



**MAESTRÍA EN ARQUITECTURA
MENCIÓN PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS Y URBANOS
(SEGUNDA COHORTE)**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**NUEVAS CENTRALIDADES EN LA ZONA URBANA DEL CANTÓN
PORTOVIEJO. CASO: CENTRALIDAD ECU 911.**

Autor:

Arq. Pavel Stalin Mora Rivas

Tutor:

Ing. Adrián Eliceo Reyna García

Portoviejo – Manabí - Ecuador

Diciembre 2021

**NUEVAS CENTRALIDADES EN LA ZONA URBANA DEL CANTÓN
PORTOVIEJO. CASO: CENTRALIDAD ECU 911.**

Arq. Pavel Stalin Mora Rivas

Autor de Proyecto de investigación

Ing. Adrián Eliceo Reyna García

Director de Proyecto de investigación

Mg. Arq. Walter David Cobeña Loor

Coordinador de la Maestría de Proyectos Arquitectónicos y Urbanos

Arq. Danny Emir Alcívar Vélez

Miembro del Comité de Titulación

Arq. Agustín Santiago Venegas Peña

Miembro del Comité de Titulación

Portoviejo, diciembre 2021

DECLARACIÓN DE AUTORIA

Como maestrante de la Dirección de Postgrados de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, declaro bajo juramento que la investigación es absolutamente original, autentica y personal, que se han citado las fuentes correspondientes de las diferentes enunciaciones científicas de diversos autores que se presentan en la bibliografía y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes. Las ideas, doctrinas, resultados y conclusiones a los que he llegado dentro de mi trabajo como requisito para a la obtención del título de Magister en Proyectos Urbanos y Arquitectónicos, son de mi absoluta responsabilidad y autoría, consecuentemente asumimos las responsabilidades correspondientes ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión de la información obtenida en el proceso de investigación,

Arq. Pavel Stalin Mora Rivas
Autor de Proyecto de investigación

Portoviejo, diciembre 2021

RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo de estudio identificar los cambios generados por la nueva centralidad conformada en las zonas aledañas al edificio de servicios del ECU 911, y como está ha repercutido en lo social, estructural, la movilidad y la conformación de nuevos espacios. El objetivo principal se enfoca en identificar las problemáticas urbanas y el impacto generado por los nuevos equipamientos públicos y privados asentados en la centralidad urbana ECU 911, mediante técnicas de investigación de campo y documental, para generar lineamientos de control territorial que contribuyan a la planificación y reorganización de este sector de la ciudad. El estudio se apoya en un enfoque cuantitativo con un nivel descriptivo, y un diseño de campo y documental. La técnica utilizada es la encuesta y el instrumento un guion de entrevista aplicado a informantes clave que habitan en la comunidad desde su origen y antes de iniciarse las modificaciones que llevaron a convertir ese espacio en una nueva centralidad.

Palabras Clave: Nuevas centralidades, zona urbana, equipamiento.

ABSTRACT

This article aims to study to identify the changes generated by the new centrality formed in the areas surrounding the ECU 911 service building, and how it is has had an impact on the social, structural, mobility and the conformation of new spaces. The main objective is focused on identifying urban problems and the impact generated by the new public and private facilities located in the ECU 911 urban centrality, through field and documentary research techniques, to generate territorial control guidelines that contribute to planning and reorganization of this sector of the city. The study is supported by a quantitative approach with a descriptive level, and a field and documentary design. The technique used is the survey and the instrument is an interview script applied to key informants who have lived in the community since its origin and before starting the modifications that led to converting this space into a new centrality.

Key Words: New Centralities, urban area, equipment.

ÍNDICE

DECLARACIÓN DE AUTORIA	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT	5
índice	6
ÍNDICE DE FIGURAS.....	8
INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA.....	11
1.1. Planteamiento del problema	11
1.2. Formulación del problema	15
1.3. Justificación.....	15
1.4. Objetivos	18
General	18
Específicos	18
CAPÍTULO II: FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICOS SOBRE LAS NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS.....	18
2.1.- Antecedentes.....	18
2.2. Referentes teóricos acerca de las centralidades urbanas	21
Centralidad	22
Nueva centralidad	22
Centralidad urbana.....	23
Nueva centralidad urbana	25
Equipamiento	26
2.3.- Evolución histórica y principales características del sector ECU 911	27
2.4. Ordenanza del GAD de Portoviejo	37
CAPÍTULO III: CONCEPCIÓN METODOLÓGICA DE LA INVESTIGACIÓN.....	46

3.1. Métodos de investigación	47
3.2. Nivel de investigación	47
3.3. Tipo de investigación	47
3.4. Diseño de investigación	48
3.5. Informantes clave	48
3.6. Técnicas e instrumentos para la recolección de la información	49
3.6.1. Técnica	49
Encuesta	49
Observación	50
3.6.2. Instrumento	50
Entrevista	51
Guía de observación	51
3.7. Técnicas de procesamiento de la información	52
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	53
Criterios para seleccionar a los informantes claves	53
Categorización de los informantes claves	54
Resultados de las entrevistas a los informantes claves	55
CONCLUSIÓN	67
RECOMENDACIONES	69
REFERENCIAS	70
ANEXOS	76

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Delimitación urbana de la ciudad de Portoviejo.....	14
Figura 2. Centralidades de Portoviejo conectadas y accesibles.....	24
Figura 3. Centralidades urbanas de Portoviejo en el 2021.....	25
Figura 4. Imagen histórica de la centralidad ECU 911.....	27
Figura 5. Centralidad ECU 911 para 1961.....	299
Figura 6. Conformación de la centralidad ECU 911 para 1960.....	30
Figura 7. Terrenos donde se conformó la centralidad ECU 911.....	311
Figura 8. Centralidad ECU 911 para 1970.....	322
Figura 9. Centralidad ECU 911 para 1980.....	333
Figura 10. Centralidad ECU 911 para 1990.....	344
Figura 11. Centralidad ECU 911 desde el 2000 hasta la actualidad.....	35
Figura 12. Cuadro de especificaciones minimas de vias.....	40
Figura 13. Zonificación de los usos de suelo para el 2004.....	44
Figura 14. Zonificación de los usos de suelo para el 2017.....	45
Figura 15. Calle 26 de Septiembre.....	63
Figura 16. Avenida 15 de Abril, actual via a Santa Ana.....	63
Figura 17. Calles sin tratamiento.....	63
Figura 18. Calle tratada con otros elementos.....	64
Figura 19. Centralidad ECU 911 en 1960.....	65
Figura 20. Mapa actual de la centralidad urbana ECU 911.....	66

INTRODUCCIÓN

Desde hace tiempo, se ha comprendido que la ciudad es una forma espacial de organización que ha permitido a las sociedades multiplicar su conexión e interacción. Hasta finales del siglo XX, el obstáculo a esas interacciones había sido la distancia, por ello, la construcción de ciudades fue la respuesta del ser humano para hacer posible su presencia y de las actividades territoriales, para de esa forma impulsar la diversidad de los intercambios. Por esa razón, desde el inicio, las civilizaciones más urbanizadas fueron las comerciantes, como por ejemplo las mediterráneas que existieron en la edad antigua.

Las principales civilizaciones antiguas conformadas por los fenicios, griegos, egipcios, cartaginenses intercambiaban sus productos a la vez que circulaban por vía marítima; esto se daba debido a que los transportes fluvial y marítimo eran los más rápidos y seguros hasta la invención del ferrocarril. Esa fue la importancia histórica de las ciudades fundadas a las orillas de ríos o en las costas litorales. Por otra parte, las civilizaciones agrarias, formadas por asentamientos rurales dispersos que vivían del Estado, no gozaron del desarrollo de grandes ciudades, solo conformaron pequeños casorios cuya función era el control y la administración de las zonas donde se practicaba la agricultura.

Desde el inicio de la división entre campo y ciudad, a lo largo de toda América durante el desarrollo de las ciudades prehispánicas o grecorromanas, con la evolución de las ciudades medievales o en la Europa del renacimiento, la contradicción fundamental fue la estrecha relación entre la nación y la ciudad, que luego fue dominado por el campo. Primero, estuvo la religión que se hizo más compleja con el tiempo, tomando el poder político, militar y administrativo como el centro de todo el poder productivo.

La centralidad, en este largo proceso, se convirtió en el lugar más habitable, privilegiado y codiciado porque, aunque dominaba el campo, el centro urbano domina la ciudad, debido a que servía para ejercer el poder, y funcionaba como el mejor lugar de residencial la ciudad.

La característica más apreciable en las ciudades de Latinoamérica se limitó a pensar en maneras de conectar el centro de la ciudad con la periferia, lo que generó espacios congestionados y escasas posibilidades de acceso para los transeúntes que viven lejos de ella. Sin embargo, existen herramientas urbanísticas como la creación de centros urbanos, que se pueden utilizar para consolidar, organizar y fortalecer nuevos entornos en el territorio. No son más que espacios multifuncionales y autónomos ubicados en diferentes distritos de la ciudad que buscan crear un equilibrio entre la distribución de equipos, empleo, vivienda y la reducción de costos de viaje. Por lo tanto, para configurar un sistema urbano centralizado, es necesario trabajar en una planificación urbana reforzada y una estrategia adecuada de movilidad (Porro y Mesa, 2016).

El centro urbano y sus territorios aledaños son los espacios más concentrados, densos y diversificados de poblaciones urbanas, hitos y símbolos, usos, flujos e interconexiones. Esta área es central no por su posición geométrica en el espacio urbanizado, sino por su capacidad para centralizar interacciones sociales de diversa índole. Dicha situación hace que existan dos elementos, el primero netamente conceptual, caracterizado por la ubicación central referida a la propiedad de una ciudad para concentrar los servicios y recursos urbanos en general o en ciertos lugares llamados centro. El segundo es un factor físico, conjugado con el lugar, al centro urbano propiamente (Beuf, 2019).

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

La transformación y evolución del espacio urbano origina nuevos intereses, que a través del tiempo han ayudado a interpretar la ciudad y a todo lo que ésta contiene. A pesar de los avances teóricos dentro del campo de la investigación urbana y de las intervenciones sobre la ciudad, éstas no han compaginado coherentemente sobre las cuestiones urbanas del presente, y que, en ciertas ocasiones, el pensamiento y la actuación sobre el espacio terminan siendo disímiles, conjugándose en una llamada crisis urbana.

Tal consecuencia parte de la distinción entre la imaginación geográfica y la sociológica, causando un claro desentendimiento de la ciudad y los varios fenómenos urbanos que en ella actúan. Una situación común es la creencia actual que el ejercicio de mejoramiento hacia la imagen espacial urbana ha sustituido los procesos sociales, dando como resultado, espacios modernos, aunque de valor estético, geométrico y formal, aunque inhabitables, resaltando la importancia que toma la configuración de las formas espaciales y su influencia en relación del desarrollo sobre la conciencia colectiva.

La ejecución de todo proyecto urbano o rural, sin considerar su impacto, trae consigo múltiples elementos que dan paso a nueva geografía urbana, una modificación en la rentabilidad de los usos del suelo, en lo funcional, en lo físico, lo espacial, y en los mecanismos de gestión pública (Cuenya, 2011). La organización, consolidación y conformación de las centralidades amerita del apoyo de una correcta planificación

urbana y la ayuda de inversiones estratégicas en el sector público y el sector privado (Cuenin y Silva, 2010).

Por otro lado, se crean conflictos de uso de suelo, provocados por la falta de planificación oportuna, la carencia de control y el irrespeto a las ordenanzas y normas de los gobiernos locales por parte del habitante del sector con el afán de adaptarse a los cambios. A ello se le suma el caos vehicular ocasionado por propios y visitantes de las zonas aledañas, en conjunto con la aglomeración de personas mostrando desorganización, así como contaminación visual y ambiental. La centralización del comercio y otras actividades en el sector provoca caos vehicular, aglomeración de personas, ahondando la percepción de la contaminación visual.

La centralidad ECU 911 de la ciudad de Portoviejo contiene algunos de los elementos antes mencionados, a estos se le suman la saturación de los espacios centrales, la contaminación ambiental y la percepción de inseguridad que impulsan a algunas clases sociales hacia la periferia, en busca de espacios abiertos, fomentando unos movimientos pendulares cada vez de radio más amplio entre el lugar de residencia y el de trabajo (Ponce y Pelegrín, 2020). Asimismo, en las nuevas centralidades en conformación pueden existir algunos problemas de movilidad, invasión de espacios públicos para ventas informales y ausencia de servicios básicos para sus pobladores y los de áreas aledañas, que reducen la calidad de vida en la comunidad.

Asimismo, la planificación de espacios verdes, tránsitos masivos, unidades industriales y diseño de espacios de gestión en la centralidad del ECU 911 debe revisarse y de ser necesario, elaborar un conjunto de pautas en la planificación y el diseño urbano. Todo espacio público es valioso; todos son ciudadanos de a pie y es necesario que en cada centralidad de la ciudad se puedan encontrar espacios que

puedan tener el papel de zonas comunes y verdes (Bascón, 2020). La distribución de los espacios públicos urbanos debe ser equitativa, nunca desigual, debido a que reviste gran importancia para elevar la calidad de vida.

Esa situación se evidencia con facilidad en los barrios de ingreso bajo o en los cinturones de pobreza. Es limitada la población del mundo puede acceder a un espacio público al aire libre en un radio de 400 m de distancia a pie desde su casa, de hecho, se considera que solo lo hace la mitad de los habitantes (ONU, 2020). Esos factores pueden solucionarse con una nueva organización y dando cumplimiento de ciertos lineamientos, beneficiando a toda la población, dado que el desempeño de sus funciones será satisfactorio y beneficioso.

Aunado a todo lo antes mencionado, en la centralidad ECU 911 de la ciudad de Portoviejo de la provincia de Manabí, se ha podido evidenciar otros elementos que necesitan ser analizados como lo es la conformación de una nueva centralidad urbana que se desarrolló en poco tiempo producto de la explosión demográfica y la necesidad de crecimiento de la capital. Esta situación vino acompañada de la construcción de importantes equipamientos como son el Hospital de Especialidades de Portoviejo y el ECU 911, estructuras resaltantes que ayudaron a la expansión y la llegada de nuevos habitantes al sector.

La continua transformación social ha hecho que la dinámica del sector cambie, dejando de ser un sector aledaño al centro de la ciudad para convertirse en una nueva centralidad, trayendo como consecuencia algunos aspectos estructurales, ambientales y sociales que es percibido como negativo por algunos habitantes del sector. Entre esos elementos están el tráfico vehicular, la contaminación por ruido y visual, inserción de puestos informales, acumulación de desechos sólidos en algunas

aceras, crecimiento acelerado y desorganizado del sector implicando la falta de pavimentación de algunas calles, viviendas que no cuentan con instalaciones de agua potable o energía eléctrica, lo que da paso a la marginalidad y la inseguridad en la zona. Todos esos aspectos son motivo de revisión para de esa manera determinar el impacto generado por la conformación de la nueva centralidad urbana ECU 911.

Es necesario conocer acerca del proceso de formación de toda centralidad urbana, y así realizar un análisis de sus componentes, con el fin de identificar y dar posibles soluciones a la problemática actual de estas nuevas centralidades. Una distribución equilibrada en cuanto a equipamiento urbano, servicios básicos, entidades administrativas, comerciales y gestión, constituyen un factor muy importante en el desarrollo de cualquier grupo social y la organización funcional de la ciudad (Carrión, 2001).

Figura 1. Delimitación urbana de la ciudad de Portoviejo



Elaborado: Mora (2021) Fuente: GAD de Portoviejo (2004)

1.2. Formulación del problema

De acuerdo con a los preceptos antes mencionados se formula el siguiente problema científico: ¿Cuáles son las problemáticas urbanas y el impacto generado por los nuevos equipamientos públicos y privados asentados en la centralidad urbana ECU 911? En atención al problema propuesto, se plantean las siguientes preguntas científicas:

- 1.- ¿Cómo ha sido el proceso de transformación histórica de la centralidad urbana ECU 911?
- 2.- ¿Cuáles son los equipamientos públicos y privados asentados en el sector y su interrelación entre ellos?
- 3.- ¿Qué propone la ordenanza actual del GAD Portoviejo, considerando uso de suelo, normativa de construcción, movilidad y espacio público?

1.3. Justificación

La presente investigación se pretende desarrollar debido a que la relevancia social radica en su contribución al nivel de conocimientos que se debe lograr en cuanto a la finalidad de la determinación de nuevas centralidades urbanas. En ese sentido, la justificación teórica de la investigación radica en la sistematización de las diversas teorías y concepciones de otros investigadores y autores, que, bajo el prisma y la óptica del presente estudio, se analizan y ofrecen consideraciones entorno a las centralidades en particular, en el contexto del desarrollo de los nuevos equipamientos que se desarrollan en estas concentraciones urbanas.

En cuanto a la justificación práctica de la investigación, está genera aportes en todo lo relacionado con la caracterización y resultados logrados con los instrumentos que se quieran utilizar para el diagnóstico y recolección de información, que en tales efectos demuestran la existencia del problema a investigar y, además, el estado actual del mismo. Además, ofrece una visión de cómo obtener datos en áreas poco investigadas o que no cuentan con información relevante sobre su fundación, desarrollo y cristalización.

La arquitectura tiene una función primordial que es lograr que nuestras vidas, sea más fácil y comfortable; habría que repensar en qué hacer para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que habitan en las zonas urbanas, la periferia urbana y rural, con ello también en la reestructuración y la descentralización de la ciudad. Un correcto análisis de las centralidades, puede ser una gran oportunidad para reconstruir ciudades y territorios más equilibrados y sostenibles; así como para reformular los parámetros de diseño, frenando la tendencia de producir espacios muy limitados y acentuar la idea de mejorar los vínculos entre residencia, espacio público y movilidad.

