



**UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE
PORTOVIEJO**

**MAESTRIA EN ARQUITECTURA
MENCION EN PROYECTOS ARQUITECTONICOS Y
URBANOS – SEGUNDA COHORTE**

PROYECTO DE INVESTIGACION

TEMA:

**CONECTIVIDAD ENTRE EQUIPAMIENTOS
URBANOS EN CIUDADES INTERMEDIAS.
EL CASO DEL CASCO CENTRICO DE LA
CIUDAD DE ESMERALDAS, ECUADOR**

AUTOR:

ARQ. LUIS ORTEGA ZAMBRANO

TUTORA:

DRA. ARQ. DANIELA CATTANEO

Portoviejo – Ecuador

Noviembre, 2021

“Conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias. El caso del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador.”

Mg. Arq. Andrea Bonilla

Miembro del Tribunal de Titulación

Dra. Arq. Jimena Cutruneo

Miembro del Tribunal de Titulación

Mg. Arq. David Cobeña Loor

Coordinador de la Maestría en Arquitectura

Mención Proyectos Urbanos y Arquitectónicos

Portoviejo, noviembre de 2021

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Quien firma, ORTEGA ZAMBRANO LUIS, arquitecto maestrante de la Segunda Cohorte de la Maestría en Arquitectura de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, declaro que los contenidos, resultados y planes estratégicos detallados en esta investigación, son de mi total responsabilidad y autoría, apoyados a su vez por las diferentes enunciaciones científicas de diversos autores, que se presentan en la bibliografía.

Trabajo que es presentado como requisito para la obtención del título de Magíster en Arquitectura mención Proyectos Urbanos y Arquitectónicos, con el tema:

“CONECTIVIDAD ENTRE EQUIPAMIENTOS URBANOS EN CIUDADES INTERMEDIAS. EL CASO DEL CASCO CENTRICO DE LA CIUDAD DE ESMERALDAS, ECUADOR”



Arq. Luis Ortega Zambrano

Portoviejo, noviembre de 2021

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado primero a Dios, y en segundo lugar a mi familia, quien ha sido el pilar fundamental por su apoyo incondicional, en todo este tiempo, a mi padre José Ortega, quien me ha enseñado el valor de la integridad como convicción de vida, a mi madre Mariana Zambrano y sus sabios consejos, a mis hermanos, a mi amada esposa y compañera de vida, Irma Gonzales y mis niñas Luigina y Luciana, quienes son mi razón de vida y el motivo por el que mi corazón palpita de alegría día con día.....a ti abuela Carlina que ya no estás, pero vives en mi mente y en mi corazón....

AGRADECIMIENTO

A través de estas palabras, quiero expresar, mi más sincero agradecimiento, a todas las personas quienes, con su apoyo, científico técnico y humano, han colaborado y permitieron la realización de este trabajo de investigación.

A Dios en primer lugar, a mis padres José y Mariana, por todo lo que hacen y siguen haciendo por mí, a mis hermanos Marcos, Gina, José y Cinthia y un agradecimiento muy especial a mi esposa Irma por estar allí siempre y a mis hijas Luigina y Luciana por su amor y paciencia en este tiempo en que por motivos de estudio de alguna manera me he ausentado.

Quiero agradecerle a mi directora y tutora de maestría, la Doctora Arquitecta Daniela Cattaneo, por su orientación, su guía y por los conocimientos brindados en la elaboración de este documento y por su valiosa ayuda en el desarrollo del proceso de investigación. Por sus aportaciones, observaciones y correcciones a esta tesis, que, sin duda alguna, fueron de gran importancia, lo que me permitió un mejor aprovechamiento del trabajo realizado y con lo que este trabajo llegó a buen término.

Agradezco a los profesores y coordinadores de la maestría en Arquitectura, mención Proyectos Arquitectónicos y Proyectos Urbanos, por las valiosas contribuciones que hicieron

en cada uno de los módulos a lo largo de la maestría y por el tiempo que dedicaron a compartir sus conocimientos, aun a pesar de tantas actividades que los ocupan.

A mis compañeros de la maestría, por los buenos momentos que pasamos y las dificultades que experimentamos y sobrellevamos compartiendo experiencias y conocimientos y por el apoyo mutuo que sin duda nos enriqueció a todos.

También agradezco a mis compañeros de trabajo quienes han colaborado técnicamente en el desarrollo y construcción de este proyecto, Miguel y Alexander.

¡Gracias a todos!

Figura 1. Monumento al Coronel Luis Vargas Torres – Parque 20 de Marzo - Fuente: Diario la Hora



PREFACIO

Señores Miembros del tribunal:

Presento a ustedes este trabajo, el cual nace de una interrogante a título personal y que como arquitecto y funcionario público, así como ciudadano, nacido en la ciudad de Esmeraldas, ha pasado por mi mente, y que hasta ahora me ha resultado extraño. Se trata del por qué el centro de la ciudad, y la imagen histórica y cultural, por no decir la zona administrativa y financiera, el corazón de la ciudad de Esmeraldas no es ese espacio público por excelencia, no es una zona atractiva, no me dice nada, no me invita a recorrerlo, al carecer de espacios agradables, que no son transitables ni satisfactoriamente caminables. Sin embargo, como yo, muchas personas a diario transitan esta zona sin ninguna otra justificación que la de realizar trámites y así, sin ninguna otra motivación, nos movemos desde la plaza y vamos al parque central y de allí al parque infantil y viceversa, como un circuito eterno, ida y vuelta dentro del centro de la ciudad, con hitos como los mencionados anteriormente, tan cercanos, tan próximos en términos de la distancia entre ellos, pero a su vez tan dispersos en la trama. Y sumado a ello la congestión vehicular en las vías que cruzan este fragmento de la ciudad. Todo ello me llevo a iniciar una búsqueda de respuestas a través de este trabajo de investigación con el que espero mostrar a ustedes, una realidad a la que la ciudad de Esmeraldas, así como muchas ciudades, están sometidas. Considero que es nuestro trabajo como investigadores dar lineamientos y alternativas de solución sobre la gestión del espacio público y que estas sirvan de referencia para otros trabajos de investigación en torno a la conectividad urbana como herramienta de vinculación entre el espacio público y el ciudadano como usuario de ese espacio.

“La conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias. El caso del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador”; busca ser un referente para investigaciones sobre casos similares en otras ciudades.

RESUMEN

La presente investigación pretende poner en valor la conectividad urbana como proceso fundamental dentro de las soluciones para el correcto planeamiento urbanístico de ciudades. Desde una mirada a escala global con un enfoque particular en ciudades intermedias, este trabajo busca aportar al estudio de la conectividad urbana entre equipamientos en cascos céntricos. Para ello se estudian casos, autores y modelos teóricos que brindan estrategias de solución posibles en su vinculación con procesos de conectividad. Analiza el centro de la urbe esmeraldeña, en tanto ciudad intermedia del Ecuador bajo cinco estrategias metodológicas, partiendo desde el análisis del casco céntrico de Esmeraldas y sus equipamientos urbanos vistos desde la perspectiva de otros casos, autores, encuestas de opinión sobre la percepción del centro de la ciudad y sus equipamientos, elaboración de fichas de análisis y observación de hitos urbanos y movilidad en el casco céntrico, el análisis urbano-territorial y por último el análisis de conectividad urbana en el centro de la ciudad a partir de los principios de la *Teoría de la Red* de (Salingaros, 2005) . Todo ello conduce a generar parámetros y líneas de acción que permitan desarrollar propuestas de implementación en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador

Palabras clave: Conectividad Urbana, Equipamientos urbanos, Casco céntrico, Ciudades intermedias, Peatonalización.

ABSTRACT

This research aims to value urban connectivity as a fundamental process within the solutions for the correct urban planning of cities. From a global perspective with a particular focus on intermediate cities, this work seeks to contribute to the study of urban connectivity between facilities in downtown areas. For this, cases, authors and theoretical models are studied that provide possible solution strategies in their connection with connectivity processes. Analyzes the center of the Esmeraldas city, as an intermediate city of Ecuador under five methodological strategies, starting from the analysis of the central area of Esmeraldas and its urban facilities seen from the perspective of other cases, authors, opinion polls on the perception of the center of the city and its facilities, preparation of data sheets for the analysis and observation of urban landmarks and mobility in the downtown area, the urban-territorial analysis and finally the analysis of urban connectivity in the city center based on the principles of the Theory of the Network of (Salingaros, 2005). All of this leads to generating parameters and lines of action that allow the development of implementation proposals in the downtown area of the city of Esmeraldas, Ecuador.

Keywords: Urban Connectivity, Urban facilities, Downtown, Intermediate cities, Pedestrianization

CONTENIDO

TRABAJO DE TITULACIÓN	17
1. Introducción Motivadora (síntesis)	17
2. Problema de Investigación	18
2.1 Tema/Problema.....	18
2.2 Desarrollo de la Problemática.....	18
2.3 Planteamiento del problema	23
3. Hipótesis.....	24
4. Objetivos	25
5. Justificación.....	26
6. Metodología	27
6.1 Aproximación Metodológica.....	27
6.2 Estado de la cuestión	28
6.3 Casos de referencia.....	31
6.4 Presentación del caso de estudio	37
6.5 Marco teórico.....	50
6.6 Universo y muestra.....	61
6.7 Procedimientos empleados.....	64
6.8 Análisis urbano/territorial.....	74
6.9 Análisis del PIT según la Teoría de la Red (Nikos Salingaros, 2005)	93
7. Presentación de resultados más relevantes.....	98

7.1	Resultados de la encuesta	99
7.2	Resultados de las fichas técnicas de análisis y observación de equipamientos urbanos.	108
7.3	Resultados de las fichas técnicas de análisis de la infraestructura vial y movilidad	112
7.4	Resultados del análisis urbano/territorial PIT	124
7.5	Resultados del análisis de aproximación al modelo de la Teoría de la Red de Nikos Salingaros (2005)	126
8.	Discusión de los resultados	127
9.	Líneas de acción	132
10.	Propuesta	133
10.1	Justificación	133
10.2	Idea generadora	133
10.3	Imaginario propuesto	136
11.	Conclusiones y consideraciones generales. Coherencia entre los objetivos, tipo de estudio y los resultados del análisis.....	146
12.	BIBLIOGRAFÍA.....	148
13.	ANEXO	152

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Peatonización Carrera 14, Armenia, recorrido nocturno	32
Imagen 2. Peatonización Carrera 14	32
Imagen 3. Peatonización Carrera 14, Armenia-vista aérea.....	33
Imagen 4. Peatonización Carrera 14, Armenia-tratamiento de piso	33
Imagen 5. Axialidad.....	34
Imagen 6. Sistemas de Recorridos	34
Imagen 7. Vegetación	34
Imagen 8. Permanencia	34
Imagen 9. Plano propuesta urbana Centro Histórico Zipaquirá.....	36
Imagen 10. Intervención urbana Centro Histórico Zipaquirá – espacio público	36
Imagen 11. División política - administrativa del Cantón Esmeraldas.....	43
Imagen 12. Densidad poblacional del Cantón Esmeraldas	44
Imagen 13. Mapa de densidad poblacional del Cantón Esmeraldas	44
Imagen 14. Espacios públicos del Cantón Esmeraldas	45
Imagen 15. Superficie verde por habitante del Cantón Esmeraldas	46
Imagen 16. Nodos singulares y complementarios	58
Imagen 17. Tramos y peatones	59
Imagen 18. Principio de organización.....	60
Imagen 19. Vista aérea - fragmento territorial seleccionado – PIT	62
Imagen 20. Encuesta - Preguntas de investigación 1 - 2 - 3 – 4	65
Imagen 21. Encuesta - Preguntas de investigación 5 - 6 - 7 - 8.....	66
Imagen 22. Encuesta - Preguntas de investigación 9 – 13	67
Imagen 23. Encuesta - Preguntas de investigación 14 a 17	68
Imagen 24. Encuesta - Preguntas de investigación 18 – 19.....	69

Imagen 25. Área PIT seleccionado para recolección de datos de campo	69
Imagen 26. Ficha 1 – Observación y Análisis de equipamiento	72
Imagen 27. Ficha 2 - Análisis de infraestructura vial y movilidad.....	73
Imagen 28. Clasificación de ciudades del Ecuador.....	74
Imagen 29. Tabla de censo de población INEC 2010.....	75
Imagen 30. Características de ciudades intermedias.....	75
Imagen 31. Centro de la ciudad de Esmeraldas	77
Imagen 32. Edificio Municipal del Cantón Esmeraldas	86
Imagen 33. Plaza Cívica.....	87
Imagen 34. Parque 20 de Marzo	87
Imagen 35. Iglesia de la Merced	87
Imagen 36. Parque Roberto Luis Cervantes.....	88
Imagen 37. Línea de acción.....	132
Imagen 38. Estado Actual sector Plaza Cívica	137
Imagen 39. Eje peatonal calle Juan Montalvo	137
Imagen 40. Eje peatonal calle Juan Montalvo	138
Imagen 41. Intersección calle Juan Montalvo y Bolívar.....	138
Imagen 42. Intersección calle Juan Montalvo y Av. Sucre.....	139
Imagen 43. Intersección peatonal calle Juan Montalvo y peatonal Sucre	139
Imagen 44. Imagen avenida Sucre	140
Imagen 45. Imagen propuesta peatonal avenida Sucre	140
Imagen 46. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre.....	141
Imagen 47. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre – peatonal 9 de Octubre, sector Parque Central.....	141
Imagen 48. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre - sector Iglesia La Merced.....	142

Imagen 49. Estado actual calle Mejía	142
Imagen 50. Propuesta peatonal Av. Sucre - Calle Mejía	143
Imagen 51. Propuesta peatonal calle Mejía - intersección con la Av. Olmedo	143
Imagen 52. Vista desde el parque infantil peatonal Mejía.....	144
Imagen 53. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal Mejía.....	144
Imagen 54. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal Juan Montalvo	145
Imagen 55. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal 9 de Octubre.....	145

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del Cantón Esmeraldas.....	38
Ilustración 2. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1880.....	39
Ilustración 3. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1880 – 1960.....	40
Ilustración 4. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1960 – 1975.....	40
Ilustración 5. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1975 – 1980.....	41
Ilustración 6. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1980 – 1990.....	41
Ilustración 7. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 2000.....	42
Ilustración 8. Mapa de centralidades	47
Ilustración 9. Centralidad 2	48
Ilustración 10. Mapa de espacios verdes y públicos	49
Ilustración 11. Identificación de los espacios públicos recreativos.....	50
Ilustración 12. Polígono de intervención territorial.....	61
Ilustración 13. Polígono de intervención territorial.....	78
Ilustración 14. Densidad poblacional PIT	79
Ilustración 15. Uso de Suelo – PIT.....	80
Ilustración 16. Trama urbana – PIT.....	81
Ilustración 17. Trama urbana – PIT.....	82
Ilustración 18. Tejido vial - movilidad – PIT	83
Ilustración 19. Equipamientos urbanos del casco históricos del casco céntrico, Esmeraldas del Ayer	84
Ilustración 20. Equipamientos urbanos - casco céntrico	85
Ilustración 21. Hitos urbanos – casco céntrico del Cantón Esmeraldas	88
Ilustración 22. Relación de proximidad	89
Ilustración 23. Relación de distancias	90

Ilustración 24. Relación por trabajo	91
Ilustración 25. Relación por recreación.....	92
Ilustración 26. Relación por turismo	92
Ilustración 27. Relación por aspectos culturales	93
Ilustración 28. Nodos de actividad humana	95
Ilustración 29. Conexiones	96
Ilustración 30. Jerarquía	98
Ilustración 31. Líneas de Acción.....	131
Ilustración 32. Estrategia por puntos de intervención	134
Ilustración 33. Plan Masa	135

TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

CONECTIVIDAD ENTRE EQUIPAMIENTOS URBANOS EN CIUDADES INTERMEDIAS. EL CASO DEL CASCO CENTRICO DE LA CIUDAD DE ESMERALDAS, ECUADOR

1. Introducción Motivadora (síntesis)

¿Puede algo tener tanto significado, ser tan representativo, simbólico e histórico, ser parte de nuestro ver y andar a diario, vamos de la plaza a los parques, de los parques a la plaza, espacios tan cercanos y al mismo tiempo sentirlos tan extraños y lejanos?

El presente proyecto de investigación pretende poner en valor la conectividad urbana como un proceso fundamental dentro de las soluciones para el correcto planeamiento urbanístico de las ciudades. Este proyecto nace de la constante búsqueda que tenemos como planificadores, y como parte del conglomerado ciudadano, de entender, siguiendo a diversos autores y modelos teóricos, a las ciudades a partir de la experiencia que nos da el habitarlas y la interacción que se produce entre el espacio físico y sus usos.

Desde una mirada a escala global con un enfoque particular en ciudades intermedias, este trabajo busca aportar al estudio de la conectividad urbana entre equipamientos en cascos céntricos. Para ello se referencian y trabajan casos, autores y modelos teóricos que aportan estrategias y alternativas de solución posibles en su vinculación con los procesos de conectividad. Se analiza la zona céntrica de la ciudad de Esmeraldas, en tanto ciudad intermedia de Ecuador bajo cinco estrategias metodológicas, partiendo desde el análisis del centro de la ciudad de Esmeraldas y sus equipamientos urbanos vistos desde la perspectiva de otros casos y autores, encuestas de opinión acerca de la percepción del centro de la ciudad y sus equipamientos, elaboración de fichas técnicas de análisis y observación de hitos urbanos y movilidad en el centro de la ciudad, el análisis urbano-territorial del casco céntrico y por

último el análisis de conectividad urbana en el centro de la ciudad a partir de la aplicación de los principios de la Teoría de la Red de (Salingaros, 2005). Al final, y como resultado de esta investigación, se ofrecen parámetros y lineamientos para la generación de una propuesta de implementación de conectividad urbana en un área de intervención o fragmento territorial de la zona céntrica de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador.

2. Problema de Investigación

2.1 Tema/Problema

Conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias. El caso del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador.

2.2 Desarrollo de la Problemática

1.1.1. El derecho a la ciudad – Ciudades intermedias

Según señalan (Llop & Vivanco , 2017) en el debate de la Nueva Agenda Urbana, para ciudades intermedias de Ecuador, estas ciudades se constituyen como nodos claves para que la urbanización del mundo genere desarrollo; más aún, cuando en ciudades de talla media y en ciudades menores vive la mayoría de la población urbana del planeta. Datos recientes demuestran que existen 10.000 ciudades de más de 50.000 habitantes y menos de 500 ciudades de más de 1.000.000 de habitantes. Estamos hablando de urbes que están activas en las redes de ciudades, intermediando con otras ciudades entre flujos globalizados y territorios concretos.

Es así que, dentro del estudio realizado sobre ciudades intermedias ecuatorianas, los autores señalan que, las sociedades urbanas actuales confrontan una fragmentación espacial que segrega distintas homogeneidades, propias de cada colectivo social. Y frente a esta realidad el documento plantea una serie de cuestionamientos en torno a esta problemática:

¿Cómo construir ciudades para todos, sin relegar millones de personas pobres en los márgenes sociales y espaciales?, ¿cómo hacer de las ciudades lugares donde se

vive bien, con una mejor calidad de vida y donde existen oportunidades para el conjunto de los habitantes?, ¿cuáles son las medidas que permiten a los gobiernos locales asumir sus responsabilidades en la aplicación de los derechos a la educación, a la salud, a un medio ambiente sano, al empleo, a la participación, a la cultura, o aún a la seguridad?, ¿cómo garantizar el acceso a los servicios públicos y mejorar la movilidad urbana?, ¿cómo promover ciudades interculturales e intergeneracionales, sin discriminación dentro de la cual cada uno y todos encuentran su lugar? (Llop & Vivanco , 2017, pág. 13).

En función de estos retos (Llop & Vivanco , 2017) determinan una categorización para las ciudades intermedias ecuatorianas, a partir de características como población y jerarquía de asentamientos humanos.

Esmeraldas, la ciudad motivo de este estudio se sitúa dentro de la categorización de ciudad intermedia, y como tal, sobre esta, se ciernen todos los cuestionamientos vistos anteriormente acerca de las sociedades urbanas, los que se presentan como problemas que se perciben en las ciudades, su población, su estructura y en su red urbana. Se trata de ciudades marcadas por un crecimiento acelerado y que siguen modelos dispersos y de baja densidad, los que tienen un impacto real en su desarrollo y que de acuerdo con la tesis de (Alcaraz, 2020, pág. 2) se puede resumir en tres aspectos negativos que afectan de manera significativa la forma en que las ciudades interactúan con su población y cambian la forma de vivir en la ciudad:

Disolución: existe una importante urbanización desigual, así como el debilitamiento, abandono o especialización de los centros urbanos.

Fragmentación: la combinación del capitalismo neoliberal, desgarrado con una lógica sectorial de las administraciones públicas, produce la multiplicación de elementos dispersos y monopólicos en territorios ya segmentados por las vías de comunicación.

Privatización: existe en las ciudades, una gran polarización según las clases sociales, yendo a espacios como barrios populares, hasta condóminos o cotos privados. Así como la privatización de calles y espacios verdes, plazas y mercados, como es el caso con los centros comerciales.

1.1.2. Ciudades fragmentadas

Es en estas ciudades en donde esta fragmentación, según (Alcaraz, 2020), se observa con una tendencia hacia el desarrollo urbano de baja densidad y desprovisto de un planeamiento integral del uso del suelo a escala regional y humana. A esto se añade la falta de estrategias y políticas de movilidad, de espacio público y social. La consecuencia de estas carencias es una ciudad con un crecimiento acelerado difuso, carente de infraestructura o equipamientos con continuidad, cohesión y conexión, donde el resultado final es una ciudad inequitativa tanto en el aspecto social, como el urbano, sin mencionar la poca sostenibilidad del modelo, según refiere (Alcaraz, 2020).

