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 27

Parque Juan Montalvo

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO					
	FACULTAD DE ARQUITECTURA				
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE				
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA				
FICHA DE OBSERVACIÓN					
NOMBRE DEL PARQUE	JUAN MONTALVO				
ÁREA DEL PARQUE	1922 M2				
TOPOGRAFÍA	PLANA				
DIRECCIÓN					
FECHA DE VISITA	11 DE AGOSTO 2020				
ESTADO DEL PARQUE	BUENO ()	REGULAR (X)	MALO ()		
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()		
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL (X)		
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO ()	EDUCATIVO Y PROT ()		
ASPECTO GENERAL					
DESCRIPCIÓN	SI	NO			
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO	X				
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO	X				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			X		
SEGURIDAD			X		
HIGIENE			X		
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL		
					
			COORDENADAS		
			-0.694487, -80.092611		
ELEMENTOS FÍSICO					
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTO		X			
PARQUEADERO		X			
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X				X
CICLOVIA		X			
JUEGOS INFANTILES	X		X		
FUENTES DE AGUA		X			
MOBILIARIO	X			X	
CANCHAS		X			
BATERIAS SANITARIAS		X			
ESCENARIO		X			
LUMINARIAS	X			X	
LOCALES DE COMIDA		X			
CAMINERIAS		X			
MONUMENTOS	X				X
OBSERVACIONES					

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 28







Parque Juan Montalvo

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X	X	X		
FOTOGRAFIAS ADICIONALES				
				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 29

Parque Sucre

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO					
	FACULTAD DE ARQUITECTURA				
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE				
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA				
FICHA DE OBSERVACIÓN					
NOMBRE DEL PARQUE	SUCRE				
ÁREA DEL PARQUE	3115 M2				
TOPOGRAFÍA	PLANA				
DIRECCIÓN	 CALLE BOLIVAR Y COLÓN 				
FECHA DE VISITA	11 DE AGOSTO 2020				
ESTADO DEL PARQUE	BUENO (X)	REGULAR ()	MALO ()		
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()		
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL (X)		
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO ()	EDUCATIVO Y PROT ()		
ASPECTO GENERAL					
DESCRIPCIÓN	SI		NO		
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO	X				
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO	X				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			X		
SEGURIDAD	X				
HIGIENE	X				
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL		
					
			COORDENADAS		
			-0.698981, -80.094792		
ELEMENTOS FÍSICO					
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTO		X			
PARQUEADERO		X			
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X		X		
CICLOVIA		X			
JUEGOS INFANTILES		X			
FUENTES DE AGUA	X				X
MOBILIARIO	X			X	
CANCHAS		X			
BATERIAS SANITARIAS	X				X
ESCENARIO		X			
LUMINARIAS	X		X		
LOCALES DE COMIDA	X			X	
CAMINERIAS	X		X		
MONUMENTOS	X		X		
OBSERVACIONES					

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 30





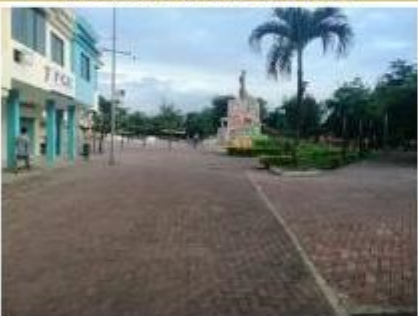

Parque Sucre

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X	X	X		
FOTOGRAFÍAS ADICIONALES				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 31

Parque de las Madres

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO					
	FACULTAD DE ARQUITECTURA				
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE				
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA				
FICHA DE OBSERVACIÓN					
NOMBRE DEL PARQUE	DE LAS MADRES				
ÁREA DEL PARQUE	9850 M2				
TOPOGRAFÍA	PLANA				
DIRECCIÓN	 CALLE PAEZ Y COLÓN 				
FECHA DE VISITA	12 DE AGOSTO 2020				
ESTADO DEL PARQUE	BUENO (X)	REGULAR ()	MALO ()		
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()		
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL (X)	BARRIAL ()		
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO ()	EDUCATIVO Y PROT ()		
ASPECTO GENERAL					
DESCRIPCIÓN	SI		NO		
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO	X				
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO	X				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			X		
SEGURIDAD	X				
HIGIENE	X				
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL		
					
			COORDENADAS		
ELEMENTOS FÍSICO					
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTO		X			
PARQUEADERO		X			
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X			X	
CICLOVIA		X			
JUEGOS INFANTILES	X		X		
FUENTES DE AGUA	X				X
MOBILIARIO	X			X	
CANCHAS		X			
BATERIAS SANITARIAS		X			
ESCENARIO	X		X		
LUMINARIAS	X		X		
LOCALES DE COMIDA	X			X	
CAMINERIAS	X			X	
MONUMENTOS	X		X		
OBSERVACIONES					

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 32






Parque de las Madres

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X		X	X	
FOTOGRAFÍAS ADICIONALES				
				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 33

Parque Cdma. Los Choferes

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO						
	FACULTAD DE ARQUITECTURA					
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE					
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA					
FICHA DE OBSERVACIÓN						
NOMBRE DEL PARQUE	CDLA. LOS CHOFERES					
ÁREA DEL PARQUE	3077 M2					
TOPOGRAFÍA	PLANA					
DIRECCIÓN	ACCESO CDLA LOS CHOFERES 					
FECHA DE VISITA	12 DE AGOSTO 2020					
ESTADO DEL PARQUE	BUENO ()	REGULAR ()	MALO (X)			
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()			
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL (X)			
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO ()	EDUCATIVO Y PROT ()			
ASPECTO GENERAL						
DESCRIPCIÓN		SI		NO		
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO				X		
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO				X		
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL				X		
SEGURIDAD				X		
HIGIENE				X		
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL			
						
			COORDENADAS			
			-0.700502, -80.108561			
ELEMENTOS FÍSICO						
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO	
CERRAMIENTO	X					X
PARQUEADERO		X				
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X			X		
CICLOVIA		X				
JUEGOS INFANTILES	X			X		
FUENTES DE AGUA		X				
MOBILIARIO	X					X
CANCHAS		X				
BATERIAS SANITARIAS		X				
ESCENARIO		X				
LUMINARIAS	X					X
LOCALES DE COMIDA		X				
CAMNERIAS	X					X
MONUMENTOS	X					X
OBSERVACIONES						

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 34





Parque Cdla. Los Choferes

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X		X		
FOTOGRAFIAS ADICIONALES				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 35





Parque Cdla. Los Naranjos 1

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO						
	FACULTAD DE ARQUITECTURA					
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE					
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA		FICHA DE OBSERVACIÓN			
NOMBRE DEL PARQUE	CDLA. LOS NARANJOS 1					
ÁREA DEL PARQUE	1905 M2					
TOPOGRAFÍA	PLANA					
DIRECCIÓN	CALLE SEGUNDA					
FECHA DE VISITA	13 DE AGOSTO DE 2020					
ESTADO DEL PARQUE	BUENO	(X)	REGULAR	()	MALO	()
TIPO DE PARQUE	ACTIVO	(X)	PASIVO	()	INTERACTIVO	()
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO	()	LINEAL	()	BARRIAL	(X)
	DE BORDE	()	DE BOLSILLO	()	EDUCATIVO Y PROT	()
ASPECTO GENERAL						
DESCRIPCIÓN		SI		NO		
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO		X				
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO				X		
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL				X		
SEGURIDAD				X		
HIGIENE		X				
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL			
						
			COORDENADAS			
			-0.702020, -80.111475			
ELEMENTOS FÍSICO						
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO	
CERRAMIENTO		X				
PARQUEADERO		X				
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X			X		
CICLOVIA		X				
JUEGOS INFANTILES	X		X			
FUENTES DE AGUA		X				
MOBILIARIO	X		X			
CANCHAS	X			X		
BATERIAS SANITARIAS		X				
ESCENARIO		X				
LUMINARIAS	X			X		
LOCALES DE COMIDA		X				
CAMNERIAS	X			X		
MONUMENTOS		X				
OBSERVACIONES						

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 36





Parque Cdla. Los Naranjos 1

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X	X	X	X	
FOTOGRAFÍAS ADICIONALES				
				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 37

Parque Cdl. Espejo

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO					
	FACULTAD DE ARQUITECTURA				
	ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS RECREATIVOS DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN CHONE				
	Responsable: VICENTE SUMBA BUENAVENTURA				
FICHA DE OBSERVACIÓN					
NOMBRE DEL PARQUE	CDLA. ESPEJO				
ÁREA DEL PARQUE	457 M2				
TOPOGRAFÍA	PLANA				
DIRECCIÓN	CALLE 1ERA. TRANSVERSAL Y LOS ALMENDROS				
FECHA DE VISITA	13 DE AGOSTO DE 2020				
ESTADO DEL PARQUE	BUENO (X)	REGULAR ()	MALO ()		
TIPO DE PARQUE	ACTIVO (X)	PASIVO ()	INTERACTIVO ()		
JERARQUIZACIÓN DEL PARQUE	URBANO ()	LINEAL ()	BARRIAL ()		
	DE BORDE ()	DE BOLSILLO (X)	EDUCATIVO Y PROT ()		
ASPECTO GENERAL					
DESCRIPCIÓN	SI	NO			
INTERACCIÓN CON EL ENTORNO	X				
ACTIVIDAD COMERCIAL EN EL ESPACIO		X			
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	X				
SEGURIDAD		X			
HIGIENE	X				
FOTOGRAFIA ACTUAL DEL PARQUE			UBICACIÓN SATELITAL		
					
			COORDENADAS		
			-0.694651, -80.103494		
ELEMENTOS FÍSICO					
DESCRIPCIÓN	SI	NO	BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTO	X		X		
PARQUEADERO		X			
ARBORIZACIÓN/SOMBRAS	X		X		
CICLOVIA		X			
JUEGOS INFANTILES	X			X	
FUENTES DE AGUA		X			
MOBILIARIO	X			X	
CANCHAS		X			
BATERIAS SANITARIAS		X			
ESCENARIO	X		X		
LUMINARIAS	X			X	
LOCALES DE COMIDA		X			
CAMNERIAS		X			
MONUMENTOS		X			
OBSERVACIONES					

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 38

Parque Cdla. Espejo

ELEMENTOS NATURALES				
VEGETACIÓN				
ARBOREAS	PALMIFERAS	MEDIANERAS	RASTRERA	
			NATURAL	ARTIFICIAL
X	X	X		
FOTOGRAFÍAS ADICIONALES				
				
				

Nota. Ficha de observación aplicada a parques de la ciudad. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Análisis de encuestas

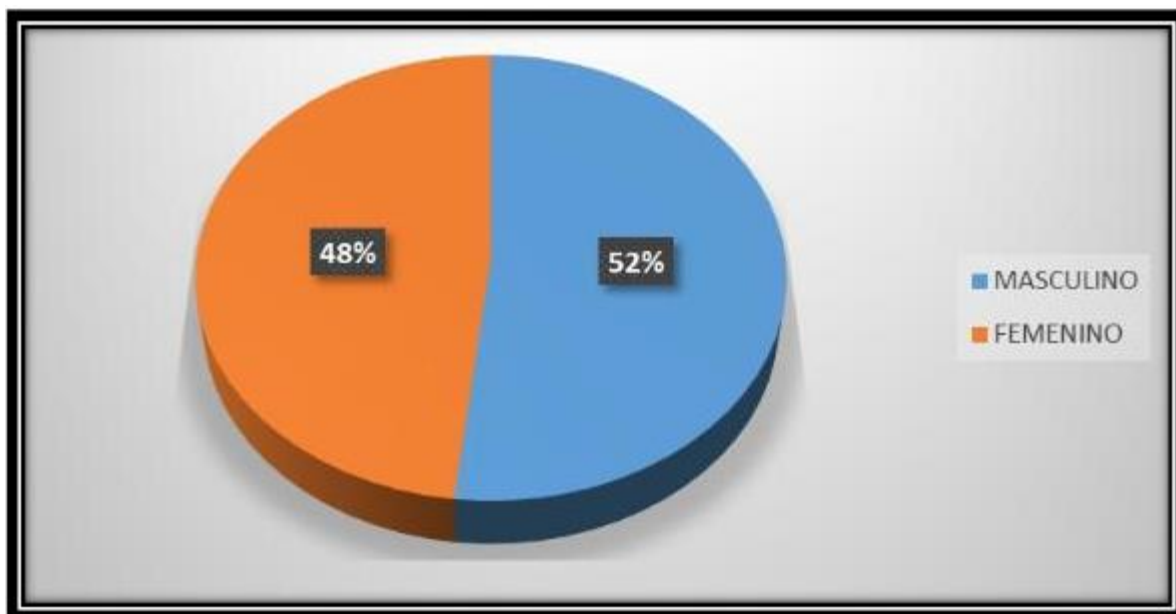
Datos generales de encuestados

En la primera parte de la encuesta encontramos la fecha que aplicamos nuestra metodología que se realizó durante el 3 al 7 de agosto de 2020

Luego se dará a conocer el género de las personas encuestadas en el casco urbano del Cantón Chone, las que sumarian el total de 139 personas.

Figura 39

Género



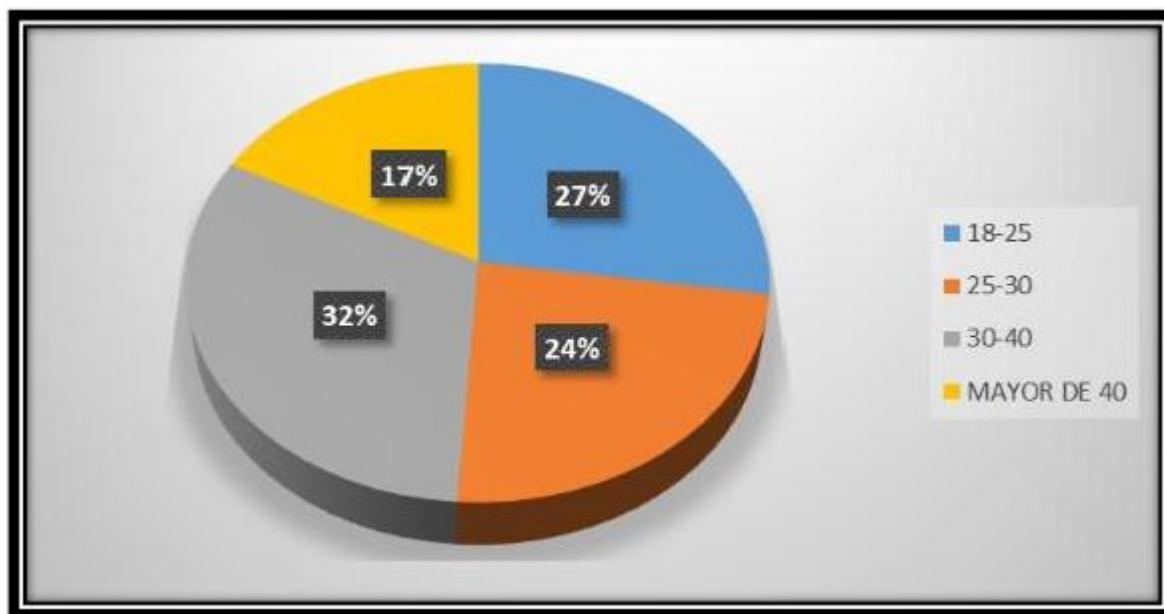
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Del valor total de encuestados que es 139, se realizó a 72 masculinos que comprende el 52% y 67 femeninos que es el 48%.

Siguiendo con la aplicación de la encuesta percibimos la edad de los encuestados y lo vamos a determinar de la siguiente manera.

Figura 40

Edad



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Analizando este aspecto, edad de los encuestados, conoceremos que 38 personas que comprende el 27% de los encuestados tienen 18-25 años de edad, seguido de 33 personas que corresponden al 24% que tienen 25-30 años de edad, continuando con 44 personas que son el 32% de 30-40 años de edad, y por último 24 personas mayores de 40 años que son el 17%. El mayor número de encuestados fueron personas entre 30 y 40 años de edad.

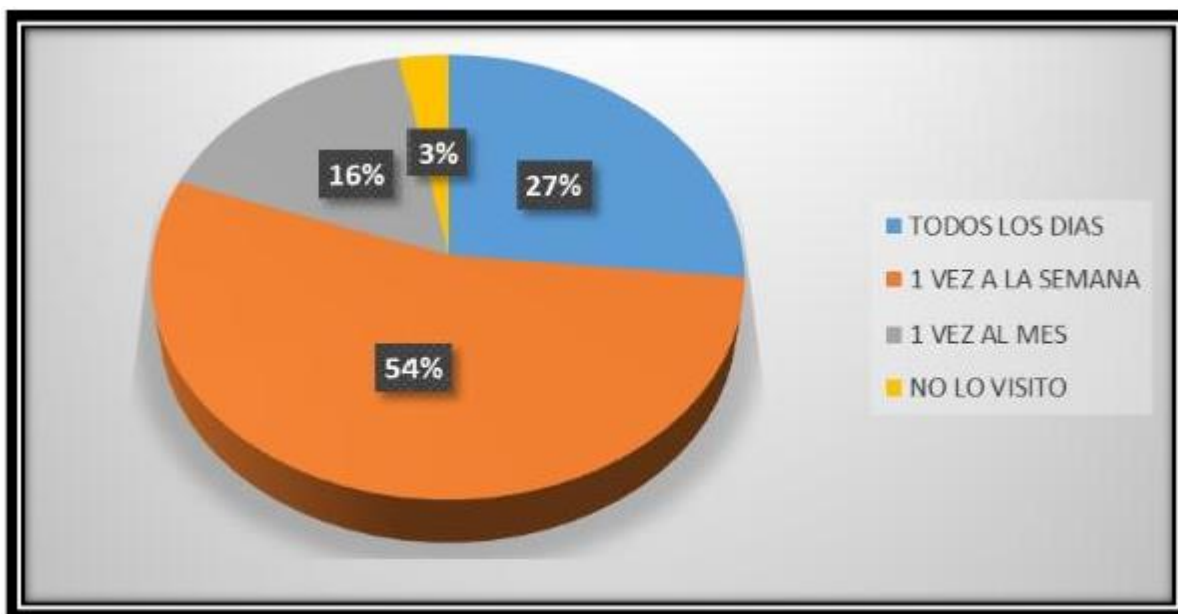
Datos de investigación

En la siguiente fase de la encuesta se procede a analizar las 11 preguntas que se aplicó a la ciudadanía en general del Cantón Chone.