La importancia del crecimiento en todas las áreas de nuestra vida cobra un sentido fundamental en la actualidad, por lo que un ornato más equilibrado de una centralidad y ciudad en general, es un factor preponderante en el desarrollo de cualquier grupo social. Eso se fundamenta cuando la organización de las nuevas centralidades se hace de forma planificada y paulatina, considerando las capacidades físicas y ambientales del nuevo sector a ser ocupado.

Desde el punto de vista ambiental, entendemos que estamos en pleno siglo XXI, donde ya muchas enfermedades fueron erradicadas y no son causa de mayor preocupación, pero lamentablemente han sido reemplazadas por una nueva era de

enfermedades, psicológicas, y psicosomáticas, derivadas del impacto ambiental en todo el mundo.

Por consiguiente, una regeneración de las centralidades, contribuiría en forma sustancial a mejorar y atacar en forma directa a estos males de actualidad, a través del manejo adecuado de contaminación visual, sonora y de descongestionamiento vehicular privado que según múltiples estudios, es una de las principales causas de enfermedades psicosomáticas, todo esto afecta en gran magnitud a las personas que viven en la zona ya que es su diario vivir, y la molestia continua de todos estos factores de contaminación.

En general, el equilibrio de la distribución del territorio y del equipamiento urbano es fundamental para la organización funcional de la ciudad y la distribución poblacional. El determinar y analizar los nuevos núcleos de desarrollo en localizaciones estratégicas permitirá la reorganización y desarrollo de las nuevas centralidades urbanas, así como la articulación total de la ciudad, dando como resultado una imagen urbana más agradable y armónica.

Durante la pandemia ocasionada por el Covid -19, se observó que aquello que era imprescindible no lo es tanto y lo que era relegado es primordial sin derecho a ser negociado. Urge replantear y transformar las ciudades para responder a la realidad actual y así crear espacios más organizados, inclusivos, sustentables y sostenibles.

1.4. Objetivos

General

- Identificar las problemáticas urbanas y el impacto generado por los nuevos equipamientos públicos y privados asentados en la centralidad urbana ECU 911, mediante técnicas de investigación de campo y documental, para generar lineamientos de control territorial que contribuyan a la planificación y reorganización de este sector de la ciudad.

Específicos

- Determinar el proceso de transformación histórica de la centralidad urbana ECU 911.
- Identificar los equipamientos públicos y privados asentados en el sector y su interrelación entre ellos.
- Analizar la ordenanza actual del GAD Portoviejo, considerando uso de suelo, normativa de construcción, movilidad y espacio público.

CAPÍTULO II: FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICOS SOBRE LAS NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS

2.1.- Antecedentes

Morales (2021) en su artículo “**Centralidades urbanas posterremoto: un análisis a Portoviejo y su evolución después del 16 de abril**”, tuvo como objetivo identificar los fenómenos urbanos que se generaron a partir del terremoto ocurrido el 16 de abril del 2016 en la ciudad de Portoviejo. El estudio describe lo ocurrido después de que el evento catastrófico destruyera totalmente el centro urbano principal, eje simbólico

de poder y hasta ese entonces tenía una dimensión regional, y que incluía al 15% de la población cantonal, así como sus edificios, servicios y comercios más representativos. Aplicó una metodología de carácter descriptiva mediante revisión bibliográfica, con técnicas e instrumentos como las entrevistas estructuradas, ficha técnica de observación y análisis de mapas temáticos para identificar como los sectores que surgieron en la ciudad fueron tomando características de centralidades nacientes. Concluyó que la puesta en marcha de la metodología para identificar centralidades urbanas postterremoto, permite iniciar la construcción de nuevas ciudades en cualquier área latinoamericana que posea una planificada evolución urbana, lo que incidirá de manera positiva en la hegemonía del crecimiento la ciudad con una cultura de seguridad y resiliencia sobre los agentes naturales de la que una ciudad emergente no puede estar exenta.

Lovón y Larota (2020) en su investigación **“Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR). Caso: sector Umapalca, zona sur de Arequipa Metropolitana”** señalaron que el proceso de expansión en algunas ciudades de Latinoamérica ocurre de manera rápida, creando zonas periféricas con baja densidad poblacional y problemas de conexión entre las áreas rurales y urbanas, así como desarticulaciones sociales, físicoespaciales y disputas por el uso de suelo. A través de un análisis cartográfico, identificaron áreas con capacidad para la conformación de nuevas centralidades. De ahí resultó la zona periurbana de Umapalca (Arequipa, Perú), un modelo de interfase urbano-rural (I-UR). Según su apreciación, consideraron que con la creación de nuevas centralidades se puede fortalecer la calidad de vida de la población y reducir los problemas mediante la creación de equipamientos que ayuden a dinamizar las áreas urbanas y rurales.

Guevara (2019) en su tesis **“Reinterpretar la ciudad a través del desarrollo de centralidades urbanas. Descubriendo Espacios habitables en Quito”** considera que la situación actual de la ciudad es delicada, tanto por su evolución, como por la expansión de sus límites de crecimiento, trayendo como consecuencia el deterioro de la calidad de vida de sus habitantes y el surgimiento de espacios residuales. A través del desarrollo de un sistema como el de Centralidades Urbanas, se puede apuntar en la dirección adecuada para la reforma de la dinámica actual de la ciudad, y de sus prácticas sociales; es decir, intervenir sobre una estructura existente, con el objetivo de encontrar un camino para rehacer la ciudad. También hizo un análisis a las oportunidades del sistema de Centralidades Urbanas desde un nuevo punto de vista, así como las relaciones que se pueden fomentar en la actual configuración, además de exponer nuevas alternativas de tratamiento y uso del espacio. Al generar una espacialidad urbana según el desarrollo propuesto, le permitió descubrir espacios habitables; nuevos lugares intermedios para que la interrelación social sea constante y continua.

Unda (2018) en su tesis de maestría titulada **“La gentrificación comercial en las nuevas centralidades: la transformación del parque de Cumbayá”**, menciona el proceso donde la expansión urbana de algunas ciudades de Latinoamérica ha ocasionado el surgimiento de nuevas centralidades como forma de descentralización. Las localidades ofrecen todos los servicios que el centro tradicional otorga, por tanto, los ciudadanos de estratos sociales acomodados se ven atraídos a residir en este territorio gracias a la amplia oferta de bienes inmuebles y servicios que fueron implantados por inversionistas públicos y privados. Esta acción genera cierta exclusividad y privatización del espacio. La exclusividad de estos establecimientos les impone restricciones de consumo y acceso por su capacidad adquisitiva, generando

un fenómeno de segregación y estigmatización social que modifica las dinámicas tradicionales del sector. Además, hay quienes ven como una excelente oportunidad de poner sus propiedades en alquiler para percibir un arriendo mensual y mejorar sus vidas exponencialmente. Esta dinámica ha fortalecido los cambios en la zona, donde pobladores originarios se ven obligados a desplazarse a otros sectores con dos propósitos. El primero rescatar y reproducir su hábitat cotidiano y el segundo generar ingresos económicos en base a la renta de sus inmuebles. Se concluyó en que el crecimiento de la mancha urbana del Distrito Metropolitano de Quito ha generado la aparición de nuevas centralidades dentro del territorio. Las mismas que proporcionan todo tipo de servicios públicos y privados con el fin de descentralizar todo el poder que posee el centro tradicional.

2.2. Referentes teóricos acerca de las centralidades urbanas

Desde una mirada urbanística, el centro en una ciudad puede ser entendido como el área física en el que de forma simultánea se genera trabajo y consumo, bajo la dirección y cuidado de entidades públicas y privadas que responden al sistema legal actual, que tiene una arquitectura diferenciada con similitud a otras áreas. En ese sentido, el centro significa avance, su relación genera acierto que contiene una lista de reglamentos que socialmente se imitan en circunscripciones aledañas, en una afirmación de metas de continuar siendo parte del medio. Incluso cuando el inmueble u otro edificio no está en un sector céntrico, se busca la manera de ser parte del mismo (Herrero y Díaz, 2019).

El caso de las capitales latinoamericanas muestra que los centros históricos (de la época colonial) ya no tienen la importancia funcional que les otorga este atributo, ahora otros espacios ocupan el lugar, a veces cerca del centro y a veces lejos del

centro. Es un espacio donde algunas capacidades como la competitividad económica, la gestión y el control (alta concentración de instituciones públicas y privadas), la física espacial (edificios más modernos en comparación con otras partes de la ciudad) y el espacio central socialmente reconocido son determinados por el empleo y el consumo.

Centralidad

Las instalaciones de diferentes equipamientos se concentran en puntos centrales, que se conectan con otros puntos importantes en diferentes niveles a través de redes físicas o virtuales (De La Vega, 2008; Lovón y Larota, 2020). Por lo tanto, la centralidad está relacionada con la toma de decisiones y la acción territorial, y una visión popular destaca los diferentes roles que la centralidad puede jugar en el futuro a través de la intermediación de políticas nacionales y urbanas.

Krafta (1994 y 1999), Polidori y Krafta (2004) en Krafta (2008) consideraron a la centralidad como una declaración de inestabilidad espacial que conduce a la transformación. Por lo tanto, se considera centralidad la distribución desigual del material urbano en el territorio, y en todo momento habrá potencial de desarrollo correspondiente a esta distribución. Según esta distribución, la ubicación de las ciudades de baja centralidad alcanzará un cierto potencial de desarrollo y viceversa.

Nueva centralidad

El término nueva centralidad, según Caporosi, en Lovón y Larota (2020) "son aquellas áreas urbanas factibles de intervención, denominadas áreas de oportunidad por su potencial transformador" (2015). Estas áreas se pueden conocer a través de estudios en el contexto metropolitano, mediante el uso de cartografías urbanas que

permitan comprender la organización y la forma de crecimiento de la ciudad. Además, se pueden analizar las vías principales de transporte, las áreas verdes y los espacios públicos, así como los centros urbanos comerciales y de servicios, los barrios residenciales, el uso del suelo, el reconocimiento de tramas urbanas y la identificación de la densidad poblacional.

La intervención en una nueva centralidad puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas que la habitan desarrollando equipamientos urbanos de carácter público y privado. El surgimiento de nuevas centralidades también ayuda al desarrollo económico de las ciudades, debido a que se impulsan las inversiones públicas y privadas con la creación de áreas comerciales y de negocios. En ese sentido, la nueva centralidad del ECU 911 se fue formando como producto de una serie de elementos que se asociaron en un espacio modificado por las actividades antrópicas en busca de la satisfacción de sus necesidades básicas.

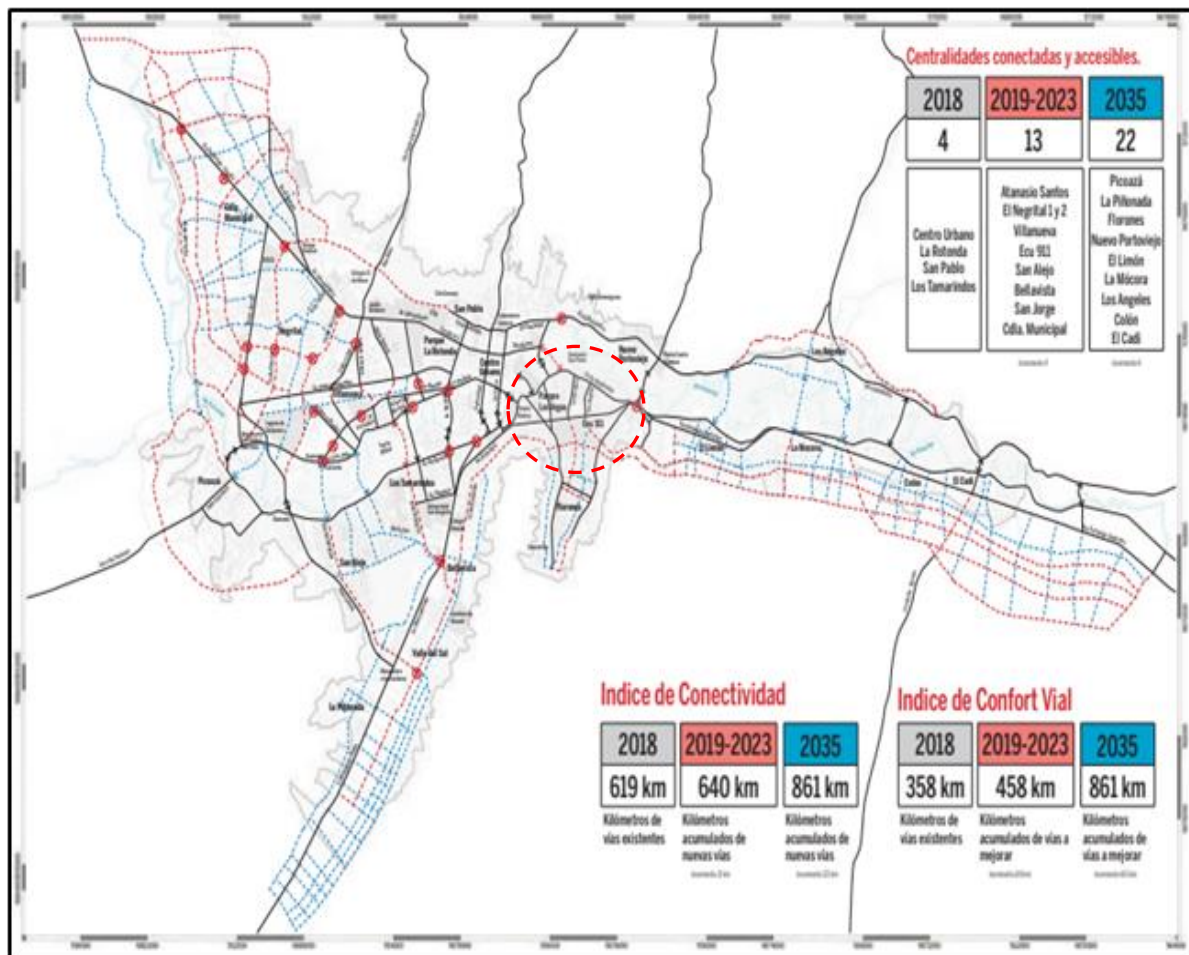
Centralidad urbana

La centralidad de la ciudad debe entenderse más allá del centro de esta como un lugar, debido a que los centros urbanos y las ubicaciones centrales, la morfología espacial y el contenido social, están separados. En el lenguaje cotidiano, el centro de gravedad tiene un significado geométrico, es la posición central de un punto en el espacio circunscrito. Pero la definición de centralidad que debe interesar es otra, la del potencial de un centro urbano, su capacidad de atraer y polarizar el espacio. La construcción de este concepto de ubicación central tiene una historia y un origen.

Esta centralidad definida se derivó originalmente de la economía regional. El concepto de centro urbano fue desarrollado por Walter Christaller en 1933 en su teoría

de la plaza central. El autor definió la centralidad como la capacidad de una ciudad para proporcionar bienes y servicios a la población del área circundante y, por lo tanto, se refirió a dicha ciudad concebida como un “lugar central”. Para Christaller, la ubicación central es un sello distintivo de la ciudad en su conjunto, no parte de ella (Mayorga y Fontana, 2012).

Figura 2. Centralidades de Portoviejo conectadas y accesibles

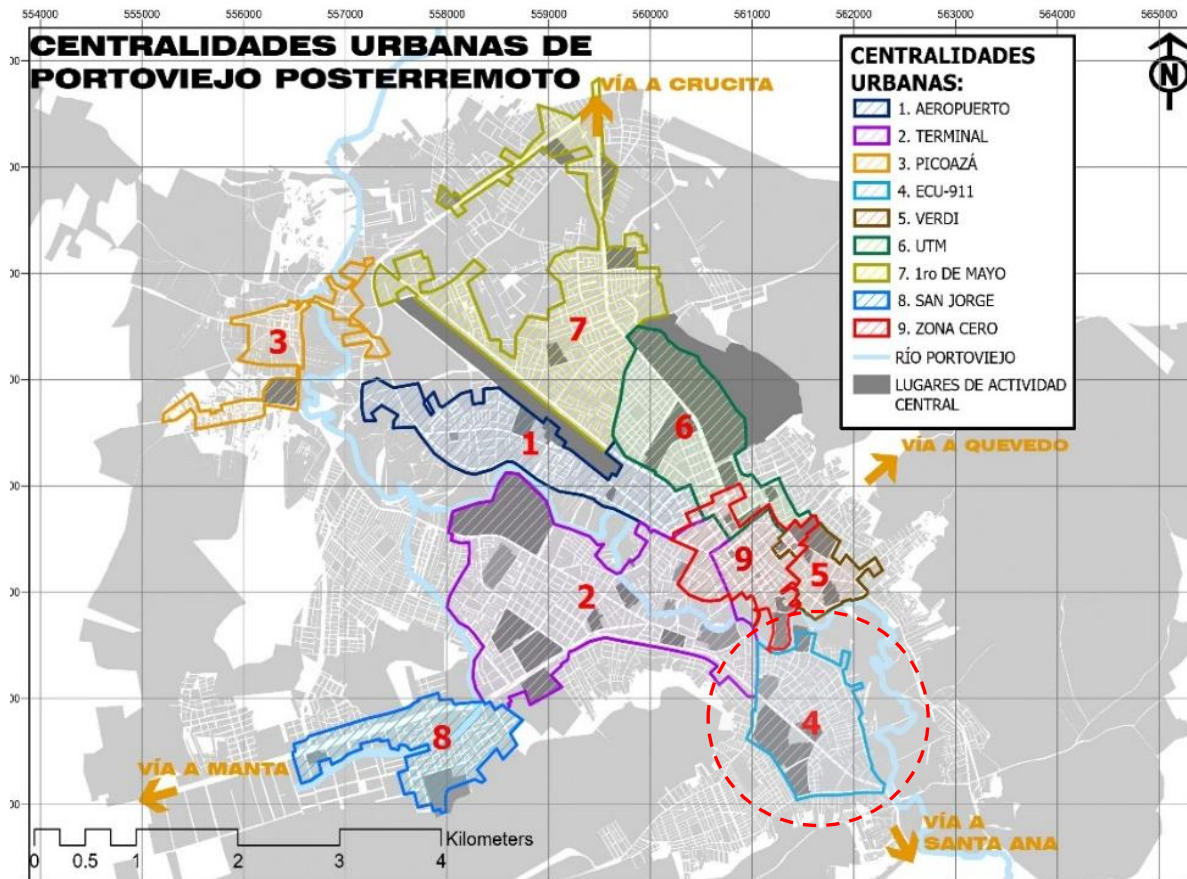


Fuente: Componente Territorial - Plan Portoviejo 2035 (2020)

Generalmente en muchas ciudades, la evolución del crecimiento urbano se dio por la formación de núcleos aislados, además de una expansión a lo largo de las orillas de los cauces de agua dulce. La configuración urbana es altamente influenciada por una vialidad que se extienden a través de la ciudad y parte del centro histórico, cortando el perímetro urbano, y que está asociada a una circulación desconectada entre los

barrios y el centro (Vega, 2017). La malla urbana siempre se propaga y deja un escenario marcado por una cierta fragmentación espacial. En ese sentido, las barreras geográficas y físicas moldean la configuración de la ciudad y todos los elementos urbanísticos y arquitectónicos que la conforman.