1.1.3. Una mirada a los centros históricos

De allí que, estas carencias de las que hablamos anteriormente se muestran en la red urbana de la ciudad. Esta contiene diversos elementos, y uno de gran relevancia dentro de la estructura es el casco céntrico. Este, de acuerdo con Fernando Carrión, (2005), es el espacio público por excelencia de la ciudad, y por ello, se debe convertir en la plataforma de innovación del conjunto de la urbe y en objeto del deseo de la ciudad posible.

Esto a decir de Carrión & Hanley (2005), nos lleva a sostener que la centralidad histórica, que también suele ser la administrativa y financiera de muchas ciudades, debe ser entendida como proyecto y no sólo como memoria. Y es que según (Carrion & Hanley, 2005, págs. 39-45), los centros históricos están viviendo una dinámica que hace pensar que su futuro está en juego y que en mucho dependerá de las políticas que se diseñen, más aún si no

se reconoce las limitaciones que tienen los enfoques conservacionistas y desarrollistas, Por ello, respecto de su posible devenir, se generan tres hipótesis:

El fin de los centros históricos

Surgimiento de otras formas de centralidad

Fortalecimiento de la centralidad histórica

Entender al centro histórico, como espacio público es necesario por cuanto es el lugar de encuentro característico de las ciudades. Según Borja (2000), la ciudad es un conjunto de puntos de encuentro o un sistema de lugares significativos, tanto por el todo urbano como por sus partes. Es decir, la ciudad tiene puntos de encuentro y lugares significativos operando en un sistema para que pueda existir como tal.

Para Carrión & Hanley (2005), estos lugares de encuentro y puntos significativos son los espacios públicos, porque reúnen los siguientes tres componentes fundamentales: lo simbiótico, lo simbólico y la polis. Simbiótico en el sentido que genera integración, articulación, encuentro y conectividad. Simbólico en el sentido que tiene un patrimonio de símbolos que genera identidades múltiples, colectivas y simultáneas.

Y en el ámbito de la polis porque es el lugar de la ciudad de mayor disputa, tanto del poder simbólico que es portador de las políticas de modernización del estado, entre lo público y lo privado.

Según Carrión (2005), en las áreas centrales siempre se construyeron Grandes Proyectos Urbanos (GPU), principalmente, por ejemplo, a través de iniciativas tendientes a mejorar su accesibilidad (vialidad), a adecuar los espacios a las nuevas demandas (comercio, estacionamientos), a rehabilitar edificios antiguos (monumentos) o a remplazar estructuras arquitectónicas por edificios en altura. En otras palabras, fueron intervenciones sectoriales aisladas e insuficientes que rompieron, en muchos casos, con la continuidad histórica. En la actualidad, por las nuevas concepciones imperantes y por los resultados precarios

evidenciados por este tipo de acciones, las áreas centrales históricas deben ser vistas en su totalidad como un Gran Proyecto Urbano.

2.2.1 Equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad

Es en el casco céntrico de las ciudades donde el espacio público se estructura con los equipamientos urbanos, los que según Franco & Zabala (2012), han tenido históricamente un papel fundamental en la atención de las necesidades básicas de los ciudadanos y han sido instrumentos valiosos para la construcción de comunidades solidarias.

Así mismo dentro de la problemática, se evidencian también los impactos negativos de los equipamientos en el entorno. Por ello es posible afirmar que los equipamientos contribuyen de forma directa a la construcción de una mejor o peor calidad de vida y que, de acuerdo con sus características, pueden transformar el territorio de una manera positiva o negativa tal como lo señalan Franco & Zabala (2012). Estas características son:

La escala o cobertura (nacional, regional, departamental, metropolitana, zonal o vecinal) que puede producir impactos de magnitud variable.

El carácter público, privado o mixto, relacionado con factores como el tipo de transporte utilizado por los usuarios y la demanda de cupos de estacionamiento.

La cantidad de usuarios y visitantes que varía entre una alta demanda e incluso su ausencia.

La frecuencia en el ingreso y salida de los usuarios, que puede ser permanente o constante, permanente con picos en horarios de mayor afluencia, masiva, ocasional o prácticamente inexistente.

Los horarios de prestación de servicios.

El tipo de usuarios que varía según grupos etarios, nivel socioeconómico y su papel en relación con el equipamiento (trabajadores, usuarios o acompañantes).

La permanencia de los usuarios en el equipamiento que puede ser constante (incluso internos) o de estancias cortas para hacer un trámite.

La naturaleza del servicio prestado, que implica variaciones en el tipo de impactos relacionados con el medio ambiente y la movilidad.

Las características del entorno en el que se localiza, relacionadas con los usos del suelo, las condiciones de movilidad y el espacio público.

La cercanía de varios equipamientos, que pueden funcionar como un nodo y generar una sumatoria de impactos.

2.3 Planteamiento del problema

Visto entonces el desarrollo de la problemática, se puede afirmar que, los cascos céntricos de las ciudades intermedias presentan problemas en común. A efectos de esta investigación nos interesa atender a la falta de interacción con el espacio público en los centros urbanos. Esta falta de conexión entre el espacio público y la escala humana se manifiesta en que, los diversos elementos que caracterizan a la red urbana, entre ellos, los equipamientos urbanos, considerados muchas veces como hitos en los cascos céntricos, se encuentran dispersos en el espacio público, sin elementos que generen una articulación, interconexión o integración que permitan mejorar la interacción del ciudadano con el lugar y la percepción del mismo acerca de la imagen de la ciudad.

En este sentido, el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas presenta también estos elementos urbanos, que son los que deberían estructurar la imagen de ciudad. Pero al contrario de lo que señalan Tella & Amado (2017) -en relación a las calles (sendas), como elementos que deben tener la capacidad de ser facilitadores para la comunicación e interconexión entre personas y lugares y, los demás elementos urbanos (equipamientos), que suponen la misma consideración- en el caso del casco céntrico de Esmeraldas, estos elementos, su utilización, así como sus componentes y tipologías van en detrimento de esa

necesidad de encuentro, comunicación, movilidad, accesibilidad y transporte. A esta desintegración urbana, característica en el centro de la ciudad, se la puede traducir como la falta de conectividad urbana.

Se puede señalar entonces que, la falta de conectividad urbana entre equipamientos en los cascos céntricos de ciudades intermedias tal y como sucede en la ciudad, motivo de este estudio, es resultado de las carencias respecto a instrumentos de planificación urbana. Esto incluye el desconocimiento de casos similares referenciados y de modelos teóricos que permitan implementar estrategias para resolver las necesidades de desplazamiento, comunicación, conexión, vinculación e interacción entre el espacio público y sus habitantes. Este es un problema que verificamos en la ciudad de Esmeraldas, y un problema existente en muchas ciudades intermedias.

3. Hipótesis

Hipótesis general

El no identificar los problemas en torno a la conectividad urbana entre equipamientos en ciudades intermedias, y la consecuente carencia de estudios concernientes a la conectividad urbana como tema/problema determina que ciudades como Esmeraldas en Ecuador, no cuenten con lineamientos para la generación de propuestas de implementación en su casco céntrico.

Hipótesis específicas

Propuestas fallidas de conectividad urbana entre equipamientos en cascos céntricos de ciudades intermedias son producto de la falta de información con que se cuenta sobre casos, modelos y referentes en torno al tema.

La dotación en el centro de la ciudad de Esmeraldas de espacios destinados al peatón que vinculan equipamientos urbanos genera bienestar y aceptación en un gran porcentaje de las personas que asisten a ese sector.

Los equipamientos del centro de la ciudad de Esmeraldas no son considerados hitos urbanos por la falta de un análisis técnico individual y la delimitación y análisis general de componentes de su entorno inmediato.

El centro de la ciudad de Esmeraldas y los componentes de su estructura urbana no son elementos identificables producto de la falta de un análisis urbano-territorial que permita caracterizar este sector de la trama urbana.

La conectividad entre equipamientos urbanos del casco céntrico en ciudades intermedias a partir de los principios estructurantes de la teoría de la red de Nikos Salingaros constituye una estrategia a seguir para la implementación de propuestas de conectividad urbana para la ciudad de Esmeraldas y otras ciudades.

4. Objetivos

Objetivo general

Aportar al estudio de la conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias a través del análisis de referentes, modelos teóricos y su aplicabilidad para generar líneas de acción que permitan propuestas de implementación en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador.

Objetivos específicos

Analizar referencias teóricas y proyectuales de conectividad urbana entre equipamientos en cascos céntricos de ciudades intermedias, para determinar lineamientos desarrollados y sus alternativas de solución.

Delimitar los equipamientos urbanos en un polígono de intervención territorial del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas haciendo énfasis en los considerados como hitos urbanos, con su respectivo análisis particular a través de instrumentos de recolección de datos.

Estudiar los equipamientos urbanos a través de un análisis urbano-territorial del polígono de intervención en base a diversos modelos teóricos y proyectuales, como método comparativo que permita caracterizar los elementos que conforman este fragmento territorial.

Evaluar la conectividad entre equipamientos urbanos del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, a través de la aplicación de la Teoría de la Red de Nikos Salingaros (2005), para identificar su funcionalidad, conexión e interrelación y poder generar lineamientos para una propuesta de implementación.

Determinar lineamientos de acción en función de lo relevado en este estudio.

5. Justificación

Entendiendo que las ciudades intermedias ecuatorianas poseen características similares que las definen y que además presentan problemas similares en la estructura de sus redes urbanas, reflejados muchos de ellos en sus centros históricos y gestión del espacio público, es necesario un abordaje sistémico al estudio de la conectividad urbana entre los equipamientos ubicados en cascos céntricos de ciudades intermedias. En este sentido la ciudad de Esmeraldas, Ecuador, y los problemas que enfrenta, inherentes al espacio público enmarcado en su casco céntrico y la interacción de los equipamientos urbanos con sus ciudadanos, son razones suficientes y fundamentales para entender al centro de la ciudad, tal como lo señalan Carrión & Hanley (2005), como el centro histórico el cual no debería ser entendido solo como memoria sino como proyecto: el gran proyecto urbano.

En este sentido es necesario, para ese gran proyecto urbano, que la ciudad y su casco céntrico sean analizados a fin de desarrollar propuestas que permitan visualizar estrategias de gestión del espacio y los impactos positivos que generan los equipamientos urbanos como elementos articuladores entre el ciudadano y el espacio público.

6. Metodología

En esta parte se indica la metodología propuesta para esta investigación, los alcances de la misma y sus limitaciones. Se presentan los núcleos conceptuales y se delimita el procedimiento técnico con el cual se desarrolló la presente investigación y la obtención científica de resultados, los usuarios que fueron parte de la investigación y las herramientas o instrumentos utilizados para la recolección de la información, la validación, tabulación y descripción a través de matrices, encuestas, fichas de análisis, evaluación y observación y la interpretación de resultados y conclusiones hasta llegar a la elaboración de la propuesta técnica.

6.1 Aproximación Metodológica

El proceso metodológico consta de varias fases, partiendo desde el estado de la cuestión, con una breve descripción de revisión bibliográfica de textos y temas concernientes a las ciudades intermedias, los centros históricos o cascos céntricos, los equipamientos urbanos, y la conectividad. Luego se aborda el estudio de dos casos de referencia para el análisis de estrategias y propuestas de solución, se realiza la presentación del caso de estudio con datos relevantes en torno a planes de ciudad vigentes, para luego entrar al marco conceptual con la revisión de varios modelos teóricos, basados en las palabras clave de este estudio y sus conceptos y teorías como lineamientos para el análisis comparativo, como la Teoría de la Red Urbana de (Salingaros, 2005).

Se determina el universo o población en un área que se enmarca en un PIT seleccionado intencionalmente para el estudio de caso, el cual está comprendido desde la avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la avenida Colon y desde la calle Juan Montalvo hasta la calle Salinas. Seleccionado el universo (PIT), se desarrolla el análisis urbano/territorial que inicia con un diagnóstico inicial en menor escala para el estudio de caso, la ciudad de Esmeraldas-Ecuador, su posición como ciudad intermedia y la delimitación

de los equipamientos urbanos en una zona específica de la ciudad, reconocida como el centro de la ciudad o casco céntrico.

Asimilando la elección metodológica propuesta por Alcaraz (2020) se determina la selección de diferentes metodologías de investigación para el análisis de datos:

Descriptivo: se adopta esta metodología para describir, ciertas conductas y fenómenos sociales y del espacio público. Para especificar, relatar y relacionar información cualitativa.

Estadístico inductivo: se usa para el análisis y recabar datos cuantitativos, para después formular conclusiones basándose en datos concretos.

Deductivo: mediante este método, se busca presentar conclusiones, partiendo del análisis de datos cuantitativos, y mediante su comparación, validación y deducción con datos subjetivos.

El análisis-síntesis: se opta por este método dado que se busca en el análisis de las partes que componen el contexto socio urbano, las redes que las componen las características del espacio público y los fenómenos sociales, lo que permite el estudio de datos cualitativos y cuantitativos.

Algunos lineamientos bajo este método son observación, descripción, proceso crítico; descomposición, tabulación, ordenación, clasificación y conclusión.

6.2 Estado de la cuestión

Para el desarrollo de este trabajo de investigación es necesario considerar la complejidad de abordar el fenómeno urbano hoy, sin tener en cuenta el rol de las ciudades intermedias y las relaciones que éstas posibilitan con las grandes urbes permitiendo complementarse entre ciudades y funcionar como un sistema de ciudades. Si se asume que las ciudades intermedias, son aquellas que tienen menos de 1.000.000 de habitantes y que en la actualidad acogen a más del 50% de la población urbana del planeta, se puede afirmar que las

ciudades intermedias son elementos claves para un proceso de urbanización equilibrado, tal como lo señalan Llop & Vivanco (2017).

En ese sentido, según Bellet & Llop (2004), la ciudad intermedia no solo se define por su tamaño, sino también por el papel y función que juega dentro de su territorio más o menos inmediato. En este sentido, una de las varias características que le ayudan a definir este rol, es que son centros de interacción social, económica y cultural. Y dentro de esa característica, se enmarca un elemento relevante en toda ciudad, que refiere a una zona específica de gran importancia, sino tal vez la de mayor relevancia en la red urbana: el centro de las ciudades.

Llamados también cascos céntricos, núcleos centrales, centros urbanos, centros históricos, centros administrativos y/o financieros, son estos fragmentos de la red urbana ubicados en el área central de la ciudad o “corazón de la ciudad”. Según la ciudad a la que pertenezcan, estos poseen características propias si bien coinciden, en mayor o menor medida, por su valor patrimonial e histórico. Como lo señalan Carrión & Hanley (2005), son el espacio de encuentro por excelencia tanto por su condición de centralidad que hace que sea un punto focal de la ciudad, como por la suma de tiempo al pasado que le permite adquirir un valor de historia, siendo además el elemento fundamental de la integración social y de la estructuración de la ciudad

En estos fragmentos territoriales convergen a diario actividades humanas, generando flujos continuos, convirtiéndose en sitios de gran concentración y movimiento. Es aquí donde participan diversos elementos y donde se generan vínculos y relaciones entre ellos, que influyen en cómo las personas experimentan y viven la ciudad. Estos diversos y distintos elementos inmersos en los centros urbanos son parte de la red urbana, que se conforma a su vez por diversas formas de espacio público como, calles, plazas, parques, edificios, entre otros. También puede pensarse en otro tipo de elementos como personas, bienes y recursos.

En este sentido, al hablar de los primeros elementos, nos referimos a equipamientos urbanos, los que presentan también diversos problemas, vistos estos, como impactos negativos que se pueden presentar con relación al entorno, tal como los señalan Franco & Zabala (2012). Se trata de impactos tales como:

- espacio público descuidado y deteriorado
- movilidad impactada negativamente por la concentración de vehículos
- cambios de usos de suelo inducidos
- perjuicio al medio ambiente por ruido, mal manejo de desechos y descuido de áreas verdes
- inseguridad en la zona por actos delictivos y, por último,
- impactos visuales por la inadecuada interacción con el entorno.

Además de estos problemas, los equipamientos urbanos, son parte de los elementos que integran el espacio público que se transita y es en esas trayectorias donde se pone en evidencia o no la conexión o conexiones entre estos equipamientos, así como el grado de relación y la vinculación de estos con la escala humana.

Es en este sentido que, dentro de la problemática que enfrentan las ciudades, se pone en evidencia a diversos elementos dispersos en el tejido urbano y la falta de procesos conectivos como la base de este tejido, tal y como lo señala Salingaros (2005).

Esta desconexión dentro de la red urbana se traduce en una distorsión de la visión ciudadana entendida en la imagen pública de cada ciudad, lo que según ha señalado tempranamente Kevin Lynch (1960), hace que los ciudadanos no actúen acertadamente dentro de su medio ambiente.

6.3 Casos de referencia

A nivel de ciudades intermedias existen varios ejemplos de reinención en las maneras de entender, comprender y resolver los problemas inherentes al espacio público, y sus componentes, la red urbana y su estructura, y como estos casos son el claro ejemplo de esa búsqueda incesante de vincular al espacio público con los ciudadanos y el desarrollo urbano.

Estos casos de referencia muestran modelos teóricos y conceptuales ya ejemplificados en realidades particulares, donde podemos observar estrategias de implementación desarrolladas desde varias aristas o puntos de análisis, así como las puestas en funcionamiento. Esto contribuirá a referenciar el caso de estudio y reforzar el presente trabajo de investigación cuyo interés es el de lograr esa búsqueda de la ciudad sustentable, vinculante, integrada y conectada entre el espacio y los ciudadanos.

Los casos de referencia fueron seleccionados atendiendo a sus características similares a nuestro caso de estudio y a sus resoluciones en torno a la conectividad urbana, donde participan elementos vinculantes de la red urbana como son los equipamientos urbanos, y el trazado vial que es parte importante de este proceso de conexión. Este se enmarca en zonas de gran relevancia en la trama urbana como son los centros urbanos, donde la peatonalización vial es el proceso resultante que permite vincular al elemento principal, el ser humano con el espacio público.

Se trata de dos casos en ciudades latinoamericanas intermedias de Colombia, como son la Ciudad de Armenia (Urbana, 2011) y la ciudad de Zipaquirá (Cohen, 2017), con intervenciones al espacio público y componentes dentro de la estructura de estos proyectos, como son los centros históricos, sus equipamientos y la articulación y conexión entre estos, a través de ejes viales transformados en áreas destinadas al uso exclusivo de peatones.

6.3.1 Proyecto Urbano: Peatonalización carrera 14. Armenia, Colombia

Descripción. Fuente: Plataforma Urbana (2011)

El centro de Armenia es uno de los pocos centros tradicionales de una ciudad intermedia en Colombia que no ha sido afectada drásticamente por las nuevas formas de interrelaciones urbanas, donde el individuo evita el riesgo y el conflicto de relacionarse con personas desconocidas en busca de otras facilidades comerciales y sociales. Allí la panóptica se convierte en una herramienta de confianza y seguridad.

En este contexto, el Centro Comercial de Cielos abiertos, aparece como un proyecto urbano arquitectónico de carácter estratégico para la ciudad, que retoma el centro de Armenia como Centro Integral, con identidad cultural que ayuda a la consolidación de todo un sistema de parques y equipamientos colectivos para la ciudad de Armenia. *Ver imágenes 1 y 2.*



Imagen 2.
Peatonización Carrera 14
Fuente:
<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/29/proyecto-urbano->



Imagen 1.
Peatonización Carrera 14, Armenia, recorrido nocturno
Fuente:
<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/29/proyecto-urbano-peatonizacion-carrera->

Es por lo tanto la Carrera. 14 ese eje dinamizador de ciudad, donde la inclusión se convierte en espacio público y es punto de partida de la estrategia territorial de todo el centro de Armenia. Por lo tanto, su sustentabilidad no solo depende de unas buenas estrategias de marketing y venta de servicios del proyecto que incluyan al proyecto en el contexto global,

sino también de la participación y apropiación ciudadana, como base de su sostenibilidad y justificación política.

Por lo tanto, el corredor peatonal denominado “Pasos de Café”, atiende las demandas del Plan de Ordenamiento Territorial de Armenia, repensando la ciudad, y planteado nuevas formas “para que el centro de Armenia siga siendo el centro de la ciudad”, y plantea esa poética espacial arquitectónica del espacio público en una vivencia histórica del proceso cultural y semiótico del Café. Esta relación semiótica del Café se plasma en la forma de cultivar, recolectar, lavar, secar, tamizar, comercializar y consumir, y su recorrido espacial de vivencias culturales y de relaciones humanas intrínsecas en él. Cada cuadra, cada evento, está pensado en la vivencia integral del espacio público, en la demanda comercial ciudadana y en la apropiación cultural y de identidad del mismo. La ausencia de alguno de ellos rompería con el equilibrio y fundamento del proyecto. *Ver imágenes 3 y 4.*



Imagen 3.
Peatonización Carrera 14, Armenia-vista aérea

Fuente:
<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/29/proyecto-urbano-peatonalizacion->



Imagen 4.
Peatonización Carrera 14, Armenia-tratamiento de piso

Fuente:
<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/29/proyecto-urbano-peatonalizacion->

Este proyecto de Espacio Público aprovecha la actividad comercial existente y no consolidada a partir de la vía vehicular que la cruza longitudinalmente. La propuesta se desarrolla bajo el criterio esencial de articular mediante el arte y la cultura dos vacíos urbanos hitos en la ciudad: la Plaza de Bolívar y el Parque Sucre. Esta articulación supone una estructura de conjunto donde la fluidez y la permeabilidad actúan como los elementos estructurantes del proyecto. Esto ofrece un espacio público en conjunto rico en posibilidades artísticas y culturales que genera además escenarios de encuentro y acontecimientos sociales. Este recorrido urbano reinterpreta de forma simbólica y contemporánea componentes de la cultura cafetera. La especialidad que genera el recorrido es la de un nuevo paisaje urbano, donde las actividades comerciales, sociales, culturales, artísticas y cotidianas se mezclan recíprocamente.