1) ¿Con qué frecuencia visita usted los parques?

Figura 41

Pregunta 1



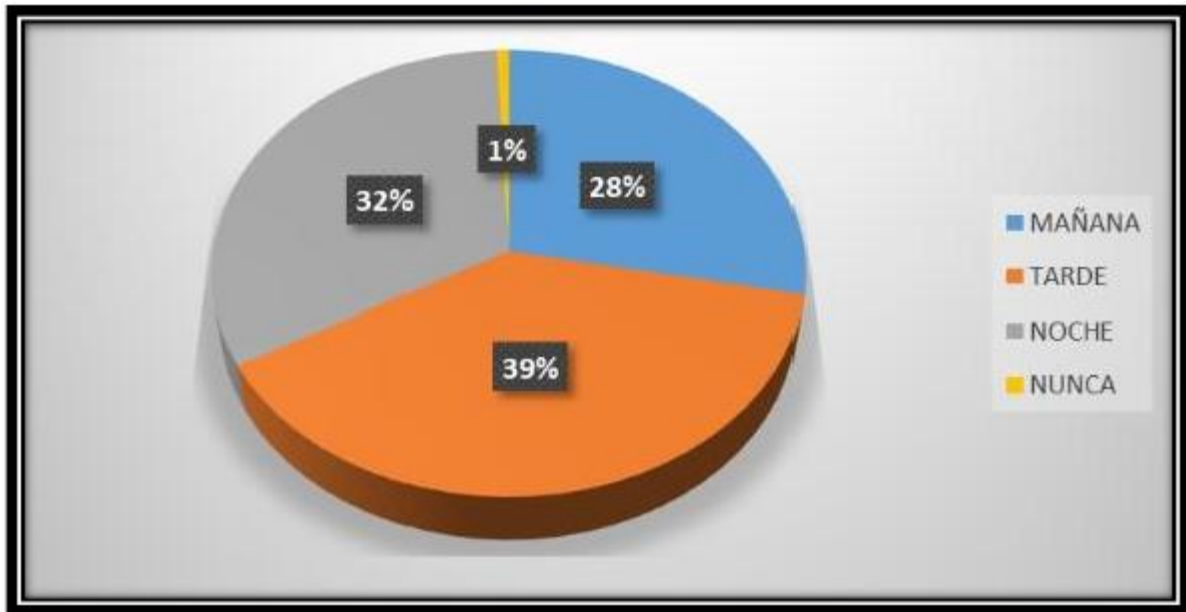
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 1 podemos darnos cuenta que el 54% de las personas visitan los parques del cantón Chone 1 vez a la semana, el 27% todos los días, el 16% 1 vez a mes y por último el 3% no los visitan

2) ¿Aproximadamente en que horario frecuenta los parques?

Figura 42

Pregunta 2



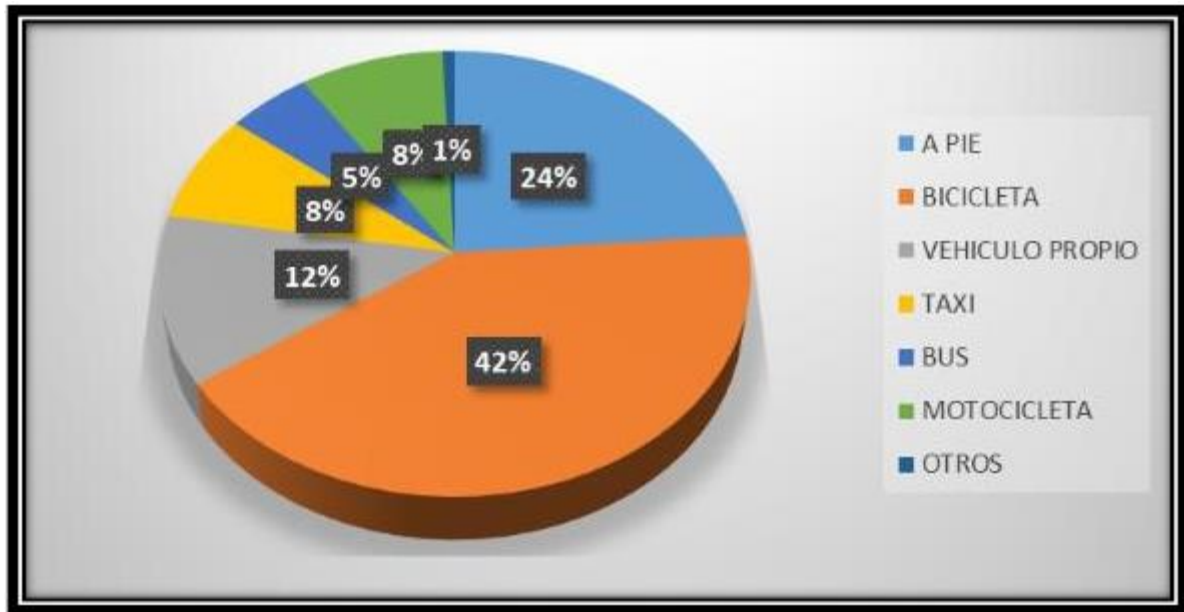
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 2 podemos observar que el 39% de las personas frecuentan los parques del cantón Chone en la tarde, el 32% en la noche, el 28% en la mañana y por último el 1% nunca los frecuenta.

3) ¿Qué transporte utiliza para visitar los parques?

Figura 43

Pregunta 3



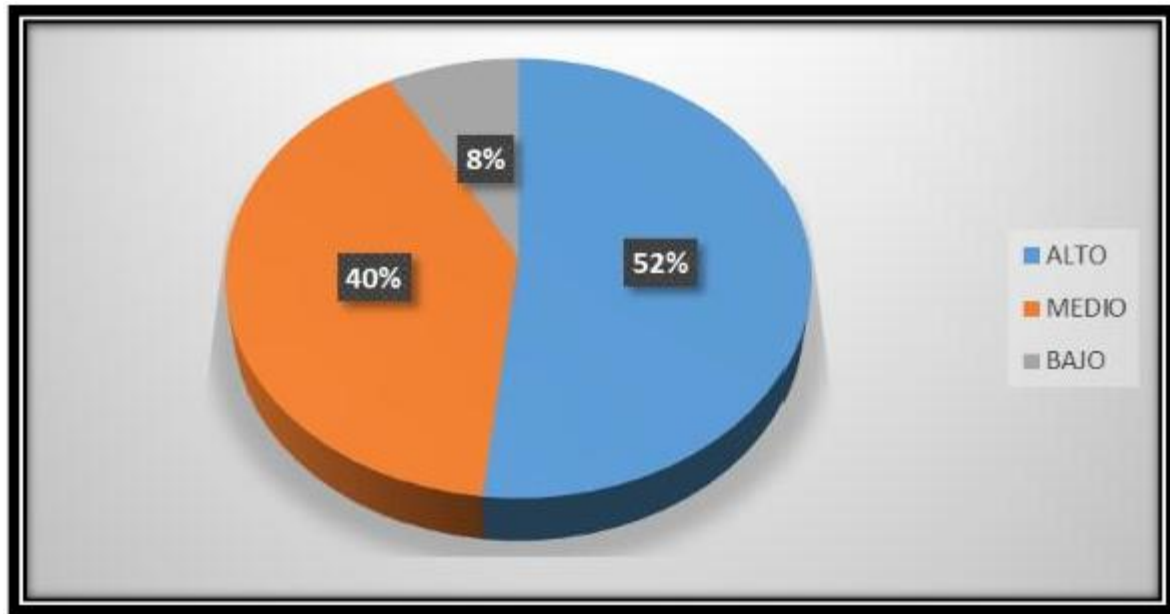
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 3 podemos ver que el 42% de las personas utilizan como transporte para visitar los parques la bicicleta, el 24% a pie, el 12% vehículo propio, de igual manera el 8% en taxi y motocicleta, el 5% en bus y por último el 1% usa otros destacando la patineta como su medio de transporte.

4) ¿Cuál es la importancia para usted de los espacios recreativos?

Figura 44

Pregunta 4



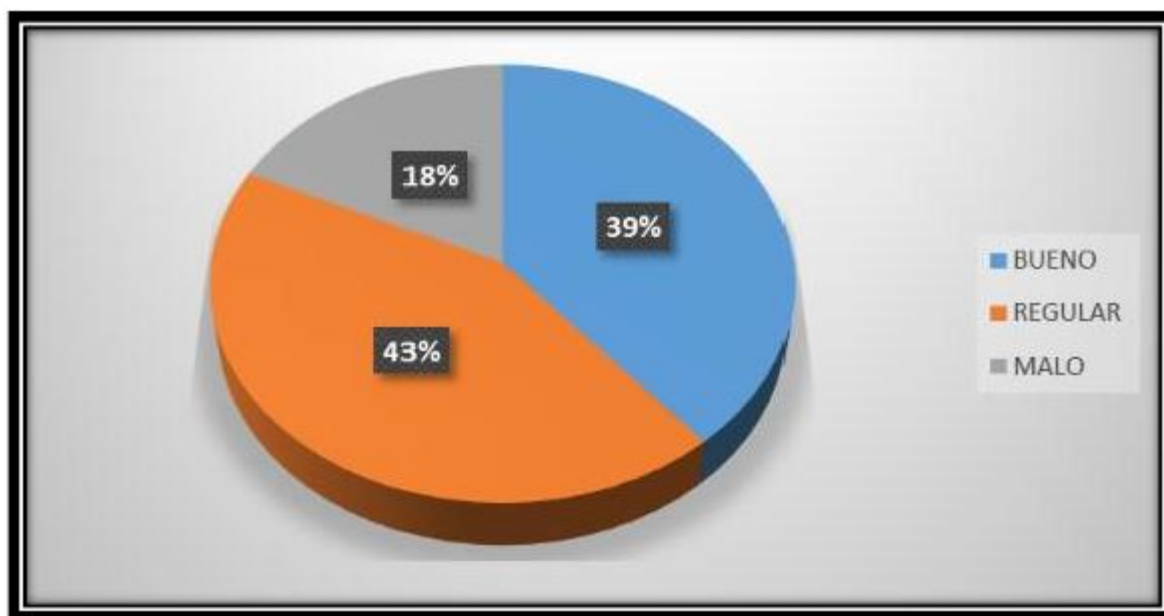
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 4 podemos evidenciar que el 52% de las personas tienen un alto nivel de importancia de los espacios recreativos, el 40% nivel medio y por último el 8% tiene un bajo nivel de importancia.

5) ¿Qué piensa usted sobre el estado actual que se encuentran los parques en Chone?

Figura 45

Pregunta 5



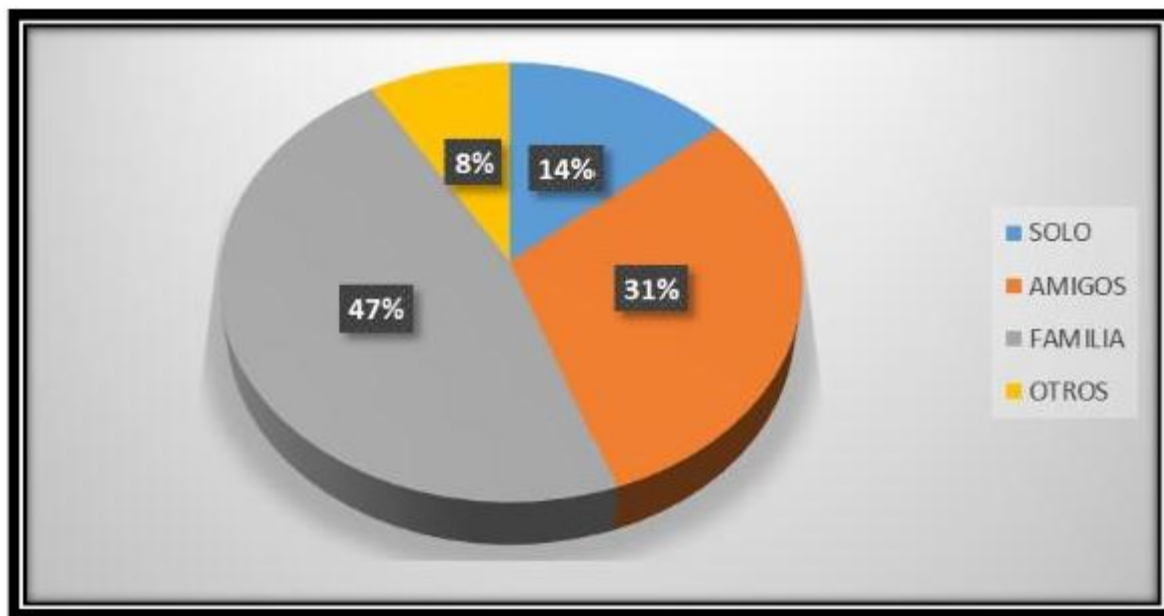
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 5 podemos demostrar que el 43% de las personas piensan que el estado actual de los parques del cantón Chone se encuentran en un nivel regular, el 39% en estado bueno y por último el 18% de la muestra piensa que el estado es malo.

6) ¿Cuándo usted visita los parques suele hacerlo?

Figura 46

Pregunta 6



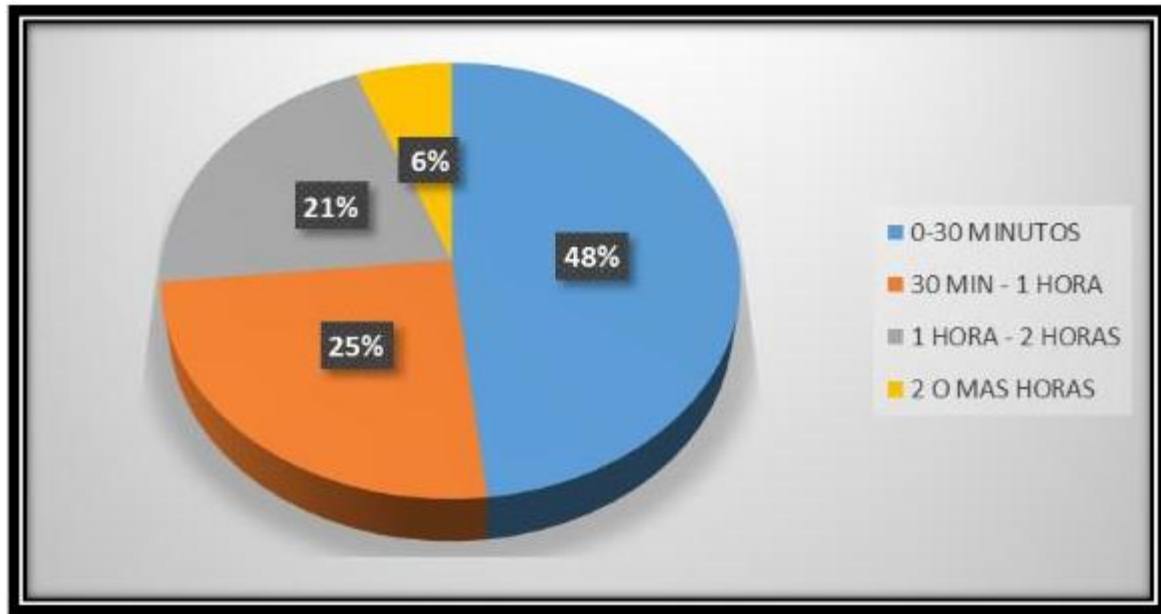
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 6 podemos señalar que el 47% de las personas visitan los parques de Chone en Familia, el 31% con amigos, el 14% lo hace solo y por último el 8% de las personas encuestadas señalo otros a su vez manifestando que lo hacían en pareja.

7) ¿Cuánto tiempo aproximadamente utiliza en el parque?

Figura 47

Pregunta 7



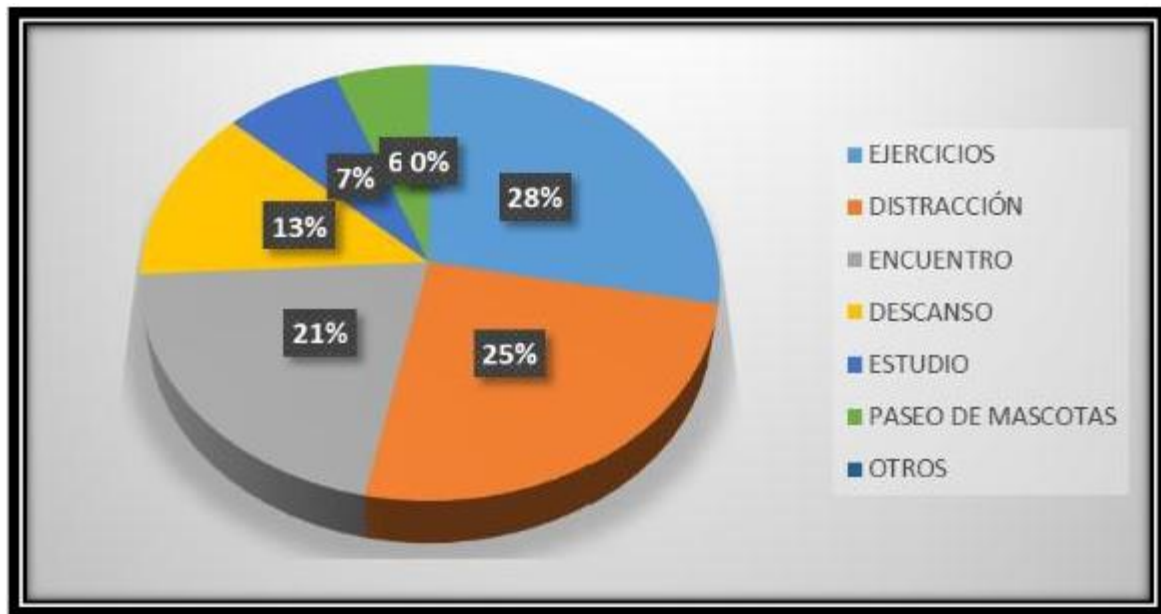
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 7 podemos distinguir que el 48% de las personas utilizan los parques un intervalo de tiempo de 0-30 minutos, el 25% de las personas de 30min - 1 hora, el 21% de 1 hora – 2 horas y por último el 6% de las personas encuestadas están de 2 o más horas en los parques de Chone.