Figura 3. Centralidades urbanas de Portoviejo en el 2021



Fuente: Morales (2021)

Nueva centralidad urbana

El término centro urbano o nueva centralidad urbana comenzó a incorporarse al lenguaje del urbanismo y la economía en la década de 1970, principalmente en Estados Unidos y Europa debido a la concentración de la población en los centros urbanos, las nuevas necesidades colectivas, el crecimiento de las ciudades, la dispersión de las actividades urbanas, la necesidad de espacio para el desarrollo de

grandes equipamientos y la descentralización del trabajo. Los nuevos centros urbanos se consideran subcentros o áreas atractivas que desarrollan funciones específicas y contribuyen a reducir la concentración de actividades fuera del centro tradicional. Esta reducción de la concentración equivale a que la aparición de nuevos espacios no se debe solo a la decisión de descentralizar las actividades del polo tradicional, sino que también es producto de un nuevo modelo de forma urbana o en un marco del modelo de territorio global (Beuf, 2016). Para Pinedo y Lora (2019):

Entre las tipologías de nuevas centralidades establecidas se encuentran las centralidades de flujo y las centralidades de lugar. Las primeras las asocian a los flujos de bienes, servicios y capitales que se producen en la economía global, y las segundas las consideran como el producto de procesos locales de integración social y/o potenciación del territorio. Otras tipologías son: centralidades de mayor escala y menor escala, de acuerdo a objetivos de competitividad o equidad centralidad lineal, y centros comerciales y equipamientos urbanos no comerciales, tales como: centros financieros, parques temáticos, recintos feriales, centros de convenciones, escenarios deportivos, aeropuertos, estaciones ferroviarias, ciudadelas universitarias, infraestructuras viales, estaciones de metro y grandes vías urbanas. (p. 107)

Equipamiento

Los equipamientos urbanos se están convirtiendo en infraestructuras de servicios, públicas o privadas al servicio de la población. Estas instalaciones son un elemento fundamental de la ciudad, porque mejoran la calidad de vida de los habitantes y permiten el desarrollo económico, social y cultural. Además, la ubicación de los

equipamientos urbanos requiere de un orden territorial, y la correcta ubicación de este condicionará el éxito del sistema para la población atendida y una mejor definición de los núcleos urbanos. El equipamiento urbano incluye los siguientes elementos: Administración pública; Seguridad y protección públicas; Salud; Educación; Cultura y religión; Deporte; Ocio y apoyo social. Asimismo, los equipamientos urbanos se adaptan a diferentes tamaños: barrio, comunidad y cantón (Lovón y Larota, 2020).

2.3.- Evolución histórica y principales características del sector ECU 911

Figura 4. Imagen histórica de la centralidad ECU 911

IMAGEN HISTORICA

 CENTRALIDAD ECU 911 (1961)



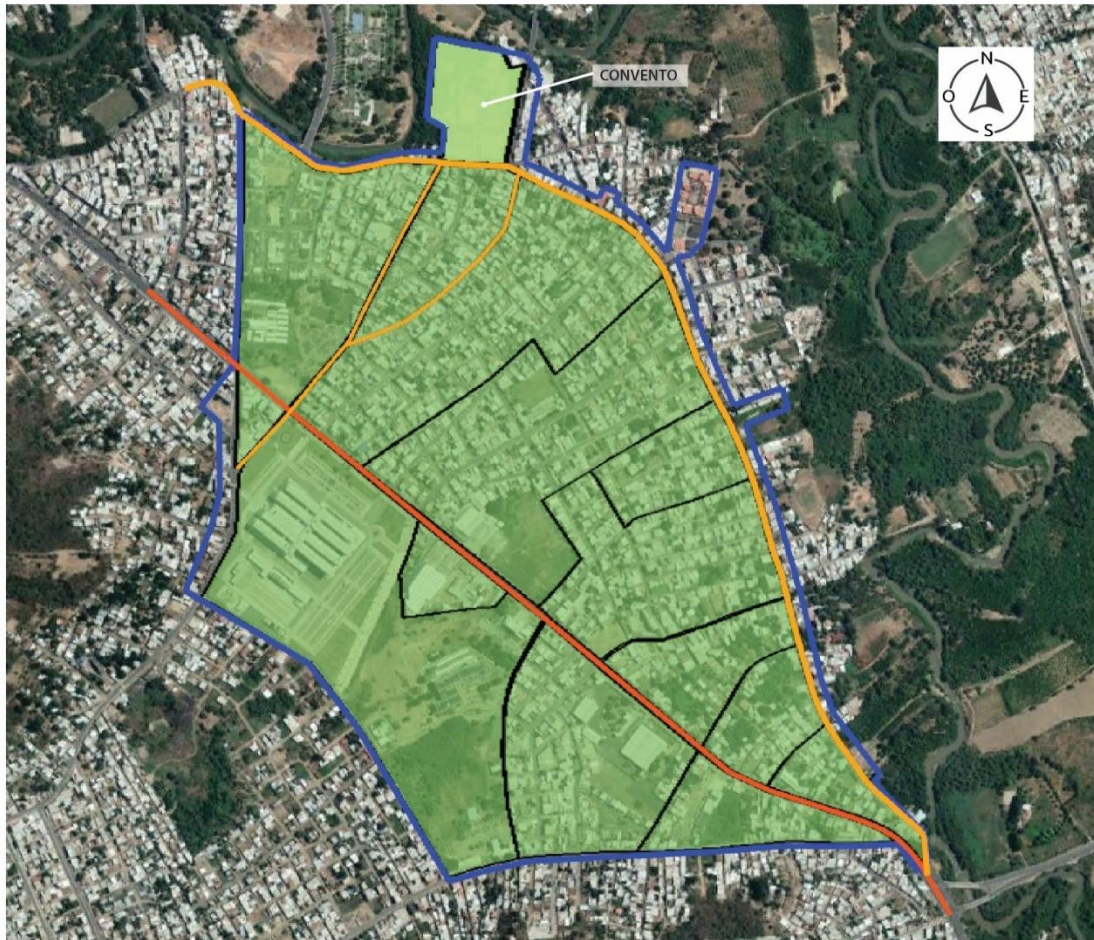
Elaborado: Mora (2021). Fuente: GAD Portoviejo (2021).

En la década de los 50 el sector estaba conformado por varios lotes de gran dimensión a los cuales se accedía principalmente por la Calle 26 de Septiembre o antigua vía a Santa Ana, y con la implantación y mejoramiento de la actual Vía a Santa Ana donde se encontraban los rieles del ferrocarril, se pretendía hacer del sector un corredor industrial que dio lugar al asentamiento de fábricas, bodegas, instituciones públicas y privadas al pie de las mismas, que se convirtieron en generadoras de desarrollo local, cooperando al proceso de consolidación de la figura en estudio.

En los planos históricos sobre la delimitación urbana de la Ciudad de Portoviejo podemos apreciar que nuestro polígono territorial de estudio se ubica dentro de la delimitación urbana en formación comprendida en el periodo de los años 1911 a 1982. Esta Centralidad ubicada en el sector Centro - Este del Cantón Portoviejo inicialmente perteneció en su totalidad a la parroquia Andrés de Vera y luego se fraccionó debido a la falta de atención del gobierno local para dotar de los servicios básicos de infraestructura, lo cual conllevó a la creación de una directiva que gestionó la unificación de los sectores del Guabito, el Naranjo y el Limón, creando así lo que hoy es la Parroquia Simón Bolívar, legalmente inscrita en el Registro Oficial 231, expedido el 17 de Marzo de 2006.

Figura 5. Centralidad ECU 911 para 1961

CENTRALIDAD ECU 911 (1961)



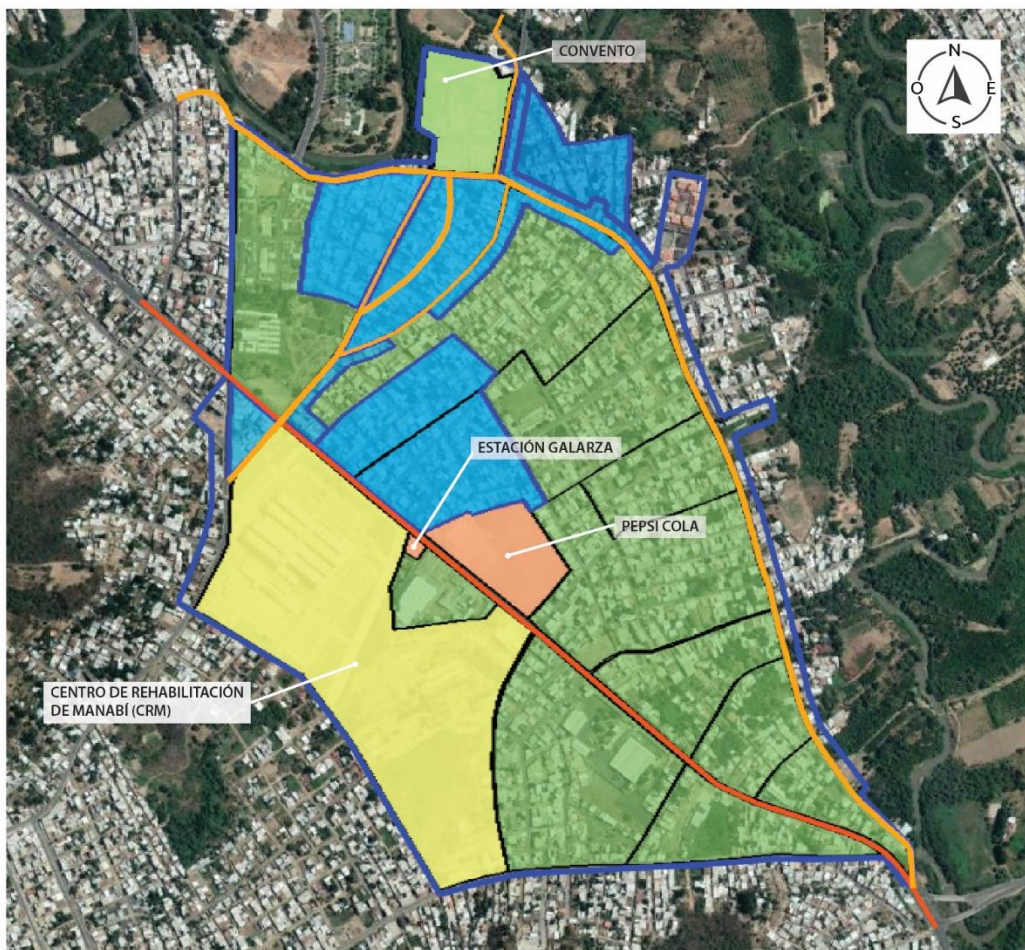
Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

Uno de los primeros asentamientos de viviendas fue el Barrio Santa Cruz, ubicado en los alrededores del predio de lo que hoy es el Colegio Técnico Uruguay, donde inicialmente funcionó un Convento que acogía a Sacerdotes, Religiosas y misioneros de todo el país, donde llegaron a hospedarse las primeras religiosas y frente a este equipamiento se abre la calle 12 de octubre que luego se une a la calle Uruguay, siendo un eje de conexión entre la calle **26 de septiembre** y la **avenida 15 de abril**,

sobre la cual se dieron nuevos asentamientos de vivienda dando lugar a la formación de la Ciudadela Portoviejo.

Figura 6. Conformación de la centralidad ECU 911 para 1960

**CENTRALIDAD ECU 911
DECADA DEL 60**



Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

Para la década de los 60 el Centro de Rehabilitación de Manabí (CRM) adquiere un lote de 24 hectáreas para ubicar sus oficinas y bodegas de almacenamiento en el sector, terreno que fue adquirido a la Sra. Mercedes Balda viuda de Cevallos e hijos, y con ello se crearon nuevos asentamientos al pie de la Calle Uruguay y espacios

próximos a estas instalaciones, seguido a este proceso se ubica en el sector la fábrica de la Pepsi Cola lo cual genera el establecimientos de nuevas viviendas en su entorno inmediato, abriendo un nuevo eje vial que hoy conocemos como Calle los Nardos y anteriormente la denominaban calle de la Pepsi Cola; en las inmediaciones del sector, diagonal a la fábrica se instala también la estación de abastecimiento de combustible Galarza y las antenas de Canal Manabita.

Figura 7. Terrenos donde se conformó la centralidad ECU 911

IMAGEN HISTORICA






 CENTRALIDAD ECU 911 (1977)

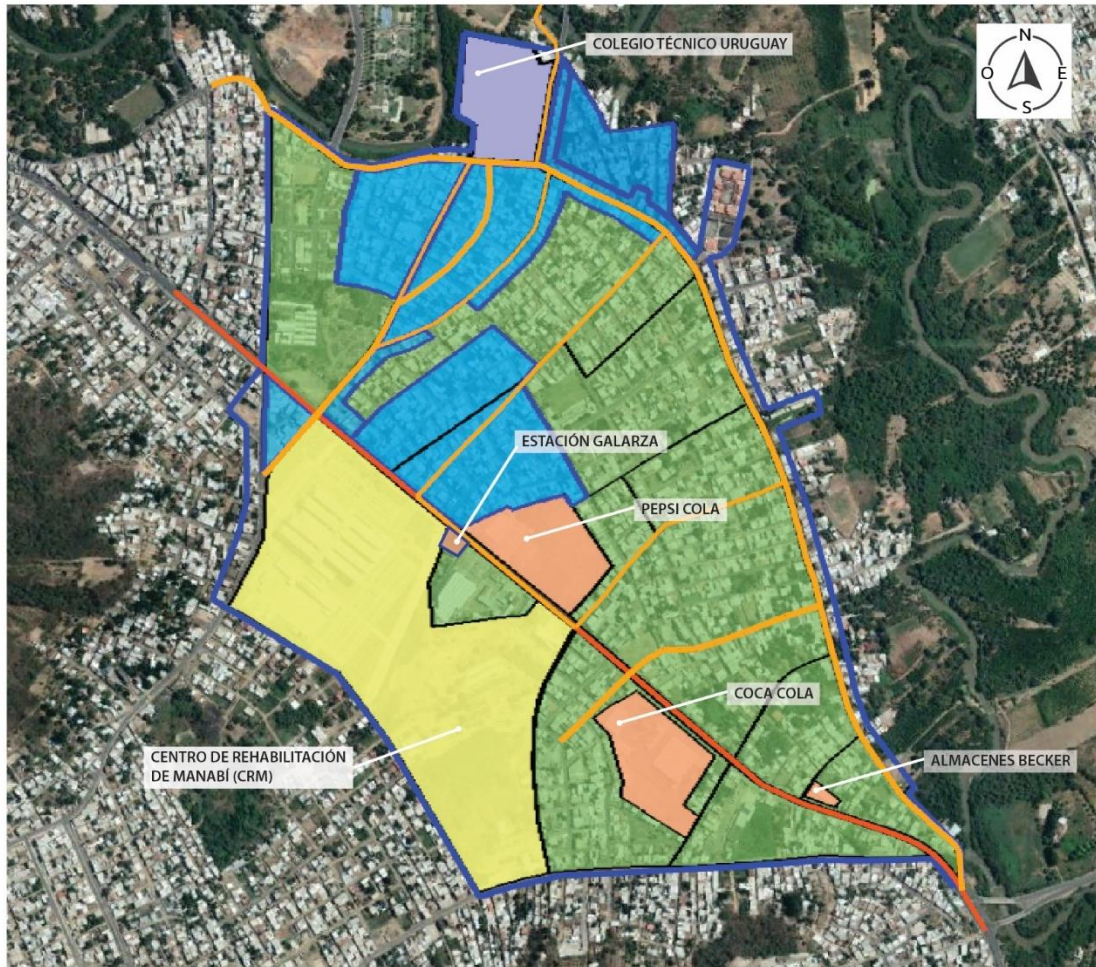


Elaborado: Mora (2021) Fuente: GAD Portoviejo (2021)