A continuación, se presenta un análisis urbano del Proyecto de la Carrera 14, mediante el cual se señalan en las gráficas de implantación, varios principios ordenadores, según (Gualteros, 2017). *Ver imágenes 5, 6, 7 y 8.*

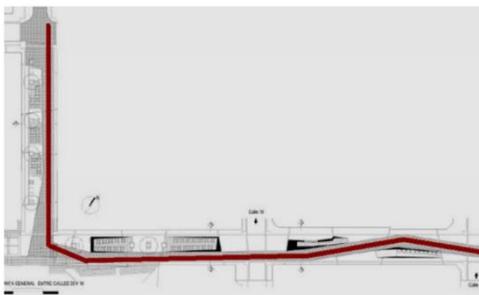


Imagen 5. Axialidad
Fuente: Gualteros Brandon (2017)



Imagen 6. Sistemas de Recorridos
Fuente: Gualteros Brandon (2017)

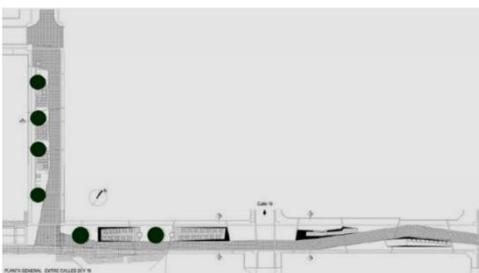


Imagen 7. Vegetación
Fuente: Gualteros Brandon (2017)

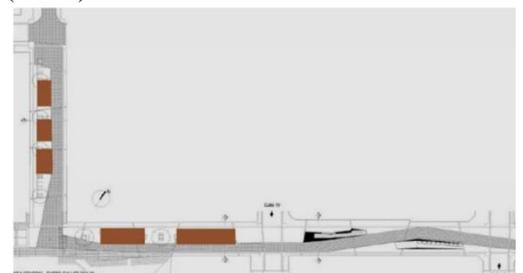


Imagen 8. Permanencia
Fuente: Gualteros Brandon (2017)

6.3.2 Intervención Urbana Centro Histórico Zipaquirá-Cundinamarca

El municipio de Zipaquirá se ubica al norte del departamento de Cundinamarca, en la zona central de Colombia a unos 25 kilómetros de distancia respecto a Bogotá- y que tiene cerca de 110.000 habitantes. Hacia el año 2003, la alcaldía municipal se asoció con la Sociedad Colombiana de Arquitectos, según lo determinado en el plan de ordenamiento adoptado mediante el Acuerdo 08 del mismo año. Se surtió entre ambas entidades el concurso para el proceso de diseño del proyecto de peatonalización y/o semi peatonalización de varias calles del centro histórico que conducen a la Catedral de Sal, cuya atracción genera la gran cantidad de turistas que llegan al municipio (Cohen, 2017).

La concepción de la propuesta estuvo a cargo de los arquitectos Lorenzo Castro y Juan Camilo Santamaría. Esta intervención incorpora cuatro componentes principales: el primero es el extenso parque central la Esperanza, aledaño a los terrenos de la antigua plaza; el segundo refiere a una alameda peatonal que rodea perpendicularmente todo el parque; el tercero y más importante es la peatonalización de dos calles que conducen desde la estación del tren hasta la plaza los Comuneros. Este último componente del conjunto fue cambiando su aspecto heredado de la época republicana y sustituido por adoquines de piedra para darle un nuevo significado (Cohen, 2017).

Cabe destacar que la población de ciudades como Zipaquirá, que presenta trayectos cortos, de extremo norte a sur en el área total de la ciudad –“a menos de 4 kilómetros de distancia- se estima que es más la población que se desplaza a pie en esta ciudad”. A su vez, Zipaquirá experimenta una reciente transformación que se debe a la implementación de la peatonalización de las calles que se encuentran en el centro del municipio, para intentar limitar el tráfico de medios de transporte motorizados por el sector histórico con el fin de protegerlo y conservarlo. Este elemento también puede brindar un aspecto de cordialidad y

adicionalmente permite incrementar el turismo como uno de sus principales polos de su economía. Ver imágenes 9 y 10.

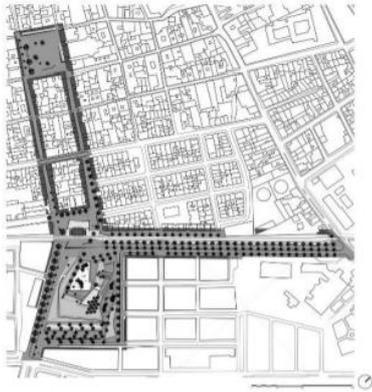


Imagen 9. Plano propuesta urbana Centro Histórico Zipaquirá
Fuente: Élber Cohen (2017)



Imagen 10. Intervención urbana Centro Histórico Zipaquirá –
espacio público
Fuente: Élber Cohen (2017)

6.3.3 Conclusión de los referentes

Las intervenciones de peatonalización de vías, desarrolladas en la ciudad de Armenia y en la ciudad de Zipaquirá tienen contextos similares al ser intervenciones urbanas realizadas en dos ciudades intermedias. Presentan aspectos comunes, partiendo del hecho que, ambos proyectos se ejecutaron en vías o arterias principales que conectan con centros históricos y puntos importantes de la ciudad, reconocidos estos como espacios caracterizados por ser puntos de encuentro y de actividades comerciales, administrativas y financieras, generadores de identidad por su simbolismo histórico y patrimonial.

Como conclusiones podemos citar:

Ambos casos se resuelven a través de intervenciones urbanas con transformación de ejes viales vehiculares a ejes viales peatonales y son casos coincidentes en esa búsqueda de conectar espacios públicos y equipamientos urbanos a través de flujos que permitan vincular estos espacios. En concordancia con Maldonado (2019) estos proyectos tienen un criterio netamente físico, es decir que se concentran en mejorar el aspecto morfológico de la calle, potencializando el comercio formal e informal haciéndolo más atractivo para los turistas, sin embargo, no tienen en cuenta que el usuario más recurrente es la población residente en el sector.

6.4 Presentación del caso de estudio

6.4.1 Contextualización del caso de estudio

La selección del lugar para este caso de estudio es la ciudad de Esmeraldas, ciudad ubicada en la zona norte de Ecuador, (*ver ilustración 1*). Dentro de los criterios de selección de caso podemos señalar los siguientes:

Desde el ámbito de lo espacial-poblacional, la ciudad se ubica en la categoría de ciudad intermedia.

La existencia de un solo centro urbano, centro de la ciudad adoptado por sus características como centro histórico.

Centro de la ciudad con alto grado de congestión vehicular y peatonal por la generación de multiplicidad de actividades en el sector.

Centro de la ciudad con una gran concentración de equipamientos urbanos que se perciben dispersos y que presentan deficiencias por su estado actual y situacional.

Interés de desarrollar una investigación acerca del espacio público en la ciudad de Esmeraldas que brinde lineamientos para la planificación de la ciudad y sirvan de base para la generación de propuestas urbanísticas que permitan ubicarla como un gran polo turístico y atractivo de la costa ecuatoriana. En resumen, todos estos puntos descritos anteriormente son

características que impulsan la realización de este trabajo de investigación y la selección del caso.

6.4.2 Localización

Provincia: Esmeraldas

Cantón: Esmeraldas

Parroquia Urbana: Esmeraldas

Código Geográfico: 0801.08

Jerarquía Administrativa:

Capital de Provincia



Ilustración 1. Ubicación del Cantón Esmeraldas

Fuente: Elaboración Propia

Población: 189.504,00 habitantes según el Censo 2010. El Cantón Esmeraldas

también conocida como San Mateo de las Esmeraldas. La ciudad de Esmeraldas, es la cabecera cantonal y provincial; está localizada en la costa noroccidental de Ecuador, es la capital de la Provincia del mismo nombre, situada a $00^{\circ}59'$ de latitud norte y $79^{\circ}39'$ de longitud Oeste, sobre la margen izquierda de la desembocadura del Río Esmeraldas y se halla a 4,00 m, sobre el nivel del mar, es la urbe más grande y poblada de la provincia, con una extensión de 1.338.67 km²; limita al Norte con el Océano Pacífico; al Sur con cantón Quinindé; al Este con el cantón Atacames, y al Oeste con el cantón Río Verde (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2012-2022, 2012)

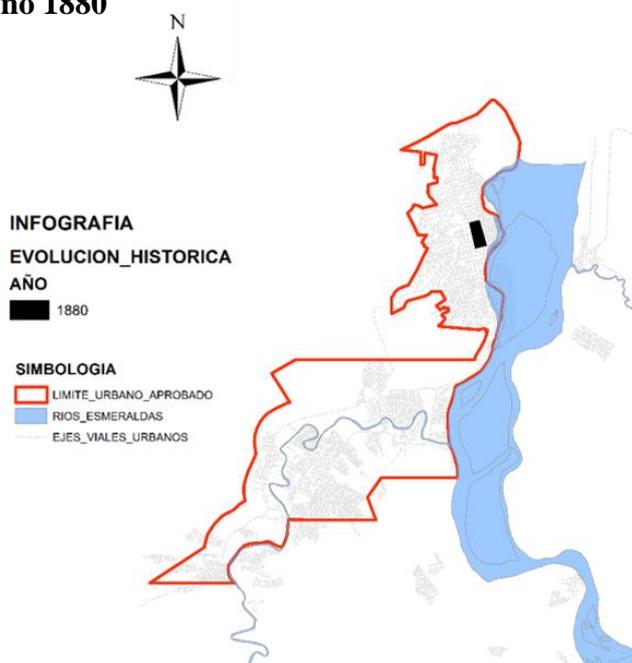
6.4.3 Planes de ciudad vigentes

En este apartado se referencia a la ciudad de Esmeraldas, según los datos obtenidos en dos documentos de referencia recientes, como son el Plan de uso y gestión de suelo del cantón Esmeraldas (Plan de Uso y Gestion de Suelo, 2021) y el Plan de infraestructura verde para el cantón Esmeraldas (2021).

6.4.4 Evolución histórica del cantón Esmeraldas

El primer asentamiento fue el 21 de septiembre de 1526 como San Mateo, por Bartolomé Ruiz, pero es a mediados del siglo XX debido a su ubicación geográfica y ya consolidándose como uno de los puertos más importantes del Ecuador, cuando presenta un acelerado crecimiento demográfico hasta establecerse como uno de los principales núcleos urbanos del país. El análisis evolutivo de la ciudad ha tenido varios momentos, los que se muestran en mapas con características socio espaciales (*ver ilustraciones 2, 3, 4, 5, 6 y 7*) que los identifican y que se señalan a continuación:

Año 1880



Año 1880 - Centro de la ciudad se desarrolla inicialmente con una traza urbana tipo damero o rectangular a partir de un núcleo urbano central conformado por edificios representativos, equipamientos en proceso de construcción, como el parque y donde comienzan las prestaciones de servicios y funciones.

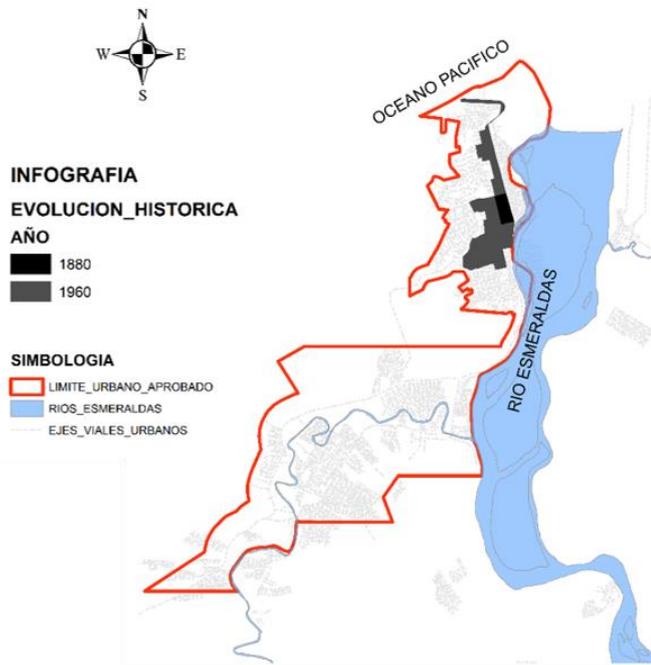


Ilustración , Año 1900, Parque Central al fondo la Iglesia de nuestra señora de "La Merced", resalta el Kiosko del parque también lo llamaban "la glorieta", "Pérgola". (Patricio Páez, 2019)

Ilustración 2. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1880

Fuente: Elaboración Propia

Año 1880 - 1960



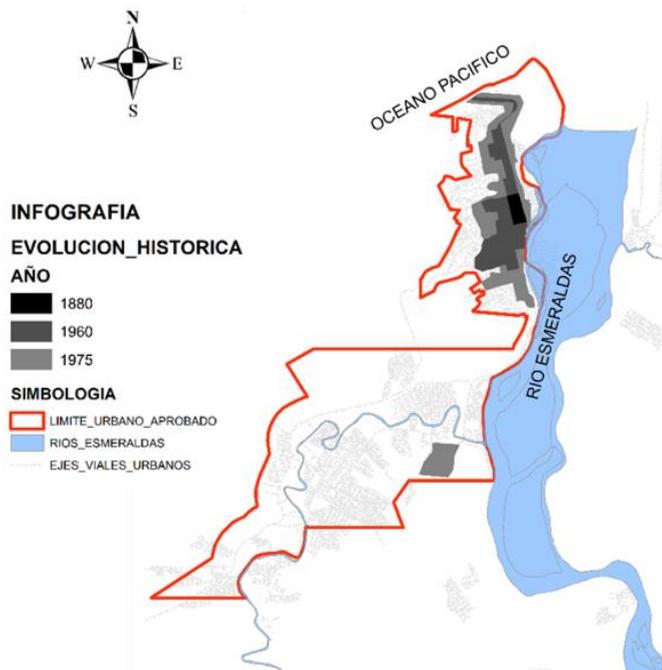
Centro de la ciudad, se aprecia el parque, la Iglesia La Merced y la Casa Municipal como elementos de una zona que se erige como el eje central en torno a las actividades diarias. Comienza a expandirse la trama urbana desde el centro de la ciudad en forma ortogonal hacia el norte a la Playa de las Palmas y al sur hacia el sector del Potosí.



Ilustración, "Plaza Matriz", desde el primer gobierno liberal cambia al nombre de "Parque 20 de Marzo", a la derecha la iglesia de La Merced con estilo gótico, la recordada Glorieta fue sacada para dar paso al monumento al Coronel Luis Vargas Torres, (Páez, 2019)

Ilustración 3. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1880 – 1960
Fuente: Elaboración Propia

Año 1960 – 1975



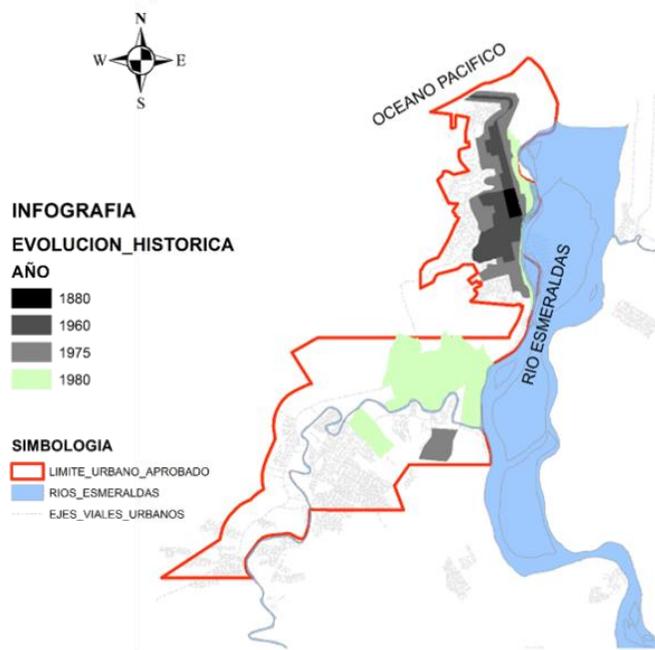
Comienza la segunda construcción del edificio municipal ya en hormigón, la trama urbana sigue desarrollándose hacia el norte y comienzan a formarse los primeros barrios en la zona sur, donde se da inicio a la construcción de la refinería en 1974, se inauguran sucursales bancarias, construcción de puentes, transporte intracantonal y parroquial y edificios como el del cuerpo de Bomberos.



Ilustración, en plena construcción segundo edificio de cemento que se mantiene hasta la actualidad, edificación iniciada en la primera alcaldía de Francisco Mejía Villa "Panchito" 1970/1974, hasta nuestros días y luego de 48 años la casa municipal continúa sin concluirse. (Páez, 2019)

Ilustración 4. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1960 – 1975
Fuente: Elaboración Propia

Año 1975 – 1980



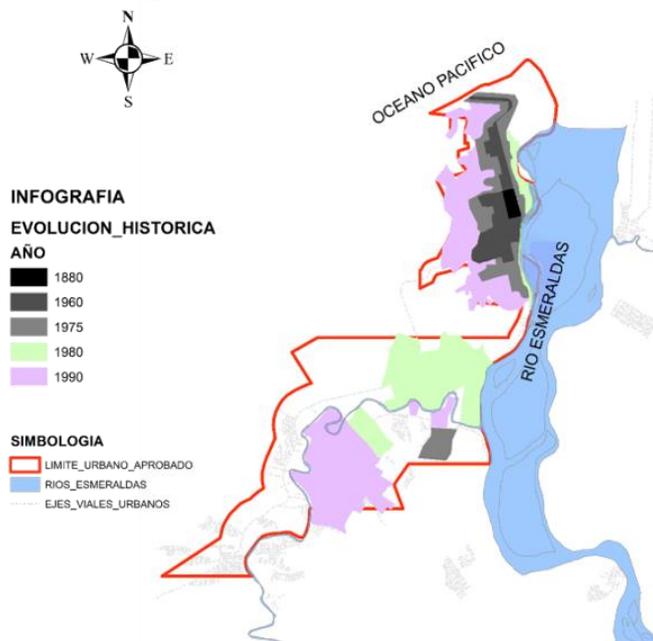
En 1980 la ciudad se consolida en la zona norte y cuenta ya con dos sectores en desarrollo en la zona sur, como son el sector Codesa y asentamientos alrededor de la refinería.



En 1980 el Ministerio de Transporte toma la decisión de crear una nueva vía de ingreso a la ciudad, en el año 1983, José Rodríguez, presionó ante sus inmediatos superiores por la construcción de la vía desde el redondel de Codesa hasta los Almendros - San Martín de Porres (vía Carlos Concha Torres, también conocida como vía al basurero), es decir que aquí comienzan a construirse las vías de acceso a la ciudad. (Páez, 2019)

Ilustración 5. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1975 – 1980
Fuente: Elaboración Propia

Año 1980 – 1990



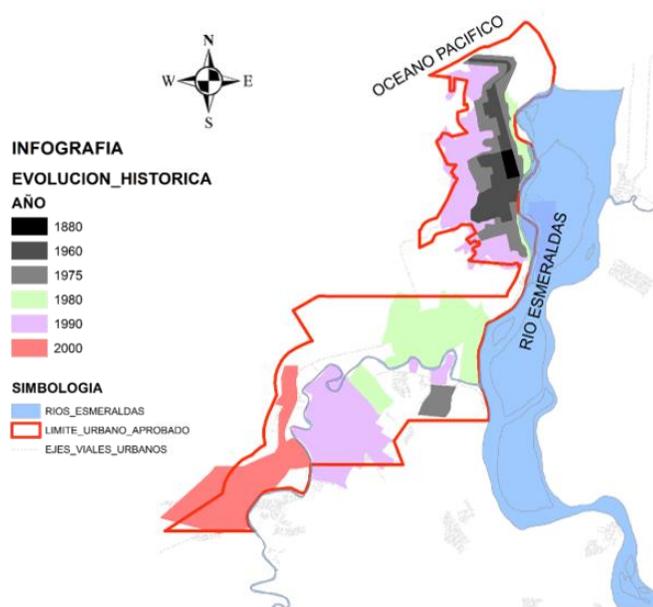
En 1990 la ciudad comienza a crecer en la zona norte hacia las partes altas, cerros Santa Cruz y el Panecillo y en el sur se forman nuevos asentamientos hacia la vía Esmeraldas – Atacames.



Año 1987 se construyen las aceras de la calle Salinas, era la alcaldía de Gilberto Plaza Chillambo, la calzada aún con lastre, la pared del estadio Folke Anderson abarrotada de propaganda política, al fondo se aprecia el techo del coliseo Cayapas (hoy Nubia Villacís) (Páez, 2019)

Ilustración 6. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 1980 – 1990
Fuente: Elaboración Propia

Año 2000



En el 2000 la ciudad comienza la transformación de varios espacios públicos y construcción de equipamientos como Terminal terrestre, Centros comerciales, el sistema de Puentes sobre el Estuario del Río Esmeraldas que conecta la zona norte, centro y sur de la ciudad con la parroquia Tachina, San Mateo y las Islas, zona considerada como la de expansión urbana de la ciudad.



El fin de semana preferentemente el sábado era el día en que los esmeraldeños dedicaban para comprar en el mercado central el cual estuvo ubicado en las avenidas Libertad y Malecón entre Juan Montalvo y Rioverde hasta que en la década del 2000 se construyó la Plaza Cívica Nelson Estupiñán Bass. (Páez, 2019)

Ilustración 7. Evolución histórica del Cantón Esmeraldas - Año 2000

Fuente: Elaboración Propia

Se ha sintetizado así en periodos el crecimiento histórico de la ciudad de Esmeraldas se lo determino en seis periodos hasta el año 2000. En la actualidad la ciudad se ha desarrollado hacia la zona norte límite con el cantón Rioverde, donde se tiene prevista la expansión urbana de la ciudad.