8) ¿Qué tipo de actividad realiza con mayor frecuencia en los parques?

Figura 48

Pregunta 8



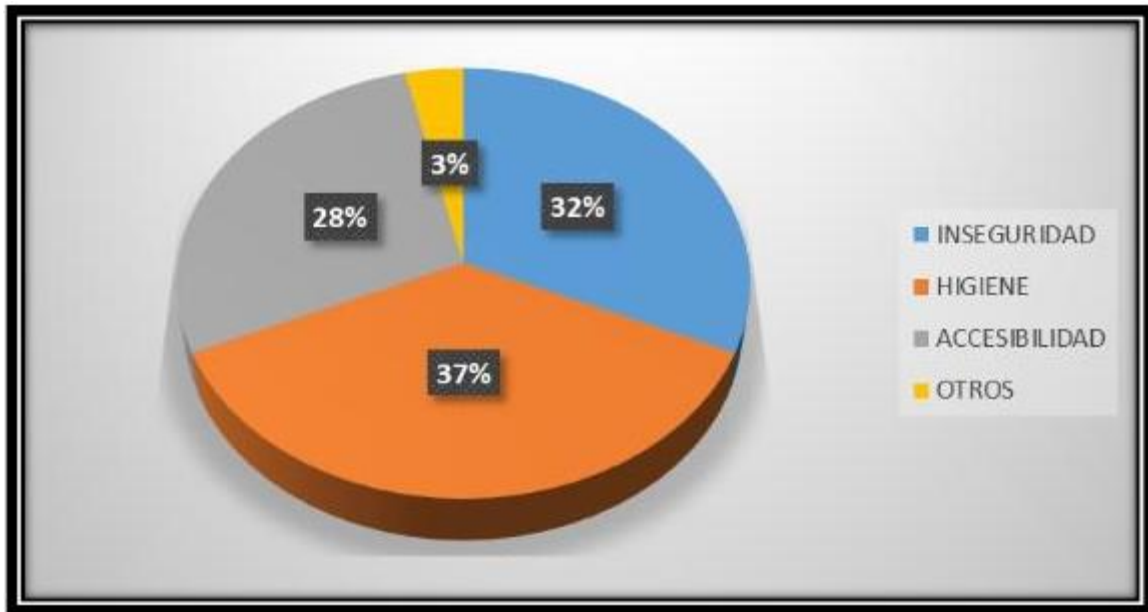
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 8 podemos identificar que el 28% de las personas realizan actividades de ejercicios, el 25% de las personas por distracción, el 21% por encuentro, con 13% para descanso, el 7% estudio y por último el 6% de las personas encuestadas los utilizan para pasear mascotas.

9) ¿Qué problemas considera usted que existen en los parques?

Figura 49

Pregunta 9



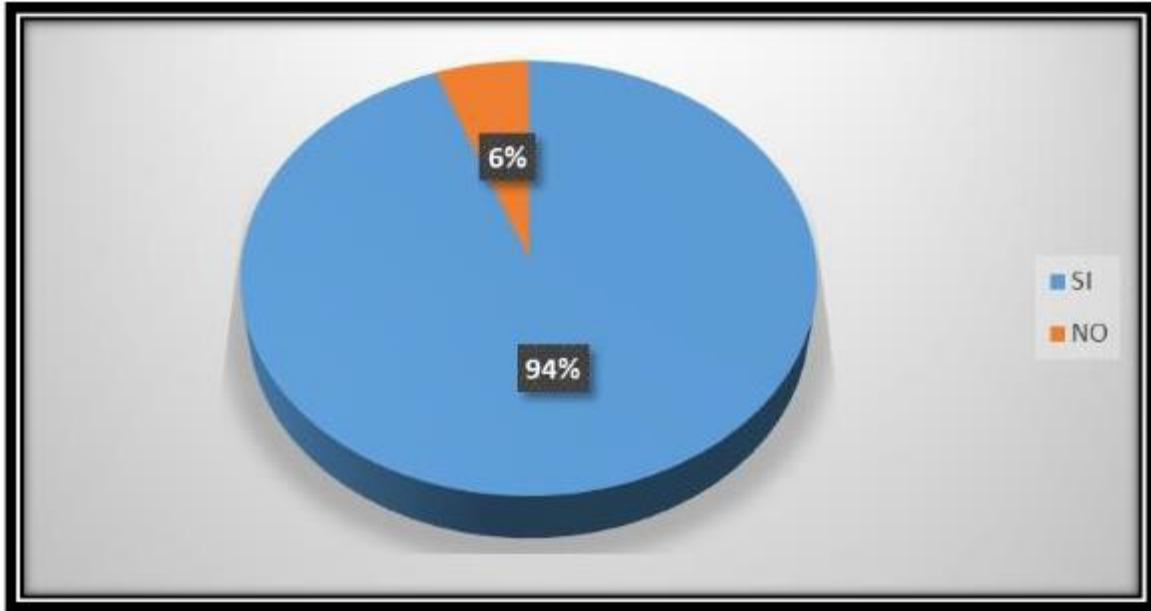
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 9 se muestra que el 37% de las personas consideran que el problema de los parques es la falta de higiene, el 32% marcaron que es la inseguridad, el 28% la accesibilidad a estos lugares y el 3% señaló otros los cuales mencionaron la falta de sombras y mobiliario.

10) ¿Estaría dispuesto a ayudar en el cuidado y mantenimiento de los parques?

Figura 50

Pregunta 10



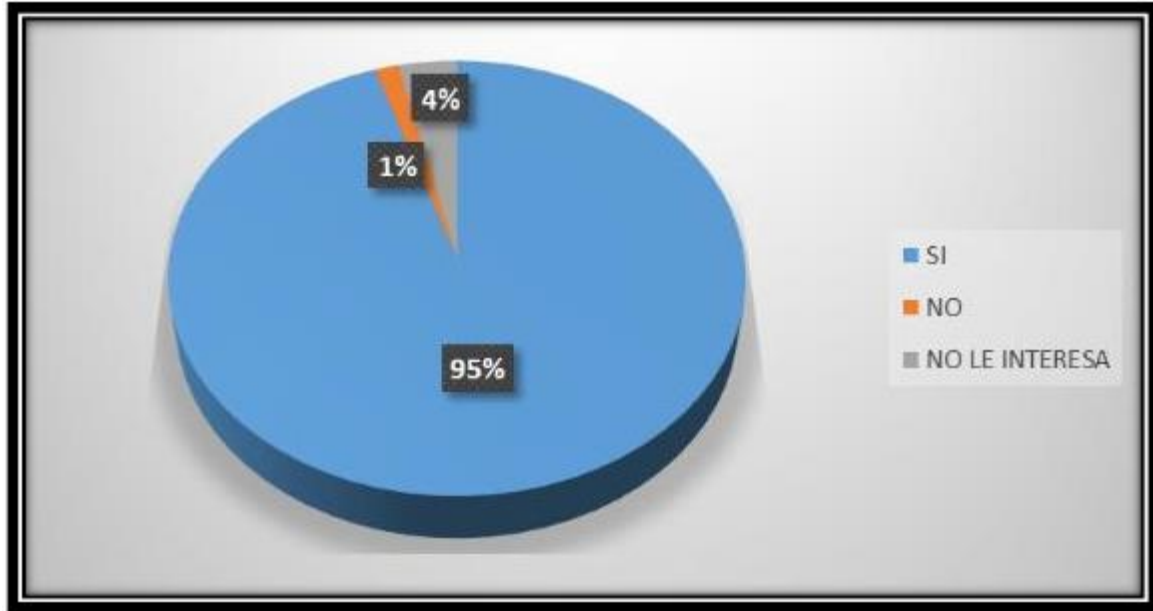
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 10 podemos demostrar que el 94% de las personas encuestadas estarían dispuestos a ayudar en el cuidado y mantenimiento de los parques de la ciudad y el 6% de las personas encuestadas marcaron no están dispuestos.

11) ¿Estaría de acuerdo con la integración de parques en la ciudad?

Figura 51

Pregunta 11



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 11 podemos ver que el 95% de las personas está de acuerdo con la integración de parques de la ciudad, mientras que el 4% de las personas no, y por último el 1% no le interesa saber del tema.

Análisis de encuestas de preferencias declaradas

Realice las encuestas de preferencia declaradas con la ayuda del mapa de la ciudad en formato electrónico y físico, para ayudar a referenciarse a las personas que provienen y circulan alrededor de cada parque identificado en la ciudad de acuerdo al mapa temático de Parques de la ciudad de Chone (ver figura 24), del total obtenido a través de la fórmula de población y muestra aplicada se obtienen 139 encuestas, las cuales hemos dividido para los 7 parques:

- 1 Parque Santa Rita: 20 encuestas.
- 2 Parque Juan Montalvo: 20 encuestas.
- 3 Parque Sucre: 20 encuestas.
- 4 Parque de la Madre: 20 Encuestas.
- 5 Parque Ciudadela los Choferes: 20 encuestas.
- 6 Parque Ciudadela los Naranjos 1: 20 encuestas.
- 7 Parque Ciudadela Espejo: 19 encuestas.

Luego de conocer los fundamentos de esta metodología a ser aplicada en las personas para determinar cuáles son las calles más frecuentadas y utilizadas hacia los distintos parques de la ciudad, en secuencia numérica de acuerdo a lo establecido en la identificación de los parques, se podrá proponer las rutas de integración no motorizada a lo largo del casco urbano.

Una vez aplicada la metodología en la hora pico de la ciudad, y de acuerdo a lo anteriormente mencionado se dará a conocer el resultado de las mismas con tabulación de datos y mapas temáticos que serán elaborados por el autor de análisis de caso.

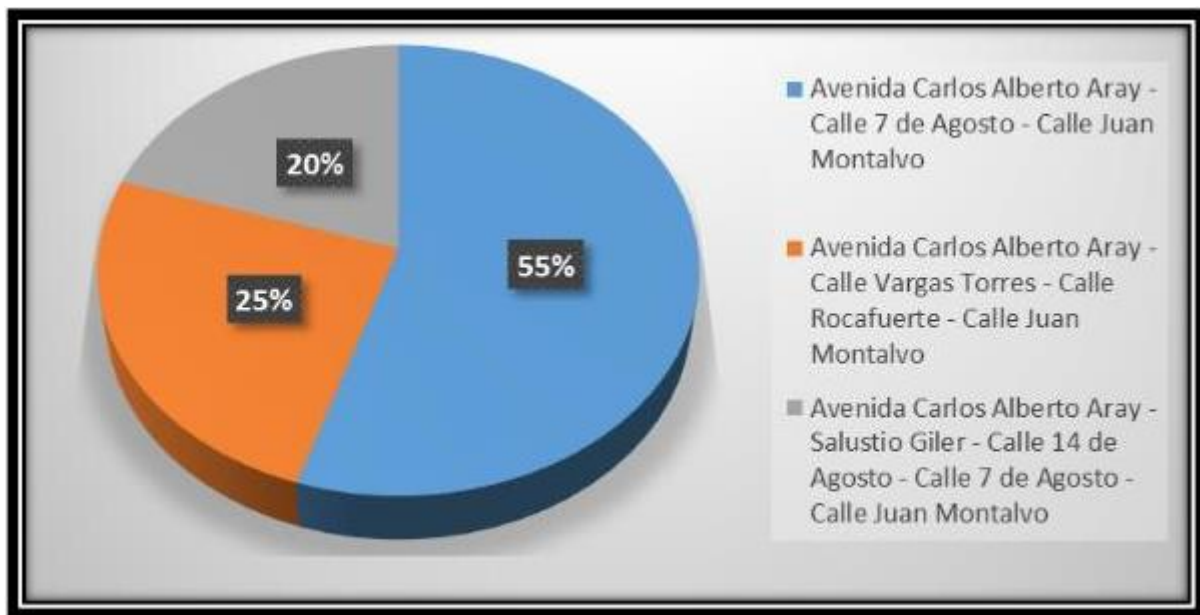
Datos de investigación

Parque Santa Rita.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque Juan Montalvo?

Figura 52

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

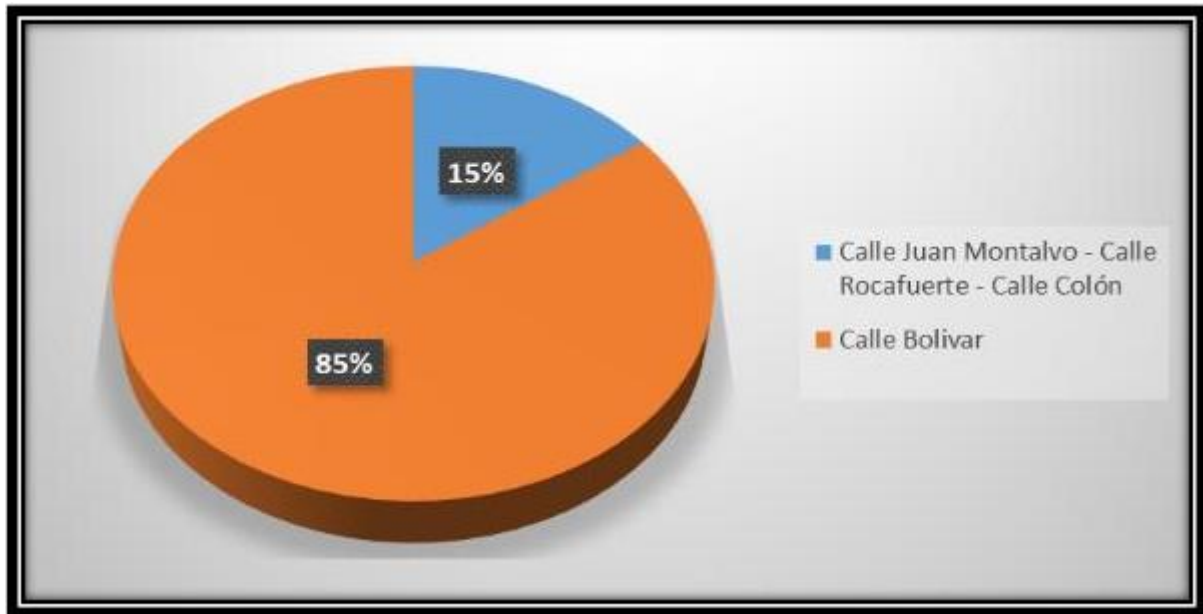
En la pregunta 1 podemos definir que el 55% de las personas desearían utilizar la avenida Carlos Alberto Aray, calle 7 de agosto, calle Juan Montalvo, con el 25% por la avenida Carlos Alberto Aray, calle Vargas Torres, calle Rocafuerte, Calle Juan Montalvo y por último el 10% prefiere la avenida Carlos Alberto Aray, Salustio Giler, calle 14 de agosto, calle 7 de agosto, calle Juan Montalvo para llegar al parque Juan Montalvo.

Parque Juan Montalvo.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque Sucre?

Figura 53

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

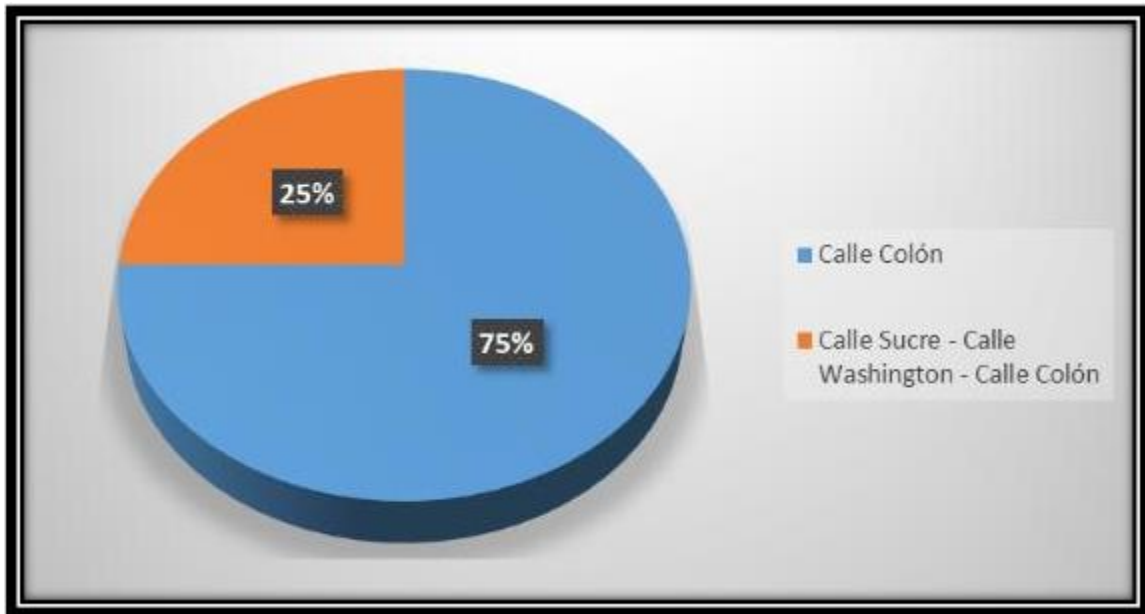
En la pregunta 1 podemos sintetizar que el 85% de las personas determinan utilizar la calle Bolívar y el 15% prefiere la calle Juan Montalvo, calle Rocafuerte y calle Colón para llegar al Parque Sucre.