Figura 8. Centralidad ECU 911 para 1970

**CENTRALIDAD ECU 911
DECADA DEL 70**

	POLÍGONO		VÍA PRIMARIA		LOTES
	VÍA SECUNDARIA		ASENTAMIENTOS		



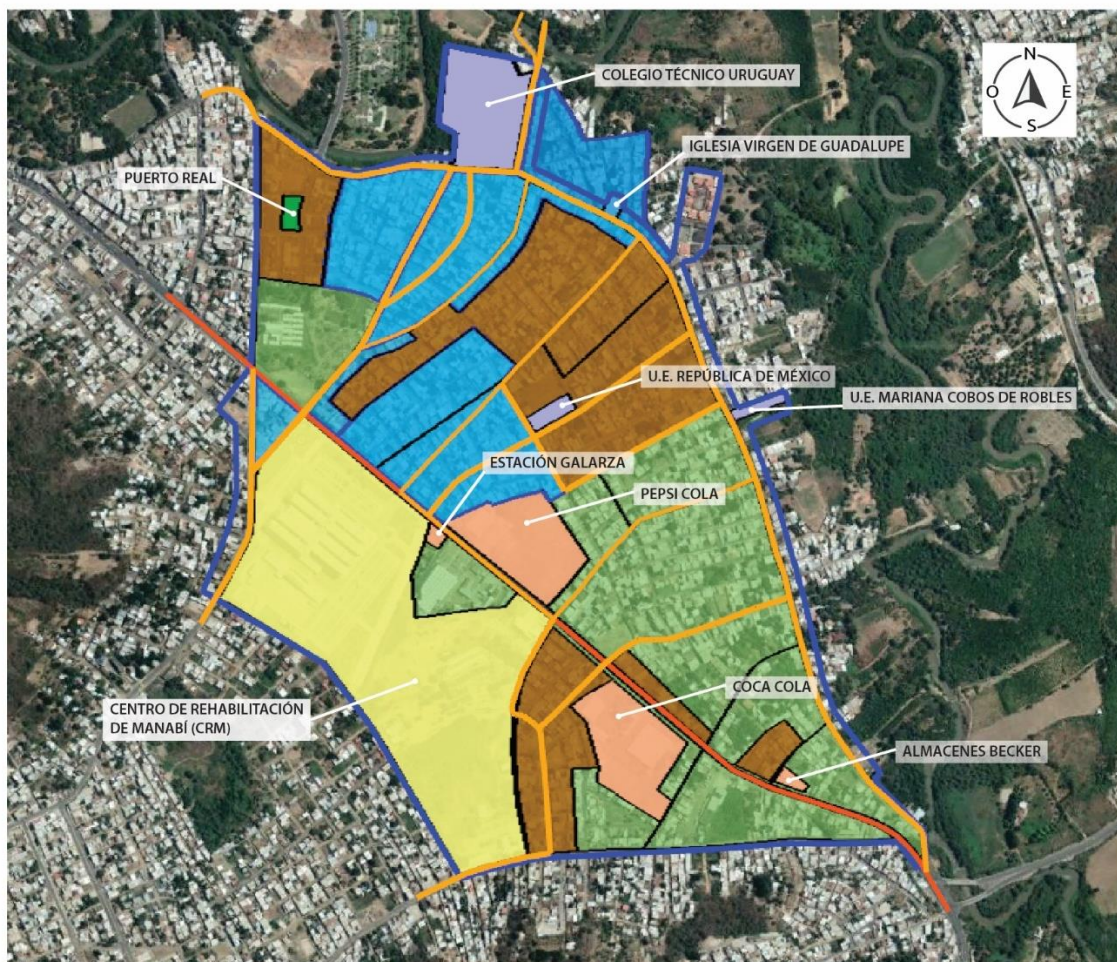
Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

Para el periodo de los 70 se establece en el sector la Fábrica de Coca Cola convirtiéndose en un referente importante de la zona y en su alrededor nace la lotización o ciudadela Los Ángeles, seguido a esto también se crea las Bodegas de Almacenes Becker y con ello toma renombre el barrio que hoy se conoce como el Becker; en este lapso de tiempo se Instala en la centralidad sobre los terrenos donde funcionaba el conventillo, el prestigioso Colegio Técnico Uruguay, otro de los

importantes referentes del sector que acentuaron la consolidación de la parte noroeste de la centralidad.

Figura 9. Centralidad ECU 911 para 1980

CENTRALIDAD ECU 911 DECADA DEL 80



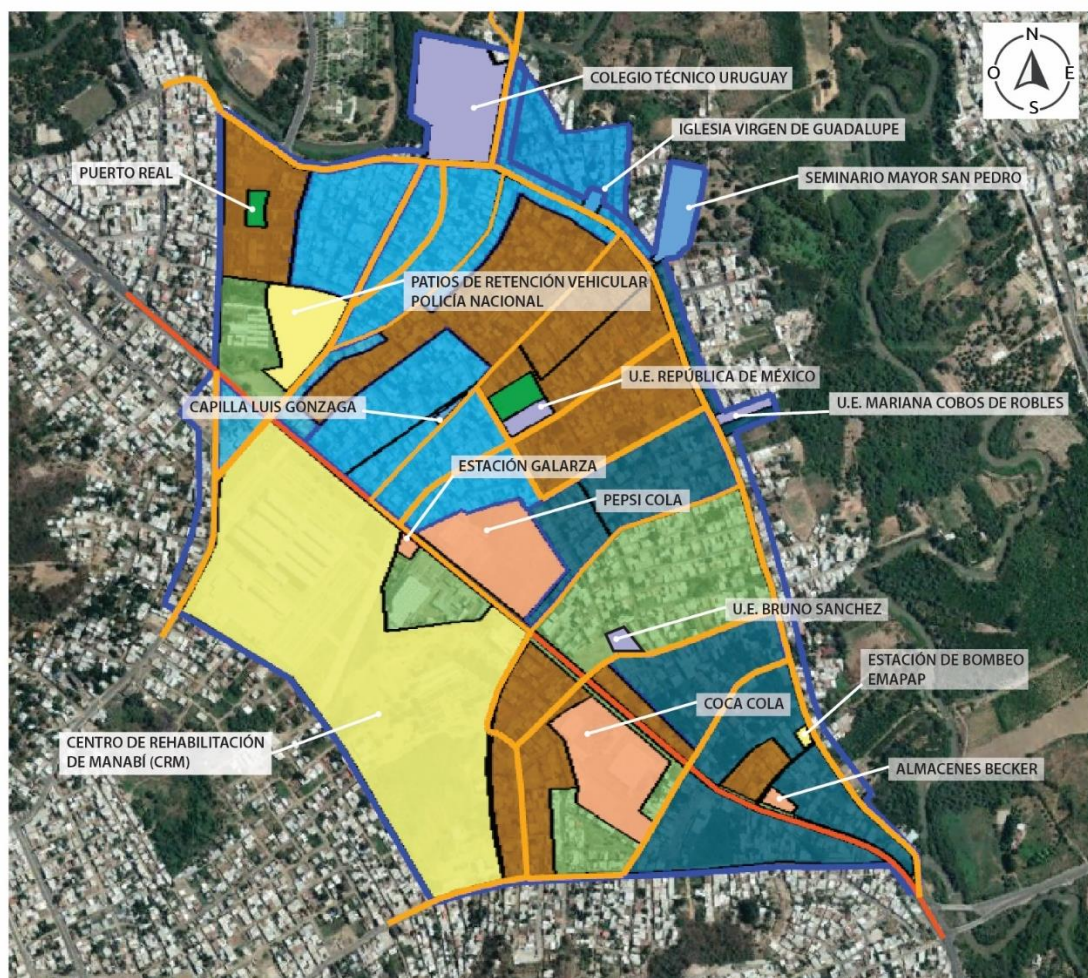
Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

En los inicios de la década de los 80 es donde mayormente se acelera el proceso de afianzamiento del sector con la implantación de la ciudadela las Acacias y el proyecto inmobiliario Villas de la 15 de Abril, patrocinado por la Cooperativa de Ahorro y Crédito

15 de Abril, después surge el plan habitacional Puerto Real de la Mutualista Manabí; seguido aparecen la Iglesia Virgen de Guadalupe, Iglesia San Luis Gonzaga, la Escuela México, Escuela Río Amazonas, la Fundación Oswaldo Looor, equipamiento que contribuyeron al proceso de consolidación y desarrollo del territorio; todo este equipamiento dio lugar a nuevas vías de comunicación y accesibilidad.

Figura 10. Centralidad ECU 911 para 1990

CENTRALIDAD ECU 911 DECADA DEL 90-2000

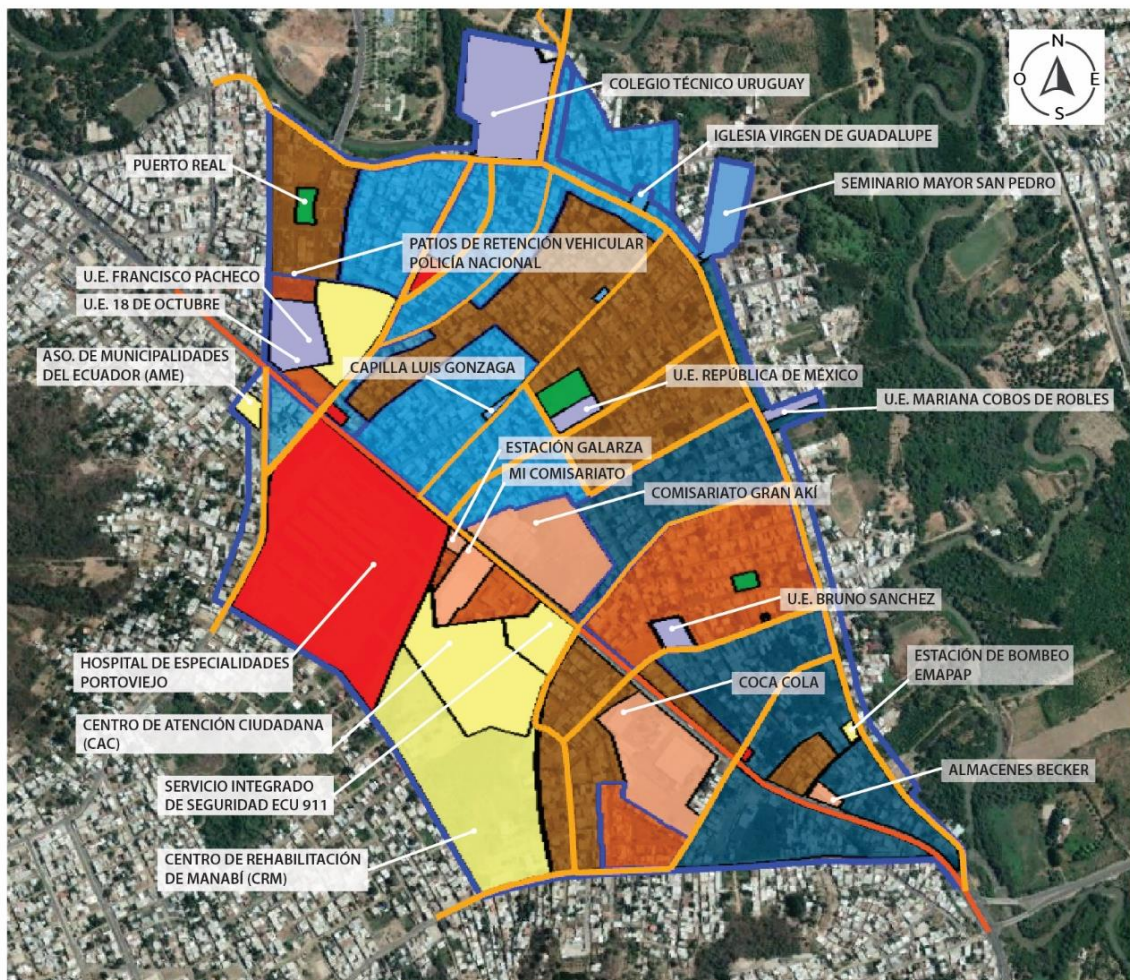


Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

Para la década de los 90 en la Ciudadela San Francisco se construye el Seminario Mayor San Pedro, la Escuela Mariana Cobos de Robles se traslada a este sector contribuyendo al fortalecimiento y progreso de la zona; mientras en las inmediaciones del Becker se crea la Estación de Bombeo de la EMAPAP.

Figura 11. Centralidad ECU 911 desde el 2000 hasta la actualidad

CENTRALIDAD ECU 911 PERIODO 2000-2021



Elaborado: Mora (2021) Fuente: Google Earth (2021).

A partir del año 2000, los grandes lotes que quedan en el sector empiezan a parcelarse y a poblarse, siendo así que en el año 2012 el CRM da en donación parte sus predios al Ministerio de Salud Pública para la construcción del Hospital de Especialidades de Portoviejo, luego en el 2013 el ex Centro de Rehabilitación de Manabí, cambia su razón social a Secretaria Nacional del Agua (SENAGUA), y esta sede un fragmento de su terreno al Servicio Integrado de Seguridad ECU 911 para la construcción de sus instalaciones en beneficio de la seguridad del sector y la ciudad. Ya para el año 2015 da en donación otra porción de su lote para la construcción del Centro de Atención Ciudadana (CAC), instituciones públicas que ayudaron al desarrollo y bienestar ciudadano.

Con lo acontecido en el evento sobrenatural del 16 de Abril de 2016, y la destrucción de dos importantes instituciones educativas ubicadas en la Zona 0, estas fueron reubicadas en el sector aprovechándose la aun disponibilidad de terreno, la Escuela Francisco Pacheco y el Colegio Velasco Ibarra en el sector de la Calle Medardo Cevallos junto a los patios de retención vehicular de la Policía Nacional.

Esta concentración de entidades públicas y privadas en el sector seguramente dadas por la disponibilidad de terreno y por su fácil accesibilidad dentro de la trama de la ciudad han sido factores importantes para que en el mismo se ubiquen grandes cadenas comerciales de alimentos como lo son el Super AKI, Mi Comisariato y un sin número de comercios dedicados al expendio de medicina y otros servicios entre ellos la recientemente instalación de la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME).

2.4. Ordenanza del GAD de Portoviejo

De acuerdo con las ordenanzas municipales, el suelo es un recurso de gran valor e importancia para los habitantes de un país, tanto por ser un gran productor de biomasa como un excelente soporte estructural para las actividades antrópicas. Con el pasar del tiempo, en las grandes ciudades este se ha convertido en un elemento codiciado debido a que en las centralidades y las ciudades en expansión su uso se ha hecho extensivo, al punto de no quedar espacios disponibles para ser utilizados. En ese sentido, cada estado, ha planteado una normativa que explica cuál será la forma de uso de suelo que se debe dar, por lo tanto, el GAD de Portoviejo (s.f.) menciona lo siguiente:

- **Art. 9:** Los usos del suelo urbano se clasifican en globales y pormenorizados. Los globales son genéricos dentro del área urbana de la ciudad de Portoviejo y pueden ser: vivienda, comercio, industriales, equipamientos y áreas de protección ecológica.
- **Art. 11:** El uso del suelo destinado a vivienda, puede ser en lotes independientes, edificios aislados o combinados con otros usos de suelo.
- **Art. 14:** El uso de suelo de equipamientos, es aquel destinado a un conjunto de actividades que satisfacen necesidades o mejoran la calidad de vida de las zonas urbanas.
- **Art. 15:** El uso de suelo de equipamiento de servicios públicos, son los espacios destinados a: transporte, redes e instalaciones de agua, alcantarillado, energía eléctrica, telecomunicaciones e instalaciones para el tratamiento y disposición de desechos sólidos.

- **Art. 25:** Las divisiones del suelo, urbanizaciones o subdivisiones, se sujetarán a las disposiciones sobre uso del suelo y zonificación establecidas en esta Ordenanza y a las normas generales de esta sección.
- **Art. 26:** Toda división del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público. El sistema vial de uso público se sujetará a las especificaciones contenidas referido a características mínimas de las vías, a las normas establecidas en la Ley de Caminos y derechos de vías del sistema nacional de autopistas y zonas de protección de líneas de transmisión eléctricas.
- **Art. 27:** Los proyectos de urbanizaciones deberán sujetarse a las normas y disposiciones sobre redes de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y teléfonos establecidas por los organismos competentes y someterse a la aprobación previa de estos. El urbanizador construirá y entregará sin costa a la Municipalidad las redes de infraestructura.
- **Art. 28:** Los lotes tendrán un trazado perpendicular a las vías, salvo que las características del terreno obliguen a otra solución técnica, Tendrán la superficie y el frente mínimos establecidos en la zonificación respectiva, pero se permitirá una tolerancia del 15% en la superficie y el frente de los lotes.
- **Art. 42:** Retiros Frontales: Los retiros frontales serán encepados y arborizados. En ningún caso se permitirá la ocupación de estos retiros con edificaciones, salvo losas de garaje o garitas de vigilancia. En las zonas múltiples y que tengan uso comercial, los retiros frontales serán tratados y considerados como prolongación de la acera y no se permitirán estacionamientos, cerramientos, ni obstáculo alguno.
- **Art. 45:** Cerramientos: los muros divisorios entre predios podrán construirse hasta una altura mínima de 2 metros y máxima de 3,80 metros. Los

cerramientos frontales podrán tener una altura máxima de 2,50 metros, deberán ser diseñados en armonía con el edificio y serán aprobados conjuntamente con el proyecto arquitectónico. Los solares no edificados deberán cerrarse con una pared de 2 metros de altura como mínima, debiendo ser revocada, pintada y tratada de tal forma que su acabado no atente al ornato de la ciudad.