6.4.5 Descripción territorio PUGS. Fuente: Esmeraldas (2021)

El cantón de Esmeraldas se caracteriza por poseer pequeñas colinas, siendo la mayor parte de su territorio plano, con un bioclima que corresponde a la formación ecológica bosque muy seco Tropical y una zona de transición entre bosque muy seco Tropical y bosque seco Tropical mantiene una temperatura media anual entre 23 y 26 °C.

6.4.5.1 División política- administrativa

El cantón Esmeraldas se encuentra en la costa del Océano Pacífico, en la zona central de la provincia de Esmeraldas a una distancia aproximada de 300 km de la ciudad de Quito, capital del Ecuador, tiene la peculiaridad de albergar a la cabecera cantonal capital provincial.

Administrativamente está formado por 5 parroquias urbanas y 8 parroquias rurales. En la figura 21, se presenta la división administrativa y datos generales del cantón.

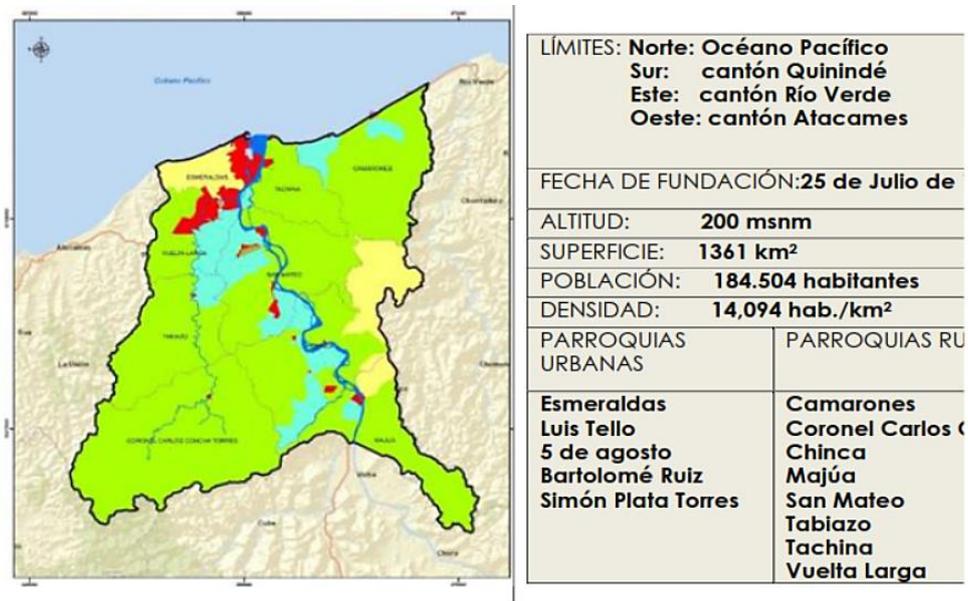


Imagen 11. División política - administrativa del Cantón Esmeraldas
Fuente: PUGS – GADMCE (2021)

6.4.5.2 Distribución de la densidad poblacional

En el área urbana se concentra una alta densidad poblacional con 215,824 hab/ha. En la actualidad cuenta con una superficie territorial de 20.97 km².

En el área de estudio observamos que la mayor densidad poblacional la encontramos en la parroquia Esmeraldas con una densidad de hasta 379 hab/has, estos elevados parámetros se producen por la tendencia migratoria de áreas rurales en busca de mejores condiciones de vida. (Esmeraldas, 2021) *Ver imágenes 12 y 13.*

AREA URBANA	2.010	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	2.030	2.031	2.032
ESMERALDAS	154.035	208.134	214.494	221.048	227.803	234.764	241.938	249.331	256.950	264.801	272.893	281.232	289.826	298.682
PERIFERIA	7.833	10.584	10.907	11.241	11.584	11.938	12.303	12.679	13.066	13.466	13.877	14.301	14.738	15.189
TOTAL	161.868	218.718	225.401	232.289	239.387	246.702	254.241	262.010	270.016	278.267	286.770	295.533	304.564	313.871
TOTAL CARECERA CANTONAL	161.868	218.718	225.401	232.289	239.387	246.702	254.241	262.010	270.016	278.267	286.770	295.533	304.564	313.871
CAMARONES	2.817	3.563	3.648	3.735	3.824	3.914	4.008	4.103	4.200	4.300	4.402	4.507	4.614	4.724
CHINCA	4.552	5.758	5.895	6.035	6.178	6.325	6.476	6.630	6.787	6.949	7.114	7.283	7.456	7.634
CRNEL. CARLOS	2.354	2.978	3.048	3.121	3.195	3.271	3.349	3.428	3.510	3.593	3.679	3.766	3.856	3.948
MAJUA	2.534	3.205	3.281	3.360	3.439	3.521	3.605	3.691	3.778	3.868	3.960	4.054	4.151	4.249
SAN MATEO	5.739	7.259	7.432	7.609	7.790	7.975	8.164	8.359	8.557	8.761	8.969	9.182	9.401	9.624
TABIAZO	2.660	3.365	3.445	3.527	3.610	3.696	3.784	3.874	3.966	4.061	4.157	4.256	4.357	4.461
TACHINA	3.983	5.038	5.158	5.281	5.406	5.535	5.666	5.801	5.939	6.080	6.225	6.373	6.524	6.679
VUELTA LARGA	2.997	3.791	3.881	3.973	4.068	4.165	4.264	4.365	4.469	4.575	4.684	4.795	4.909	5.026
TOTAL RURAL	27.636	34.957	35.788	36.639	37.510	38.402	39.316	40.250	41.207	42.187	43.190	44.217	45.269	46.345
TOTAL CANTÓN	189.504	253.675	261.189	268.928	276.897	285.104	293.556	302.260	311.223	320.454	329.961	339.751	349.833	360.216

Imagen 12. Densidad poblacional del Cantón Esmeraldas
Fuente: PUGS-GADMCE (2021)

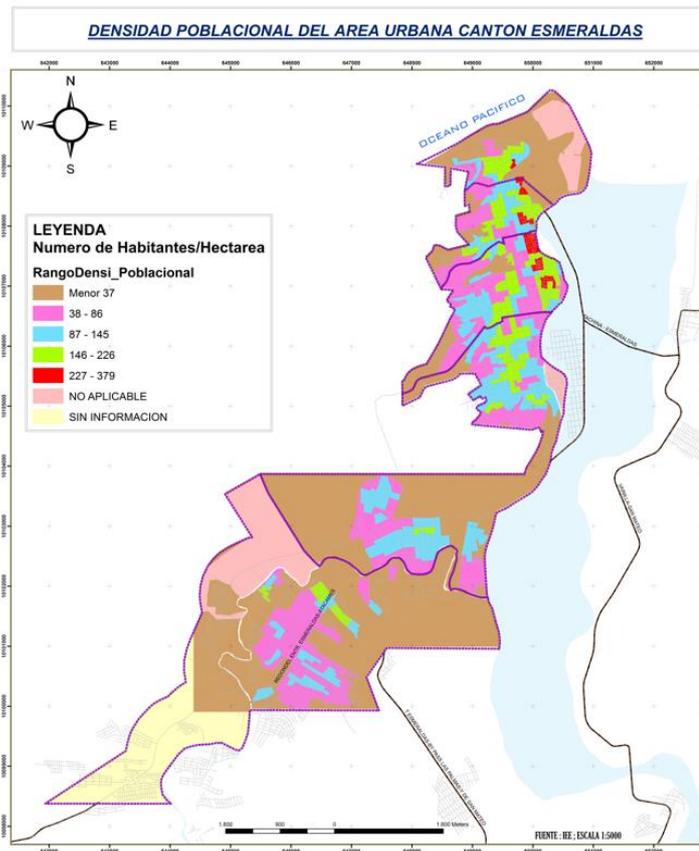


Imagen 13. Mapa de densidad poblacional del Cantón Esmeraldas
Fuente: PUGS-GADMCE (2021)

6.4.5.3 Sistemas de áreas verdes y de espacio público

Espacios públicos: plazas, parques, corredores.

El estudio de este indicador se lo realizó por parroquias, considerando que es muy importante en el marco de la salud y la sostenibilidad, permitiendo a los habitantes una mejor calidad de vida. La metodología implementada fue tomar un radio de acción de 300m, en la cartografía de los espacios públicos cercanos a la población, (parques, plazas, parques cívicos, parque infantil, campo deportivo, margen de agua, parque lineal, boulevard y mercados abiertos), teniendo en cuenta que es un tiempo promedio de 5 minutos en una caminata de un espacio público abierto (Esmeraldas, 2021).

Formula:(Viviendas con cobertura simultánea de actividades comerciales cotidianas / Viviendas totales) *100

La parroquia Esmeraldas, es la que mejor rango posee en espacio público con el 29.76%, al tener acceso a la mayoría de las actividades que se encuentran agrupadas en las intersecciones de las vías con mayor jerarquía y por estar en pleno casco urbano.

(Esmeraldas, 2021). Ver imagen 14.

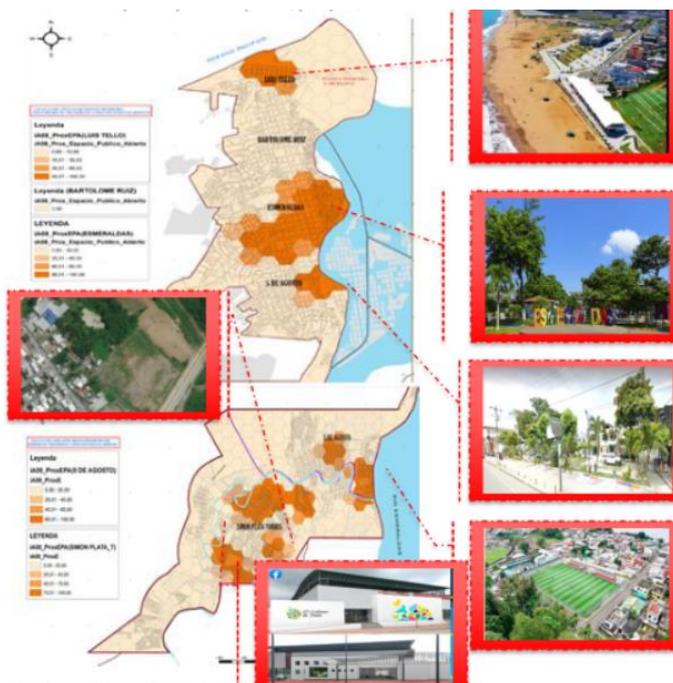


Imagen 14. Espacios públicos del Cantón Esmeraldas

Fuente: PUGS-GADMCE (2021)

Superficie verde por habitante

El verde urbano es la presencia de distintos tipos de verde en el área urbana y a la accesibilidad a estos espacios. Se considera tanto a la superficie verde como al arbolado, analizando ciertas características inherentes a ambos como permeabilidad y proximidad en el caso del área verde, y volumen y sombra en el caso del arbolado. Mide las áreas de la ciudad que presentan cobertura vegetal y a las cuales puede tener acceso la población libremente.

El verde urbano de la ciudad de Esmeraldas está compuesto por áreas verdes de reservas protección y remanentes, así como malecón, plazas, canchas deportivas y cementerios. PUGS (Esmeraldas, 2021)

Considerando toda esta superficie evidenciamos que apenas el 16% de las celdas cubren el total del territorio. Del espacio verde público apenas el 4.74 % de la población proyectada al año 2021 tiene acceso al espacio público verde, existiendo un déficit de verde urbano. *Ver imagen 15.*

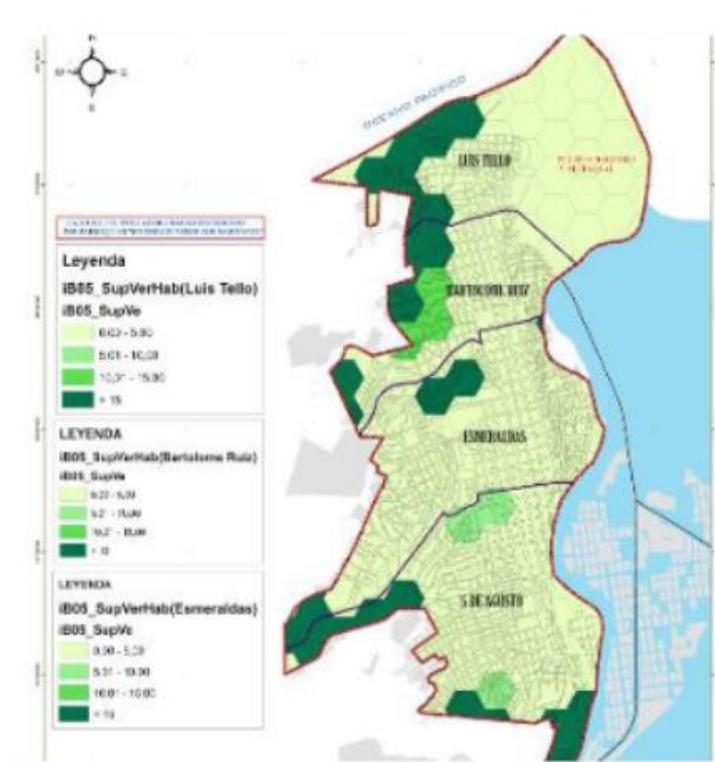


Imagen 15. Superficie verde por habitante del Cantón Esmeraldas

Fuente: PUGS-GADMCE (2021)

6.4.6 Plan de infraestructura verde

6.4.6.1 Centralidades

Según el Plan de Infraestructura verde para la ciudad de Esmeraldas (2021), Esmeraldas cuenta con zonas con interesantes vocaciones y que aglomeran potencialidades de densificación urbana, diversidad de actividades, población, vacancia o subutilización de suelo y flujos urbanos; de forma específica se han identificado 7 de estas zonas y se las ha determinado como centralidades urbanas. Además de la potencialidad de desarrollo urbano, estas centralidades albergan una importante capacidad para introducir infraestructura verde tanto en el dominio público como privado, tal como se muestran en la ilustración 8.

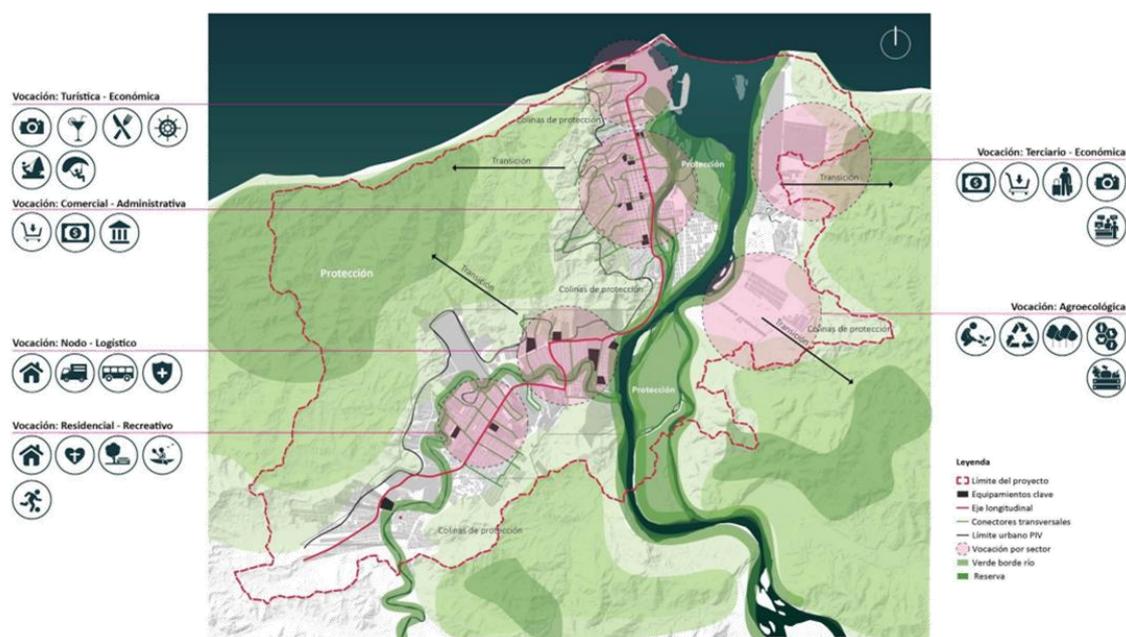


Ilustración 8. Mapa de centralidades
Fuente: YES INNOVATION PIV (2021)

6.4.6.2 Centralidad 2: Centro Histórico – Administrativo Financiero

De acuerdo al Plan de infraestructura verde, la meseta central, dentro de la planicie fluvial de la ciudad, ha sido históricamente el área donde se aglutinan las actividades y equipamientos administrativos y de comercio, con alto flujo de personas y alto nivel de consolidación urbana. Por esta razón, la zona se consolida como una centralidad con una vocación política, administrativa y comercial. PIV (Esmeraldas, 2021)

En esta centralidad, se encuentran una importante cantidad de equipamientos de distinta índole y dominio. Esta zona se encuentra ampliamente servida por comercios, servicios, transporte público, vías importantes, servicios básicos, etc. Sin embargo, la densidad y calidad de la residencia es baja, lo que representa una subutilización de los sistemas urbanos de soporte. En la ilustración 9 se muestra la centralidad número 2 conforme al Plan de Infraestructura verde para la ciudad de Esmeraldas (2021).

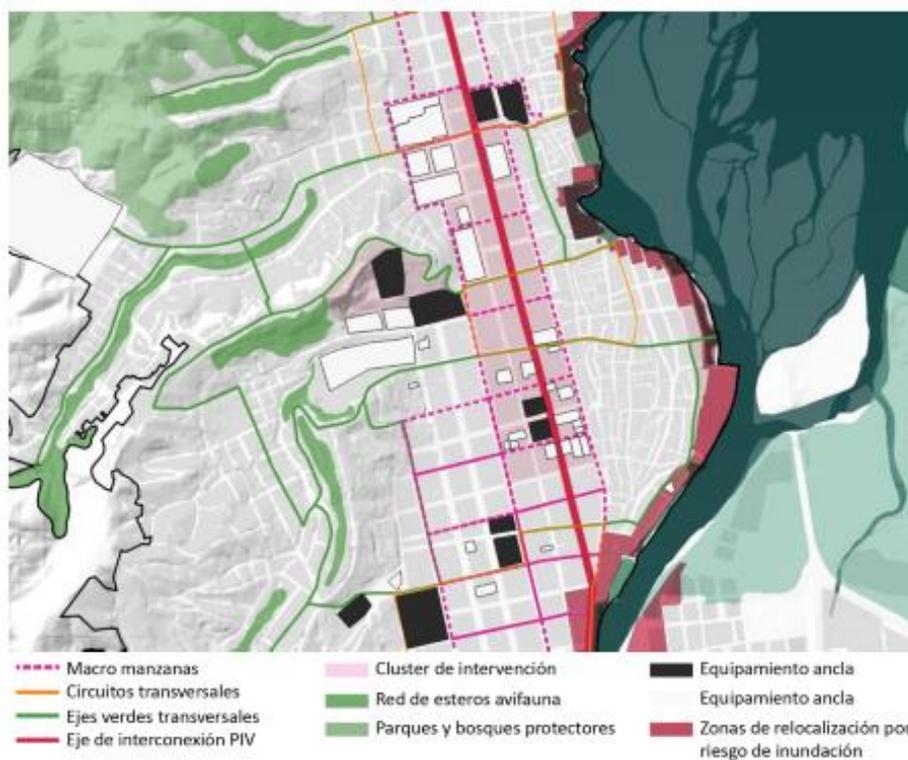


Ilustración 9. Centralidad 2
Fuente: YES INNOVATION PIV (2021)

6.4.6.3 Datos del plan de infraestructura verde para el cantón Esmeraldas

El verde urbano de la ciudad de Esmeraldas está compuesto por áreas verdes de reservas, protección y remanentes con un área de 52,8 ha. Los espacios públicos (donde se incluyen el malecón, plazas, canchas deportivas y cementerios) tienen un área de 191.361.30 m² (Esmeraldas, 2021).

Según datos del GADMCE, la ciudad de Esmeraldas tiene aproximadamente 20 espacios verdes públicos sectoriales y barriales que se encuentran en su gran mayoría en mal

estado según levantamiento en sitio. El área total de espacios verdes públicos (solo parques) es de 39.861.16 m². Si consideramos esta área, así como la población proyectada por el GADME de 218 000 habitantes para el 2020, el área verde por habitante es de 0,18 m²/hab. En consecuencia, la ciudad tiene un déficit de 8,82 m²/hab para responder a los 9m² prescritos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2012). Y si consideramos la proyección de población parroquial para el 2050 con una tasa de 5,74% este déficit será aún mayor. Ver ilustraciones 10 – 11.