Parque Sucre.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de Las Madres?

Figura 54

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

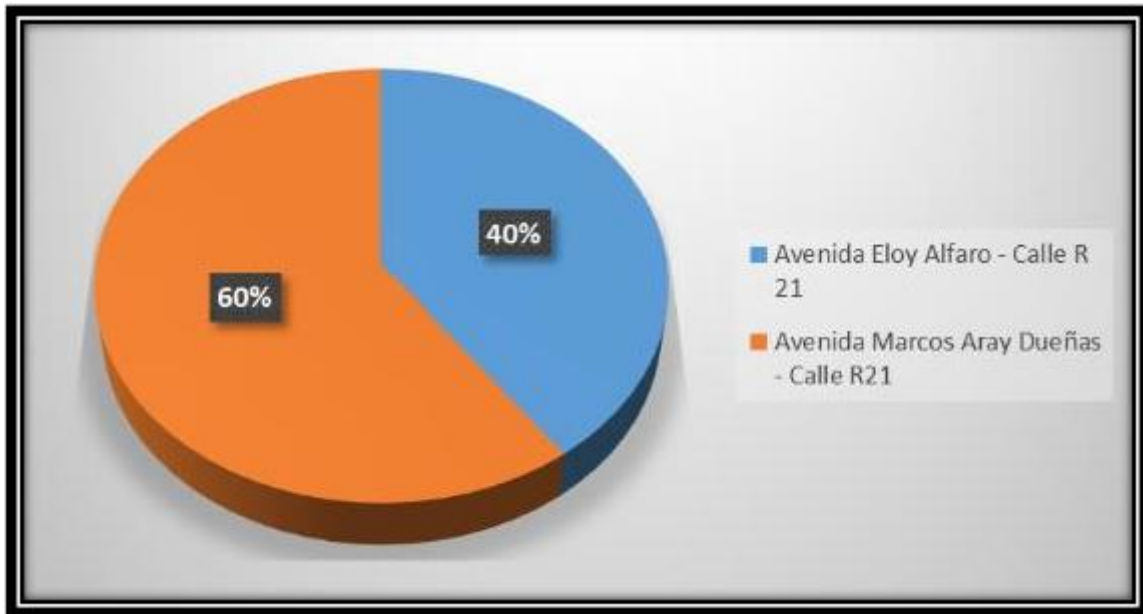
En la pregunta 1 podemos darnos cuenta que el 75% de las personas prefieren utilizar la calle Colón y el 25% prefiere la calle Sucre, calle Washington y calle Colón para llegar al Parque de Las Madres.

Parque de las Madres.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de la Cdla. Los Choferes?

Figura 55

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

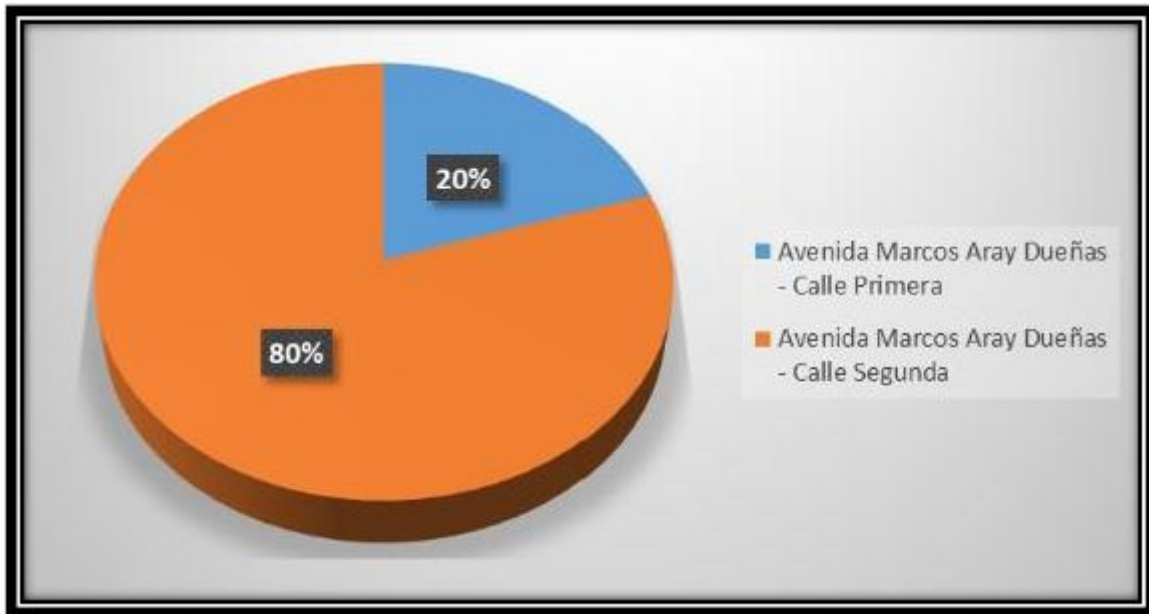
En la pregunta 1 podemos ver que el 60% de las personas eligen utilizar la avenida Marcos Aray Dueñas y calle R21, mientras que el 40% prefiere la avenida Eloy Alfaro y calle R21 para llegar al Parque de la Cdla. Los Choferes.

Parque Cdla. Los Choferes.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de la Cdla. Los Naranjos 1?

Figura 56

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

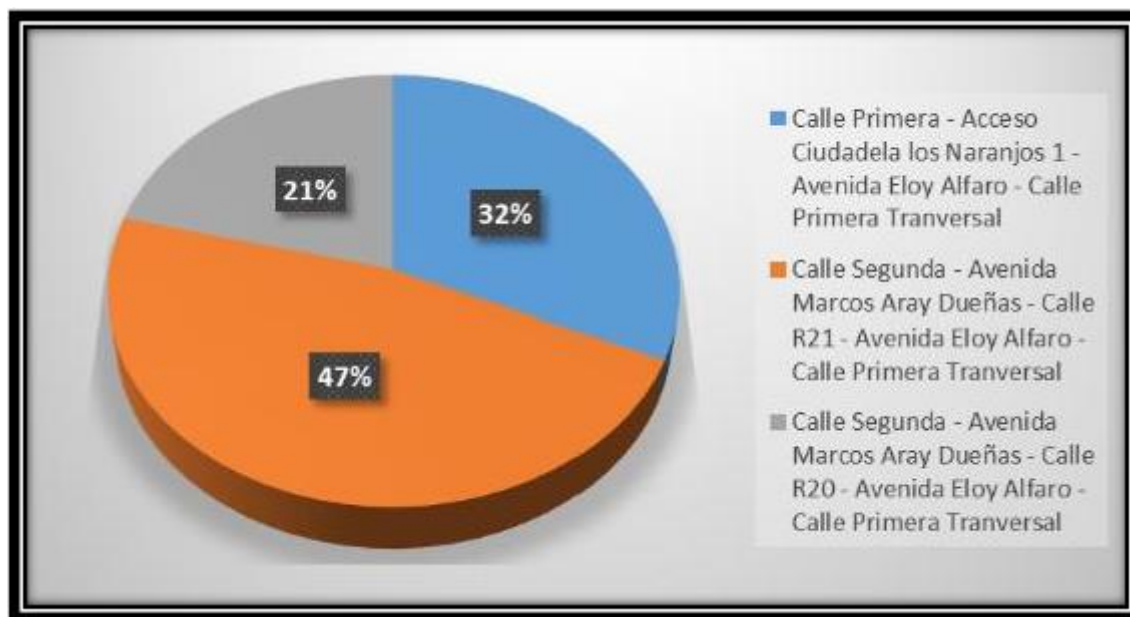
En la pregunta 1 como se puede determinar en el gráfico el 60% de las personas prefieren utilizar la avenida Marcos Aray Dueñas y calle segunda, y el 40% opta por la avenida Marcos Aray Dueñas y calle primera para llegar al Parque de la Cdla. Los Naranjos 1.

Parque Cdma. Los Naranjos 1.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de la Cdma Espejo?

Figura 57

Pregunta 1



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

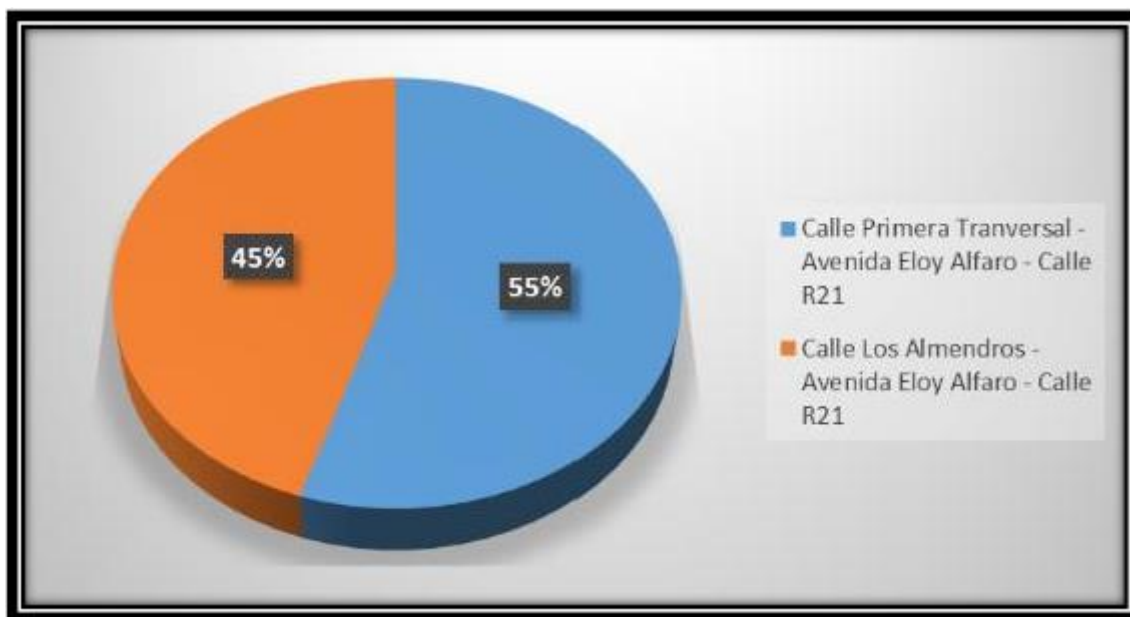
En la pregunta 1 podemos definir que el 47% de las personas desearían utilizar la calle segunda, avenida Marcos Aray Dueñas, calle R21, avenida Eloy Alfaro y calle primera transversal, con el 32% por la calle primera, acceso ciudadela los Naranjos 1, avenida Eloy Alfaro y calle primera transversal, avenida Carlos Alberto Aray, calle Vargas Torres, calle Rocafuerte, Calle Juan Montalvo y por último el 21% prefiere la calle segunda, avenida Marcos Aray Dueñas, calle R20, avenida Eloy Alfaro y calle primera transversal para llegar al parque de la Cdma. Espejo.

Parque Cdla. Espejo.

1) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de la Cdla. Los Choferes?

Figura 58

Pregunta 1



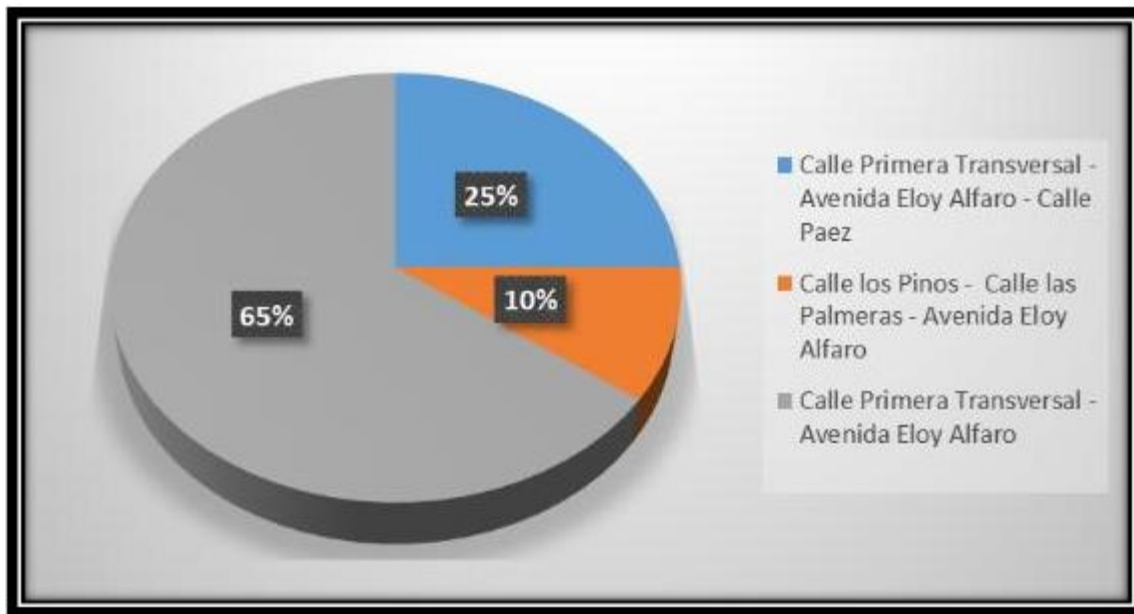
Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 1 como se puede determinar en el gráfico el 55% de las personas eligen utilizar la calle primera transversal, avenida Eloy Alfaro y calle R21, y el 45% opta por la calle los Almendros, avenida Eloy Alfaro y calle R21 para llegar al Parque de la Cdla. Los Choferes.

2) ¿Qué calles utilizaría para llegar al parque de Las Madres?

Figura 59

Pregunta 2



Nota. Porcentajes de encuestas realizadas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

En la pregunta 2 podemos definir que el 65% de las personas desearían utilizar la calle primera transversal y avenida Eloy Alfaro, con el 25% por la calle primera transversal, avenida Eloy Alfaro y calle Páez y por último el 10% prefiere la calle los Pinos, calle las Palmeras y avenida Eloy Alfaro para llegar al parque de las Madres.

Cabe destacar que en el parque Cdla. Espejo, se realizan 2 preguntas ya que es el último parque identificado (7) y referente a bases teóricas de proximidad y conectividad mediante la cual determinamos que los parques más cercanos para integrarlo mediante la red son el parque de la Madres que se encuentra a una distancia de 1 km, y el parque de la ciudadela los Choferes que se ubica a 1,15 km; para lo cual se establece que lo más idóneo sea integrar este último espacio recreativo con el Parques de las Madres por motivos de distancia y además por

observación y criterio del autor de este análisis de caso, que los transeúntes se dirigen más hacia el centro de la ciudad que es donde se encuentra el parque antes mencionado.

Luego de tabular los datos de las encuestas se tendrá en cuenta para la propuesta, aplicando la técnica de mapas temáticos, en la cual marcaremos las calles factibles más usadas por las personas y a su vez estas rutas sean las idóneas para proponer la red estructural urbana de integración no motorizada de los parques de la ciudad.