- **Art. 68:** La red vial del área urbana de la ciudad de Portoviejo, estará conformada por los siguientes tipos de vías:
 - a) **Vías arteriales primario:** Son las vías destinadas al tránsito interurbano para una circulación rápida (60 a 90Km./H.) con vehículos en ambos sentidos, en carriles separados y con accesos controlados. Estas vías no deben permitir el estacionamiento de vehículos en sus carriles.
 - b) **Vías arteriales de enlace básico:** Son las vías destinadas de preferencia al Transporte masivo, que se conectan con las vías arteriales de enlace primario y de enlace secundario. Deben permitir una circulación moderada (10 a 60 Km./H.) de vehículos en ambos sentidos y en carriles separados. Estas vías no deben permitir el estacionamiento de vehículos en sus carriles, con excepción de las paradas de buses las cuales deben estar localizadas en forma equidistante y estratégica.
 - c) **Vías de enlace secundario:** Son las vías destinadas al tránsito interno de los diversos sectores urbanos; se conectan con las vías arteriales de enlace básico y las vías locales vehiculares. Permiten la circulación moderada y el estacionamiento de vehículos en sus carriles.

d) Vías locales vehiculares. - Son las vías destinadas al tránsito particular de vehículos al interior de los barrios y urbanizaciones. Permiten la circulación moderada y el estacionamiento de vehículos en sus carriles.

e) Vías locales peatonales: Son las vías destinadas al tránsito peatonal. No deben permitir el tránsito de vehículos y estacionamientos, excepto en casos de emergencia.

- **Art. 69:** El diseño y construcción de las vías locales, peatonales y de escalinatas; pueden ser realizados por los urbanizadores, sujetándose a lo dispuesto en las normativas de esta Ordenanza, previa aprobación de la Dirección General de Planificación. (GAD Portoviejo, s. f.)

Figura 12. Cuadro de especificaciones mínimas de las vías

CUADRO DE ESPECIFICACIONES MÍNIMAS DE LAS VIAS							
TIPO DE VÍA	NÚMERO DE CARRILLES POR SENTIDO	PARTE- RRE	ACERA	CARRIL DE ESTACIONAMIENTO	LONGITUD MÁXIMA	PENDIENTE MÁXIMA	ANCHO TOTAL
Vías arteriales de enlace primario (EXPRESA)	Diseño especial En base al Plan de Ordenamiento Físico-Espacial del Área Urbana de la Ciudad y los estudios específicos sobre vialidad y transporte						
Vías arteriales de enlace básicos (ARTERIAL)	DOS	4,00 metros	3,50 metros	OPCIONAL	-	8%	25,00 metros o más
Vías de enlaces secundarios (COLECTORA)	UNO	-	2,00 metros	DOS	400 metros	10%	15,00 metros
Vías locales vehiculares (LOCAL)	UNO	-	1,50 metros	UNO	100 metros	12%	10,00 metros
Vías locales peatonales (LOCAL)	-	-	-	-	100 metros	15%	6,00 metros
Ciclo – vía	-	-	-	-	-	15%	1,80 metros

Fuente: GAD Portoviejo (2017)

En cuanto a la ordenanza que regula el uso del espacio público en el cantón, el GAD de Portoviejo (s.f.) expone lo siguiente:

- **Bienes de uso público:** son aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, podrán también ser materia de utilización exclusiva y temporal, mediante el pago de una regalía. Constituyen bienes de uso público:
 1. Las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación y circulación.
 2. Las plazas, parques y demás espacios destinados a la recreación u ornato público y promoción turística.
 3. Las aceras que formen parte integrante de las calles y plazas y demás elementos y superficies accesorios de las vías de comunicación o espacios públicos a que se refieren los literales a) y b)
 4. Las quebradas con sus taludes y franjas de protección; los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean de propiedad privada, de conformidad con la ley y las ordenanzas.
 5. Las superficies obtenidas por rellenos de quebradas con sus taludes.
 6. Las fuentes ornamentales de agua destinadas a empleo inmediato de los particulares o al ornato público;
 7. Las casas comunales, canchas, mercados, escenarios deportivos, conchas acústicas y otros de análoga función de servicio comunitario.

8. Los demás bienes que en razón de su uso o destino cumplen una función semejante a los citados en los literales precedentes, y los demás que ponga el Estado bajo el dominio de los gobiernos autónomos descentralizados.
- **Calzada:** es el área de la vía pública destinada al tránsito de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
 - **Carretera:** se denomina carretera o ruta a un amplio camino público, asfaltado y en condiciones óptimas de utilización, que tiene por objetivo la circulación vehicular. Las carreteras se distinguen de los simples caminos ya que, si bien son sendas intercomunicantes o vías interurbanas, están especialmente preparadas para el tránsito automotor.
 - **Carril:** parte de la vía pública que comprende una banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas. (GAD Portoviejo, s. f.)

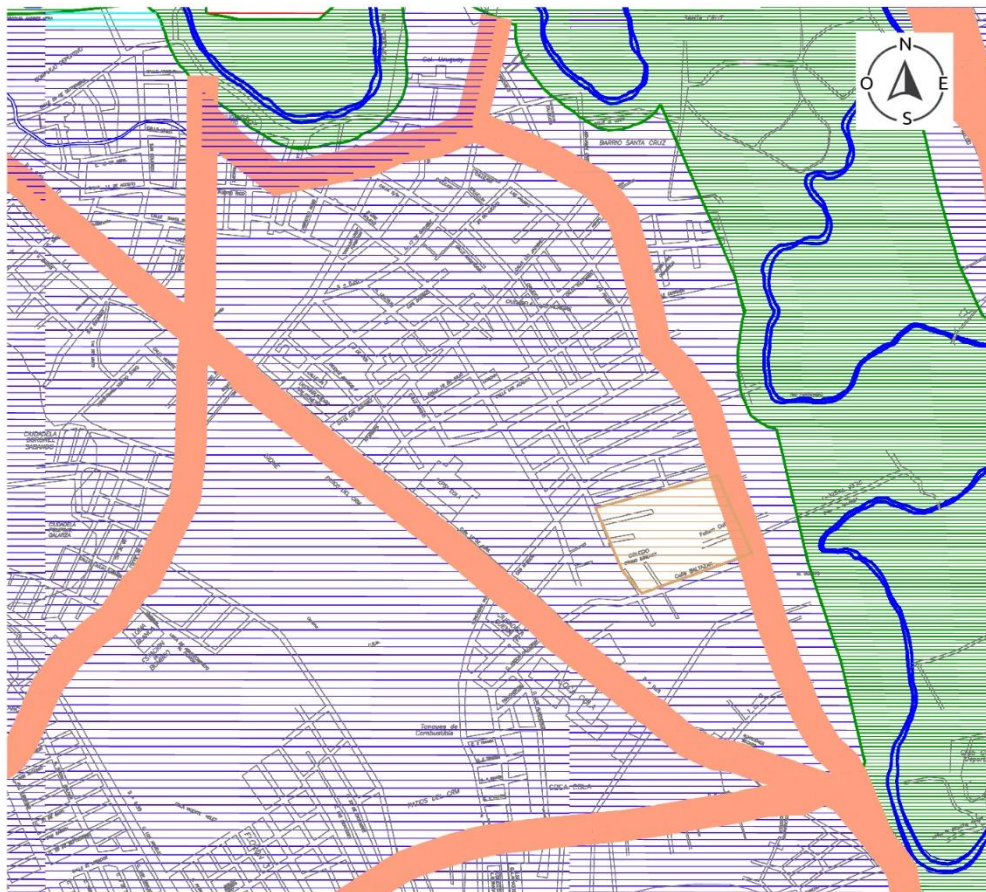
La movilidad también es un elemento fundamental en cualquier centralidad, ciudad, pueblo u otro; en Portoviejo, la institución encargada de esa área es PORTOVIAL EP, y entre sus disposiciones destaca EL Artículo 6; siendo en este el que hace mención a la Política local en Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y para el ejercicio de su función propone las siguientes políticas en su circunscripción cantonal:

- Incentivar el uso del transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades, siendo seguro, digno y sustentable.

- Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transportes no motorizados como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente.
- Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.
- Implementar proyectos de señalización y semaforización de acuerdo con la normativa nacional.
- Formular planes que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada con los diferentes niveles de gobierno.
- Propiciar la ampliación de la oferta del transporte terrestre e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.
- Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte terrestre y no motorizado.
- Fortalecer mecanismos de control para la prevención, la protección y la regulación, a fin de disminuir los accidentes de tránsito terrestre.
- Promover campañas culturales y educativas de seguridad vial, con énfasis en el respeto al peatón, a los ciclistas y la movilidad sostenible.
- Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad, en su jurisdicción cantonal.
- Maximizar la utilización de medios tecnológicos para el control, gerenciamiento y seguimiento de las medidas implementadas en la gestión de Tránsito, Transporte Terrestre y la Seguridad Vial, en su jurisdicción.

Figura 13. Zonificación de los usos de suelo para el año 2004

ZONIFICACION DE USOS DEL SUELO 2004

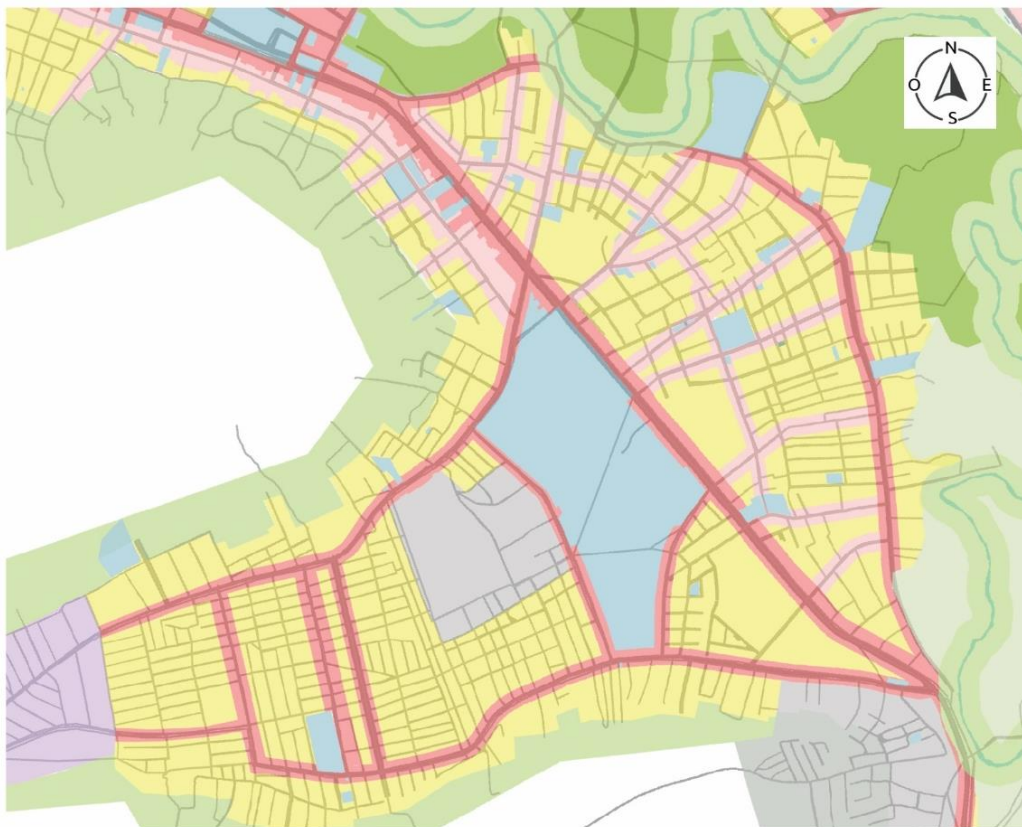


Elaborado: Mora (2021) Fuente: GAD Portoviejo (2004)

En múltiples ocasiones el desconocimiento de la normativa de uso de suelo y la falta de control, han permitido el establecimiento desordenado de una variedad de actividades, teniendo como consecuencia grandes problemas económicos, sociales, ambientales y culturales.

Figura 14. Zonificación de los usos del suelo para el año 2017

ZONIFICACION DE USOS DEL SUELO 2017



Elaborado: Mora (2021) Fuente: GAD Portoviejo (2017)

El aumento de actividades comerciales y de servicios en la nueva normativa de uso de suelo han obligado a que las edificaciones tengan que adaptarse a las nuevas actividades de uso de suelo urbano, ocasionando que los espacios dentro de estos bienes inmuebles sean utilizados para otros fines distintos a los que fueron creados.

CAPÍTULO III: CONCEPCIÓN METODOLÓGICA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente estudio se enfoca en identificar la evolución de la nueva centralidad urbana en la ciudad de Portoviejo a partir de la conformación y estructuración del equipamiento del ECU 911. Por lo tanto, y para dar solución a la problemática presentada se aplicó una metodología con un nivel descriptivo, un diseño documental y de campo, basado en información obtenida de revistas científicas de alto impacto. Por lo tanto, se hace una revisión literaria de la nueva centralidad para de esa forma determinar su proceso de conformación como nueva centralidad urbana.

Con la aplicación de la metodología se pretende obtener información relacionada con el origen, evolución, conformación y cristalización de la nueva centralidad ECU 911, como producto del crecimiento y expansión de la ciudad de Portoviejo. La obtención de los datos se hizo luego de describir el problema y redactar el marco teórico, y así proceder a desarrollar los pasos para la recopilación de los datos, actividad que se realizó de la siguiente manera:

1. Selección de los métodos.
2. Elección del nivel, el tipo y el diseño de la investigación, elementos que permiten abordar la problemática desde lo científico.
3. Elección de la recolección de la información mediante informantes clave, los cuales fueron seleccionados bajo unos criterios científicos.
4. Elección de la técnica adecuada para recabar los datos necesarios y relacionados a la situación problemática.
5. Construcción de los instrumentos de acuerdo con la técnica seleccionada para recoger y asentar la información.
6. Aplicación de la entrevista y guía de observación.

7. Revisión y análisis de la información obtenida.

3.1. Métodos de investigación

Mediante la observación de campo y la aplicación de un cuestionario se obtuvieron los datos más relevantes acerca de los nuevos equipamientos desarrollados en el área del ECU 911. Asimismo, se hizo entrevista a informantes clave del sector, donde se tomaron como factores principales el tiempo de residencia en la comunidad y la permanencia en ella. De la misma manera, la información se obtuvo de la revisión de mapas temáticos de suelo, población, movilidad, equipamientos, infraestructura, riesgos, y la dinámica urbana. Mediante la elaboración del cuestionario se buscó establecer relaciones entre el objeto de estudio y la realidad observada en el campo.

3.2. Nivel de investigación

La investigación presentó un nivel descriptivo, donde se eligió una serie de situaciones para medir cada una de ellas en forma independiente (Domínguez, 2015). Por tal motivo, no hay intervención de las variables como ocurre en otros estudios, por el contrario, hay descripción y análisis de los elementos de estudio. Además, en este nivel se trabajó sobre realidades, elemento necesario para la correcta interpretación del fenómeno a estudiar.

3.3. Tipo de investigación

La investigación es no experimental, porque estuvo orientada a la recolección y análisis de datos, pero sin manipular los datos, fundamentándose en procesos estadísticos (Hernández et al., 2014). En ese orden de ideas, el estudio intenta observar la interacción social o investigar detenidamente las percepciones y actitudes recíprocas de las personas que desarrollan roles interdependientes en el espacio de

la centralidad ECU 911. Esto permitió comprender e interpretar la realidad partiendo de un análisis sistemático a objeto de buscar alternativas a las situaciones detectadas.

3.4. Diseño de investigación

La investigación es de campo por cuanto facilitó al investigador estudiar la realidad allí presente. En relación a lo escrito, Arias et al. (2016) manifiesta que este tipo de estudio consiste en la recopilación de información directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos. En ese sentido, el investigador se acercó a la realidad o contexto natural y de allí recolectó los datos del lugar donde ocurren los fenómenos, sin manipularlos, con la intención de realizar su posterior análisis e interpretación.

3.5. Informantes clave

Los informantes claves son aquellas personas que, por sus vivencias, capacidad de empatizar y relaciones que tiene en el campo pueden apadrinar al investigador convirtiéndose en una fuente de información a la vez que le va abriendo el acceso a otras personas y a nuevos escenarios (Robledo, 2015). Los informantes claves en el presente estudio están conformados por habitantes de la comunidad aledaña al equipamiento del ECU 911 de la ciudad de Portoviejo, escogidos con una técnica de muestreo intencional en el cual al realizar la encuesta fueron los más idóneos, y estuvieron de acuerdo en colaborar y brindar suficiente información. Según Otzen y Manterola (2017) la técnica de muestreo no probabilístico intencional ayuda a elegir elementos particulares de una población separando la muestra al estudio deseos elementos únicamente. Dicha técnica es utilizada en escenarios en las que la población es muy variable y la muestra es pequeña.

Para la recolección de la información se utilizó un procedimiento de selección de informantes, del tipo no probabilístico o muestreo no intencional. En tal sentido, se establecieron algunos criterios para seleccionar las personas que, a juicio del investigador y ante la problemática planteada, presentan las características adecuadas para ejecutar la investigación.