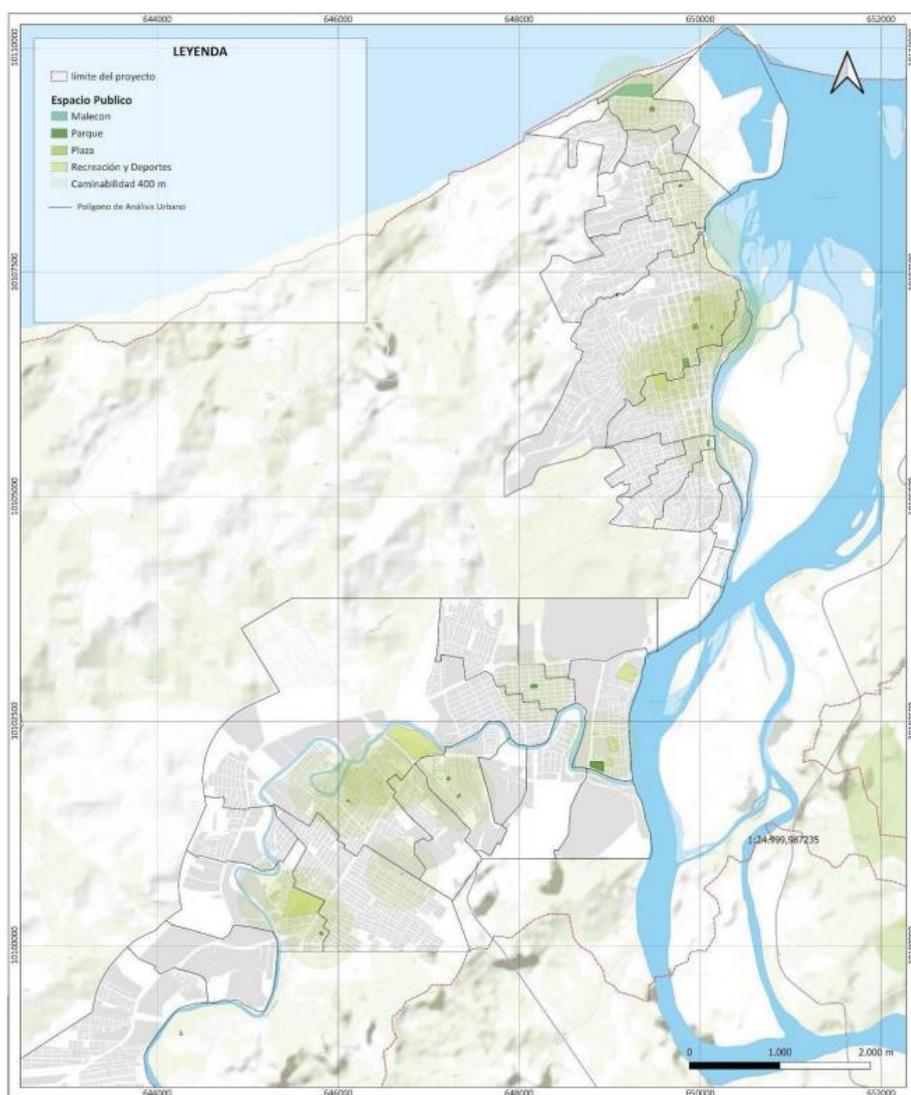


Ilustración 10. Mapa de espacios verdes y públicos
Fuente: YES INNOVATION PIV (2021)

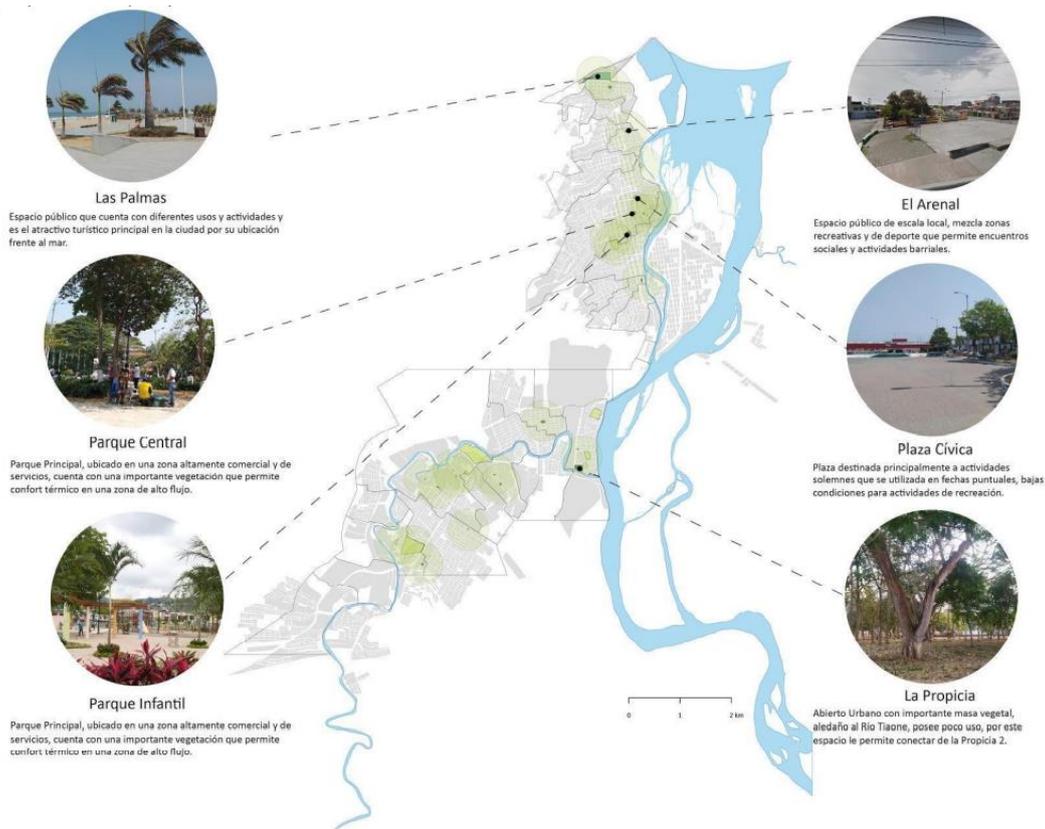


Ilustración 11. Identificación de los espacios públicos recreativos
Fuente: YES INNOVATION PIV (2021)

6.5 Marco teórico

6.5.1 Revisión bibliográfica

En primer lugar, se revisan textos que tienen como elemento principal a las ciudades intermedias a fin de identificar sus definiciones, características y poder realizar un análisis comparativo con el caso de estudio.

Luego se procede a revisar material bibliográfico relacionado al tema de centros urbanos, centros históricos o cascos céntricos y sus distintas concepciones desarrolladas en procesos investigativos a partir de diversos autores.

También se realiza la revisión de textos en relación a Equipamiento urbano y su relación dentro del espacio público y de preferencia dentro de espacios concebidos como centros históricos.

Al final se estudian casos de referencia relacionados a la conectividad urbana, evidenciada en proyectos implementados en ciudades intermedias y que se traducen en actuaciones o intervenciones en ejes viales llevados proyectos de peatonalización vial, transformándolos en articuladores del espacio público.

6.5.2 Marco conceptual

Para el correcto entendimiento de la investigación, se señalan fundamentos básicos y conceptos importantes de la temática de análisis, conceptos que se presentan a continuación:

Ciudades Intermedias. - Las ciudades intermedias conocidas como de tamaño intermedio o ciudades secundarias son los puntos de conexión que crean entre áreas rurales – su entorno– y las áreas urbanas (Llop & Vivanco , 2017).

El Derecho a la Ciudad en el Contexto de la Agenda Urbana para Ciudades Intermedias En El Ecuador - 2017, José María Llop / Lorena Vivanco Cruz © 2017, Universidad de Cuenca.

Casco Céntrico. - Conjunto de construcciones que se desarrolla en un espacio geográfico determinado, por lo general de superficie reducida, alude al núcleo central de las edificaciones más antiguas de una ciudad. También llamado centro histórico, este casco incluye a las primeras construcciones que marcaron el nacimiento de la localidad en cuestión. Por lo general un casco céntrico tiene valor cultural, social y turístico. Constituye las raíces de la ciudad y los cimientos a partir de los cuales surgieron el resto de los edificios, instituciones, etc. (Perez & Merino, 2016)

Autores: Julián Pérez Porto y María Merino. Publicado: 2016. Actualizado: 2018.
Definición. de: Definición de casco histórico (<https://definicion.de/casco-historico/>)

Equipamiento urbano. - Conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo,

o bien, en los que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.

En función de las actividades o servicios específicos a que corresponden se clasifican en: equipamiento para la salud; educación; comercialización y abasto; cultura; recreación y deporte; administración; seguridad y servicios públicos. (dia & Vivienda al dia, s.f.)

MÉXICO. Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Glosario de términos sobre asentamientos humanos. México, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. 1978. p. 62.

Conectividad. - Se denomina conectividad a la capacidad de establecer una conexión: una comunicación, un vínculo. (Perez & Gardey, 2016)

Autores: Julián Pérez Porto y Ana Gardey. Publicado: 2016. Actualizado: 2021.

Definición. de: Definición de conectividad (<https://definicion.de/conectividad/>)

Conectividad Urbana. - Conectividad o concatenación, de este modo, se encuentran directamente relacionadas con las ideas de unión, enlace, interrelación o conexión. Según la Fundación RACC, se entiende por ‘conectividad’ “el hecho de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se pueden establecer relaciones de movilidad”.

Se entiende desde el punto de vista de investigadores y los urbanistas como concepto de estructura urbana desde el concepto de red y los principios que la estructuran: nodo, conexión y jerarquía (Salingaros, 2005).

6.5.2.1 La conectividad urbana

Se debe replantear conforme el contexto de ciudad intermedia, casco céntrico y equipamientos urbanos, al espacio público, el que según Alcaraz (2020), está relacionado con una serie de elementos y funciones que a su vez se encuentran entrelazados. Siempre en una

constante interacción con diferentes sistemas y a diferentes escalas, estos pudiendo ser físicos, o simbólicos.

A decir de Alcaraz (2020), este planteamiento requiere entender la conceptualización del espacio público, como un sistema conectado. para esto y a manera de introducción al concepto del tema, se debe abordar como la integración del espacio urbano crea contextos cohesionados, condición necesaria para establecer redes urbanas. Y como el concepto de conectividad, entrelaza cada uno de estos elementos.

6.5.2.2 La desintegración urbana

Alcaraz (2020), señala que, la desintegración urbana no solo está ligada con la morfología de la ciudad, sino también con las dinámicas socio urbanas tanto físicas como simbólicas. La desintegración urbana está relacionada a problemas como la movilidad urbana, restringiendo la forma en que las personas se mueven en la ciudad, y limitando el acceso a los usos y a las actividades que ofrecen los espacios públicos y naturales; esto implica problemas graves en la vida social y económica de la población, así como la eficiencia en la impartición de servicios y en la calidad y condiciones de los equipamientos urbanos.

6.5.2.3 Cohesión urbana

Se debe buscar complementar al concepto de integración a través de la cohesión de una red de espacios públicos (Conectar – Conectividad), con la cual se pueda realizar un análisis para la promoción de espacio urbanamente integrado. (Alcaraz, 2020)

La cohesión, concepto que está relacionado con el espacio público, su uso eficiente y su sustentabilidad.

Igualmente, este concepto abarca el balance social y económico, pues la conexiones con estas dimensiones, significa el acceso igualitario y equitativo a servicios, equipamiento y recursos, promoviendo al mismo tiempo la diversidad de las funciones del espacio y las culturas sociales.

El espacio urbano cohesionado debe ser inclusivo, accesible y atractivo como se cita en Pinto, Remesar, Brandao, & Nunes da Silva (2010) debe de:

- Asegurar la continuidad y permeabilidad de espacios públicos, asegurándose que toda área sea accesible
- Debe de proveer funciones que, por su locación, y las actividades que ofrece, o las comunidades o contexto y dinámicas económicas, promueva y atraiga a otros usuarios.
- Debe de asegurar un balance en la variedad de las funciones urbanas, como vivienda, servicios y equipamientos, comercio, etc. (zonificaciones o usos de suelo, esto generará dinámicas en los usos del espacio promoviendo la equidad en el acceso a los bienes y recursos que ofrece.
- Debe de atraer y permitir el uso a varios tipos de usuarios; debiendo de coexistir en multiplicidad de actividades para los mismos.
- Debe de representar a la comunidad y a los individuos usuarios del espacio.
- Sentando las bases de acuerdo con el trabajo de Kevin Lynch (1960), los puntos esenciales para la definición de un espacio cohesionado, con el objetivo de establecer redes urbanas de espacio públicos.

6.5.2.4 Teoría de la Red

Alcaraz (2020), señala que, para comprender mejor lo que implica una red de espacio público primero debemos entender el concepto de “red”. Aunque el concepto no es nuevo, en el contexto urbano se relaciona con instalaciones y servicios urbanos, así como sistema vial y de movilidad, a través los cuales transitan flujos de recursos, mercancías y personas (Salingaros, 2005). Respecto al concepto de red, (Salingaros) menciona:

"En el contexto urbano y en general, los "nodos " a menudo se asocian a elementos urbanos (instalaciones, servicios, edificios, parques etc.) y las "cuerdas" como la red de

carreteras, a través de las cuales se fluye o circula (caminos, ferrocarriles, peatones, etc.). Sin embargo, si lo miramos más de cerca, Puede considerar que la red urbana se puede entender en dos dimensiones: (1) una forma física, que consideran los diversos elementos urbanos, así como los vínculos y las relaciones entre ellos, y (2) un funcional/formal, que representa a la población, como el usuario de las funciones urbanas, y las relaciones / interacciones establecidas " (Salingaros, Teoría de la Red Urbana, 2005)

Según Alcaraz (2020), podemos definir a la red, desde dos líneas, una hace referencia a lo físico formal, donde se toma en cuenta diversos elementos, así como sus vínculos y relación entre ellos. Y la otra línea formal funcional, hace referencia a la población, como usuarios de las funciones urbanas, y por ende las relaciones internación que suceden dentro de esta (Pinto, Remesar, Brandao, & Nunes da Silva, 2010).

Estas dos líneas dentro de un concepto de red de espacios públicos o de red urbana, no pueden tomarse por separado. Ya que la totalidad de los espacios públicos no pueden ser tomados como espacio aislado, sino como espacios vinculados entre ellos y por los diferentes medios que transitan en ellos, yendo desde la población hasta recursos, vegetación y fauna, formando una red socio urbano, socio cultural y natural (Hanson & Hillier, 1984).

Haciendo una aproximación más detallada sobre la teoría existente sobre las redes, se toma como base a Nikos A. Salingaros, en su libro Teoría de la Red Urbana (2005), donde se explica que los sistemas de relaciones que hoy en día existen, en las ciudades, tanto físicas como simbólicas, son uno de los componentes centrales en la sociedad humana; como humanos nos caracterizamos por la capacidad de establecer relaciones complejas, tanto con nuestros comunes, como nuestro contexto.

Mientras más fuerte sean las conexiones y más estructurada exista una red, una ciudad tendrá más vida (Gehl, 1987). Por esto, una red compleja y estructuralmente conectada, es

importante en las ciudades, pues cuando no hay suficiente complejidad en sus estructuras y en sus conexión o relaciones, hasta como en su organización, llega a ser caótica e invivible.

Con base a esto se debe de reconocer los principios estructurales de una red, según la Teoría de la Red Urbana (2005) esto puede resumirse en tres principios:

Los nodos: la red, siempre deben estar basada en nodos de actividad humana. Donde las interacciones que conforman esta red se expresan de diferentes formas, como es la vivienda, oficinas, comercios, equipamientos o espacios públicos.

Conexiones: entre nodo y nodo, se establecen líneas de conexión, algunas son cortas, como las peatonales, otras más rápidas como las viales o rutas de transporte. Cada línea con sus diferentes características, ventajas y desventajas. Otro aspecto importante es que la línea de conexión no debe superar cierta distancia (Dependiendo de las capacidades del tipo de línea), ya que puede correrse el riesgo de perder su capacidad conectora. Por lo que se debe establecer conexiones con varios puntos.

La jerarquía: cuando una ciudad está basada en una red urbana organizada con una base sólida de jerarquías de conexión adecuada, en diferentes niveles y escalas, se vuelve una ciudad conectada compleja, pero no caótica. Esta organización debe seguir un orden claro, empezando con la escala humana como lo es el peatón, el uso de la bicicleta y sistemas de movilidad pasivo, progresando hacia medios de transporte masivo, y eventualmente hacia el automóvil o camiones de carga.

6.5.3 Conformación de una red urbana

Ahora Salingaros (2005), describe con más detalle las diferentes relaciones, interacción y factores que existe en la relación entre estos tres elementos. Empezando por los nodos, donde, se describe a la arquitectura y los elementos dentro de los espacios estructurales son factores para alcanzar una cohesión. Las conexiones dentro del diseño urbano siguen tres elementos, los naturales, nodos de actividad humana y elementos

arquitectónicos. Ejemplos bien definidos de esto, se observan en ríos, parques, un tronco de árbol caído, una mancha en el pasto. Son las actividades humanas quién define estos puntos nodales, incluyendo áreas de trabajo, su hogar, las tiendas a donde más recurren, o lugares donde van a convivir y a recrearse. De esta forma los elementos arquitectónicos toman cada aspecto en las relaciones humanas para construir y conectar elementos naturales reforzando los nodos de actividad.

6.5.3.1 Nodos y actividad humana

Los nodos deben ser atractores para la gente, sea cual sea la razón. Entonces un elemento físico será un nodo sólo si provee o existe una actividad bien definida que atraiga las relaciones humanas. Este fenómeno hace que un elemento físico arquitectónico, forme parte de una estructura urbana, de lo contrario se aíslan dentro de la red urbana.

6.5.3.2 Trayectorias urbanas

Otro aspecto para considerar en la conectividad de una red es la trama urbana, ya que cada elemento en un conjunto urbano tiene un significado en la medida que se relacione con las actividades humanas, preferentemente por muchas y distintas trayectorias (Teoría de la Red Urbana, 2005). Esto en la trama urbana se traduce en diversidad en las trayectorias de conexiones.

6.5.3.3 Trayectoria y nodos complementarios

En las ciudades actuales es normal ver que, en los centros urbanos, es normal que las personas caminen, pero a medida que nos aproximamos a las áreas periféricas o zonas de planeaciones modernas fuera de los núcleos históricos, observamos que la incorporación de la noción de la movilidad peatonal se olvida. Esto es en parte porque la planeación prediseñada racional raramente es funcional, mientras que las planeaciones más orgánicas de los centros urbanos permiten este tipo de interacciones y relaciones. (Alcaraz, 2020)

De acuerdo con Salingaros (2005), esto es el principio esencial para la construcción de una red urbana, ya que la conexión entre nodos similares es débil, por lo que, al establecer conexiones con nodos complementarios, es entonces que se establece y complementa una red de trayectorias, que a su vez se conectan con los nodos similares. *Ver imagen 16.*

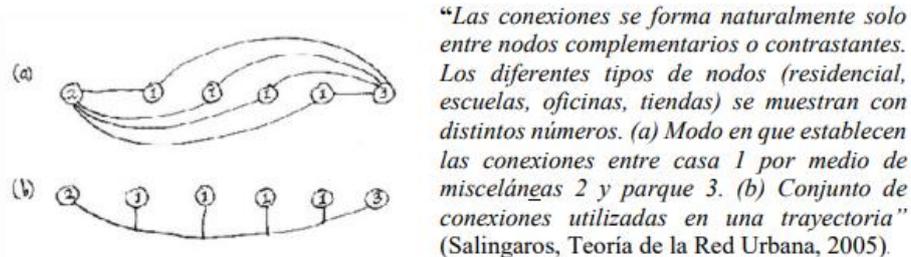


Imagen 16. Nodos singulares y complementarios
Fuente: Teoría de la red urbana

6.5.3.4 Escala humana y conexiones peatonales

En una red urbana, los peatones requieren de cierto rango y una escala urbana adecuada, con la cual pueda funcionar Gehl (1987). En la teoría de la red, una persona tiene ciertos límites en cuanto a lo que esté dispuesta a caminar, por lo que no caminará más de lo que considere necesario. Si la distancia entre dos nodos excede esta distancia, esto quiere decir que las trayectorias peatonales útiles entre nodos estarán conectadas por tramos. Estos tramos serán siempre la distancia más corta entre los nodos, pues el peatón siempre escogerá la ruta más corta, evitando esquinas, escaleras y cambios de nivel (Gehl, 1987).

Alcaraz (2020), señala que, si dos actividades están muy lejos una de otra, se requiere introducir nodos adicionales que acorten las distancias y que añadan cortas e intermedias distancias, para que la conexión funcione correctamente. Adicionalmente sobre estos nodos intermedios, se añadirán nuevas trayectorias, de esta manera la red urbana adquiere complejidad sin perder su organización, orden y jerarquía. (*Ver imagen 17*). Mientras más coherente se logre esto, más estable será la red (Teoría de la Red Urbana, 2005)

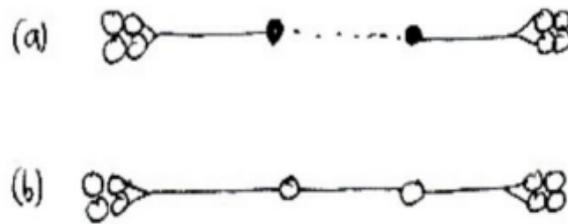


Ilustración 21. Tramos y peatones. Fuente: Teoría de la Red urbana (2005)

“Las conexiones peatonales se forman por pequeñas unidades rectas, cuya longitud máxima es determinada dependiendo de la cultura y el lugar. Dos nodos pueden estar conectados mediante la introducción de nodos intermedios donde se requiera una unidad más pequeña. (a) Estos dos grupos de nodos no pueden conectarse. (b) Si se colocan dos nodos nuevos se puede establecer una conexión peatonal” (Salingaros., Teoría de la Red Urbana, 2005).

Imagen 17. Tramos y peatones
Fuente: Teoría de la red urbana

6.5.3.5 Necesidades humanas

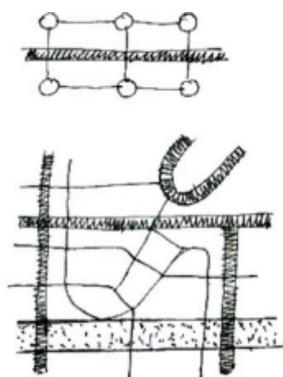
El equipamiento urbano (parque, plaza, edificios de gestión pública, etc.), es un elemento urbano que provee la satisfacción de diversas necesidades, al ser un espacio de estadía, actividades y tránsito; convivencia entendimiento e identidad; paisaje recreación y ocio. A esto se refiere [Alcaraz \(2020\)](#) en esta parte, en que señala que, el enfoque debe estar en las necesidades y no el objeto. Son las necesidades humanas que caracterizan el espacio y no, el objeto que caracteriza la necesidad.