Figura 60

Fotografías aéreas parque Santa Rita



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 61

Fotografías aéreas parque Juan Montalvo



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 62

Fotografías aéreas parque Sucre



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 63

Fotografías aéreas parque de las Madres



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 64

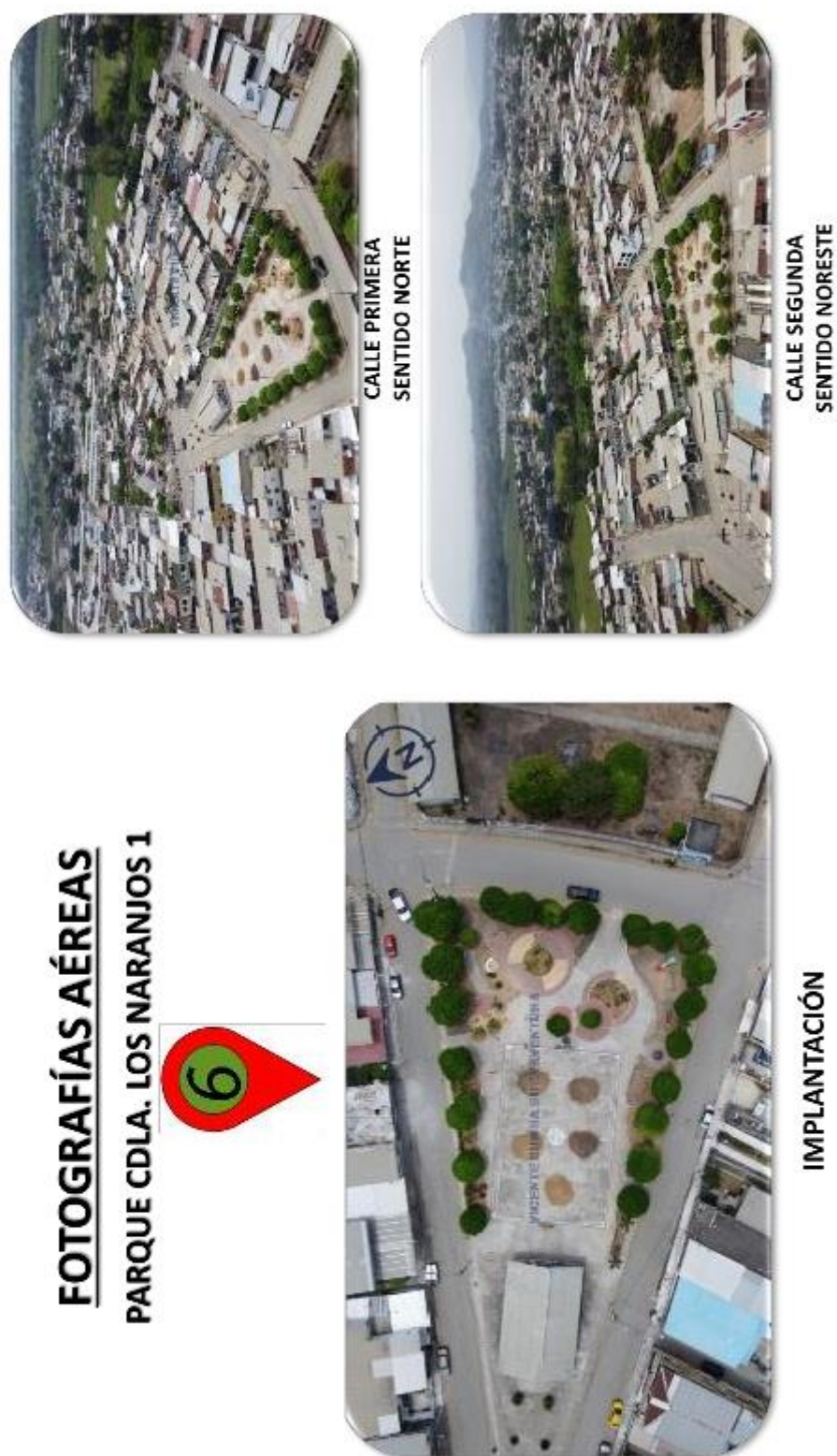
Fotografías aéreas parque Cdla. Los Choferes



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 65

Fotografías aéreas parque Cdla Los Naranjos 1



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 66

Fotografías aéreas parque Cdla. Espejo



Nota. Imágenes de implantación y sentidos. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Capítulo IV: Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

- Se constató en la zona urbana de nuestra ciudad, que los parques existentes no prestan facilidades para realizar diferentes actividades porque sus espacios son limitados.
- Se observó que los parques no cuentan con un mantenimiento rutinario, es notable la falta de equipamientos y el mal estado en que se encuentran.
- Existen parques que no se les da el uso adecuado, provocando que sean espacios subutilizados, incluso otros se encuentran abandonados, y la población no presta interés para frecuentarlos.
- Se observó en los parques de la ciudad, la existencia de barreras arquitectónicas que impiden la accesibilidad universal de los usuarios.
- En la mayoría de los parques de Chone, los árboles existentes no se encuentran ubicados en puntos estratégicos, que permitan brindar áreas de sombra y descanso a los usuarios.
- De acuerdo con la aplicación de la metodología realizada a los habitantes se evidencia en un alto porcentaje la inseguridad en los parques considerándose como uno de los problemas más notorios.
- La ribera del río Chone es un componente histórico y potencial de la ciudad que se encuentra sin atención y pocos son los espacios recuperados como es el caso del parque de la Madre.
- El material proporcionado por el GAD Municipal facilitó ciertos datos, sin embargo, la carencia de información digital no permitió un avance oportuno para el diagnóstico del estudio de caso.
- Existen parques que se encuentran alejados del centro de la ciudad, sin un atractor que les permita ser visitados y frecuentados por los transeúntes.

Recomendaciones

- El Gobierno Municipal, debe proyectar parques que cumplan con espacios para la recreación, actividades deportivas, áreas de descanso activo y pasivo para el disfrute de los ciudadanos.
- El GAD Chone, debe considerar recursos para atender estos espacios e implementar mantenimientos preventivos y correctivos que permitan cambiar la imagen urbana.
- El GAD Chone, debe emprender campañas de capacitación y educación ambiental, para la población, con la finalidad que los parques sean atractivos, seguros y confortables.
- El GAD Municipal debe cumplir normativas para personas con capacidades diferentes en todos los parques y hacerlos inclusivos con la comunidad.
- Se recomienda implementar programas de reforestación con árboles que presten sombra optima, además ubicarlos estratégicamente adjunto al mobiliario y áreas de descanso.
- Las entidades gubernamentales, deben implementar sistemas de control y vigilancia en los parques para asegurar su uso y ocupación de los mismos.
- Las autoridades deben realizar proyectos que consideren estas áreas para integrarlas al desarrollo turístico y recreativo de la ciudad, haciéndolas más atractivas y amigables con el ambiente.
- Se recomienda a la entidad mantener información actualizada con material digital para prestar un mejor servicio que permita obtener datos de cualquier índole.
- Se recomienda a las entidades competentes generar propuestas que permitan integrar los parques, mediante redes no motorizadas para incentivar a la población a caminar y usar la bicicleta como medio de transporte, de esta forma se mejora la salud y los parques serán más concurridos.

Capítulo VI: Propuesta

En la presente investigación realizada a los parques del casco urbano del cantón Chone, provincia de Manabí, aplicando los diferentes métodos de investigación documental y de campo, se logró identificar 7 parques existentes en la ciudad, los mismos que se encuentran en diferentes sectores con la posibilidad de unirlos mediante un trazado de una red no motorizada que servirá a los ciudadanos para cambiar su estilo de vida y mejorar el medio ambiente, además hacer de estos lugares puntos estratégicos de paso porque a través de esta ruta podremos visitarlos y así utilizarlos de la mejor manera, conociendo que estos parques nos ayudan a mejorar nuestro bienestar y así mismo integrarlos para que presten un mejor servicio a la comunidad.

Objetivo de la propuesta

Plantear una red de integración no motorizada en el área urbana del cantón Chone, utilizando una ruta que permita conectar los parques, incentivando a las personas a caminar y usar la bicicleta como medio de transporte para que la ciudad sea amigable con el medio ambiente y permita mantener una vida saludable a la comunidad.

Lineamientos de propuesta

Tomando en cuenta la Guía de diseño e infraestructura y equipamiento ciclista de la Secretaría del Medio Ambiente CDMX (2017), se identifica cuatro puntos esenciales para analizarlos en la propuesta, tales como;

Integración

La infraestructura ciclista debe ser implantada principalmente en los espacios donde la gente transita, sitios, de preferencia, donde la gente quiere ir, es decir, orígenes y destinos. En consecuencia, la infraestructura ciclista deberá conectar destinos y orígenes en todas las escalas: barrios, colonias, distritos comerciales, centros

delegacionales, nodos de transporte público, espacios recreativos y en general todos aquellos lugares que congregan gente. La red de ciclovías e infraestructura ciclista necesita por fuerza generar variadas opciones de destino con la finalidad de atraer a una amplia gama de usuarios y población en general. Las rutas deben ser tan directas como sea posible con la finalidad de ahorrar tiempo al ciclista y proveerlo de una mayor velocidad de desplazamiento. Las investigaciones muestran que los ciclistas urbanos normalmente están dispuestos a recorrer trayectos largos si es que están diseñados para ahorrar tiempo. A través de integrar las infraestructuras ciclistas a lo largo de calles y avenidas se obtiene una enorme oportunidad para crear calles mejor balanceadas desde el punto de vista urbanístico, social, económico y ambiental. La creación de esta infraestructura es también una oportunidad para reducir los impactos negativos del tráfico motorizado a través de mejores condiciones tanto para caminantes como para los ciclistas.

Protección

De acuerdo con los estudios realizados, la seguridad es uno de los principales obstáculos para la práctica del ciclismo urbano. La infraestructura debe proveer y privilegiar la seguridad a todos los usuarios: niños, jóvenes, mujeres y adultos mayores. Debe ser una infraestructura útil y amigable para todos. La infraestructura ciclista debe ser diseñada para reducir los conflictos entre los diferentes tipos de tráfico y proteger al ciclista de los accidentes. Las rutas deben ser trazadas a lo largo de áreas con alta densidad poblacional y continuo uso público, rutas donde exista una vigilancia continua por la misma gente que las transita. No se deben trazar rutas a lo largo de lugares poco transitados, particularmente en las noches y se tienen que evitar los sitios considerados como inseguros, aunque sean de orden momentáneo.

Confort

Una infraestructura en malas condiciones reduce la accesibilidad a la ciudad y el número de ciclistas. De la misma forma, una infraestructura de baja calidad hace una ciudad inequitativa, especialmente al reducir las condiciones de seguridad para niños, gente de la tercera edad y en general para la población con mayores necesidades. Los ciclistas deben tener la oportunidad para moverse cada uno a su propia velocidad, sin comprometer la seguridad, lo cual garantiza un mínimo nivel de confort. La infraestructura en su conjunto debe ser fácil de reconocer, entender y usar. El emplazamiento de infraestructura ciclista en calles que no cuenten con las características deseadas, la señalización adecuada y otras características físicas de calidad, reduce las posibilidades de uso del sistema general. Es así que un trayecto mal planeado puede generar confusión e incomodidad al momento de seleccionarlo y utilizarlo. Las condiciones climáticas y ambientales de la calle en las cuales se planean infraestructuras ciclistas deben ser prioritarias. Tener en cuenta la sombra, la ventilación, el asolamiento, el ruido y la calidad del aire, entre otras características, son temas esenciales para generar la mínima calidad de confort deseado.

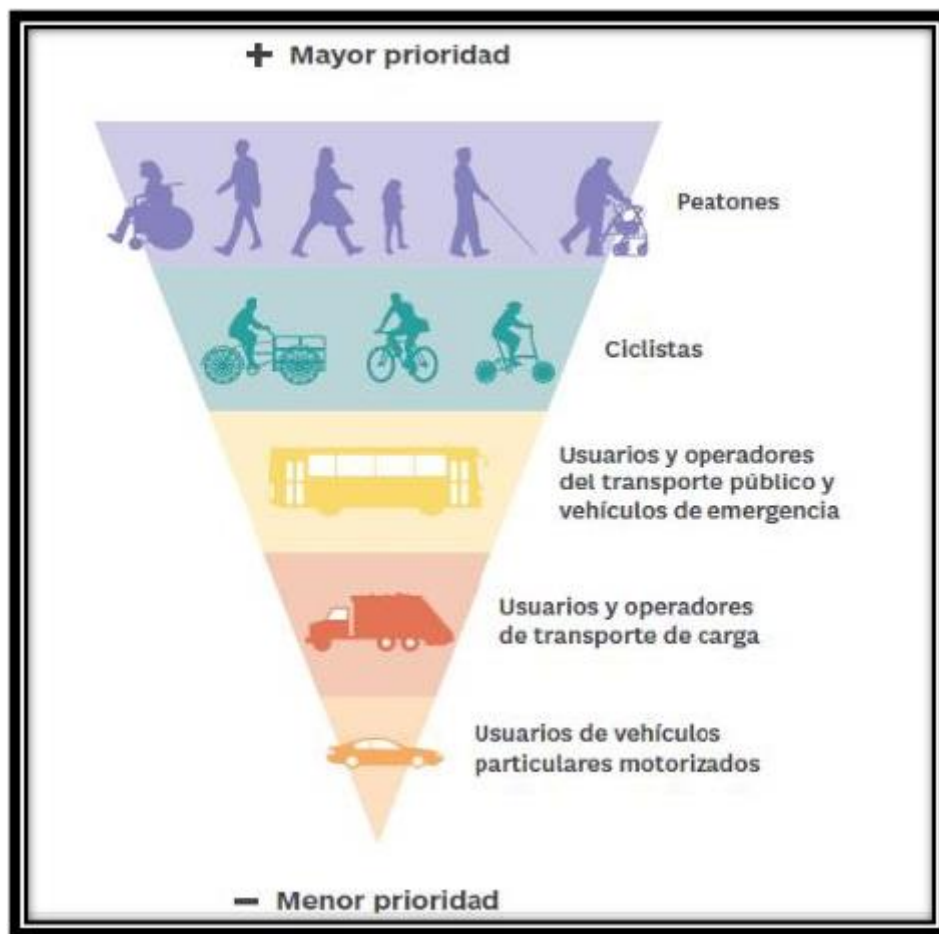
Disfrute y Placer

El ciclismo urbano no es exclusivamente una forma de transportación, para generar el cambio deseado, el ciclismo tiene que ser también una actividad disfrutable, debe ser parte de las actividades lúdicas de la ciudad. Es éste precisamente el tipo de ciclismo que promueve el cambio de actitud en torno al uso de la bicicleta, ya que genera experiencias agradables a lo largo y ancho de la ciudad, promoviendo el disfrute de la misma. Las ciclovías deben ofrecer una conexión con las partes más agradables, relajantes y de interés recreativo de la ciudad. Las rutas deben integrar entre sí a los

espacios públicos, conectando los lugares a donde la gente desea acudir por diversión o paseo. Es de extrema importancia tener en cuenta que todas las rutas ciclistas deben proveer a los usuarios, y a la ciudad en general, de un grado de disfrute que incentive la práctica del ciclismo entre otras opciones. A lo largo de las rutas deberán existir áreas de descanso o simplemente de observación de la vida cotidiana, tanto de día como de noche, a lo largo de todo el año. Las rutas por sí mismas deben ser atractivas, además de facilitar la interacción social y la comunicación entre los usuarios, para lograr puntos de encuentro bellamente diseñados. El mantenimiento de la infraestructura ciclista es vital para demostrar la importancia que esta práctica representa para la ciudad. (pp. 18-19)

Figura 67

Pirámide de la movilidad



Nota. Mayor y menor prioridad. Tomada de artículo *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*. Elaborado por *Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)* con apoyo del *Banco Interamericano de Desarrollo (BID)*. (2018).

http://onuhabitat.org.mx/index.php/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas?fb_comment_id=1488148324629304_2347447875366007

Definiciones

Se tomará en cuenta las definiciones según el Reglamento Técnico Ecuatoriano PRTE INEN 004 “Señalización Vial. Parte 6. Ciclovías” (2013), se establecen de la siguiente manera:

3.1.1 Acera-Bicicleta: Vía ciclista señalizada sobre la acera separada del tráfico peatonal.

3.1.2 Bandas sonoras para espaldón: son desniveles en la capa de rodadura alineados longitudinalmente, paralelos al borde o línea del carril más cercano al espaldón. Usualmente son dispositivos de seguridad que alertan la conducción fuera del carril por falta de atención de los conductores mediante vibración y ruido, transmitido a través de las ruedas a la carrocería del vehículo. Para el caso de ciclovías en espaldón las bandas sonoras sirven de protección adicional al ciclista, bajo la lógica que los vehículos motorizados debido a la incomodidad que resulta manejar sobre las bandas no invadirán el espaldón salvo en casos de emergencia.

3.1.3 Bicicleta: Vehículo no motorizado propulsado por fuerza humana.

3.1.4 Calzada: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y está compuesta de un cierto número de carriles.

3.1.5 Carril: Franja en que está dividida la calzada, delimitada por marcas longitudinales, y con ancho suficiente para la circulación de una fila de vehículos motorizados y/o no motorizados.

3.1.6 Carril-Bicicleta: Carril acondicionado para la circulación preferencial o exclusiva de bicicletas, separado del tráfico vehicular motorizado mediante señalización (letreros y demarcaciones) y que es parte de la calzada.

3.1.7 Carril-Bicicleta con resguardos: Carril de uso exclusivo para bicicletas, provisto de elementos laterales (separadores) que proporcionan un espacio exclusivo para la circulación de bicicletas sobre la calzada.

3.1.8 Carril compartido / Vía compartida: Carril de uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados.

3.1.9 Ciclista: Persona que conduce una bicicleta.

3.1.10 Ciclovía / Bicuruta: Término genérico para cualquier calle, carril, acera, sendero, o camino que de alguna manera haya sido específicamente diseñado para la circulación en bicicleta y que está separada físicamente tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

3.1.11 Ciclovía en espaldón: Es un carril bicicleta pero adaptado al espaldón de las carreteras e idealmente debe ir acompañado de bandas sonoras laterales para proporcionar mayor seguridad al ciclista.

3.1.12 Ciclovía Segregada: Ciclovía apartada de la circulación del tránsito motorizado, sin que esto limite que ésta pueda ser diseñada dentro del derecho de vía.

3.1.13 Estacionamiento: Lugar especialmente destinado y acondicionado para el parqueo de bicicletas.

3.1.14 Espaldón: Espacio adicional de calzada que permite mejorar la visibilidad en la vía y brinda un lugar para paradas de emergencia sin causar interrupciones de tráfico. Este espacio correctamente señalizado puede ser utilizado como ciclovía.

3.1.15 Intersección: Cruce de dos o más vías.

3.1.16 Red de ciclovías: Conjunto de ciclovías, conectadas entre sí de manera estructurada y jerarquizada para la modalidad del transporte en bicicleta.