3.6. Técnicas e instrumentos para la recolección de la información

3.6.1. Técnica

La técnica es el procedimiento utilizado por el investigador para obtener los datos o la información de un sujeto o grupo de personas objeto de estudio (Arias et al., 2016). Es decir, esa actividad permitirá obtener información necesaria para el desarrollo de una investigación. Para recolectar los datos del presente estudio se utilizó como técnica la encuesta, considerada como una actividad que se lleva a cabo el ambiente donde se desenvuelve la vida cotidiana, utilizando procedimientos reconocidos de interrogación, cuya principal finalidad es obtener mediciones de una variedad de elementos objetivos y subjetivos de la población (Hernández et al., 2014). Por lo tanto, la encuesta como técnica se utiliza para recoger información de un número determinado de sujetos, con la finalidad de obtener datos que son de interés para el investigador.

Encuesta

Para recolectar los datos en la investigación se utilizó la técnica de la encuesta, la cual recoge datos más o menos limitados de un número relativamente de sujetos. Mediante el cual se quiere averiguar algo y obtener datos de varias personas cuyas opiniones interesan al investigador (Rodríguez y Pérez, 2017). Para el presente

estudio, el instrumento que complementaría la encuesta estuvo conformada por una guía de entrevista que sería aplicada a habitantes del sector objeto de estudio, con la finalidad de obtener información real y oportuna acerca del proceso de conformación de la nueva centralidad ECU 911.

Observación

La observación consiste en saber elegir el objeto o sujeto que se quiere analizar, donde lo primero es plantear qué es lo que se va a observar, es decir, tener seleccionado un objetivo claro de observación. La observación ayuda a describir y explicar el comportamiento, porque a partir de esta se obtienen datos adecuados y fiables relacionados a conductas, eventos y situaciones perfectamente identificadas e insertas en un contexto teórico (Pulido, 2015). Por lo tanto, el investigador se dirigió al contexto real del estudio, y utilizó una guía de observación que le permitió apreciar ciertas características en relación al equipamiento de toda la zona y los alrededores del ECU 911.

3.6.2. Instrumento

Una vez seleccionada la técnica es necesario definir el medio o instrumento que se ajuste a la misma, para este caso el instrumento a emplear será la entrevista. Por lo tanto, un instrumento se basa en un conjunto de preguntas relacionada con una o más variables sujetas a mediciones sobre los datos que se pretenden medir. Un instrumento para recopilar información es cualquier elemento, recurso, formato que permite registrar los datos obtenidos luego de su aplicación para el posterior análisis (Hernández et al., 2014).

Entrevista

La entrevista es un instrumento bastante completo que permite un acercamiento directo a los sujetos objeto de estudio y su realidad. A medida que el entrevistado interroga, va sumando respuestas objetivas que le ayudan a comprender sus opiniones, sensaciones y estados de ánimo, sustentando la información y facilitando el logro de los objetivos que fueron planteados (Baena, 2017). Para el presente estudio, la entrevista fue utilizada como soporte y complemento a todos los otros instrumentos utilizados para recabar información.

De igual manera, se consideró adecuado el uso de la entrevista, porque permitía obtener datos relevantes sobre acontecimientos y hechos de las personas, tales como creencias, actitudes, opiniones, valores o saberes, que en muchas ocasiones no están al alcance del investigador. En ese sentido, se aplicó una entrevista a cinco informantes clave que habitan en la comunidad desde que inició el proceso de los nuevos equipamientos, tomando en consideración que son personas que manejan información importante para el presente estudio.

Guía de observación

La guía de observación es un instrumento basado en una serie de indicadores que fueron redactados como interrogantes o preguntas que dirigen al estudio señalando los aspectos que son relevantes al observar (Prieto, 2017). Por lo tanto, es el instrumento que permite al observador ubicarse de manera planificada en el elemento que realmente es objeto de estudio. Además, es el camino que lleva a la recolección y obtención de información de un hecho o fenómeno. De esa manera, la guía de observación se convirtió en un documento que ayudó a encausar adecuadamente la

observación. Asimismo, se estructuró de manera que favorezca la organización de la información recopilada.

3.7. Técnicas de procesamiento de la información

En el presente estudio, se elaboraron cuadros de frecuencias para representar la distribución de los porcentajes (Soto y González, 2019). Los datos obtenidos se analizaron por medio de la hoja de cálculo de Microsoft Excel y se representaron en gráficos de barras para una mejor visualización de los resultados. Finalmente, se discutieron e interpretaron los resultados con base justamente en los datos diagramados en los gráficos.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Toda investigación requiere de datos necesarios para poder entender el problema y así poder encontrar la solución más adecuada. Los resultados aportan información importante de cómo se presentan los hechos, para de esa forma diseñar la estrategia adecuada que permita revertir y dar solución a la situación problemática. En el presente estudio, parte de la información fue recabada a partir de los informantes clave, quienes expresaron el conocimiento que tienen en relación a las interrogantes planteadas.

Criterios para seleccionar a los informantes claves

Para la selección de esos informantes, se consideraron los siguientes criterios:

- Ser habitante del sector ECU 911.
- Tener 50 o más años habitando en el sector.
- Haber estado residenciado desde antes de la conformación de los nuevos equipamientos.
- Haberse mantenido viviendo en la comunidad de manera continua durante los 50 años.
- Evidenciar una actitud cordial, flexible y cooperativa para que permita su abordaje en el trabajo de campo.

Los criterios antes mencionados permitieron conseguir un nivel de sinceridad percibido en la manifestación de opiniones y acción expresadas por los entrevistados durante la primera fase del trabajo de campo, y así identificar a un conjunto de elementos que forman parte del cambio y la conformación de la nueva centralidad; así como la receptividad y disposición a colaborar evidenciada por algunos en

particular, que los mostró como elegibles para la muestra. Esta fue precisamente la razón por la cual se recurrió a la población para seleccionar los informantes claves, teniendo como ventaja que los seleccionados ya estaban familiarizados con el proceso de la investigación.

Categorización de los informantes claves

De acuerdo con los criterios antes mencionados, los informantes fueron definidos como C1, C2, C3, C4 y sus principales características son las siguientes:

El primer informante clave, denominado C1, es una dama que se ocupa a las tareas del hogar y tiene 75 años de edad y nació en la comunidad.

El informante C2 es un caballero de 66 años de edad que nació en el sector, es agricultor y fue fundador de la Parroquia Simón Bolívar.

El informante C3 tiene 72 años de edad, nació en el sector, es veterinario de profesión y también practica la agricultura.

El último informante denominado C4 también nació en el sector, tiene 69 años de edad y es maestro de construcción.

Todos ellos fueron entrevistados en su domicilio y participaron de forma voluntaria y con mucha amabilidad.

Resultados de las entrevistas a los informantes claves

Durante la aplicación de la entrevista que ayudó a recabar importante información para el estudio, se menciona lo respondido por los informantes claves, siendo lo siguiente:

1.- ¿Cuándo y cómo llegó al sector del ECU 911?

C1: Nací en el sector El Guabito, propiedad de mi padre el señor Napoleón Solorzano quien adquirió el terreno a Alejandro Peralta.

C2: Nací en este sector, mi familia tiene más de 90 años residiendo aquí.

C3: Nací en el sector, mi padre llegó del Higuerón de Picoazá en 1930.

C4: Nací en el sitio El Guabito, mi familia estaba asentada aquí en la zona.

2.- ¿Cómo ha sido el proceso de urbanización del sector?

C1: Existía un Convento (Colegio Uruguay); señor Moreira; familia Vélez. Frente al convento había una calle (Calle 12 de octubre) que conectaba con la calle Uruguay hasta la avenida 15 de Abril. La calle 26 de Septiembre era la principal vía que iba a Santa Ana.

C2: El proceso ha sido lento, tuvimos que formar una junta para crear otra parroquia (Simón Bolívar). Todo esto era de la parroquia Andrés de Vera, y los servicios solo llegaron hasta Las Tres Marías. Al formar la nueva parroquia pudimos exigir otras mejoras para el sector.

C3: Primero estaba el Barrio Santa Cruz y atrás del Colegio Uruguay existía el Puente Santa Cruz que se conectaba con la Eloy Alfaro, después en barrio Portoviejo, luego

el San Francisco, la Ciudadela 15 de Abril, el Becker, Ciudadela los Ángeles, el Paraíso y La Bartolita.

C4: Fue dándose poco a poco y alrededor de las escuelas, colegios, fabricas. Carente de servicios básicos por eso se dividió la parroquia 18 de Octubre. Estaba el CRM, Colegio Uruguay, Pepsi Cola, Coca Cola, Becker, la Granja (Rey Pollo), iglesia Guadalupe, seminario San Pedro. La Calle 26 de Septiembre fue la primera vía que iba a Santa Ana.

3.- ¿Cómo se fue poblando el sector del ECU 911?

C1: Albarrada en El Florón – invasión del Florón; la granja de los Rey Pollos; familia Oswaldo Loor donde hoy es villas de la Cooperativa 15 de Abril; La Bartolita; Los García.

C2: Estaba el Puerto El Guabito, la vía Santa Ana (hoy 26 de Septiembre). Existía el Barrio Santa Cruz junto al conventillo que había en el Colegio Uruguay, luego nació la Ciudadela Portoviejo frente a ese colegio. Estaba la línea de ferrocarril que después la hicieron vía Santa Ana, y sobre está vía comenzaron a llegar el CRM, Pepsi Cola, Gasolinera Galarza (antenas del canal manabita), El Becker, la Coca Cola, después se empezó a poblar La Ciudadela San Francisco (del señor Benítez); la Ciudadela 15 de Abril (del señor Oswaldo Loor); Puerto Real; Los Ángeles (señor Carlos Burgos); Ciudadela Paraíso (señor Tarquino Vines); La Bartolita (señor Napoleón Solorzano). Todos eran grandes lotes de terreno de los Menéndez, García, Loor, Cevallos, Macias, Benítez, Vines, Peralta y Solorzano. En el 82 con el invierno salió el Monte Santo que hizo una zanja por toda la 15 de Abril; esa zona se estuvo inundando hasta que encausaron el Monte Santo.

C3: A la orilla de la vía 26 de Septiembre estaban las primeras casas; a la orilla de la vía Santa Ana las fábricas; alrededor de las instituciones se formaron caseríos.

C4: Las primeras casas se ubicaron sobre la vía 26 de Septiembre que era la antigua vía Santa Ana. Después hicieron la vía 15 de Abril donde estaba la línea de ferrocarril y allí colocaron otras fábricas y se fueron formando los lotes de terreno y formando los barrios cerca de las fábricas, colegios y escuelas. Los terrenos de La Pepsi Cola eran de Alejandro Peralta; el Colegio Uruguay era un conventillo; la Coca Cola y la Ciudadela El Paraíso eran de Manuel María Vincés; Ciudadela Los Ángeles de Saúl Giler; patios de la policía del doctor Bello; Ciudadela 15 de Abril de Oswaldo Loo; y La Bartolita de Napoleón Solorzano.

4.- ¿Cuáles son los aspectos positivos que ha generado para el sector la construcción de nuevos equipamientos?

C1: Mayor valor al sector; facilidades para hacer o realizar trámites.

C2: Han impulsado el desarrollo; nuevos servicios, mayor facilidad de transportación; cambio de imagen a la zona.

C3: Progreso del sector; mejorar los servicios básicos (agua potable y energía eléctrica); anteriormente había la planta de luz en los Estancos que no abastecía.

C4: Ha mejorado la imagen del sitio, ahora todo está más cerca; el transporte público avanzó, porque antes solo llegaba hasta la Pepsi Cola.

5.- ¿Mencione los aspectos poco favorables o los problemas que presenta el sector como consecuencia de su urbanización?

C1: Congestión vehicular; ruido; contaminación.

C2: La poca planificación y control se hacen notar en las vías, algunas sin aceras o muy estrechas. Aún quedan muchas calles sin tratamiento que son un problema en época de invierno.

C3: Pavimentación; agua servida; energía eléctrica; agua potable; transporte urbano.

C4: Hay más ruido, contaminación, inseguridad; se ha ido consolidando de a poco, aunque desordenada.

6.- ¿Qué elementos considera pueden mejorarse en el sector?

C1: La seguridad, antes se podía caminar sin temor.

C2: Se pueden mejorar las vías y aceras; la seguridad en general. Áreas verdes o parques que no hay cerca; mucho ruido.

C3: Seguridad; medio ambiente, esto era lleno de árboles ahora los cortan y no hay control; servicio de internet; parques.

C4: Seguridad del sector; poder caminar sin peligro y sin temor a ser asaltado o atropellado. Las veredas estrechas con obstáculos y las calles.

7.- ¿La fundación del sector se ha hecho de forma constante y organizada?

C1: Si ahora si está más organizada; se acatan las normas municipales.

C2: No fue organizada, fue creciendo de acuerdo a lo que iba apareciendo y creo que todavía pasa.

C3: No. Ha sido desorganizada; se fue dando de acuerdo a la ubicación de ciertos equipamientos y las divisiones de terrenos.

C4: No fue planificada, todo ha ido apareciendo poco a poco de acuerdo a las instituciones que han ido llegando.

8.- Comente acerca de los beneficios sociales, económicos y culturales que ha tenido para el sector la construcción de nuevos equipamientos.

C1: Mejor calidad de vida; ahorro de tiempo en la gestión de ciertos tramites y compra de alimentos.

C2: Mayor facilidad en tramites; ahorro de tiempo; nuevos negocios y llegada de gente de otros sectores.

C3: Más creación de negocios; faltan lugares de reunión de personas; nos ahorra tiempo en trámites y compras, ya no tengo que ir obligado al centro.

C4: Aumento del comercio; mayor visita de gente de otros sectores, más ahorro de tiempo en trámites.

Durante las entrevistas realizadas a los informantes claves que habitan en el área de estudio, se pudo determinar que las principales vías de acceso al sector la constituían por un lado la actual Calle 26 de Septiembre que se iniciaba en lo que era el puerto El Guabito y termina en el actual terminal terrestre de Portoviejo. En este puerto se desembarcaban productos y alimentos que luego eran trasladados a los predios del Centro Comercial de Portoviejo para su comercialización.

Figura 15. Calle 26 de Septiembre



Fuente: Mora (2021)

Esta vía era la que conducía al cantón Santa Ana, siendo así que las primeras viviendas del sector se ubican sobre este eje vial. Otra arteria de acceso la constituye la Avenida 15 de Abril o popularmente denominada Vía a Santa Ana, sobre la cual estaba asentada la línea de ferrocarril aun visible hasta los años 1945 donde se empezó a construir la carretera y que fue cubierta con material pétreo.

Aspectos a destacar que fueron planteados por los informantes claves son los que destacan como la formación de la nueva centralidad obedece a la creación de empresas, es decir, la generación de empleo permite el desarrollo demográfico de un sector, debido a que implica la idea de nuevos empleos de industrias de mucha relevancia lo que conlleva a garantizar el sustento de la población. A esa realidad se le suma la importancia de contar con un centro de formación como lo es el Colegio Uruguay, equipamiento clave desde los inicios de la conformación de la nueva centralidad.

Asimismo, cabe destacar que los orígenes de la nueva centralidad ECU 911, también están ligados a la vialidad, debido a que los entrevistados mencionan la conexión

existente entre Portoviejo y Santa Ana y que este sector se convertía en paso obligado para las personas que venían desde esa localidad al mercado de la ciudad. Además, el puerto en el Guabito fue otro nexo que ayudó a iniciar el asentamiento de los habitantes en la zona.

De acuerdo con la información dada por los participantes, el desarrollo de la centralidad ECU 911 fue lento, producto de que las tierras pertenecían a algunas familias que fueron vendiendo sus terrenos por lotes, pero ante la llegada de personas y la posibilidad de asentamiento de algunas empresas, permitieron que sus terrenos fueran comprados. Sin embargo, al inicio no fue sencillo, la zona carecía de una red de tuberías de agua potable, no tenían electricidad, las calles no estaban pavimentadas y no había ningún tipo de ordenamiento territorial. Luego, con la fundación de la parroquia y la construcción de los nuevos equipamientos, todos esos problemas se fueron reduciendo.

Para aquel entonces, la principal vía usada por los habitantes que se trasladaban desde Santa Ana era la hoy conocida 26 de Septiembre, y posteriormente la que funcionaba como línea del ferrocarril la avenida 15 de Abril, que sirvió como nodo o conexión para que a sus alrededores se construyeran las primeras casas que luego dieron origen a ciudadelas como El Paraíso, Los Ángeles, San Francisco, 15 de Abril, Portoviejo.

Cuando se revisa como es el origen o la fundación de una centralidad en los países latinoamericanos, se evidencia un entramado continuo de asentamientos, organizados alrededor de focos nodales de una región multicéntrica; es decir, el espacio urbano se acomoda de acuerdo a fragmentos dispuestos por la explosión y

crecimiento del centro de la ciudad. Ante esa situación, las nuevas centralidades cobran relevancia en la organización y el funcionamiento de la forma urbana.

Estas centralidades que se fueron abriendo paso en un nuevo territorio, albergan expresiones urbano-arquitectónicas que tienen funciones comerciales y de servicios de salud, educación, cultura, esparcimiento, religión, administración pública y privada, entre otros. La principal diferencia entre las nuevas centralidades y las tradicionales radica en el aumento de su conformación y comportamiento, producto de una diversificación y demanda del consumo y de servicios que se determinan por contar con la puesta en el mercado de nuevos elementos cuya concepción asume al espacio público como factor esencial (Delgado, 2011; Morales, 2019).

Ahora bien, para los entrevistados, la nueva centralidad y los equipamientos que ha traído su desarrollo, son vistos de manera positiva debido a que han impulsado el desarrollo en la comunidad; ha ayudado a la mejora de servicios y la creación de otros; el sistema de transporte funciona regularmente. También mencionan que ha mejorado la imagen del sector, así como la vialidad que está pavimentada en su mayoría, y que gracias a los nuevos establecimientos de comercio se hace más práctico la adquisición de los productos básicos, así como la atención del sistema de salud, y la creación de nuevos empleos como producto de los nuevos negocios que abrieron sus puertas.