6.5.3.6 Prioridad en trayectorias peatonales

La red urbana, está conformada por múltiples conexiones que se traslapan, y en la red peatonal no es de suponer que no exista este traslape con diferentes redes urbanas. Esto pasa porque existen en diferentes escalas, es precisamente esto que le da fuerza a la red urbana, pues estos traslapes proporciona complejidad en la conectividad. Cuando se fuerzan a coincidir se vuelven nodos singulares y se corre el riesgo de sobrecargar y simplificar trayectorias. (Alcaraz, 2020)

Teniendo esto claro es necesario reforzar la red peatonal, pues en los últimos 70 años se ha limitado las sendas peatonales, debido a la imposición de un retículo rectangular (Batty & Longley, 1994). Otro error cometido menciona, que ha sido dar prioridad a las sendas vehiculares sobre las peatonales. (Teoría de la Red Urbana, 2005). Dentro de los procesos de establecer conexiones, se debe priorizar: establecer espacios peatonales y verdes, seguido por las conexiones peatonales, edificios y caminos. Las ciudades más equilibradas han sido las que han seguido estas secuencias, en comparación en las ciudades fragmentadas de la modernidad se ha seguido en el sentido opuesto (Alexander, Neis, Anninou, & King, 1987). Los nodos dentro de las colonias deben estar conectadas primordialmente por sendas peatonales, sin embargo, esto no significa separar la variedad o espacios de pavimento de la calle, si no hacer espacio conjunto para que peatón, ciclista y automóvil, transiten de manera segura, bajo el concepto de “Calle compartida”.

Ahora, esto no significa que en cada trayectoria se pueda aplicar este proceso, solo debe aplicarse en las conexiones que funcionen, en donde verdaderamente se necesita para asegurar una conectividad múltiple con los nodos. Pues también es importante mencionar que este tipo de conexiones requiere de un elemento de seguridad adicional y por lo tanto un costo económico adicional (Hanson & Hillier, 1984). *Ver imagen 18.*



“Existen diferentes redes de trayectorias desde las peatonales, las ciclistas y las vehiculares, todas con distintas capacidades. Sólo las conexiones que no son tan anchas y tienen diferentes flujos se pueden alinear o intersectar, y las conexiones más débiles deben ser protegidas de las más fuertes. (a) Las trayectorias peatonales se cruzan y se conectan con una calle local. (b) Los caminos locales se alimentan por medio de la calle, con sendas peatonales y ciclistas sobrepuestas” (Salingaros, Teoría de la Red Urbana, 2005).

Imagen 18. Principio de organización
Fuente: Teoría de la red urbana

6.6 Universo y muestra.

Para el presente proyecto de investigación se seleccionó a la ciudad de Esmeraldas – Ecuador; por sus características como ciudad intermedia, que, como muchas otras ciudades latinoamericanas, históricamente se han originado partiendo de una trama urbana que se desarrolla a raíz de un núcleo central, conformando con el paso de los años, la zona céntrica de la ciudad o como le hemos denominado para este caso *casco céntrico*.

Es así como, para el presente estudio se seleccionó un PIT (polígono de intervención territorial, *ilustración 12, imagen 19*), ubicado en el casco céntrico de la ciudad, específicamente en la parroquia urbana Esmeraldas, Barrio Centro de la Ciudad y comprendido desde la avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la avenida Colón y desde la calle Espejo hasta la calle Salinas.

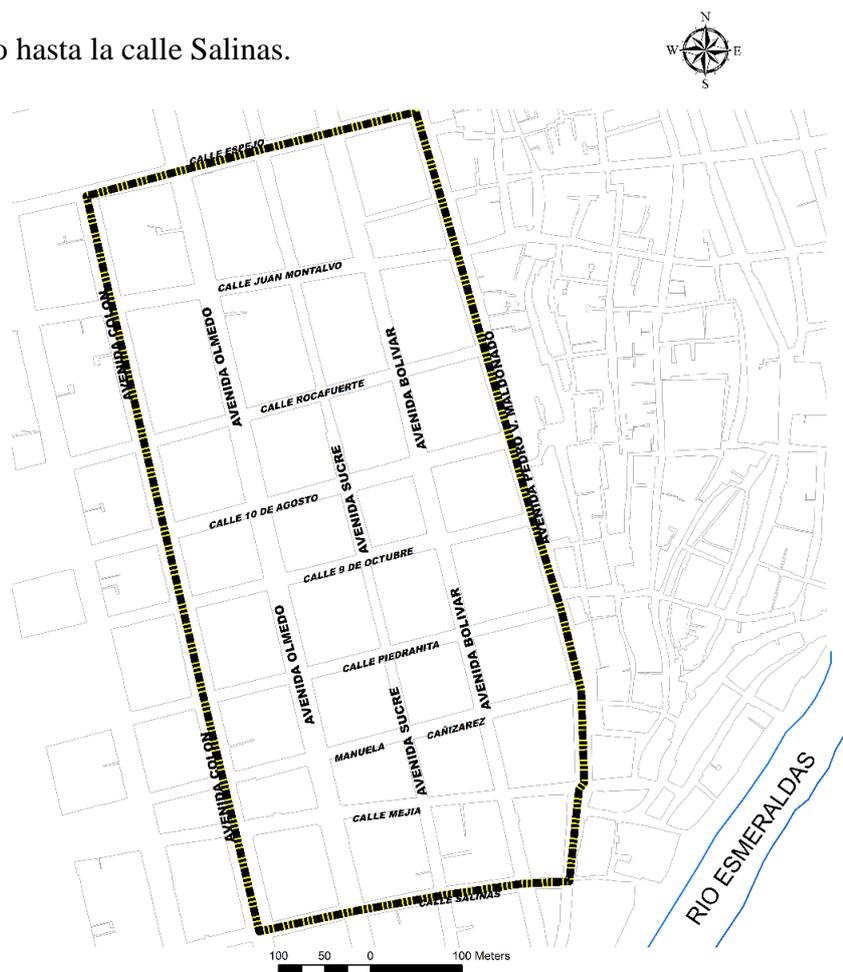


Ilustración 12. Polígono de intervención territorial
Fuente: Elaboración propia



Imagen 19. Vista aérea - fragmento territorial seleccionado – PIT
Fuente: Elaboración propia

6.6.1 Universo

El universo para este estudio está basado en la población calculada dentro de un polígono de intervención territorial, seleccionado de manera intencional, PIT ubicado en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, en la parroquia Esmeraldas, barrio-sector centro de la ciudad, comprendido desde la avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la avenida Colon y desde la calle Espejo hasta la calle Salinas, en un área de aproximadamente 326.711 m², compuesta por 33 manzanas y 777 predios, información obtenida del (Plan de Uso y Gestion de Suelo, 2021) en donde con herramientas de información geográfica, SIG, se hizo una extracción al polígono de la parroquia Esmeraldas y la población, en relación al PIT seleccionado, resultando una población finita de 12692 habitantes.

Para el estudio comparativo, se realizará el análisis urbano/territorial del PIT, en base a varios modelos teóricos.

6.6.2 Muestra

El método a aplicarse para la selección de la muestra se basó en el no probabilístico como referente para estudios de opiniones y percepción individual o colectiva. Del universo se tomará para efectos de este estudio una muestra de 332 personas seleccionadas

aleatoriamente entre población residente y la población flotante, es decir quienes residen en el sector, así como quienes transitan y realizan actividades a diario en la zona y que comprenden edades entre: 10-17; 18-65; y más de 65 años de edad para diversificar las opiniones, y por ende obtener una mejor interpretación de variables en los resultados.

En términos del enfoque cuantitativo de la investigación. Se diseñó y aplico la Encuesta de percepción de la Imagen de la ciudad y su espacio público, el casco céntrico de la ciudad, equipamientos urbanos y su vinculación con los ciudadanos como usuarios – Área de Estudio (Desde la calle Espejo hasta la calle Salinas y desde la Avenida Colon hasta la Avenida Pedro V. Maldonado). Para la obtención de las unidades del muestreo, se tuvo en cuenta variables en relación a los transeúntes que disfrutan del centro de la ciudad de Esmeraldas identificando:

- Aspectos socioeconómicos.
- Condiciones de viaje en las que se realizan los desplazamientos.
- Tipo de transporte utilizado
- Motivo de viaje.
- Alternativas de movilidad.
- Percepción del espacio urbano.
- Postura frente a una posible propuesta de intervención urbana

El muestreo de la investigación se basó en la siguiente formula de población finita, donde se definió el número de sujetos que forman parte del muestreo probabilístico, se realizó de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

n = Número de unidades muestrales.

Z² = Desviación y grado de confianza del 95% con un error del 5%.

p = proporción de la población que piensa que estaría de acuerdo con la peatonalización de una vía (senda) que vincule espacios de recreación y cultura y que le permitiera transitar entre equipamientos urbanos (hitos) en el centro de la ciudad de Esmeraldas.

q = proporción de la población que piensa que no estaría de acuerdo con la peatonalización de una vía (senda) que vincule espacios de recreación y cultura y que le permitiera transitar entre equipamientos urbanos (hitos) en el centro de la ciudad de Esmeraldas.

e^2 = Proporción del nivel de error aceptable.

Donde las variables “ p ” y “ q ” son derivadas del valor Z , y la pregunta base de investigación fue *¿Estaría usted de acuerdo con la peatonalización de una vía (senda) que vincule espacios de recreación y cultura y que le permitiera transitar entre equipamientos urbanos (hitos) en el centro de la ciudad de Esmeraldas?*

La aplicación de la fórmula dio como resultado un tamaño de la muestra de 332 unidades.

6.7 Procedimientos empleados.

6.7.1 Instrumentos para el análisis y la recolección de datos

6.7.1.1 Preguntas de investigación - encuesta

Se desarrolla la encuesta denominada *percepción de la Imagen de la ciudad y su espacio público, el casco céntrico de la ciudad, equipamientos urbanos y su vinculación con los ciudadanos como usuarios – Área de Estudio (Desde la calle Espejo hasta la calle Salinas y desde la Avenida Colon hasta la Avenida Pedro V. Maldonado)*

Se determina un total de 19 preguntas en relación a los temas inherentes al estudio de caso, dirigidas al público en general y se señalan a continuación en las imágenes (20, 21, 22, 23 y 24):

1. Genero

Masculino

Femenino

Otro

2. Grupo etario al que pertenece

10-17

18-65

Mas de 65

3. ¿Reside usted en la ciudad de Esmeraldas?

Sí

No

4. ¿En qué sector de la ciudad reside?

Norte de la Ciudad

Centro de la Ciudad

Sur de la Ciudad

Tachina, Las Islas, San Mateo, otro

Imagen 20. Encuesta - Preguntas de investigación 1 - 2 - 3 - 4
Fuente: Elaboración propia

5. ¿Consideras el centro de la ciudad de Esmeraldas, un lugar representativo para visitar?

Sí

No

6. ¿Qué actividades realiza / gestiona en el centro de la ciudad? (Marque una o mas según considere)

Comercio

Recreacion

Gestion Publica

Residente del sector

7. ¿Qué medio de transporte utiliza para realizar su gestión?

A pie

Bicicleta

Motocicleta

Bus urbano

Automóvil

8. ¿Con que frecuencia se desplaza / moviliza / asiste al centro de la ciudad de Esmeraldas?

Una vez al día

Dos veces al día

Dos veces a la semana

Todos los días

Reside en el sector

Imagen 21. Encuesta - Preguntas de investigación 5 - 6 - 7 - 8
Fuente: Elaboración propia

9. ¿En que momento del día se desplaza / moviliza / asiste al centro de la ciudad de Esmeraldas?

- Mañana
- Tarde
- Noche

10. ¿Dispone de espacios públicos apropiados para circular mientras realiza su gestión / trámite?

- Sí
- No

11. Considera que existe un adecuado mantenimiento del espacio público del centro de la ciudad de Esmeraldas.

- Sí
- No

12. ¿Cuál es el estado actual del espacio público del centro de la ciudad de Esmeraldas, según su percepción?

- Bueno
- Regular
- Malo

13. ¿Considera que existe relación entre los equipamientos del centro de la ciudad y el espacio público?

- Sí
- No

Imagen 22. Encuesta - Preguntas de investigación 9 – 13

Fuente: Elaboración propia

14. De los siguientes equipamientos urbanos del centro de la ciudad de Esmeraldas, cuales usted considera que son Hitos (puntos de referencia / elementos significativos) (Marque una o mas según considere)

- Plaza Cívica Nelson Estupiñán Bass – Monumento Nelson Estupiñán
- Edificio Gobierno Municipal
- Parque Central 20 de Marzo – Monumento Luis Vargas Torres
- Edificio Gobierno Provincial
- Unidades Educativas
- Iglesia la Merced
- Parque Infantil Roberto Luis Cervantes
- Edificio de Gobernación

15. ¿Cuál es el estado actual de las vías que cruzan el centro de la ciudad de Esmeraldas, según su percepción?

- Bueno
- Malo

16. ¿Según su percepción, de estas avenidas, cual es la vía (senda) de menor transito en el centro de la ciudad de Esmeraldas?

- Avenida Bolívar
- Avenida Sucre
- Avenida Olmedo
- Avenida Colon

17. ¿Considera usted equitativo el uso del espacio público destinado al tránsito de vehículos, ciclistas y peatones, en el centro de la ciudad de Esmeraldas?

- Sí
- No

Imagen 23. Encuesta - Preguntas de investigación 14 a 17
Fuente: Elaboración propia

18. ¿Considera suficientes las áreas destinadas al tránsito peatonal en el Centro de la ciudad de Esmeraldas?

- Si
- No

19. ¿Estaría usted de acuerdo con la peatonalización de una vía (senda) que vincule espacios de recreación y cultura y que le permitiera transitar entre equipamientos urbanos (hitos) en el centro de la ciudad de Esmeraldas?

- Sí
- No
- Tal vez

Imagen 24. Encuesta - Preguntas de investigación 18 – 19
Fuente: Elaboración propia

6.7.2 Ficha de Observación/levantamiento de información

La recopilación de información de datos se realiza en campo en el sector de estudio - PIT seleccionado, (*ver imagen 25*), casco céntrico y a través de dos fichas:

Ficha técnica de análisis y observación de equipamientos urbanos

Ficha técnica de análisis y observación de infraestructura vial y movilidad

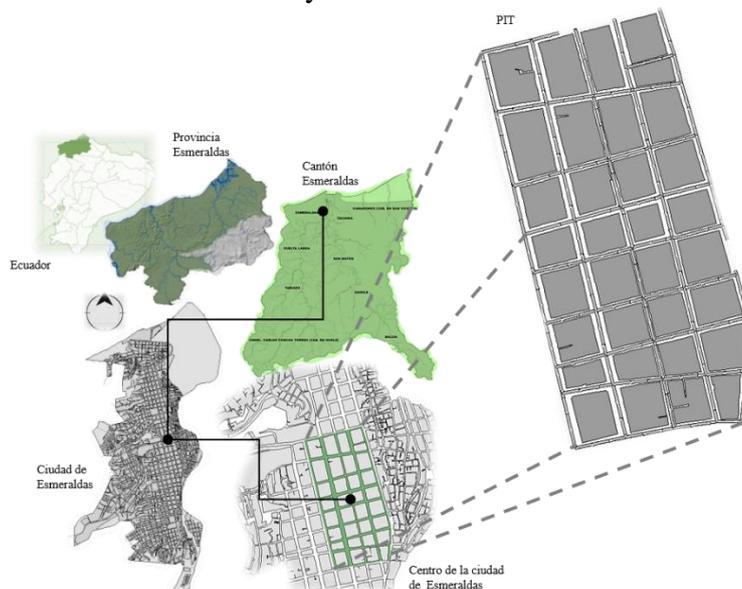


Imagen 25. Área PIT seleccionado para recolección de datos de campo **Fuente:** Elaboración propia

6.7.2.1 Ficha 1 – análisis y observación de equipamientos urbanos

Con base a los resultados obtenidos en la pregunta número 14, de la encuesta realizada a 332 personas (muestra), se realiza una selección de los equipamientos considerados por la ciudadanía como Hitos urbanos (espacios representativos) y se elabora un análisis del equipamiento urbano a través de una ficha modelo de observación y levantamiento de información para cada equipamiento, ficha en la cual se indica el nombre del equipamiento, así como cualquier otra denominación con que se le conozca, el tipo o clasificación de equipamiento, si este presenta algún componente complementario que lo caracterice o le refuerce, datos acerca de la antigüedad o específicamente año de construcción, la ubicación geográfica, conforme información catastral, dirección, a quien corresponde la administración y gestión del equipamiento, el horario de funcionamiento, las dimensiones y superficie total, el aforo de personas/hora en rangos de tiempo variable, este dato se referencia tal como lo señala Jacho (2021), la accesibilidad en torno a las vías circundantes y la suficiencia o no de áreas caminables, se determinara en la ficha además, la capacidad de estacionamientos en la zona del equipamiento, el estado físico y actual de las vías, una breve descripción del equipamiento que permita entender mejor su función y prestación de servicio, imágenes del equipamiento, imágenes del mobiliario urbano en el caso que presente y las características y el estado actual del mobiliario según la observación y análisis, un apartado de proximidad o distancia, en relación a otros equipamientos representativos del sector verificadas según mapas de referencia, el tiempo estimado de caminabilidad entre equipamientos, observaciones generales que permitan conocer ciertas particularidades del equipamiento y el número de la ficha. *Ver imagen 26.*

6.7.2.2 Ficha 2 – análisis de infraestructura vial y movilidad

El modelo de ficha 2 se sustenta en base a las preguntas de investigación formuladas en la encuesta (7 a 13 y 15, a 18), en esta ficha se realiza un análisis de las vías que se

encuentran y cruzan dentro del PIT, en base a la observación del estado de la infraestructura y análisis de movilidad, mediante esta ficha se determina, el nombre u otra denominación, ubicación, la jerarquía, tipo, entidad a cargo de la administración, tipología según el Plan de infraestructura verde, longitud del tramo, esquema y corte, sección de la vía, imágenes descriptivas, estado de componentes, análisis de tráfico TPDH (tráfico promedio diario hora), descripción y número de ficha. *Ver imagen 27.*

Modelo de ficha 1 – Análisis de Equipamiento urbano (ver anexos)

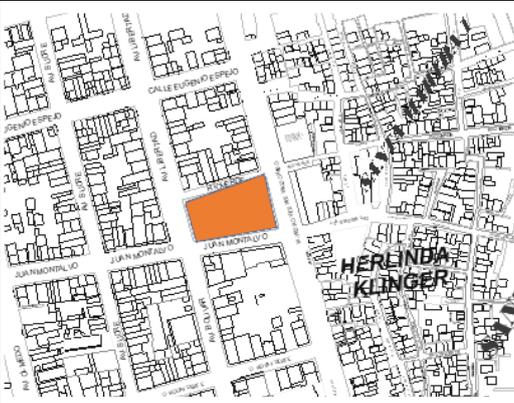
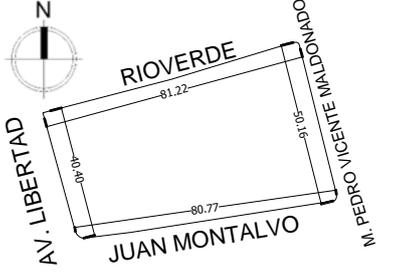
 UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO								
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS								
NOMBRE	PLAZA CIVICA "NELSON ESTUPIÑAN BASS"							
OTRAS DENOMINACIONES	PLAZA CIVICA							
TIPO	RECREACION							
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS							
ORDEN	PUBLICO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	MONUMENTO A NELSON ESTUPIÑAN BASS; CALLE PEATONAL RIOVERDE							
AÑO DE COSNTRUCCION	2006							
UBICACION								
HORARIO	ABIERTO LAS 24HS		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO		
AFORO	(+75 personas/hora)	Parqueo	57 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 3632.91 m2			IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO					
ACCESIBILIDAD			MOBILIARIO URBANO					
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por tres vias , dos avenidas principales como son la Avenida Libertad y Avenida Pedro Vicente Maldonado y la Calle Juan Montalvo. Suficiencia de areas caminables.			Monumento	Luminarias				
			Area dura	Cestos				
			Bancas	Jardineras				
VIAS (NOMBRE - ESTADO)			 					
NOMBRE	Calzada	Acera					Bordillo	Parterre
AV. LIBERTAD	Bueno	Malo					Malo	Regular
AV. PEDRO V. MALDONADO	Bueno	Bueno					Bueno	No
CALLE JUAN MONTALVO	Bueno	Malo					Malo	No
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION			ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en pesimo estado			
Este equipamiento urbano publico de tipo recreacional, se encuentra ubicado en el casco centrico de la ciudad de Esmeraldas, conocido como Plaza Civica Nelson Estupiñana en honor al escritor y poeta esmeraldeño, este espacio abierto es el resultado de una intervencion en regeneracion urbana y que fue construido en el año 2006 en dos etapas, la plaza y luego la peatonalizacion de la calle Rioverde, anteriormente sobre esta misma area se situaba un mercado de viveres el cual mostraba un aspecto dasagradable y que fue reemplazado por esta plaza que tiene como utilidad, ser sitio de espectaculos y eventos publicos que propician el encuentro ciudadano. en relacion a la frecuencia de uso se puede decir que este espacio no esta potenciado en su totalidad, considerando la cercania a la Avenida Pedro Vicente Maldonado y los temas de inseguridad que pasan por el sector. Mayor concentracion de personas en horas de la mañana.								
Proximidad	A) Parque 20 de Marzo - 335m -3 cuadras		B) Parque Roberto Luis Cervantes - 800m - 8 cuadras		Tiempo al punto B - 8 minutos			
OBSERVACIONES: Este espacio esta inventariado en el Sistema de informacion del patrimonio cultural ecuatoriano - ficha EP-08-01-03000002 - Patrimonio					FICHA No-001			

Imagen 26. Ficha 1 – Observación y Análisis de equipamiento
Fuente: Elaboración propia

Modelo de ficha 2 – Análisis de infraestructura vial y movilidad (ver anexos)

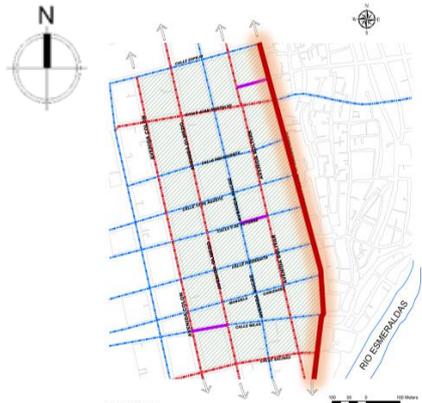
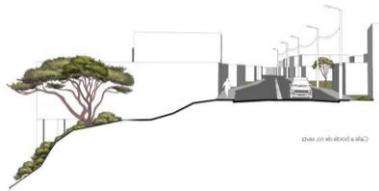
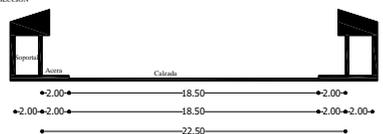
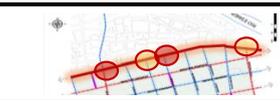
 UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIJO				
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD				
VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 960 ml		
NOMBRE	AVENIDA PEDRO VICENTE MALDONADO			
OTRAS DENOMINACIONES	AVENIDA MALECON			
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN			
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS			
TIPO	PUBLICA			
NICIO/TERMINO	CALLE JR. CORONEL HASTA CALLERICAURTE			
TIPOLOGIA (PIV)	VIAL RIBERA VECINAL			
				
PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
TIPOLOGIA -ESQUEMA				
				
SECCION - ANCHO DE VIA: 22.50 m		IMAGENES DEL EJE VIAL		
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA				
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)	
ACERA	BUENO	HORMIGON	2.00	
BORDILLO	BUENO	HORMIGON	0.15	
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	18.50	
PARTERRE	NO	NO	NO	
SERVICIOS/VIA	AAPP	AASS	Energía eléctrica	Transporte público
	x	x	x	x
Equipamientos en la vía	AKI, Edificio municipal, Familia n, edificio Prefectura, Centro de salud, Magap, Gasolinera, Centro comercial			
Puntos de aforo peatonal			Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran la cuneta de calzada, el bordillo y acera en varios tramos de la vía	
DESCRIPCION: Vía de alto tráfico a horas pico y en horas normales se produce un tráfico muy fluido, presenta señalizaion horizontal y vertical deficiente, presenta 3 puntos criticos con respecto al trafico vehicular con las intersecciones Juan Montalvo, 10 de Agosto y 9 de Octubre, no presenta mobiliario de paradas de transporte urbano, circulacion de la Linea 2 de transporte publico.				
			Analisis de Trafico	
			Restricciones	Trafico pesado
			Señalización	Deficiente
			Circulacion	doble sentido
			TPDH (pico)	1140 vehic/h
			TPDH (valle)	918 vehic/h
			Nivel/servicio	C
			Prohibicion	Estacionamiento a cada lado de la vía
FICHA No-001				

Imagen 27. Ficha 2 - Análisis de infraestructura vial y movilidad
Fuente: Elaboración propia

6.8 Análisis urbano/territorial

6.8.1 Diagnóstico inicial

6.8.1.1 Esmeraldas, ciudad intermedia

De acuerdo a Llop & Vivanco (2017) en su libro *El derecho a la ciudad en el contexto de la agenda urbana para ciudades intermedias en el Ecuador*, la ciudad de Esmeraldas se sitúa dentro de la categorización de ciudad intermedia en relación a su población, tal como se muestra en la imagen 28.