3.1.18 Sendero de bicicletas: Espacio para la práctica del ciclismo de aventura, turismo y recreación. (pp. 3-4)

Dimensiones

Figura 68

Propuesta de ciclovía Bolívar y Colón



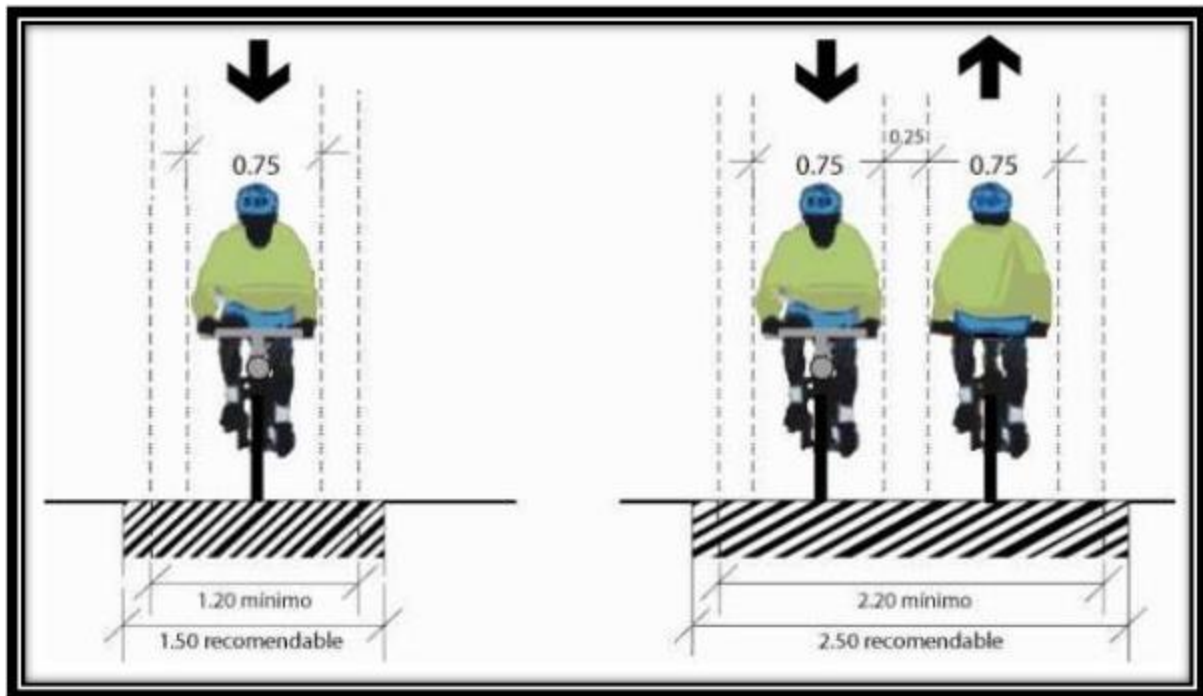
Nota. Ciclovía en centro de la ciudad. Tomada de *Plan de Movilidad Sustentable del cantón Chone 2017-2027*. Elaborado por *GadChone*. (2017).

De acuerdo con el plan de movilidad sustentable del Cantón Chone, podemos observar lo que se proyecta en la ciudad priorizar al peatón con amplias aceras, arborización, señaléticas y ciclovía; reduciendo el tamaño de sus vías principales cumpliendo con lo que establecen las normas y reglamentos vigentes en este ámbito.

Revisando el artículo 204 en la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial de la Asamblea Constitucional (2014), se transcribe que:

Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos. (p. 48)

Figura 69*Dimensiones básicas*

Nota. Dimensiones de ciclovías. Elaborado por INEM. Tomado de Señalización vial. Parte 6. Ciclovías. (2013).

<https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/reglamentos/RTE-004-6.pdf>

Señalización

Figura 70

Señalización horizontal



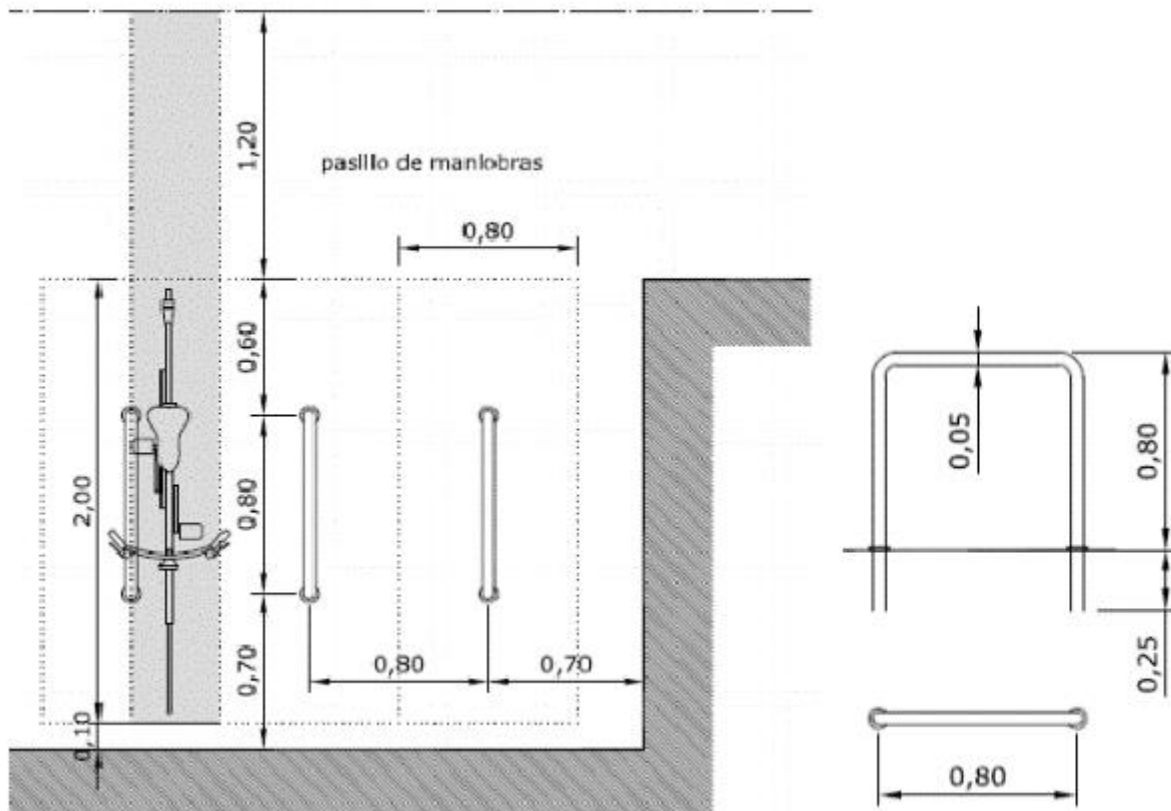
Nota. Demarcación de ciclovías. Elaborado por INEM. Tomado de Presentación de señalización ciclovías. (2015).

<https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/12/Presentacion-senializacion-ciclovias.pdf>

Estacionamiento de bicicletas

Figura 71

Aparcabicis con soportes de tipo U-Invertida



Nota. Dimensiones de estacionamientos de bicicletas. Elaborado por Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España. Tomado de Manual de aparcamientos de Bicicletas. (2009).

https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

Iluminación

En base a la normativa de señalización vial de las ciclovías según INEM (2013), nos define de la siguiente manera la iluminación:

La iluminación es el principal factor de seguridad para que los ciclistas puedan usar las ciclovías en ausencia de la luz solar. La iluminación permite al ciclista ver la dirección

de las ciclovías, las condiciones de la superficie y los obstáculos. Es necesario que el ciclista que atraviesa una vía sea visible a los conductores de los vehículos automotores, no sólo cuando entran a la intersección, sino antes de ella. Es preciso, por tanto, que la presencia del ciclista se destaque, lo cual puede ser obtenido prolongando la iluminación de la vía más allá de la intersección; por lo que se recomienda iluminar la ciclovía 50 m. antes de cruce. La iluminación de las ciclovías es importante, debido a que no todas las bicicletas disponen un sistema de alumbrado adecuado para observar y ser observados, es decir, para:

- Garantizar la percepción adecuada de la vía, sus límites
- Posibilitar la visión de obstáculos, vehículos y peatones
- Identificar la señalización
- Facilitar el reconocimiento de las vías y lugares por donde transitan los ciclistas.
- Asegurar la percepción del ciclista por parte del resto de usuarios de la vía.
- Proporcionar un grado de seguridad ciudadana adecuada y transmitir esta sensación de seguridad.

En algunos casos, la iluminación prevista para el tráfico motorizado o el peatonal puede ser suficiente para el tráfico ciclista. En otras ocasiones puede ser necesaria una iluminación adicional, por ejemplo, cuando entre la calzada y la acera o la ciclovía exista cierta distancia, siendo insuficiente la iluminación suministrada por los postes de alumbrado público destinada a la calzada. Cuando se prevea la instalación de iluminación exclusiva para ciclovías, los puntos de luz deben situarse a una altura de 4 m o 5 m y la separación entre postes o farolas debe estar comprendida entre los 20 m y 40 m dependiendo de la localización de la ciclovía; en zonas de edificaciones consolidadas (zonas residenciales) la separación ha de ser de unos 20 m; mientras que en zonas sin construir, debe oscilar entre 30 m en las zonas arboladas y 40 m en las zonas abiertas (descampadas). Para realizar los estudios del diseño de ciclovías debe evaluarse la necesidad de incorporar el aspecto de iluminación a fin de que éstas sean

usadas en horarios nocturnos, dentro de las condiciones de seguridad que éstas deben tener. (p. 56)

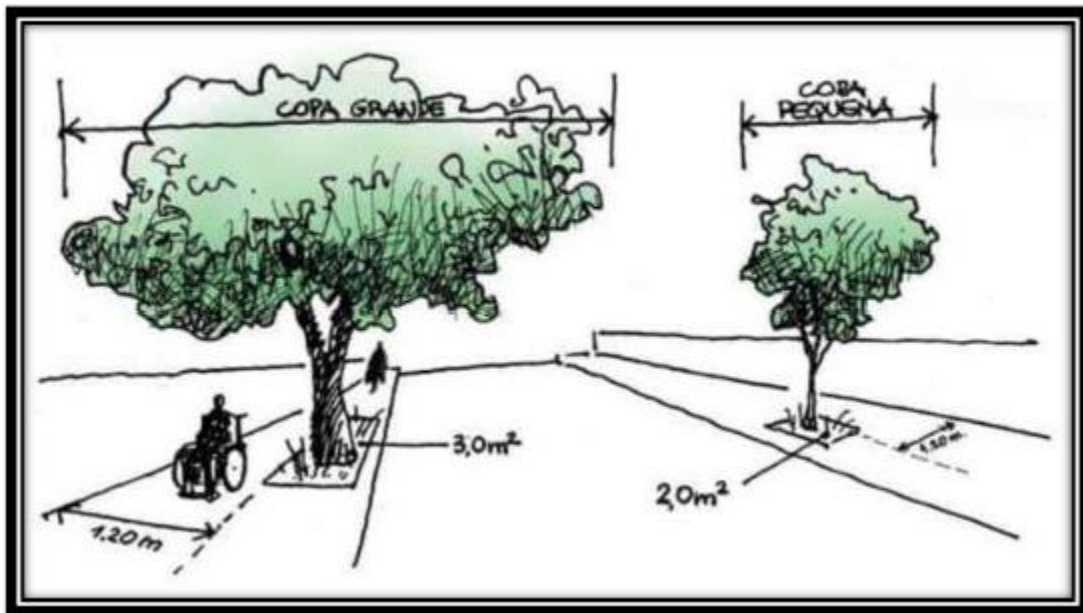
Arborización

Basándonos en el sitio web de Ecocosas, 8 árboles ideales para plantar en la acera de Manisse (2017), se establece lo siguiente:

Plantar un árbol en la acera es una gran manera de contribuir al mantenimiento del medio ambiente y la biodiversidad en la ciudad. Los árboles en las ciudades actúan como enorme filtros de la polución, son hogar para aves, ardillas y otros animales e insectos, bajan la temperatura de las ciudades y hasta son capaces de crear lluvia. Sin embargo, al elegir plantar un árbol en la acera hace falta prestar atención a algunos factores clave. Entre los principales son: el tipo de raíz, el tamaño de los árboles, el origen y si la especie es fructífera o no.

Por ejemplo, en los espacios públicos no se utilizan especies con frutos pesados, que pueden causar accidentes a los peatones o son tan grandes como para bloquear las farolas o causar daños a los cables eléctricos o el pavimento. En la elección de árboles urbanos, lo ideal es que en zonas con cableado convencional se utilicen especies de pequeño tamaño, cuya altura no exceda de seis metros. Salvo que sea en zonas con aceras de más de tres metros de ancho donde se puede elegir especies más altas, otro aspecto no menor es tener en cuenta el tamaño de la copa y de las raíces del mismo, que suelen ocupar lo mismo que la copa pero bajo el suelo. (párr. 1-2)

Figura 72

Árboles de calzada

Nota. Árboles copa grande y copa pequeña. Elaborado por Ecocosas. Tomado de 8 árboles ideales para plantar en la acera. (2017).

<https://ecocosas.com/wp-content/uploads/2017/01/arboles-calzada.jpg>

Ante lo expuesto, en mi propuesta planteo como árbol de sombra a lo largo de la ruta de integración el Olivo negro, según el sitio web Parques Alegres, podemos citar que:

Nombre común:	Olivo Negro
Nombre científico:	Bucida buceras
Familia:	Combretaceae

Descripción

El olivo negro, también conocido como árbol de júcar o Bucida buceras, es un árbol de hoja perenne subtropical que crece bien en Florida. Utilizado a menudo para dar sombra, el olivo negro no es un verdadero olivo, aunque produce cápsulas de semilla

negras parecidas. Originario de América Central y el Caribe, este árbol crece hasta 50 pies (15 m) de altura con una extensión de 50 pies (15 m) de ancho, diámetro promedio de 21 cm. pudiendo alcanzar hasta los 0.40m. De copa densa y follaje siempre verde. Produce flores de color blanco verdusco dispuestas en espigas. Su fruto es una drupa con una sola semilla muy liviana, la cual madura tres meses después de la primavera. Se constituye como una especie tropical, es resistente a zonas 10 a 11 del Departamento de agricultura de Estados Unidos.

El olivo negro es un árbol perenne en lugares húmedos y caducifolio en lugares más secos puede alcanzar más de 200 años de edad. Se caracteriza por su copa extendida, corteza grisácea y follaje amarillo verdoso. Produce unos frutos que como respuesta al ataque de los ácaros se convierten en estructuras largas y curvas, de las cuales deriva su nombre científico que significa cuerno de buey.

Necesidades ambientales

El terreno ha de estar bien renado, y en un radio de un metro del tronco, el suelo ha de estar aireado y libre de todo tipo de hierba y maleza, para lo cual se recomienda realizar una poda manual para no dañar las raíces y afectar al árbol con algún otro método incorrecto.

El olivo soporta todo tipo de suelos, pero como le sucede a muchos tipos de árboles, cuanto más fértil sea la tierra mayor desarrollo podrá tener este árbol. Debemos de asegurarnos de que los olivos tengan una exposición solar uniforme y que estos no sean tapados por otros árboles o edificios que estén alrededor de ellos.

Los olivos son una especie de secano, por lo general con las precipitaciones naturales de la zona de clima mediterráneo es suficiente para que se pueda mantener con vida, pero si deseamos que el olivo se vea con más brillo en sus hojas, que tenga un

crecimiento vigoroso y tupido y que tenga buenas aceitunas es recomendado utilizar riego constante con la técnica de riego por goteo moderado.

Usos

Ornamental y como árbol de sombra. Su madera es atractiva por el color que va de marrón amarillento oscuro a marrón verdusco, de la cual, en una superficie se puede obtener un acabado reflejante como el vidrio; también es un buen combustible y su corteza se usa para el curtido. Cuenta con un excelente valor en paisajismo, ya que este árbol brinda una excelente sombra, atrae muchas aves, la forma de su copa es agradable y es un árbol muy resistente a las plagas y enfermedades. (De los Santos, 2016, p. 1)

Figura 73

Olivo negro



Nota. Imagen del árbol a aplicar en propuesta. Elaborado por *Grupo de Investigación Sostenibilidad, Infraestructura y Territorio -SITE-*. Tomado de Catálogo virtual de flora del Valle de Aburrá. (2014).

<https://catalogofloravalleaburra.eia.edu.co/species/19>

Desarrollo de la propuesta

Propuesta general

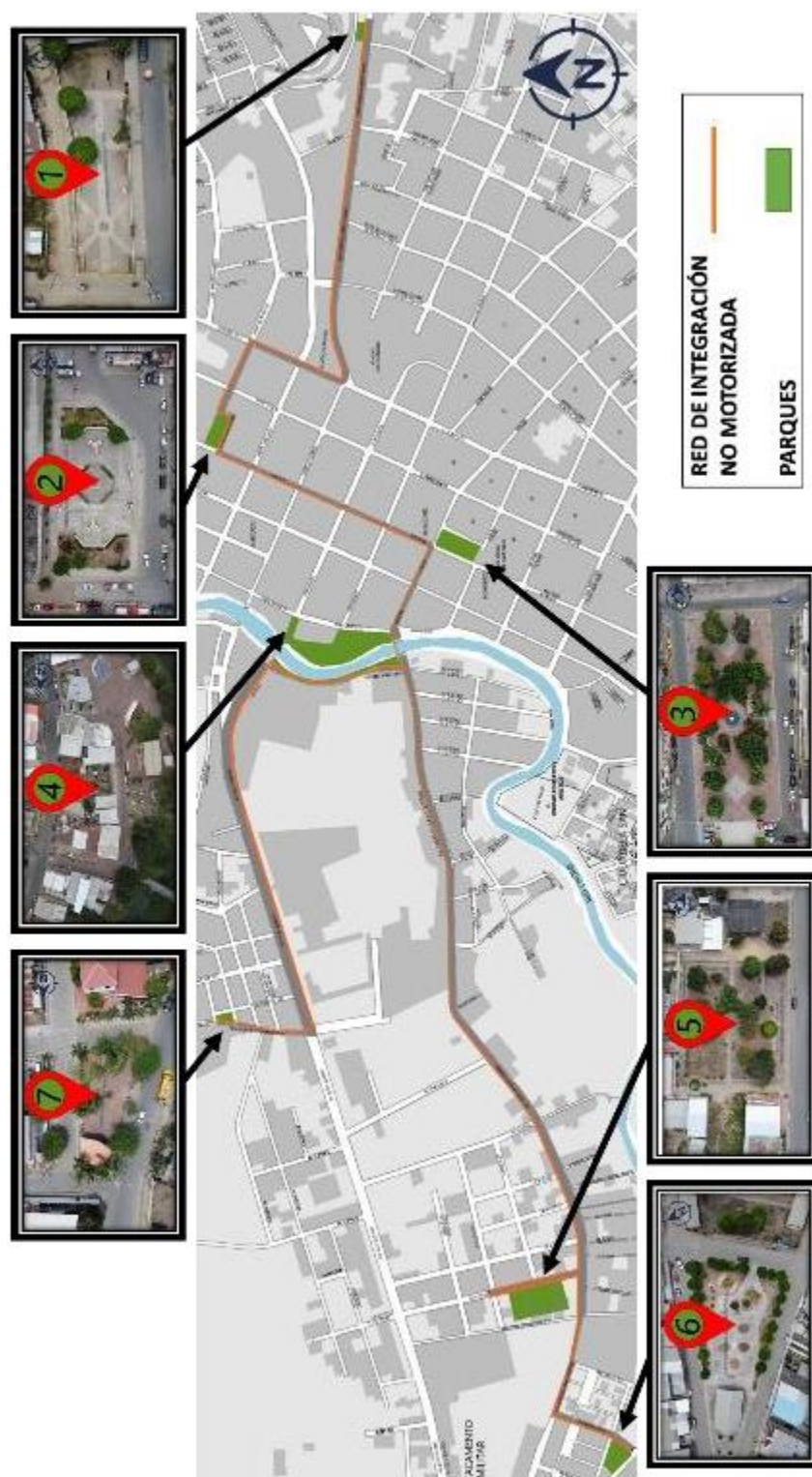
Mediante el uso de herramienta informática de dibujo, se ubican los parques de la ciudad y después de aplicar la metodología de recolección y tabulación de datos obtenidos en las encuestas de movilidad realizadas, se procede a trazar la ruta óptima para la integración de los 7 espacios públicos recreativos.