Figura 16. Avenida 15 de Abril actual vía a Santa Ana

Fuente: Mora (2021)

En contraste, para los entrevistados, los nuevos equipamientos han ocasionado aspectos desfavorables como la falta de planificación y control, aspectos que se aprecian en las calles y avenidas, incluso algunas sin aceras ni bordillos, muy estrechas o sin tratamiento; se suma a esto el no cumplimiento de la normativa u ordenanza municipal existente.

Figura 17. Calles sin tratamiento

Fuente: Mora (2021)

La contaminación sónica ha aumentado como producto del incremento del tráfico vehicular en la zona, y a pesar de que en la nueva centralidad se han construido nuevos equipamientos, no se han incluido zonas de esparcimiento, de relajación, deportivas, y tampoco cuenta con espacios públicos como parques y plazas al igual que áreas verdes.

Figura 18. Calle tratada con otros elementos



Fuente: Mora (2021)

Los participantes destacan que todos esos problemas tienen solución con la participación de los entes gubernamentales, y que en comparación han tenido otros beneficios como son una mayor facilidad para realizar algunos trámites lo que les permite ahorrar tiempo; el asentamiento de nuevos negocios y el aumento de los comercios, aspectos que a su parecer han generado mejor calidad de vida.

Figura 19. Centralidad ECU 911 en 1960

CENTRALIDAD ECU 911 (1961)



Elaborado: Mora (2021). Fuente: Google Earth (2021)

De acuerdo con la relación del proceso de consolidación de la centralidad ECU 911 y según con la lógica arraigada esta nueva centralidad, esta se articuló en torno a arterias o al encuentro de arterias, lo que determinó un vínculo histórico y muy fuerte con el espacio de la calle y definió su carácter público y urbano (Leicht et al., 2019). Además de conformar un estructurador fundamental de la centralidad, la vialidad constituye, por su carácter de espacio público de proximidad, un espacio de particular conexión entre lo público y lo privado y en el que sus responsabilidades y competencias no han sido precisas.

CONCLUSIÓN

La nueva centralidad ECU 911 inicio desde el uso de la vía que conecta a Portoviejo con Santa Ana, su proximidad al centro de la ciudad y la llegada de habitantes de otros sectores, por lo tanto y de acuerdo con la información recogida no fue una centralidad planificada. Sin embargo, en la última década se ha iniciado un crecimiento constante, dado por la fácil accesibilidad, y la aun disponibilidad de predios, permitiendo que las autoridades intervengan en la planificación de los nuevos equipamientos y en la organización de la zona.

La conformación de la nueva centralidad ECU 911 inicio a partir del poblamiento del sector, y de la presencia de empresas de gran importancia como la Pepsi Cola y la Coca Cola, entidades públicas como el CRM, así como el Colegio Técnico Uruguay y a la conexión existente con la comunidad de Santa Ana y el sur de la provincia de Manabí. Todo el sector pertenecía en su mayoría a familias muy influyentes las que con el tiempo fueron vendiendo sus terrenos por lotes a las personas que iban llegando desde otros sectores.

El patrón de asentamiento del sector inicialmente se muestra siempre en dos o tres manzanas alrededor de la implantación de las instituciones que se ubicaron al borde de las principales vías de acceso, con un amanzanamiento poco ordenado y planificado que ha condicionado el diseño del trazado vial, provocando el incumplimiento de la normativa y ordenanza municipal.

La falta de una oportuna planificación y la preferencia hacia la movilidad vehicular, han asistido a la reducción del espacio público destinado para el peatón que también

se ve afectado por los elementos para dotar de servicios a estos nuevos equipamientos.

De acuerdo con lo expuesto por los habitantes de la comunidad, los nuevos equipamientos son bien aceptados y consideran que han traído beneficios, modernidad, organización y oportunidades de empleo, aunado a que las autoridades prestan más atención por encontrarse allí instituciones relevantes como el Hospital de Especialidades de Portoviejo, el ECU 911 y el Centro de Atención Ciudadana CAC.

La construcción de los nuevos equipamientos en la centralidad ECU 911 se apega a la normativa propuesta por el GAD de Portoviejo. Igualmente pasa con los factores de movilidad y espacios públicos, los que se han respetado evitando ocasionar problemas a los habitantes de la comunidad.

Entre los principales problemas ocasionados por los nuevos equipamientos se encuentran el aumento del tránsito vehicular, contaminación visual, contaminación sónica e inseguridad. Sin embargo, se considera que son elementos relacionados indirectamente característicos de toda centralidad, lo que se puede reducir con la acción oportuna de las autoridades y organismos competentes.

Otros problemas recaen sobre la falta de asfaltado de algunas zonas, el acceso al agua potable y la energía eléctrica; áreas con algunos desechos sólidos, zonas con contaminación visual especialmente en el aspecto arquitectónico, ya que los nuevos equipamientos cuentan con una estructura moderna y adecuada que compagina con el entorno, pero otras construcciones de menor escala como comercios pequeños, casas de habitación, no respetan el diseño que proponen las nuevas estructuras.

El ordenamiento debe concebirse como un instrumento para mejorar la calidad de vida de los habitantes, pero observamos que uno de los problemas palpables son la falta de control de las actividades de uso de suelo por parte del gobierno local y la carencia de herramientas útiles que ayuden en la toma de decisiones.

RECOMENDACIONES

El desarrollo y expansión de nuevas centralidades deben contar con la supervisión y aprobación de los órganos del estado, evitando así la creación de sectores carentes de los servicios básicos y promotores del caos.

Es importante mantener las empresas presentes en la centralidad ECU 911, y potenciar el resto de los equipamientos de menor impacto, pero que mantienen el dinamismo del sector, y le dan aspecto de centralidad urbana.

Los habitantes deben ser los beneficiados por los nuevos equipamientos, por tal razón, los organismos competentes deben crear proyectos a corto y largo plazo que les permita emprender en el comercio y otros negocios que sigan promoviendo el urbanismo de la comunidad.

Las instituciones encargadas de velar por el correcto funcionamiento de las normas propuestas por el GAD deben actuar en cuanto a solucionar los problemas expuestos por los habitantes de la comunidad, todo esto en aras de reducir el impacto y que no aumente con el pasar de los años.

Las nuevas construcciones deben ser supervisadas para que al igual que los equipamientos existentes en la nueva centralidad del ECU 911, cumplan con los requisitos necesarios en cuanto a urbanismo, diseño arquitectónico, movilidad y uso de suelos.

Es competencia del estado dar oportuna solución a los problemas que se suscitan en la nueva centralidad ECU 911, que tienen que ver más con aspecto de organización y planificación de sus instituciones, y no con los nuevos equipamientos.

REFERENCIAS

- Arias, J. & Villacís, M. & Miranda, M. (2016). *El protocolo de investigación III: la población de estudio*. Revista Alergia México, vol. 63, núm. 2, pp. 201-226.
<https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Baena, G. (2017). *Metodología de la investigación*. México: Grupo Editorial Patria.
http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf
- Beuf, A. (2020). Centralidad y policentralidad urbanas: Interpretaciones, teorías, experiencias. *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 1(2), 131 - 155.
<http://dx.doi.org/10.1538espiral.v1i2.17135>.
- Cuenin, F. y Silva, M. (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El Caso de Quito*. Banco Interamericano de Desarrollo.
https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/Cuenin_F_et_al_2010_Identificacion_y_fortalecimiento_de_centralidades_urbanas._El_caso_de_Quito1.pdf
- Cuenya, B. (2011). Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 13, n. 25, pp. 185-212.
https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/Cuenya-B_2011_Grandes-proyectos-y-sus-impactos-en-la-centralidad-urbana.pdf

Díaz, V. y Calzadilla, A. (2016). Artículos científicos, tipos de investigación y productividad científica en las Ciencias de la Salud. *Revista Ciencias de la Salud*, 14(1),115-121. <https://www.redalyc.org/pdf/562/56243931011.pdf>

Domínguez, J. (2015). *Manual de metodología de la investigación científica*. Chimbote: Universidad católica Los Ángeles de Chimbote. https://evidencia.com/wp-content/uploads/2016/01/Manual_metodologia_investigacion_evidencia.pdf

GAD Portoviejo (s.f.). Ordenanza de reglamentación del área urbana de la ciudad de Portoviejo. Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo. Capítulo I. Disposiciones Generales. <https://odsterritorioecuador.ec/wp-content/uploads/2019/04/ORDENANZA-DE-REGLAMENTACIÓN-DEL-AREA-URBANA-DE-LA-CIUDAD-DE-PORTOVIEJO.pdf>

GAD Portoviejo (s.f.). Ordenanza que contiene la segunda reforma a la ordenanza que regula la ocupación del espacio público en el cantón Portoviejo. Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo.

GAD Portoviejo (s.f.). Ordenanza reformativa al título de la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el capítulo innumerado denominado “del ejercicio y la competencia de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Portoviejo”. <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ORDENANZA%20REFORMATORIA%20AL%20TÍTULO%20III%20CONTROL%20DE%20TRANSITO.pdf>

- Guevara, C. (2019). *Reinterpretar la ciudad a través del desarrollo de centralidades urbanas. Descubriendo Espacios habitables en Quito*. (Tesis de Maestría, Universitat Politècnica de Valencia).
<https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/134195/Guevara%20-%20REINTERPRETAR%20LA%20CIUDAD%20A%20TRAVÉS%20DEL%20DESARROLLO%20DE%20CENTRALIDADES%20URBANAS.%20Descubriendo%20...pdf?sequence=1>
- Hernández, R. & Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Herrero, S. y Díaz, A. (2019). La necesidad de generar una nueva definición de centralidad para las ciudades latinoamericanas. *Arquitectura y Urbanismo*, vol. XL, núm. 1, pp. 89-99.
<https://www.redalyc.org/journal/3768/376859616007/html/>
- Krafta, R. (2008). Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana. *Centroph*, (2),57-72. <https://www.redalyc.org/pdf/1151/115112535006.pdf>
- Leicht, E.; Matos, A. y Gómez, L. (2019). Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio. *Decumanus*. Núm. 4. Vol. 4.
<https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/article/view/3400/2930>
- Lovón, D. y Larota, A. (2020). Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR) Caso: sector Umopalca, zona sur de Arequipa Metropolitana. *Revista de*

Arquitectura (Bogotá), 22(2), 48-59.

<https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/2760/3597>

Mayorga, M. y Fontana, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 123-138.
<https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255016.pdf>

Morales, L. (2019). Espacio público y nuevas centralidades urbanas en México. La concepción socio-espacial del Centro Cívico de Querétaro. Universidad de Cataluña: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/171599/6624-8299-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Morales, R. (2021). Centralidades urbanas posterremoto: un análisis a Portoviejo y su evolución después del 16 de abril. Universidad San Gregorio de Portoviejo, Ecuador.

ONU. (2020). *Documento de políticas: La COVID-19 en un mundo urbano*. Organización de las Naciones Unidas.
https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/covid-19_in_an_urban_world_spanish.pdf

Otzen, T. y Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232.
<https://doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>

Pinedo, J. y Lora, C. (2019). Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 13 (39): 105-128.

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/129916/5420-5244-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Ponce, G. y Pelegrín, N. (2020). Reconstruir el centro o reconstruir la ciudad. Renovación post-sísmica. Caso de estudio en una ciudad ecuatoriana: *Revista espacios*, 63. No. 41. <http://www.revistaespacios.com/a20v41n34/in204134.html>
- Porro, N. y Mesa, A. (2016). Estudio del fenómeno de centralidad urbana mediante una metodología sistémica aplicada a la dinámica espacial de un área metropolitana. El caso de Mendoza, Argentina. *Urbano*, (33),44-53. <https://www.redalyc.org/pdf/198/19848041005.pdf>
- Prieto, B. (2017). El uso de los métodos deductivo e inductivo para aumentar la eficiencia del procesamiento de adquisición de evidencias digitales. Cuadernos de Contabilidad, 2017, 18(46). <http://www.scielo.org.co/pdf/cuco/v18n46/0123-1472-cuco-18-46-00056.pdf>
- Robledo, J. (2015). Observación Participante: informantes claves y rol del investigador. <http://www.nureinvestigacion.es/OJS/index.php/nure/article/view/461>
- Rodríguez, A. y Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, (82),1-26. <https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>
- Soto, F. y González, M. (2019). Análisis de métodos estadísticos para evaluar el desempeño de modelos de simulación en cultivos hortícolas 1. *Agronomía Mesoamericana*, vol. 30, N° 2. <https://www.redalyc.org/journal/437/43759027015/43759027015.pdf>

- Unda, M. (2018). *La gentrificación comercial en las nuevas centralidades: la transformación del parque de Cumbayá*. (Tesis de Maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador).
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/13956>
- Vega, P. (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *EURE*, 43(129),5-25.
https://www.redalyc.org/pdf/196/Resumenes/Resumen_19652481001_1.pdf

ANEXOS

Anexo 1. Modelo de instrumenta para la entrevista



MAESTRÍA EN ARQUITECTURA

MENCIÓN EN PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS Y URBANOS

INSTRUMENTO PARA LA ENTREVISTA

Objetivo General: conocer los orígenes y el equipamiento de la nueva centralidad en el contexto del ECU 911.

Perfil del entrevistado:

Lugar de la entrevista:

Fecha de la entrevista:

Años viviendo en el sector:

1. ¿Cuándo y cómo llegó al sector del ECU 911?
2. ¿Cómo ha sido el proceso de urbanización del sector?
3. ¿Cómo se fue poblando el sector del ECU 911?

4. **¿Cuáles son los aspectos positivos que ha generado para el sector la construcción de nuevos equipamientos?**

5. **¿Mencione los aspectos poco favorables o los problemas que presenta el sector como consecuencia de su urbanización?**

6. **¿Qué elementos considera pueden mejorarse en el sector?**

7. **¿La fundación del sector se ha hecho de forma constante y organizada?**

8. **Comente acerca de los beneficios sociales, económicos y culturales que ha tenido para el sector la construcción de nuevos equipamientos.**

Gracias por su valiosa participación, atentamente:

Arq. Pavel S. Mora Rivas

Anexo 2. Identificación: Nuevos equipamientos en la centralidad ECU 911

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO			
OBRA NUEVA	UNIDAD EDUCATIVA FRANCISCO PACHECO	SI	NO
¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?		X	
¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?		X	
¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?		X	
¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?			X
¿Hay menos ruidos molestos que antes?			X
¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?			X
¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?		X	
¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?		X	
¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?		X	

Elaborado: Mora (2021). Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

OBRA NUEVA	UNIDAD EDUCATIVA VELASCO IBARRA	SI	NO
¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?		X	
¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?		X	
¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?		X	
¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?			X
¿Hay menos ruidos molestos que antes?			X
¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?			X
¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?		X	
¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?		X	
¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?		X	

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Hábitat y Fundación Avina (2018)

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO			
OBRA NUEVA	ASOCIACION DE MUNICIPALIDADES DEL ECUADOR (AME)	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?		X
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?	X	
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?		X
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?		X
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?	X	

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

OBRA NUEVA	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES PORTOVIEJO	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?	X	
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?	X	
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?		X
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?	X	
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?		X

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO			
OBRA NUEVA	MI COMISARIATO	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?	X	
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?		X
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?		X
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?	X	
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?		X

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

OBRA NUEVA	SUPER AKI	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?	X	
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?		X
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?	X	
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?	X	
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?		X

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO			
OBRA NUEVA	ECU 911	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?	X	
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?	X	
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?	X	
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?	X	
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?	X	

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

OBRA NUEVA	CENTRO DE ATENCION CIUDADANA (CAC)	SI	NO
	¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?	X	
	¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?	X	
	¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?	X	
	¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?	X	
	¿Hay menos ruidos molestos que antes?	X	
	¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?	X	
	¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?	X	
	¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?	X	
	¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?	X	

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO			
OBRA NUEVA	PROLONGACION CALLE 26 DE SEPTIEMBRE	SI	NO
¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?		X	
¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?		X	
¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?		X	
¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?			X
¿Hay menos ruidos molestos que antes?		X	
¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?		X	
¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?		X	
¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?		X	
¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?			X

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

OBRA NUEVA		SI	NO
¿La obra incluyó el ensanchamiento de veredas?			
¿Desplazarse como peatón por la zona es más fácil que antes?			
¿Aumentó la cantidad de árboles y plantas?			
¿Hay lugares atractivos en los que provoca quedarse un rato, ya sea para descansar, conversar con alguien u observar?			
¿Hay menos ruidos molestos que antes?			
¿Ir de un lugar a otro es más fácil que antes?			
¿Caminar por las veredas es más fácil que antes?			
¿Una persona en silla de ruedas o con un coche de bebé podrá trasladarse cómodamente por ahí?			
¿Se puede usar el jardín que ha creado el proyecto?			