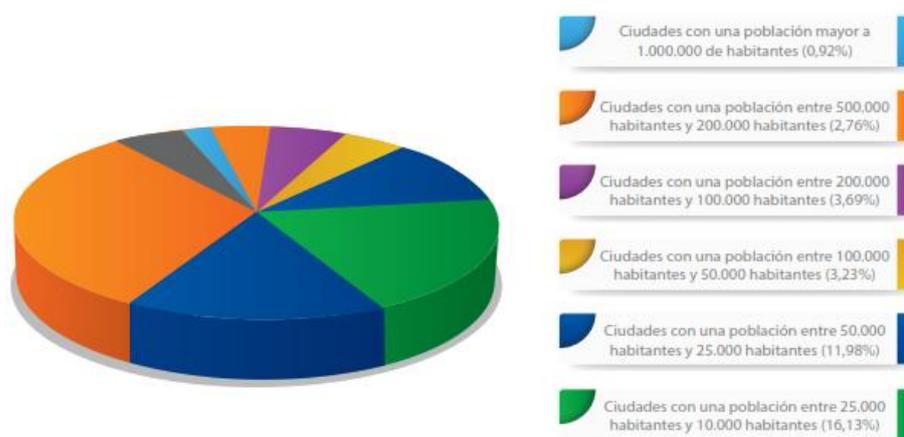


Imagen 28. Clasificación de ciudades del Ecuador
Fuente: Llop & Vivanco (2017)

Asimismo el libro determina que la ciudad de Esmeraldas es parte de las 21 ciudades que tienen una población que oscila entre 50.000 y 1.000.000,00 de habitantes y le estima una población al 2010 de 154.035 Habitantes¹, conforme a esta última parte le ubica entre las ciudades con poblaciones entre 170.000 y 120.000 habitantes. *Ver imagen 29.*

¹ Cabe indicar que esta cifra difiere de la cifra según el censo 2010 (INEC) en el cual se estima para el cantón Esmeraldas, una población de 189.504,00 habitantes. Así mismo cabe indicar que, para efectos de este estudio esta variación no es relevante y se estima la población según el censo 2010 y su proyección estimada en el Plan de Uso y Gestión de Suelo del Cantón Esmeraldas, (PUGS).

No.	Ciudad	Provincia	Población (2001)	Población (2010)	Observación
1	Guayaquil	Guayas	1.985.379	2.278.691	Ciudades con una población mayor a 1.000.000 de habitantes.
2	Quito	Pichincha	1.399.814	1.607.734	
3	Cuenca	Azuay	277.374	329.928	
4	Santo Domingo	Santo Domingo de los Tsáchilas	238.827	270.875	Ciudades con una población entre 330.000 habitantes y 206.000 habitantes.
5	Machala	El Oro	204.578	231.260	
6	Durán	Guayas	174.531	230.839	
7	Manta	Manabí	183.166	217.553	
8	Portoviejo	Manabí	171.847	206.682	
9	Loja	Loja	118.532	170.280	Ciudades con una población entre 170.000 habitantes y 120.000 habitantes
10	Ambato	Tungurahua	154.095	165.185	
11	Esmeraldas	Esmeraldas	95.124	154.035	
12	Quevedo	Los Ríos	120.379	150.827	
13	Riobamba	Chimborazo	124.807	146.324	
14	Milagro	Guayas	113.440	133.508	
15	Ibarra	Imbabura	113.800	131.856	
16	Latacunga	Cotopaxi	51.717	120.000	Ciudades con una población entre 96.000 habitantes y 52.000 habitantes
17	La Libertad	Santa Elena	77.646	95.942	
18	Babahoyo	Los Ríos	76.869	90.191	
19	Daule	Guayas	31.763	65.145	
20	Sangolquí	Pichincha	56.794	-	
21	Tulcán	Carchi	47.359	60.403	
22	Chone	Manabí	45.526	52.810	
23	Pasaje	El Oro	45.215	52.673	

Imagen 29. Tabla de censo de población INEC 2010

Fuente: Llop & Vivanco (2017)

Este estudio, sitúa a la ciudad como intermedia según otra clasificación como es la jerarquía de asentamientos humanos dentro de la tipología Nacional y enmarcada en un rol determinado, el cual cita como...*alto desarrollo de funciones relacionadas con actividades comerciales, e industriales, prestación de servicios públicos complementarios a los ofrecidos en los asentamientos humanos de menor jerarquía....* (Llop & Vivanco , 2017, pág. 59)tal como se muestra en la imagen 30.

Tipología	Características	Ciudad Intermedias
1. Metrópolis	Rol: Vinculación del país con el mundo, y provisión de servicios especializados para la población nacional. Población urbana: 44% [4.195.045 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 46% [1.781.421 habitantes].	Ciudades con población mayor a 1.000.000 de habitantes.
2. Nacionales	Rol: alto desarrollo de funciones relacionadas con actividades comerciales, e industriales, prestación de servicios públicos complementarios a los ofrecidos en los asentamientos humanos de menor jerarquía. Población urbana: 18% [1.702.615 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 18% [712.591 habitantes].	Cuenca, Manta, Loja, Ambato, Esmeraldas, Quevedo, Riobamba, Ibarra, Latacunga, Tulcán
3. Regionales	Rol: prestación de servicios relacionados con la construcción, administración pública y defensa. Población urbana: 16% [1.514.824 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 16% [606.698 habitantes].	Machala, Portoviejo, La Libertad, Babahoyo y Sangolquí.
4. Subregionales	Rol: Distribución, transporte y almacenamiento de productos manufacturados y primarios. Población urbana: 10% [954.936 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 9% [359.676 habitantes].	Durán, Santo Domingo, Milagro, Daule, Chone, Pasaje.
5. Locales	Rol: Acopio y distribución de alimentos y materias primas para la industria manufacturera. Población urbana: 9% [822.936 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 8% [324.264 habitantes].	Ciudades con menor jerarquía poblacional y funcional.
6. Menores	Rol: Producción de alimentos y materias primas, prestación de servicios relacionados con turismo recreativo. Población urbana: 2% [90.682 habitantes]. Población Económicamente Activa -PEA- Urbana: 3% [240.511 habitantes].	

Imagen 30. Características de ciudades intermedias

Fuente: Llop & Vivanco (2017)

6.8.1.2 Centro de la ciudad de Esmeraldas

El centro de la ciudad de Esmeraldas se desarrolla en la Parroquia de su mismo nombre, es la zona céntrica de la ciudad y de donde se originó la trama urbana. Este fragmento territorial histórico, en la actualidad no posee la denominación de “centro histórico”, la cual le ha sido negada por los gobiernos locales de turno que no han podido desarrollar normativa legal de protección y conservación para este espacio ni han sabido potenciar al centro como espacio público de cohesión ciudadana y lugar de encuentro donde se desarrollan las actividades, administrativas, financieras, de carácter histórico y cultural, espacio generador de identidad y zona donde se concentran la mayoría de equipamientos urbanos, y que prestan un sinnúmero de servicios y funciones.

Este sector está delimitado por la forma longitudinal norte-sur y la topografía de la ciudad lo que hace que por el converjan las principales vías (avenidas y calles).

Este sector de la trama urbana también está delimitado en un polígono conformado por las vías que lo circundan. La percepción de saber y estar en el centro de la ciudad de Esmeraldas se define desde la Avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la Avenida Colon y desde la Calle Espejo hasta la Calle Salinas o también a través de sus principales recorridos y circulaciones pasando por equipamientos de carácter recreacional, religioso y administrativo (plaza, iglesia y parques). Estas trayectorias están más condensadas en el centro de la ciudad a partir del núcleo central de la trama donde se ubica el Parque Central o 20 de marzo. Allí están equipamientos emblemáticos como la iglesia la Merced, el edificio de gobierno municipal y el edificio de gobierno provincial. Desde allí a 300m hacia el norte se ubica la plaza cívica Nelson Estupiñán Bass con su monumento icónico y hacia el sur a 500m aproximadamente se ubica el parque Roberto Luis Cervantes o parque infantil. En esta zona céntrica de la ciudad (*ver imagen 31*), al igual que en los casos similares de referencia y en lo

señalado en el estado de la cuestión y desarrollo de la problemática se pueden percibir problemas similares a los señalados por Carrión & Hanley (2005) y Franco & Zabala (2012):

Área central en la que se han construido Grandes Proyectos Urbanos (GPU), a través de iniciativas tendientes al mejoramiento de su accesibilidad (vialidad), a la adecuación de los espacios a las nuevas demandas (comercio, estacionamientos), donde se han rehabilitado edificios antiguos (monumentos) y se han reemplazado estructuras arquitectónicas por edificios en altura. Todas estas, intervenciones sectoriales aisladas e insuficientes que rompieron, con la continuidad histórica del centro de la ciudad.

Espacio público descuidado y deteriorado

Movilidad impactada negativamente por la concentración de vehículos

Concentración de peatones causando estrechez en áreas caminables

Presencia de comercio informal

Descuido de áreas verdes

Inseguridad en la zona por actos delictivos y, por último,

Impactos visuales negativos por la inadecuada interacción con el entorno.

Recorridos peatonales discontinuos que se producen entre equipamientos urbanos dispersos en la trama urbana del centro de la ciudad.



Imagen 31. Centro de la ciudad de Esmeraldas

Fuente: Elaboración propia

6.8.1.3 Polígono de Intervención Territorial (PIT)

El sector de estudio seleccionado se ubica en la parroquia Esmeraldas, barrio centro de la ciudad, se caracteriza por ser la zona histórica, comercial, administrativa y financiera, abarca una superficie de 326.711m², PIT ubicado en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, comprendido desde la avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la avenida Colon y desde la calle Espejo hasta la calle Salinas, compuesto por 33 manzanas y 777 predios. Ver ilustración 13.

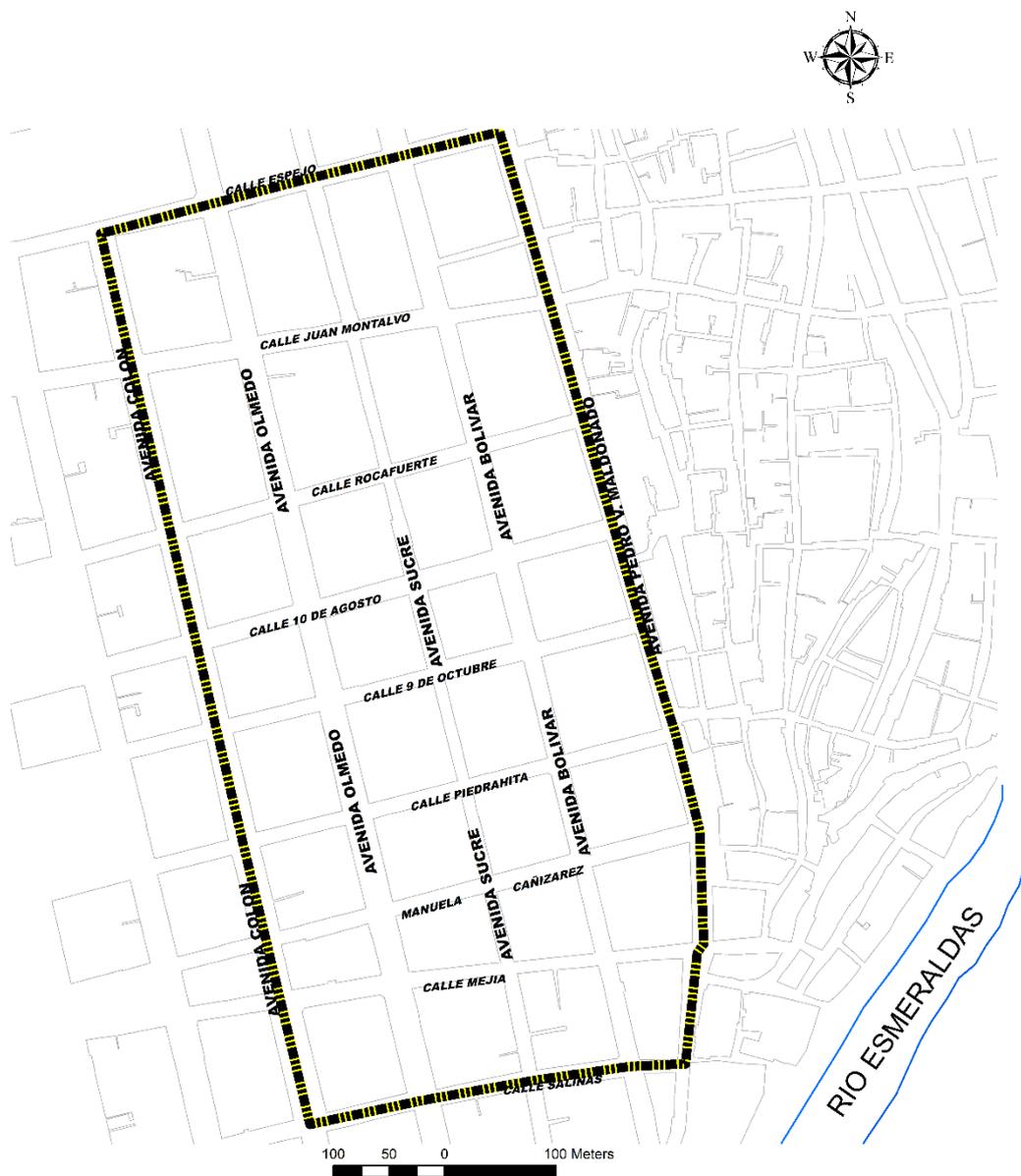


Ilustración 13. Polígono de intervención territorial
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.4 Densidad Poblacional PIT

Según el gráfico siguiente, el polígono de intervención posee una extensión territorial en el año 2010 de 32.67 Ha, lo cual relacionado al número de habitantes (12692) que reside en el lugar arroja una densidad de 388,49 hab. /Ha. Ver ilustración 14.

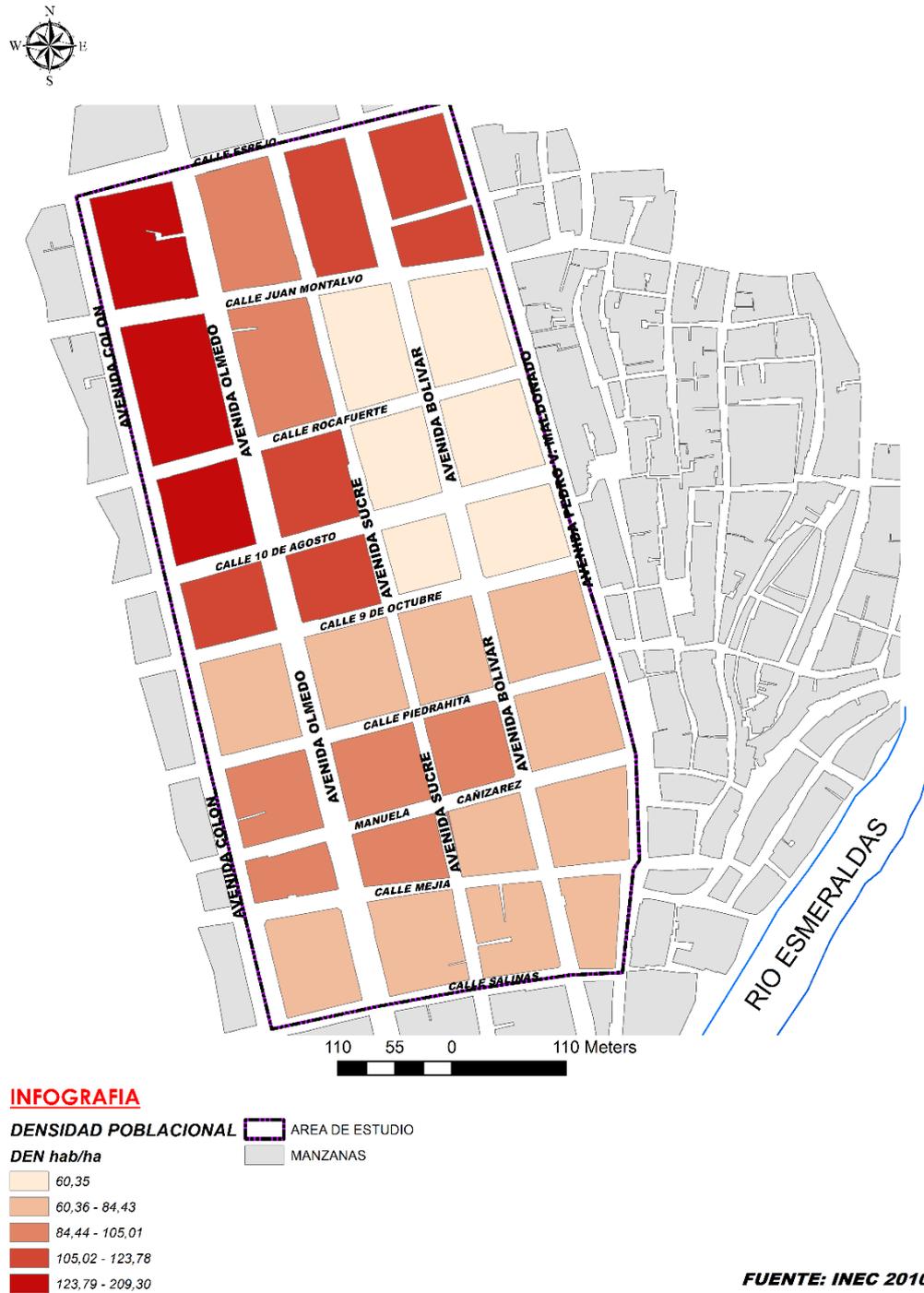


Ilustración 14. Densidad poblacional PIT
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.5 Uso de suelo

El uso de suelo en el área del polígono territorial este determinado de gestión y administración pública. Sin embargo, existe regulación urbana para los equipamientos y vivienda. Ver ilustración 15.