Luego se procede a enumerar los parques de acuerdo con el mapa temático (figura 24) del autor de análisis de caso, los cuales se detallan de la siguiente manera:

- 1- Parque Santa Rita
- 2- Parque Juan Montalvo
- 3- Parque Sucre
- 4- Parque de las Madres
- 5- Parque Cdl. Los Choferes
- 6- Parque Cdl. Los Naranjos 1
- 7- Parque Cdl. Espejo

Figura 74

Red de integración no motorizada



Nota. Ruta de integración. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

La propuesta se plantea por tramos para su mejor visualización y detalle de la ruta y así podemos conectar todos los espacios que se encuentran en los diferentes lugares de la ciudad, los tramos se definen de la siguiente manera:

-Tramo 1-2

-Tramo 2-3

-Tramo 3-4

-Tramo 4-5

-Tramo 5-6

-Tramo 4-7

También en la propuesta enunciaré los puntos con referencia alfabética para especificar con mayor precisión los detalles que se extenderán a lo largo de la ruta de integración, los mismos que se definen así:

-Punto A

-Punto B

-Punto C

-Punto D

-Punto E

-Punto F

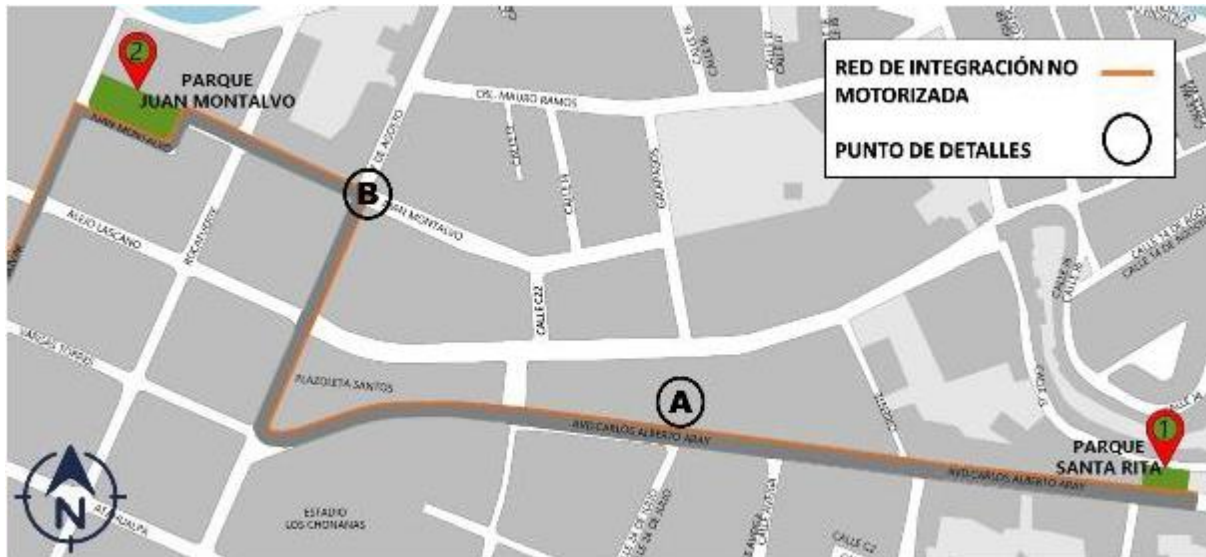
-Punto G

-Punto H

Propuesta por tramos y puntos

Figura 75

Tramo 1-2



Nota. Ruta de integración de parques 1-2. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 1-2 de la red de integración no motorizada cuenta con 1,14 km de distancia entre el Parque Santa Rita y Parque Juan Montalvo, cabe destacar que esta ruta atraviesa la avenida Carlos Alberto Aray, calle 7 de agosto y calle Juan Montalvo, también lugares como la Plazoleta Elio Santos que se encuentra en estado de regeneración, el Estadio Los Chonanas y finalmente en el punto 2 la escuela Juan Montalvo.

Figura 76

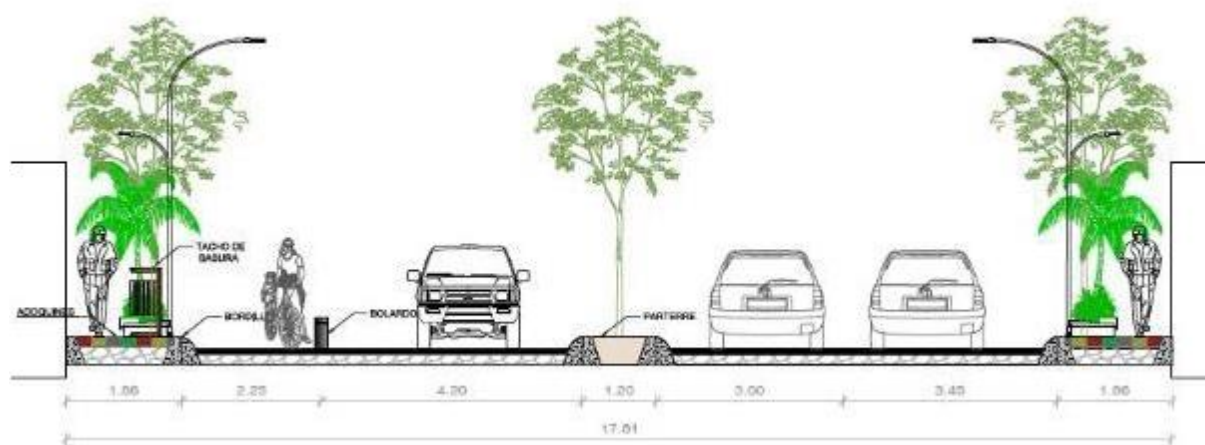
Punto A



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 77

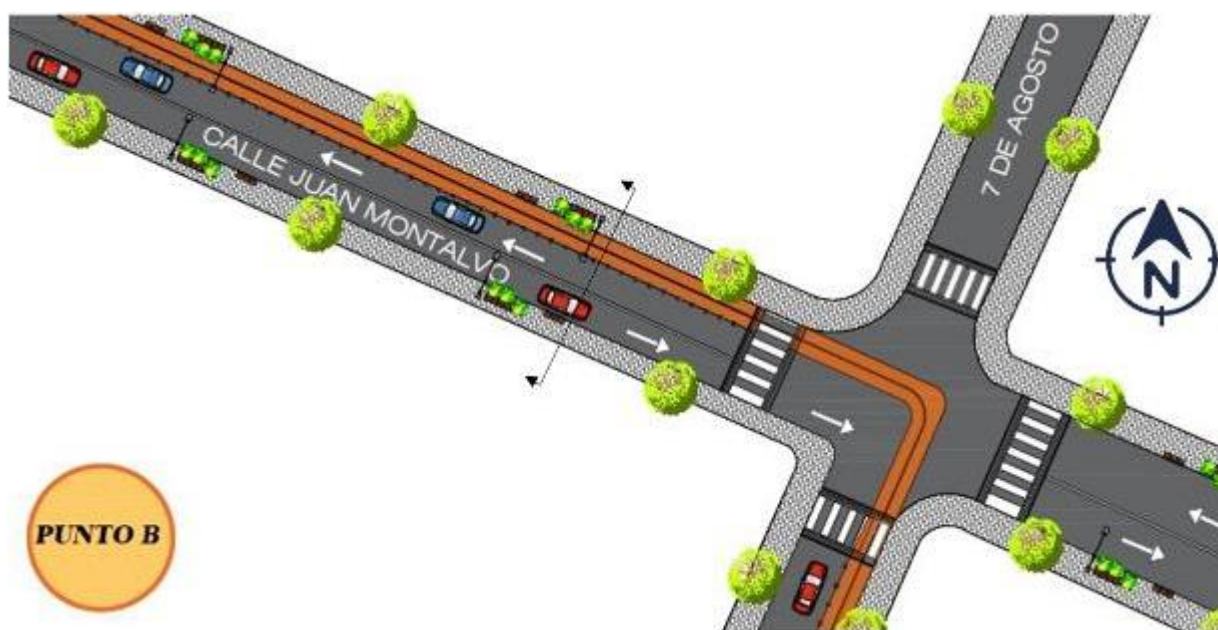
Sección A-A''



Nota. Detalles en punto A. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 78

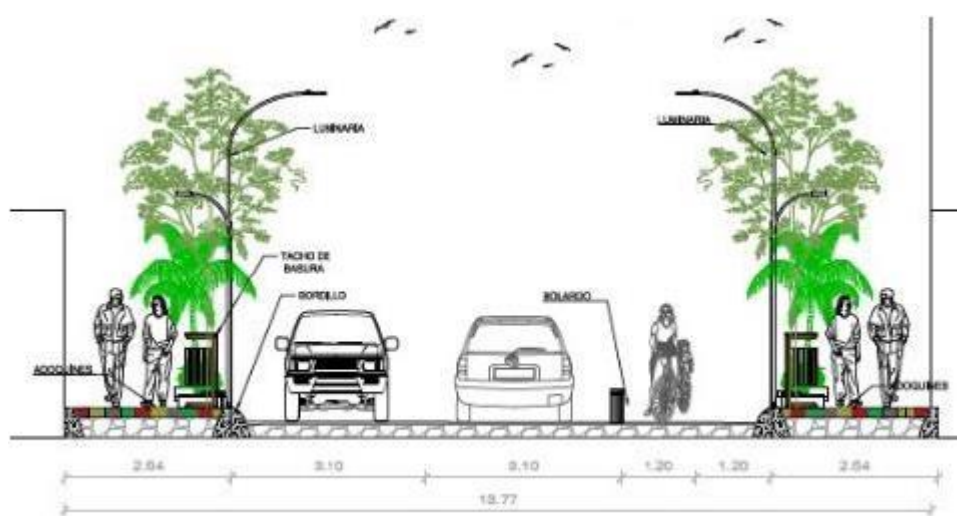
Punto B



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 79

Sección B-B''



Nota. Detalles en punto B. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 80*Tramo 2-3*

Nota. Ruta de integración de parques 2-3. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 2-3 de la red de integración no motorizada cuenta con 0,48 km de distancia entre el Parque Juan Montalvo y Parque Sucre, esta ruta atraviesa la calle Bolívar desde la calle Montalvo hasta la calle Colón, a lo largo de la misma se encuentran entidades financieras y comerciales, y como atractor del Punto 3; entidades Públicas como Gobierno Municipal del Cantón Chone, Cuerpo de Bomberos, Tenencia Política, y la catedral San Cayetano.

Figura 81

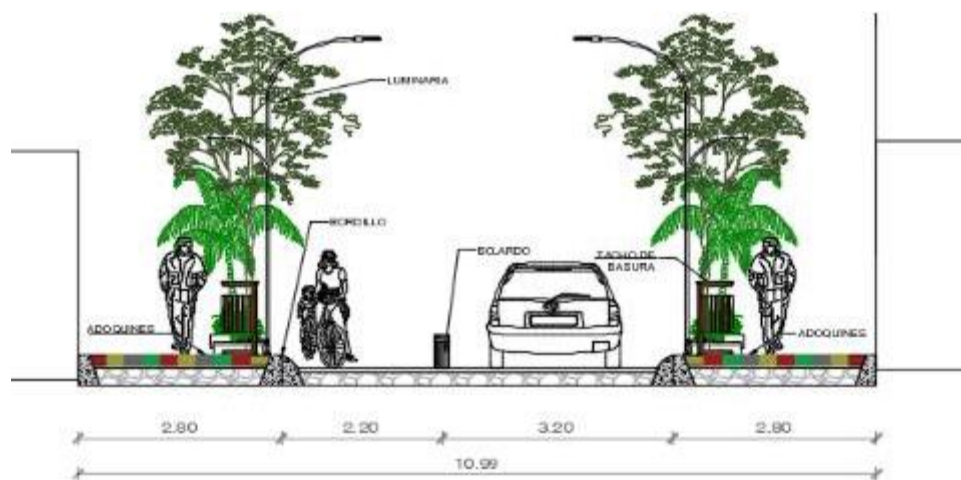
Punto C



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 82

Sección C-C''



Nota. Detalles en punto C. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 83

Tramo 3-4

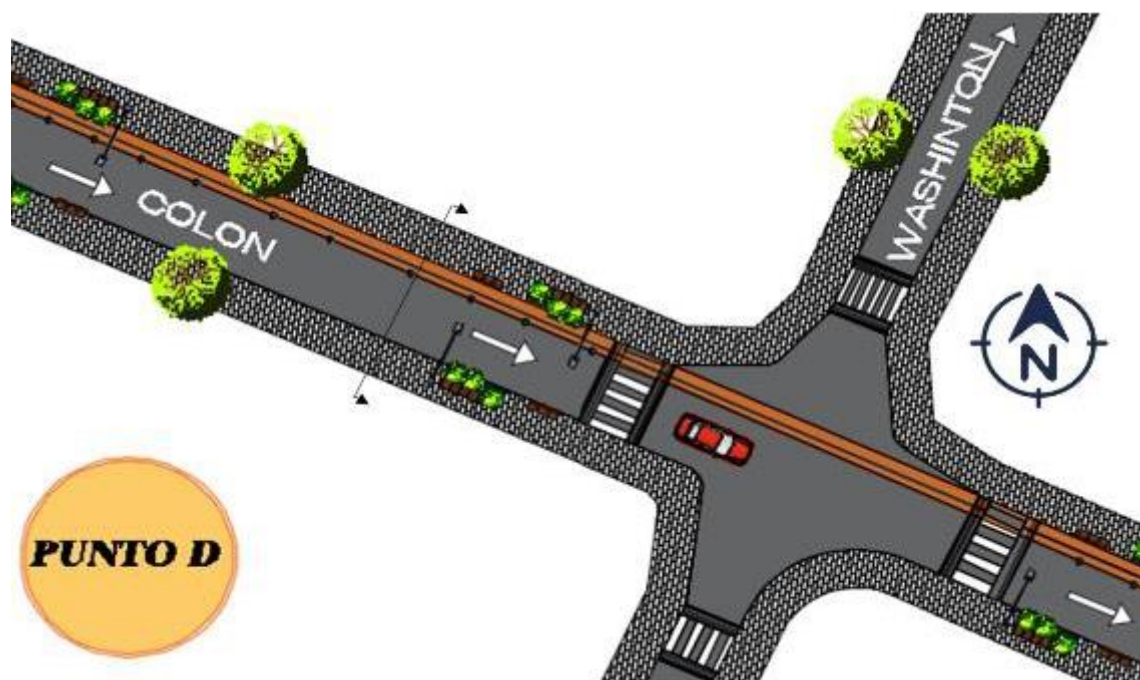


Nota. Ruta de integración de parques 3-4. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 3-4 de la red de integración no motorizada cuenta con 0,21 km de distancia entre el Parque Sucre y el Parque de las Madres, esta ruta se extiende por la calle Colón, en la que se encuentran entidades comerciales, y como atractor del Punto 4; entidades financieras y comerciales, también oficinas del Gobierno Municipal del Cantón Chone en la biblioteca que se encuentra en el Parque.

Figura 84

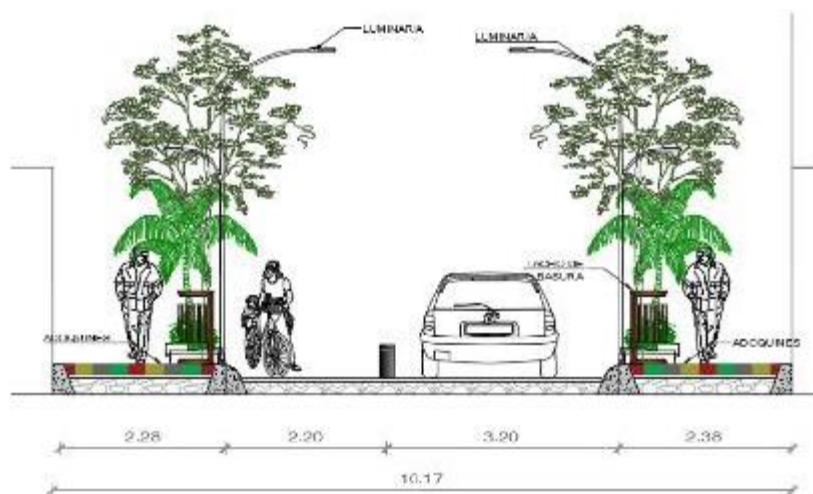
Punto D



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 85

Sección D-D''



Nota. Detalles en punto D. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 86

Tramo 4-5



Nota. Ruta de integración de parques 4-5. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 4-5 de la red de integración no motorizada cuenta con 1,52 km de distancia entre el Parque de las Madres y el Parque Cda. Los Choferes, esta ruta se dirige por la avenida Marcos Aray Dueñas, en la que se encuentran entidades comerciales, llegando al punto 5 como destino para las personas que habitan en el sector.