Elaborado: Mora (2021) Fuente ONU-Habitat y Fundación Avina (2018)

Anexo 3. Características del entorno de los Principales equipamientos de la centralidad ECU 911

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION		ESTACION DE BOMBEO EL GUABITO - EMAPAP				
DIRECCION		Avenida 28 de Septiembre y Calle 15 de Septiembre				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 ml.	< = 1,5 ml.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	100 m.		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

NOMBRE DE LA INSTITUCION		BODEGA - ALMACENES BECKER				
DIRECCION		Avenida 15 de Abril y Calle 15 de Septiembre				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 ml.	< = 1,5 ml.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	SI	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	SI	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	SI	SI	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION		CLINICA GALENO				
DIRECCION		Avenida 15 de Abril y Calle Paraiso				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO		ESTADO
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION		ARBOLES
	SI		NO	NO		NO
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL		SENALETICA VERTICAL
	NO	SI	SI	NO		NO
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION		EMBOTELLADORA DE COCA COLA				
DIRECCION		Avenida 15 de Abril y Calle Paraiso				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO		ESTADO
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION		ARBOLES
	SI	NO	SI	NO		NO
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL		SENALETICA VERTICAL
	NO	SI	SI	NO		SI
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			COLEGIO DR. BRUNO SANCHEZ CARREÑO			
DIRECCION			Calle Baltazar Garcia y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			CENTRO DE ESTIMULACION INFANTIL RIO PORTOVIEJO			
DIRECCION			Calle Baltazar Garcia y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION		ESCUELA MARIANA COBOS DE ROBLES				
DIRECCION		Avenida 26 de Septiembre				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO		ESTADO
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION		ARBOLES
	SI		SI	NO		NO
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL		SENALETICA VERTICAL
	NO	SI	SI	NO		NO
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION		SEMINARIO MAYOR SAN PEDRO				
DIRECCION		Avenida 26 de Septiembre				
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO		ESTADO
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION		ARBOLES
	SI	SI	SI	NO		NO
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL		SENALETICA VERTICAL
	NO	SI	SI	NO		NO
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			ESCUELA REPUBLICA DE MEXICO			
DIRECCION			Calle las Acacias y Calle los Mirtos			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	<= 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			ESTADIO CLUB ESPECIALIZADO FORMATIVO RIO PORTOVIEJO			
DIRECCION			Calle los Mirtos y Calle las Acacias			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	<= 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	SI	NO	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	SI	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			IGLESIA SAN LUIS GONZAGA			
DIRECCION			Calle Los Tulipanes			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIA S DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			IGLESIA TESTIGOS DE JEHOVA			
DIRECCION			Calle Los Tulipanes			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIA S DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			COLEGIO URUGUAY			
DIRECCION			Avenida 28 de Septiembre Y Calle Pedro Shumaker			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIA S DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOL	
	SI		SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	SI	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			IGLESIA VIRGEN DE GUADALUPE			
DIRECCION			Avenida 28 de Septiembre			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIA S DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOL	
	SI	NO	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			FUNDACION OSWALDO LOOR			
DIRECCION			Calle Uruguay y Avenida 28 de Septiembre			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	SI	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	SI	SI	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			PATIOS DE LA POLICIA NACIONAL			
DIRECCION			Calle Uruguay y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			PARQUE PUERTO REAL			
DIRECCION			Calle Medardo Cevallos y Pto. Principe			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		REGULAR			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLAS	
	SI		NO	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	50 mt.		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			UNIDAD EDUCATIVA FRANCISCO PACHECO			
DIRECCION			Calle Abraham Lincoln y Calle 12 de Octubre			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLAS	
	SI	NO	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	20 mt.		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			UNIDAD EDUCATIVA VELASCO IBARRA			
DIRECCION			Calle Medardo Cevallos y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		REGULAR			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		NO	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	50 mt.		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			
						

NOMBRE DE LA INSTITUCION			EDIFICIO DE LA AME			
DIRECCION			Calle Medardo Cevallos y Vicente Macias			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	NO	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			
						

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			HOSPITAL DE ESPECIALIDADES PORTOVIEJO			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril y Calle Uruguay			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	NO	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	SI	NO			

NOMBRE DE LA INSTITUCION			CLINICA MAMA ANGELA			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril y Calle Uruguay			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI			BUENO		
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	SI	SI	SI	NO	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			ESTACION DE GASOLINA GALARZA			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI		NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	SI	NO	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			MI COMISARIATO			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	SI	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	SI	NO	NO			


Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			ESTACION DE GASOLINA GALARZA			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLLES	
	SI		NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	SI	NO	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			MI COMISARIATO			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLLES	
	SI	SI	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	SI	
MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL			
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	SI	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			COMISARIATO SUPER AKI			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	NO	SI	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	SI	SI			

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			ECU 911			
DIRECCION			Avenida 15 de Abril y Calle Los Nardos			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	SI	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	SI	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	SI	NO	SI			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO						
NOMBRE DE LA INSTITUCION			CENTRO DE ATENCION CIUDADANA (CAC)			
DIRECCION			Calle Los Nardos y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	<= 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	SI	NO	SI	NO	SI	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	SI	SI	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	SI	SI			

NOMBRE DE LA INSTITUCION			SENAGUA			
DIRECCION			Calle Los Nardos y Avenida 15 de Abril			
C A R A C T E R I S T I C A S	VIAS DE ACCESO					
	ASFALTADA	ADCOQUINADA	LASTRADA	OTRO	ESTADO	
	SI		BUENO			
	ACERAS					
	> = 1,5 mt.	<= 1,5 mt.	RAMPAS	PROTECCION	ARBOLES	
	NO	SI	NO	NO	NO	
	TRANSPORTE					
	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIMIDAD TRANSPORTE		
	SI	SI	NO	EN FRENTE		
	SEGURIDAD					
	PUBLICA	PRIVADA	ILUMINACION	SENALETICA HORIZONTAL	SENALETICA VERTICAL	
	NO	SI	SI	NO	NO	
	MOBILIARIO URBANO			AMBIENTAL		
BANCAS	PARADA DE BUS	LUGAR DE SOMBRA	MANEJO DE RESIDUOS			
NO	NO	NO	NO			

Elaborado: Mora (2021) Fuente: ONU-Habitat , Fundación Avina. 2018 y Jan Ghel.

Anexo 4. Principales equipamientos de la centralidad ECU 911

Hospital de Especialidades



Mi Comisariato



Super Aki



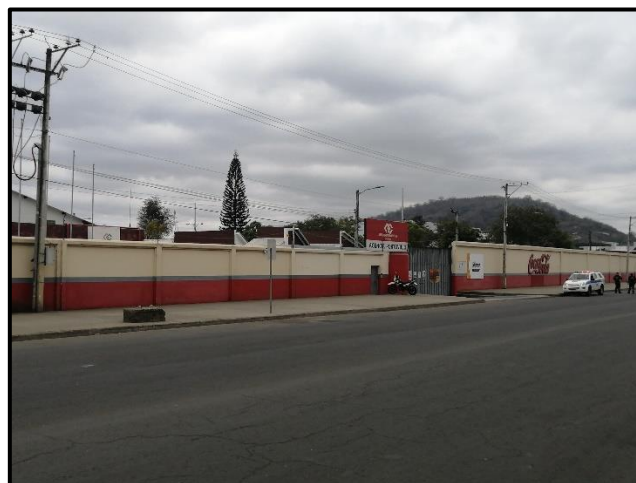
Servicio Integrado de Seguridad ECU 911



Centro de Atención Ciudadana - CAC



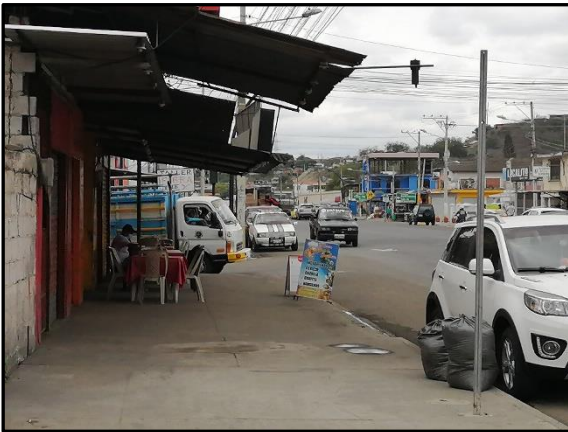
Embotelladora Coca Cola



Anexo 4. Vialidad y problemáticas en la centralidad ECU 911



Fuente: Mora (2021)



Fuente: Mora (2021)



Fuente: Mora (2021)

Anexo 5. Instrumento para determinar los nuevos equipamientos

INSTRUMENTO DE EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO						
N°	Nombre	Localización	Pública	Privada	Fundación	Servicio
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Elaborado: Mora (2021)

Anexo 6. Instrumento de identificación de Equipamientos de la centralidad ECU 911

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO							
Comprende parte de la Parroquia Andrés de Vera y la parroquia Simón Bolívar (creada en 2006)							
NUMERO	PROYECTO / BARRIO	UBICACIÓN	TIPOLOGIA	CARÁCTER		AÑO	OBSERVACION
1	CENTRO DE REHABILITACION DE MANABI (CRM)	Avenida 15 de Abril y Av. Uruguay	Gubernamental	Publica		1964	Vende al CRM la Sra. Mercedes Balda viuda de Cevallos e hijos
2	SENAGUA	Avenida 15 de Abril y Av. Uruguay	Gubernamental	Publica		2013	Cambia de denominación de CRM a SENAGUA
3	ECU 911	Avenida 15 de Abril y Calle Nardos	Gubernamental	Publica		2014	CRM SEDE TERRENO AL ECU 911 EN EL 2014
4	CENTRO DE ATENCION CIUDADANA (CAC)	Calle Nardos y Avenida 15 de Abril	Gubernamental	Publica		2015	
5	FABRICA PEPSI COLA	Av. 15 de Abril	Comercial		Privada	1966	Sr. Alejandro Peralta
6	ESTACION DE GASOLINA GALARZA	Avenida 15 de Abril	Comercial		Privada	1971	
7	BODEGA - ALMACENES BECKER	Av. 15 de Abril y Calle 15 de Septiembre	Comercial		Privada	1972	Ing. Mario Fidel Suarez compra a la Familia Menéndez
8	COLEGIO URUGUAY	Av. 26 de Septiembre y C. Pedro Shumaker	Educación	Publica		1975	Fundado en 1945, presidente Velasco Ibarra,
9	EMBOTELLADORA DE COCA COLA	Av. 15 de Abril	Comercial		Privada	1977	Sr. Manuel María Vincés vende a la Coca Cola.
10	CIUDADELA LOS ANGELES		Residencial	Publica		1980	Terrenos pertenecieron a la Familia del Sr. Carlos Burgos
11	VILLAS DE LA 15 BDE ABRIL		Residencial		Privada	1983	Dr. Oswaldo Loor / Proyecto de la Coop. 15 de Abril
12	URBANIZACION PUERTO REAL	Calle Medardo Cevallos y 26 de Septiembre	Residencial		Privada	1986	
13	PARQUE PUERTO REAL	Calle Medardo Cevallos y Puerto Príncipe	Recreacional		Privada	1986	
14	FUNDACION OSWALDO LOOR	Av. Uruguay y Calle Puerto Rico	Salud		Privada	1988	
15	IGLESIA VIRGEN DE GUADALUPE	Av. 26 de Septiembre y Calle Portoviejo	Religioso		Privada		
16	IGLESIA SAN LUIS GONZAGA	Calle Los Tulipanes	Religioso		Privada		
17	ESCUELA REPUBLICA DE MEXICO	Calle las Acacias y Calle los Mirtos	Educación	Publica		1980	
18	ESTADIO CLUB ESPECIALIZADO FORMATIVO RIO PORTOVIEJO	Calle los Mirtos y Calle las Acacias	Recreacional		Privada		

19	SEMINARIO MAYOR SAN PEDRO	Av. 26 de Septiembre	Religioso		Privada	1994	
20	ESTACION DE BOMBEO EL GUABITO - EMAPAP	Av. 26 de Septiembre y Calle 15 de Septiembre	Gubernamental	Publica		1995	
21	UNIDAD EDUCATIVA RIO AMAZONAS	Calle 3 de Febrero y Calle 12 de Octubre	Educación		Privada		
22	UNIDAD EDUCATIVA MAMA ANGELA	Calle Abraham Lincoln y Calle 12 de Octubre	Educación		Privada		
23	ESCUELA MARIANA COBOS DE ROBLES	Avenida 15 de Abril	Educación	Publico			
24	CLINICA MAMA ANGELA	Avenida 15 de Abril y Calle Uruguay	Salud		Privada		
25	COLEGIO DR. BRUNO SANCHEZ CARREÑO	Calle Baltazar García Av. 15 de Abril	Educación	Publico			
26	CENTRO DE ESTIMULACION INFANTIL RIO PORTOVIEJO	Calle Baltazar García	Educación		Privada		
27	PATIOS DE LA POLICIA NACIONAL	Calle Uruguay y Avenida 15 de Abril	Gubernamental	Publica			
28	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES PORTOVIEJO	Avenida 15 de Abril y Av. Uruguay	Salud	Publica		2012	CRM sede terreno al ECU 911 en el 2011 / Aprobación de Planos 2018
29	COMISARIATO SUPER AKI	Avenida 15 de Abril	Comercial		Privada	2018	
30	MI COMISARIATO	Avenida 15 de Abril	Comercial		Privada	2020	
31	EDIFICIO DE LA AME	Calle Medardo Cevallos y Vicente Macias	Gubernamental	Publica		2021	
32	UNIDAD EDUCATIVA FRANCISCO PACHECO	Calle Medardo Cevallos y Avenida 15 de Abril	Educación	Publica		2017	
33	UNIDAD EDUCATIVA VELASCO IBARRA	Calle Medardo Cevallos y Avenida 15 de Abril	Educación	Publica		2017	
34	CLINICA GALENO	Avenida 15 de Abril y Calle Paraíso	Salud		Privada		
35	ESCUELA Y JARDIN PARTICULA LUCESITA	Calle Puerto Rico y Calle Uruguay	Educación		Privada		
36	IGLESIA TESTIGOS DE JEHOVA	Calle Los Tulipanes	Religioso		Privada		
37	Urbanización la Riviera	Calle Paraíso y Calle 21 de Diciembre	Residencial		Privada	2005	
38	Barrio la Bartolita (Nardos y Amadeo Solorzano)		Residencial	Publico			En 1934 Sr. Alejandro Peralta vende a Napoleón Solorzano
39	Barrio El Paraíso	Calle Paraíso y Calle 21 de Diciembre	Residencial	Publico		1985	Terrenos pertenecieron a la Familia Vincés
40	Parque La Bartolita	Calle Amadeo Solorzano	Recreacional	Publico		1990	

Anexo N° 7. Principales características de la centralidad ECU 911

CENTRALIDAD URBANA ECU 911 - PORTOVIEJO																		
NOMBRE DE INSTITUCION	ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD											SEGURIDAD		AMBIENTAL		MOBILIARIO URBANO		OBSERVACION
	VIAS			ACERAS				TRANSPORTE						MANEJO DE RESIDUOS				
	ASFALTADAS	ADOQUINADA	LASTRADA	> = 1,5 mt.	< = 1,5 mt.	RAMPAS	ARBOLES	PUBLICO	PRIVADO	CICLOVIA	PROXIM.	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
ESTACION DE BOMBEO EL GUABITO - EMAPAP	X				X				X		100 m	X			X		X	
BODEGA - ALMACENES BECKER	X			X		X	X	X	X				X		X	X		Inmueble en desuso / Parada de bus
CLINICA GALENO	X			X	X			X	X				X	X			X	Cota inferior a la de la vía
EMBOTELLADORA DE COCA COLA	X			X				X	X			X			X		X	Cota inferior a la de la vía
COLEGIO DR. BRUNO SANCHEZ CARREÑO	X				X			X	X				X		X		X	
CENTRO DE ESTIMULACION INFANTIL RIO PORTOVIEJO	X				X			X	X				X		X		X	
ESCUELA MARIANA COBOS DE ROBLES	X			X		X		X	X				X		X		X	
SEMINARIO MAYOR SAN PEDRO	X			X		X		X	X			X			X		X	
ESCUELA REPUBLICA DE MEXICO	X			X		X	X	X	X			X			X		X	Red alumbrada afectando acera

ESTADIO CLUB ESPECIALIZADO FORMATIVO RIO PORTOVIEJO	X			X		X		X	X			X			X	X	
IGLESIA SAN LUIS GONZAGA	X				X			X	X				X		X		X
IGLESIA TESTIGOS DE JEHOVA	X				X			X	X				X		X		X
IGLESIA VIRGEN DE GUADALUPE	X			X		X		X	X				X		X		X
COLEGIO URUGUAY	X				X	X		X	X				X		X		X
FUNDACION OSWALDO LOOR	X				X	X		X	X				X		X		X
PATIOS DE LA POLICIA NACIONAL	X				X	X		X	X				X		X		X
UNIDAD EDUCATIVA RIO AMAZONAS	X				X			X					X		X		X
UNIDAD EDUCATIVA MAMA ANGELA	X				X				X		50 m		X		X		X
PARQUE PUERTO REAL	X				X	X	X		X		50 m.		X		X		X
UNIDAD EDUCATIVA FRANCISCO PACHECO	X			X		X	X	X	X				X		X		X
UNIDAD EDUCATIVA VELASCO IBARRA	X			X		X	X	X	X				X		X		X
EDIFICIO DE LA AME																	

Red alumbrada afectando acera

Muro largo / Inseguridad

	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
HOSPITAL DE ESPECIALIDADES PORTOVIEJO																	
	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
CLINICA MAMA ANGELA																	
	X				X	X		X	X			X			X	X	
ESTACION DE GASOLINA GALARZA																	
	X							X	X			X			X	X	
MI COMISARIATO																	
	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
COMISARIATO SUPER AKI																	
	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
ECU 911																	
	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
CENTRO DE ATENCION CIUDADANA (CAC)																	
	X			X		X	X	X	X			X			X	X	
SENAGUA																	
	X				X			X	X			X			X	X	

Elaborado: Mora (2021)