Figura 87

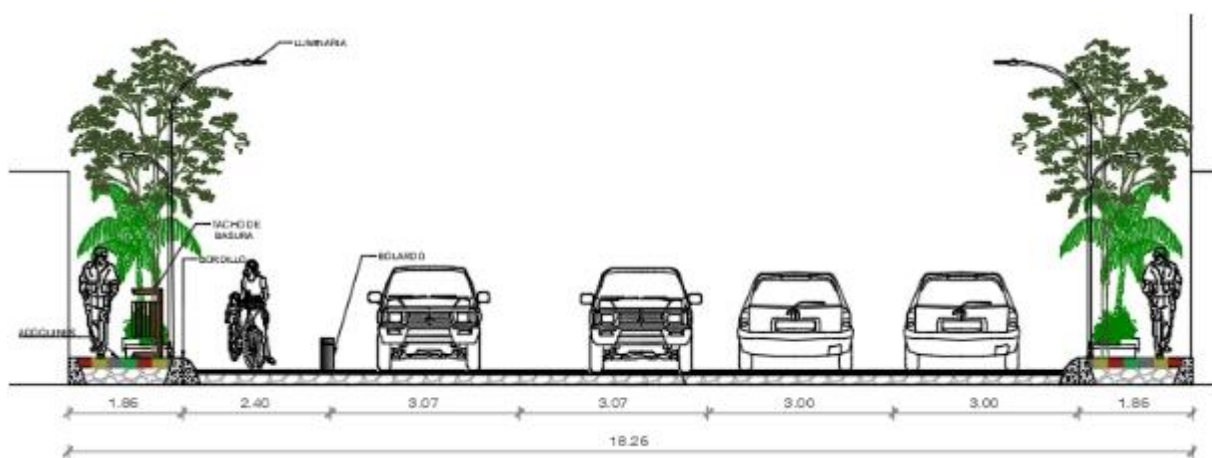
Punto E



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 88

Sección E-E



Nota. Detalles en punto E. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 89

Tramo 5-6



Nota. Ruta de integración de parques 5-6. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 5-6 de la red de integración no motorizada cuenta con 0,59 km de distancia entre el Parque Cdla. Los Choferes y el Parque de la Cdla. Los Naranjos 1, esta ruta se direcciona por continuación de la avenida Marcos Aray Dueñas y la calle segunda, en la que se encuentran zonas residenciales, alcanzando al punto 5 como destino final de los transeúntes y retorno de la red.

Figura 90

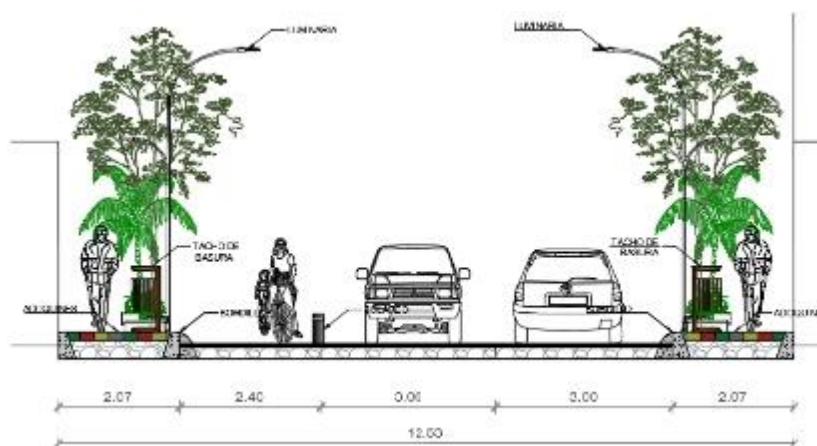
Punto F



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 91

Sección F-F''



Nota. Detalles en punto F. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 92

Tramo 4-7



Nota. Ruta de integración de parques 4-7. Elaborado por *GadChone*. Editado por *autor de análisis de caso*. (2020).

El tramo 4-7 de la red de integración no motorizada cuenta con 1,29 km de distancia entre el Parque de las Madres y el Parque de la Cdla. Espejo, esta ruta se dirige por la riberia del Rio Chone, avenida Eloy Alfaro y calle primera transversal, en la avenida Eloy Alfaro se encuentran zonas comerciales y residenciales, llegando al punto 7 el colegio ITSI Chone y como destino para las personas que habitan en el sector, a su vez funciona como retorno de la red.

Figura 93

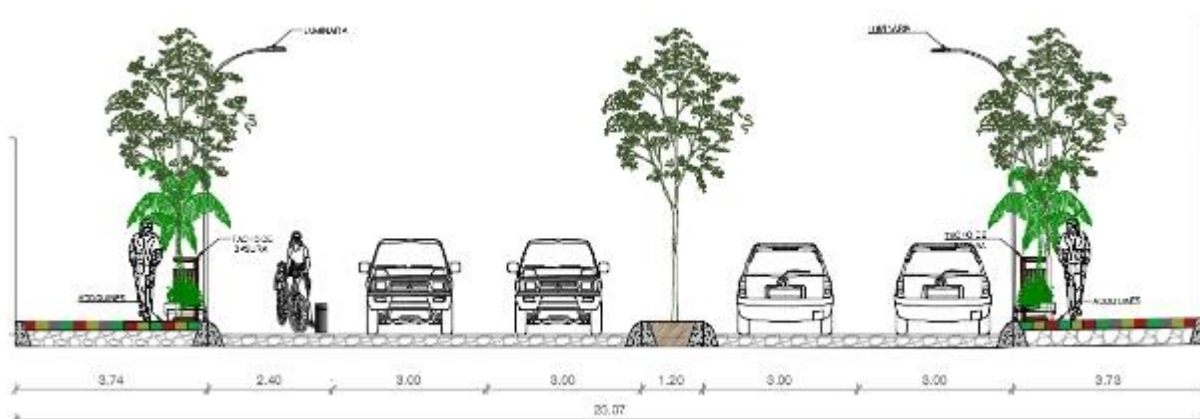
Punto G



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 94

Sección G-G''



Nota. Detalles en punto G. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 95

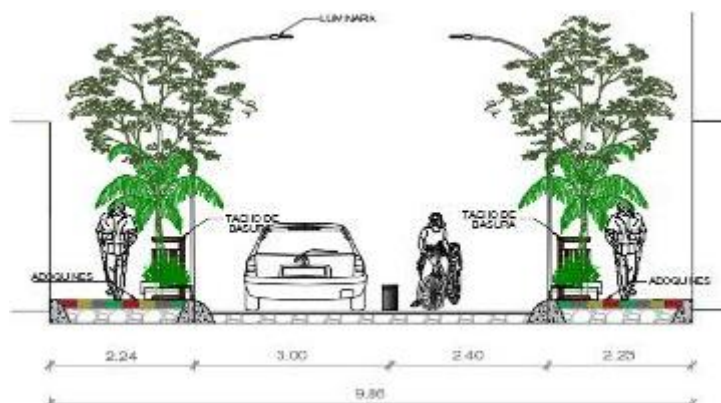
Punto H



Nota. Punto de detalles a lo largo de la ruta de integración. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 96

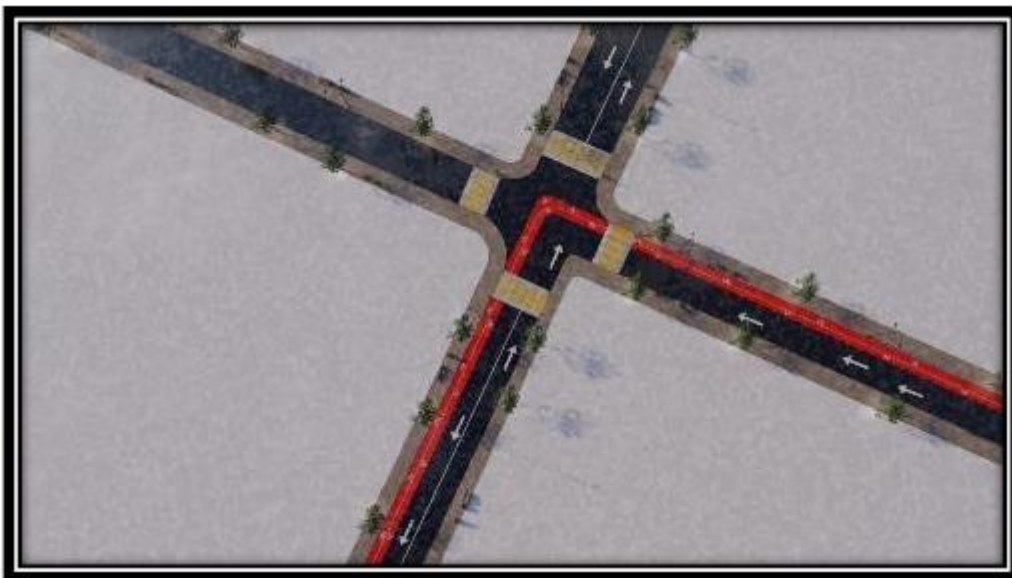
Sección H-H''



Nota. Detalles en punto H. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 97*Levantamiento punto A*

Nota. Ilustración de Punto A. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 98*Levantamiento Punto B*

Nota. Ilustración de Punto B. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 99

Levantamiento punto C



Nota. Ilustración de Punto C. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 100

Levantamiento punto H



Nota. Implantación de Punto H. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Fotomontajes

Figura 101

Fotomontaje avenida Carlos Alberto Aray



Nota. Propuesta en punto A. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 102

Fotomontaje avenida Carlos Alberto Aray



Nota. Propuesta en punto A. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 103

Fotomontaje calle 7 de agosto



Nota. Propuesta en punto B. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 104

Fotomontaje calle 7 de agosto



Nota. Propuesta en punto B. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 105

Fotomontaje calle Juan Montalvo



Nota. Propuesta en punto C. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 106

Fotomontaje calle Juan Montalvo



Nota. Propuesta en punto C. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 107

Fotomontaje calle Colón



Nota. Propuesta en punto D. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 108

Fotomontaje avenida Marcos Aray Dueñas



Nota. Propuesta en punto E. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 109

Fotomontaje calle segunda



Nota. Propuesta en punto F. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 110

Fotomontaje avenida Eloy Alfaro



Nota. Propuesta en punto G. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 111

Fotomontaje calle primera transversal



Nota. Propuesta en punto H. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Referencias Bibliográficas

- Abad, A. (2016). Diseño de un parque recreacional para la renovación urbano paisajística del barrio la Florida de la ciudad de Loja. *Tesis de Grado*. Universidad Internacional del Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1333/1/T-UIDE-0595.pdf>
- Alcaraz, I. (2020). Integración de parques urbanos con las funciones de la ciudad mediante criterios de conectividad sustentable. *Maestría en ciudad y espacio público sustentable*. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente . Obtenido de <https://rei.iteso.mx/handle/11117/6133>
- Asamblea Constituyente. (2014). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial* . Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/35130179/El_espacio_publico__ciudad_y_ciudadania.pdf?1413319009=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEl_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania.pdf&Expires=1593423682&Signature=NrZJI4VBAsMuAmMesVRZxFLpXyqfUw
- Canosa, E. (2003). *Metodología para el estudio de los parques urbanos*. Obtenido de <http://www.geofocus.org/index.php/geofocus/article/view/28/196>
- Cardona, B. (2008). Espacios de ciudad y estilos de vida. *El espacio público y sus apropiaciones*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3157873>
- Consejo de Educación Superior. (2019). *Reglamento de Régimen Académico*. ECUADOR. Obtenido de <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-02/Reglamento%20de%20R%C3%A9gimen%20Acad%C3%A9mico.pdf>
- Criado, A. (2015). Diferencia entre suelo urbano y «casco urbano». *Revista de Urbanismo*. Obtenido de <https://reurbanismo.es/articulos/diferencia-entre-suelo-urbano-y-casco-urbano/>
- DATOS MACRO ECUADOR. (2019). Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/paises/ecuador>
- De los Santos, E. (14 de Noviembre de 2016). *Parques Alegres*. Obtenido de <https://parquesalegres.org/biblioteca/arbol-olivo-negro/>
- ECURED. (2020). Obtenido de CHONE: [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Chone_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Chone_(Ecuador))
- ECURED. (2020). Obtenido de MANABÍ: [https://www.ecured.cu/Provincia_de_Manab%C3%AD_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Provincia_de_Manab%C3%AD_(Ecuador))
- Elizalde, R. (2010). Ocio y recreación en América Latina: conceptos, abordajes y posibilidades de resignificación. *Polis Revista Latinoamericana*. Obtenido de <https://journals.openedition.org/polis/64>
- Fonseca, J. (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad*. Obtenido de <http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/222/329>
- GAD Chone. (2020). *Chone y su trayectoria*. Obtenido de <http://www.chone.gob.ec/index.php?gc=18>

- GADChone. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Chone*. GAD CHONE, ECUADOR. Obtenido de <http://www.chone.gob.ec/pdf/lotaip2/documentos/pdot.pdf>
- GadChone. (2018). *Ordenanza que aplica el plan de ordenamiento territorial del Cantón Chone*. Obtenido de https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=https://www.chone.gob.ec/pdf/lotaip2/sg/ordenanzas/2018/02/ORDENANZA_USO_DE_SUELO.pdf
- GADPortoviejo. (2019). *Ordenanza reformatoria a la ordenanza que regula el desarrollo y ordenamiento territorial del Cantón Portoviejo*. Obtenido de http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1655
- Gerlero, J. (2012). *Diferencias entre ocio, tiempo libre y recreación*. Universidad Nacional del Comahue. Obtenido de <http://blog.utp.edu.co/areaderecreacionpcdyr/files/2012/07/DIFERENCIAS-ENTRE-OCIO-TIEMPO-LIBRE-Y-RECREACION.docx>
- Girardotti, L. (2001). *Demanda de transporte dirigida a redes*. Obtenido de <http://materias.fi.uba.ar/6808/contenidos/DemandaRedes.pdf>
- GMCusco. (2018). *Plan Cusco 5*. Obtenido de https://issuu.com/plancusco/docs/cusco_peatonal
- INEM. (2013). *Señalización vial. Parte 6. Ciclovías*. Obtenido de <https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/reglamentos/RTE-004-6.pdf>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (22 de Febrero de 2018). *¿Que son los mapas temáticos?* Obtenido de <https://www.igac.gov.co/en/node/466>
- Mannise, R. (11 de 01 de 2017). *Ecocosas*. Obtenido de <https://ecocosas.com/agroecologia/8-arboles-ideales-plantar-la-acera/>
- Marquet, O., & Miralles, C. (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. *Revista Ciudades*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/263229326_Dinamicas_de_proximidad_en_ciudades_multifuncionales/link/00b7d53a307c6bc2a9000000/download
- Martínez, C. (22 de OCTUBRE de 2012). *PLATAFORMA URBANA*. Obtenido de ANALISIS URBANO Y TERRITORIAL: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/10/22/diez-claves-para-mejorar-los-espacios-publicos-de-las-ciudades/>
- Ocampo, D. (2008). Los espacios urbanos recreativos como herramienta de productividad. *Revista Escuela de Administración de Negocios*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/206/20611455008.pdf>
- Parque La Carolina y su laguna cuentan su historia. (06 de 05 de 2016). *Metro Ecuador*. Obtenido de <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2016/05/06/parque-carolina-laguna-cuentan-historia.html>
- Plan general de ordenación urbana de Oropesa del mar. (2014). *Red primaria de reservas de suelo dotacional*. Obtenido de <http://visores.sigogestion.com/docs/oropesa/RP/REDPRIMARIA.pdf>
- Pompilio, J. (2006). *Diseño de un experimento de preferencias declaradas para la elección de modo de transporte urbano de pasajeros*. Obtenido de

https://www.researchgate.net/publication/46509703_Disen%C3%B3_de_un_experimento_de preferencias_declaradas_para_la_eleccion_de_modo_de_transporte_urbano_de_pasajeros

- Puebla, G. (2014). El uso del espacio recreativo en el Cantón Rumiñahui. *Aspectos territoriales orientados a la conformación de un modelo de utilización del espacio urbano*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/10868>
- Quito Turismo. (2018). Obtenido de <https://quitotravel.ec/parque-la-carolina/>
- Rendón, R. (2010). *Espacios verdes públicos y calidad de vida*. Universidad de Guadalajara, MEXICO. Obtenido de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12860/07_Rendon_Rosa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Secretaria del Medio Ambiente CDMX. (2017). *Guía de diseño de infraestructura y equipamiento ciclista*. Obtenido de <https://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/guia-diseno-infraestructura.pdf>
- Secunza, C. (2015). *Cinco Claves para entender la Movilidad No Motorizada*. Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cinco-claves-para-entender-la-movilidad-no-motorizada.html#:~:text=Pero%20m%C3%A1s%20all%C3%A1%20del%20concepto,no%20se%20requiere%20un%20motor.>
- Tella, G., & Potocko, A. (2013). Los Espacios Verdes Públicos. *Mercados&Empresas*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/164792211/Espacios-Verdes-Publicos-Revista-ME-N-55-pdf>
- Welle, B. (2016). *Ciudades mas seguras mediante el diseño*. Obtenido de <https://publications.wri.org/citiessafer/es/>

Anexos

Fotografías de evidencias

Figura 112

Evidencia de encuestas



Nota. Aplicación de encuestas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 113

Evidencia de encuestas



Nota. Aplicación de encuestas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 114

Evidencia de encuestas



Nota. Aplicación de encuestas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 115

Evidencia de encuestas



Nota. Aplicación de encuestas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 116

Evidencia de encuestas



Nota. Aplicación de encuestas de preferencias declaradas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).

Figura 117

Evidencia de tomas aéreas



Nota. Uso de Drone para vistas aéreas. Elaborado por *autor de análisis de caso*. (2020).