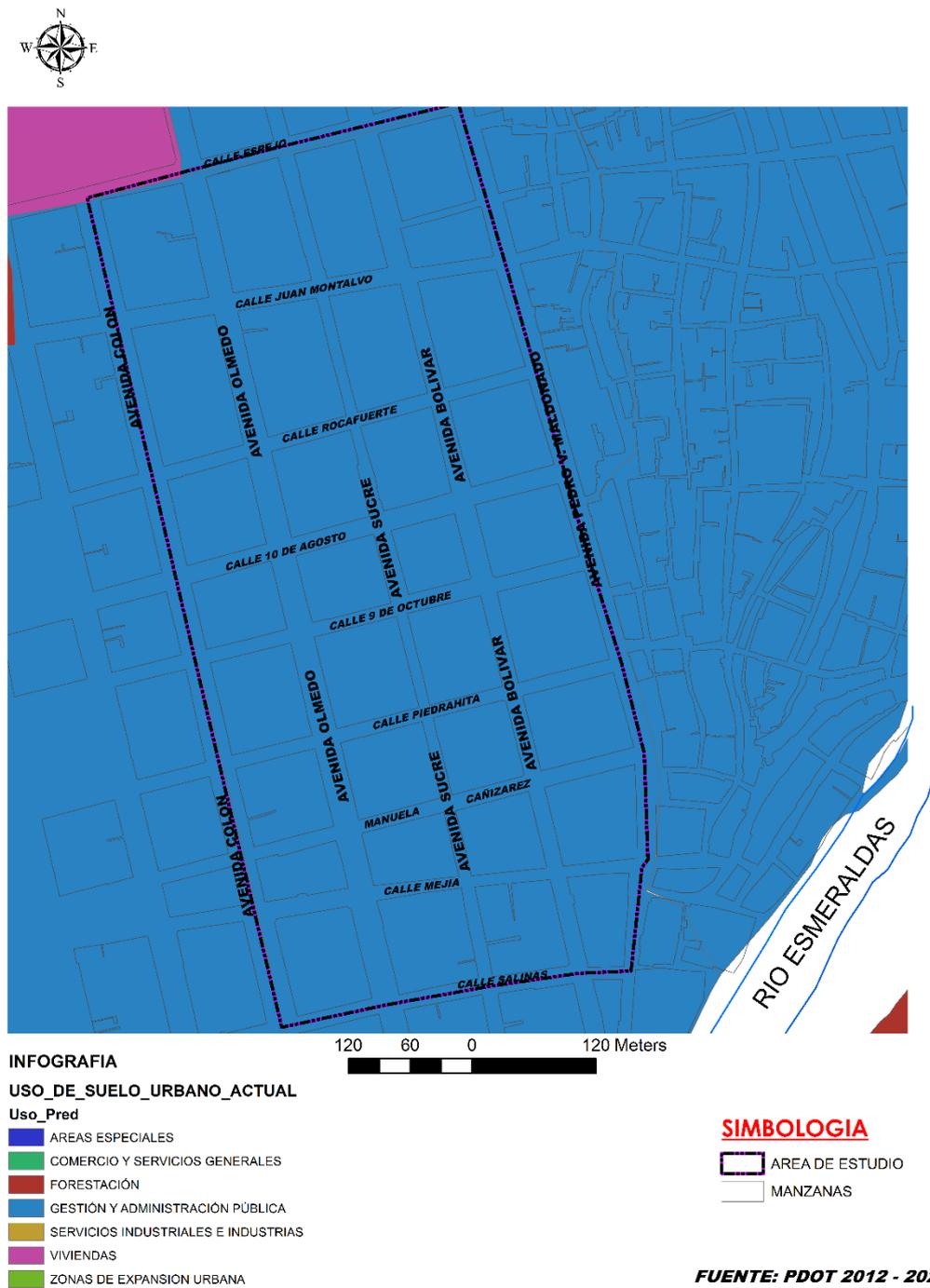


Ilustración 15. Uso de Suelo – PIT
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.6 Trama urbana

La trama responde a una malla ortogonal-rectangular caracterizada por una estructura parcelaria conformada por la manzana, consecuencia de un trazado enmarcado por ejes viales y acompañado de espacios públicos abiertos (plaza y parques) y zonas residenciales. Ver ilustración 16.

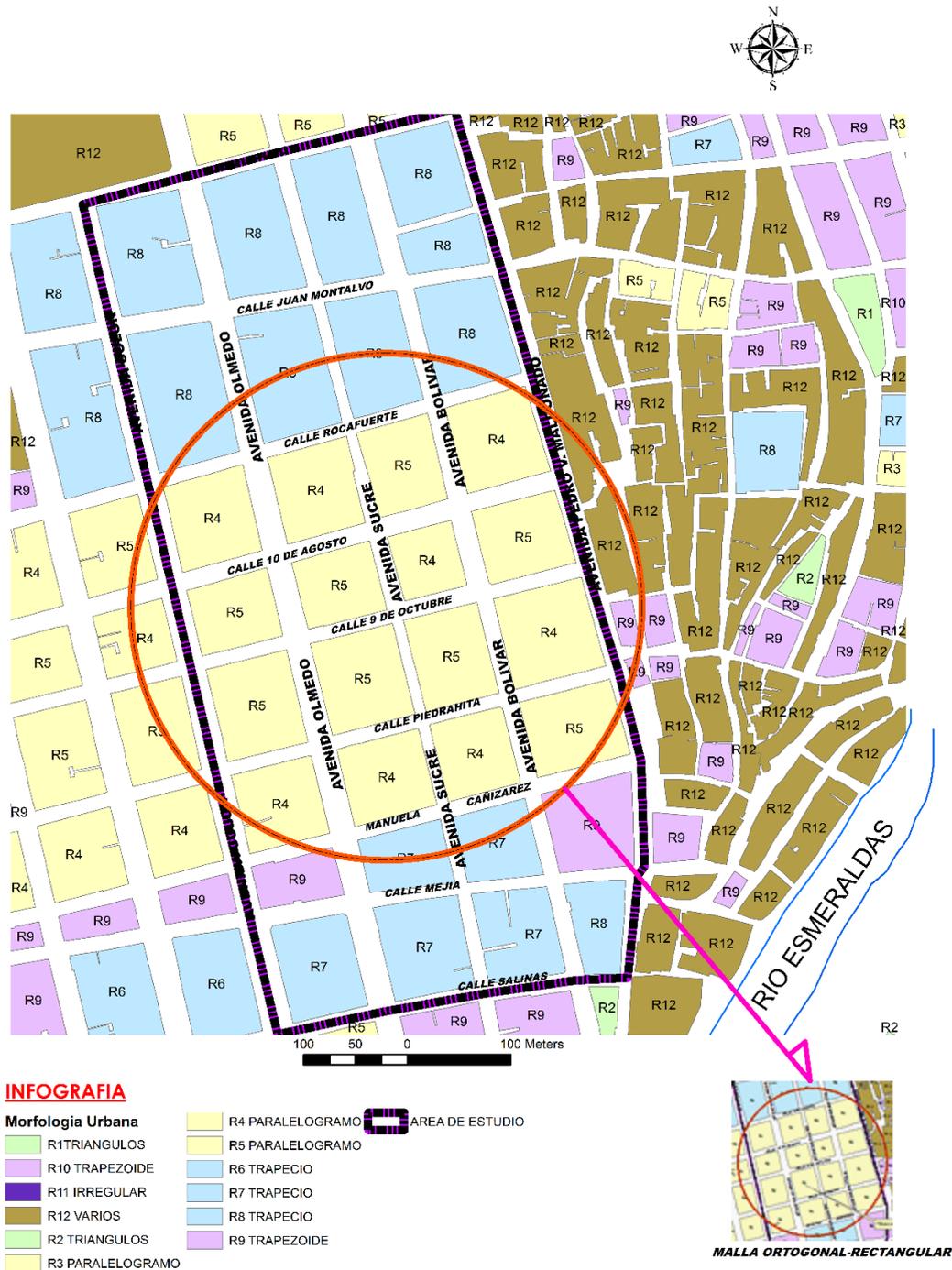


Ilustración 16. Trama urbana – PIT
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.7 Tejido urbano

El centro de la ciudad se caracteriza predominantemente por un tejido compacto. Esta configuración envuelve de forma densa a la manzana dejando el interior de la misma libre, al ser utilizada de forma privada como patios y en este caso no es visualizada hacia el exterior urbano de la ciudad. Ocupa un gran porcentaje del área urbanizada y representa las edificaciones que poseen línea de fachada definida, continuidad y una relación con el soportal, la acera y la calle. *Ver ilustración 17.*

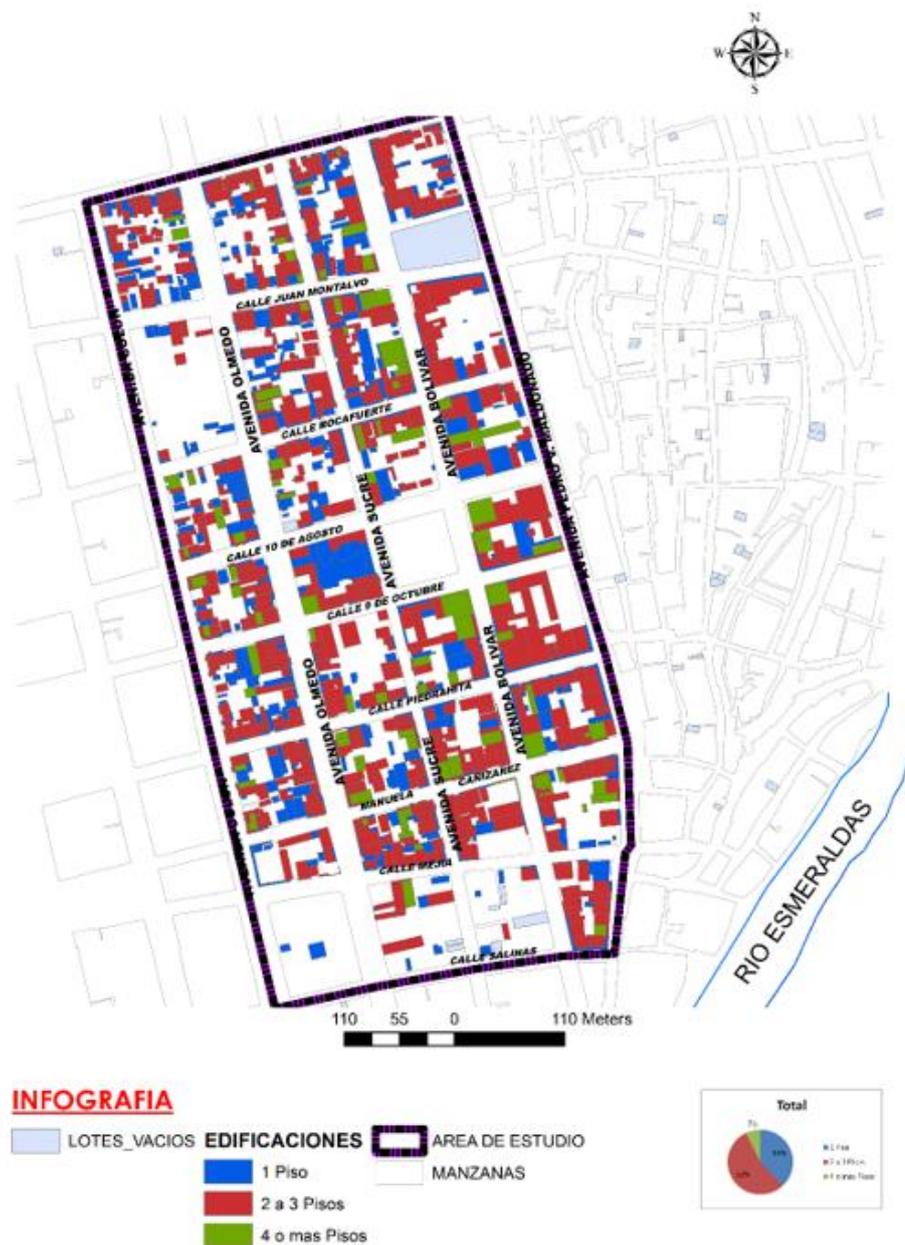


Ilustración 17. Trama urbana – PIT
Fuente: Elaboración propia

La movilidad se reduce considerablemente en horas de la tarde y noche en casi todos los sectores a diferencia de la zona del parque Roberto Luis Cervantes que se activa en estos horarios por la práctica de actividades recreativas.

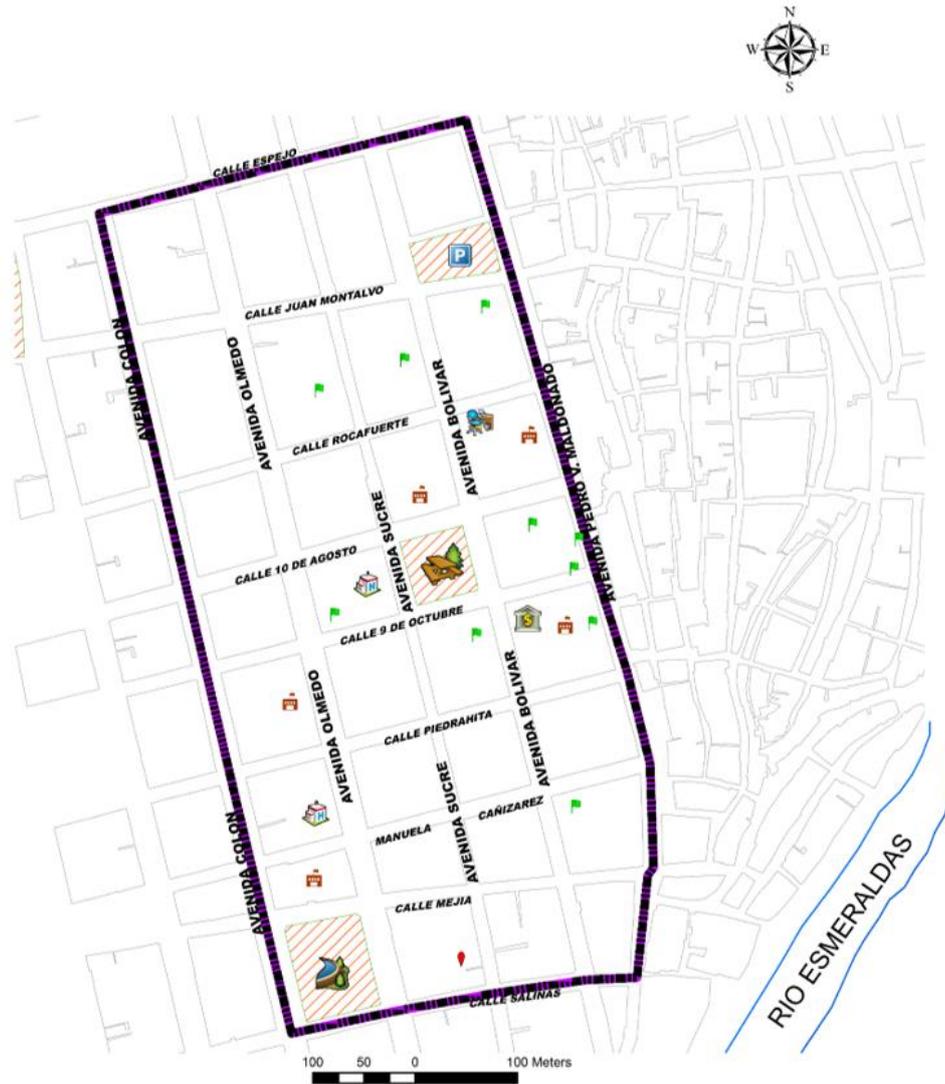
6.8.1.9 Equipamientos urbanos del centro de la ciudad

El centro de la ciudad de Esmeraldas cuenta con equipamientos urbanos de diversos tipos. Los más representativos y de carácter simbólico son los que determinaron históricamente el origen de la trama urbana de la ciudad, (*ver ilustracion19*). Estos son el edificio municipal, el parque 20 de Marzo – Parque Central y la iglesia La Merced; a partir de este núcleo central se origina el desarrollo y crecimiento urbanístico de la ciudad. En la ilustración 20 se señalan los equipamientos históricos y aun existentes en el casco céntrico.



Ilustración 19. Equipamientos urbanos del casco históricos del casco céntrico, Esmeraldas del Ayer

Fuente: Elaboración propia



INFOGRAFIA

Equipamiento Urbano

- | | | |
|--|--|--|
|  Administración Pública |  Empresa Privada |  Parque Roberto Luis Cervante |
|  Bienestar Social |  Entidad Bancaria |  Parque 20 de Marzo |
|  Educación |  Religioso |  Plaza Cívica |

Ilustración 20. Equipamientos urbanos - casco céntrico
Fuente: Elaboración propia

En el casco céntrico de la ciudad existen 23 equipamientos de diversa índole, función y servicio. A los efectos de este estudio se analizan solo los equipamientos públicos que se determinan como los más representativos (hitos) por su carácter histórico, simbólico y que generen o sean puntos de atracción y concentración de personas por las actividades que se desarrollan en estos.

6.8.1.10 Hitos urbanos

Se pueden observar en la zona varios hitos históricos, simbólicos y arquitectónicos que son imagen de la identidad de la ciudad, los que hasta ahora perduran gracias a varias intervenciones urbanas y arquitectónicas y representan parte del fortalecimiento social de la ciudad. Son puntos de encuentro ciudadano ya que los habitantes los recorren asiduamente y conocen desde siempre. Reconocidos, utilizados y aceptados por la comunidad, son utilizados por ser lugares estratégicos, públicos y de fácil acceso. En ese sentido los Hitos urbanos (*ver ilustración 21*) a destacar en la zona son:

Edificio Municipal (*imagen 32*)

Plaza Cívica Nelson Estupiñán Bass - Monumento Nelson Estupiñán (*imagen 33*)

Parque 20 de Marzo- Monumento Cnel. Luis Vargas Torres (*imagen 34*)

Iglesia La Merced (*imagen 35*)

Parque Roberto Luis Cervantes – Parque Infantil (*imagen 36*)



Imagen 32. Edificio Municipal del Cantón Esmeraldas

Fuente: <https://mapio.net/pic/p-88582445/>



Imagen 33. Plaza Cívica

Fuente: <https://lahora.com.ec/noticia/1101854627/municipio-regular-venta-de-licor-en-espacios-pblicos>



Imagen 34. Parque 20 de Marzo

Fuente: <https://lahora.com.ec/noticia/1102128527/mujer-mas-que-solo-un-monumento->



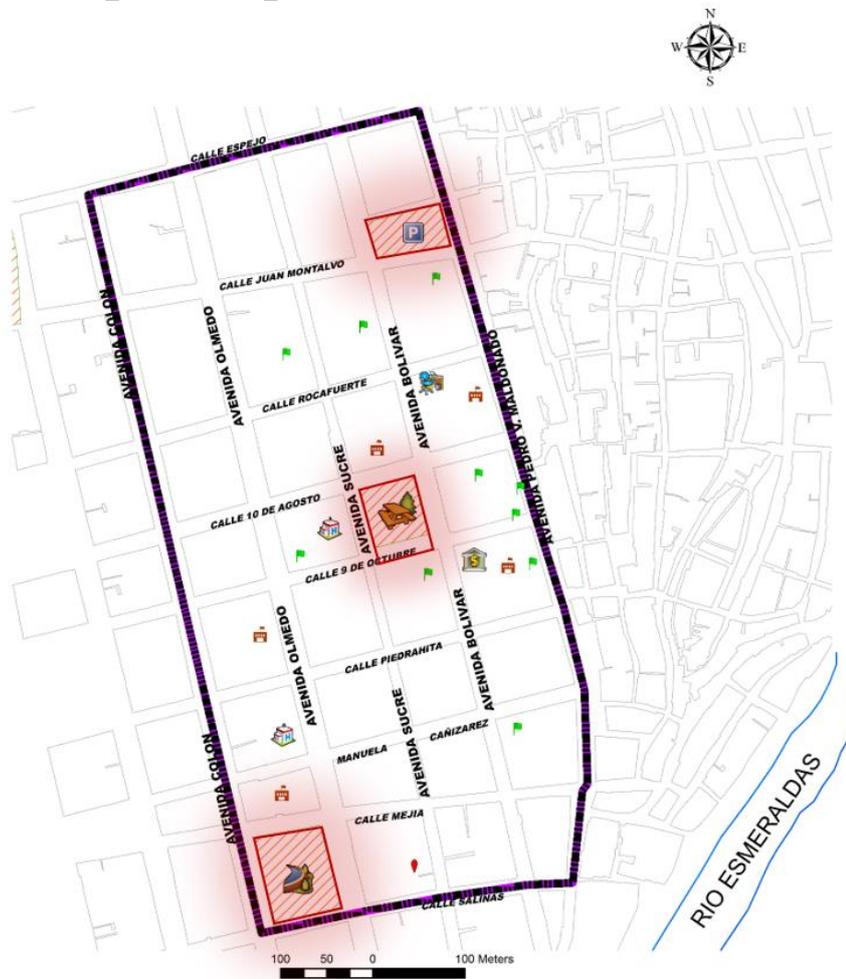
Imagen 35. Iglesia de la Merced

Fuente: <https://lahora.com.ec/esmeraldas/noticia/1102167557/iglesia-la-merced-victima-de-robos-permanentes>



Imagen 36. Parque Roberto Luis Cervantes

Fuente: https://www.tripadvisor.es/LocationPhotos-g612478-w3-Esmeraldas_Esmeraldas_Province.html



INFOGRAFIA

- Equipamiento Urbano**
- Administración Pública
 - Bienestar Social
 - Educación
 - Empresa Privada
 - Entidad Bancaria
 - Religioso

INFOGRAFIA

- Hitos Urbanos**
- Parque 20 de Marzo
 - Plaza Cívica
 - Parque Roberto Luis Cervante

Ilustración 21. Hitos urbanos – casco céntrico del Cantón Esmeraldas

Fuente: Elaboración propia

6.8.1.11 Relaciones funcionales entre equipamientos urbanos (hitos)

El análisis de relaciones funcionales entre equipamientos se enfoca en el estudio de las conexiones dentro del polígono territorial, en relación a circuitos de proximidad, recorrido peatonal, distancias, trabajo, turismo, recreación, aspectos culturales.

6.8.1.12 Relación de proximidad entre equipamientos urbanos

Los equipamientos ubicados en el casco céntrico de la ciudad están entrelazados por las vías que permiten la accesibilidad hacia estos. Se encuentran a distancias que permiten establecer la cobertura actual de equipamientos existentes en base a radios de caminabilidad de 400m, determinando relaciones de proximidad y distancias entre equipamientos públicos abiertos de aproximadamente 300, 500 y 800 metros, tal como se muestran en la ilustración 22.

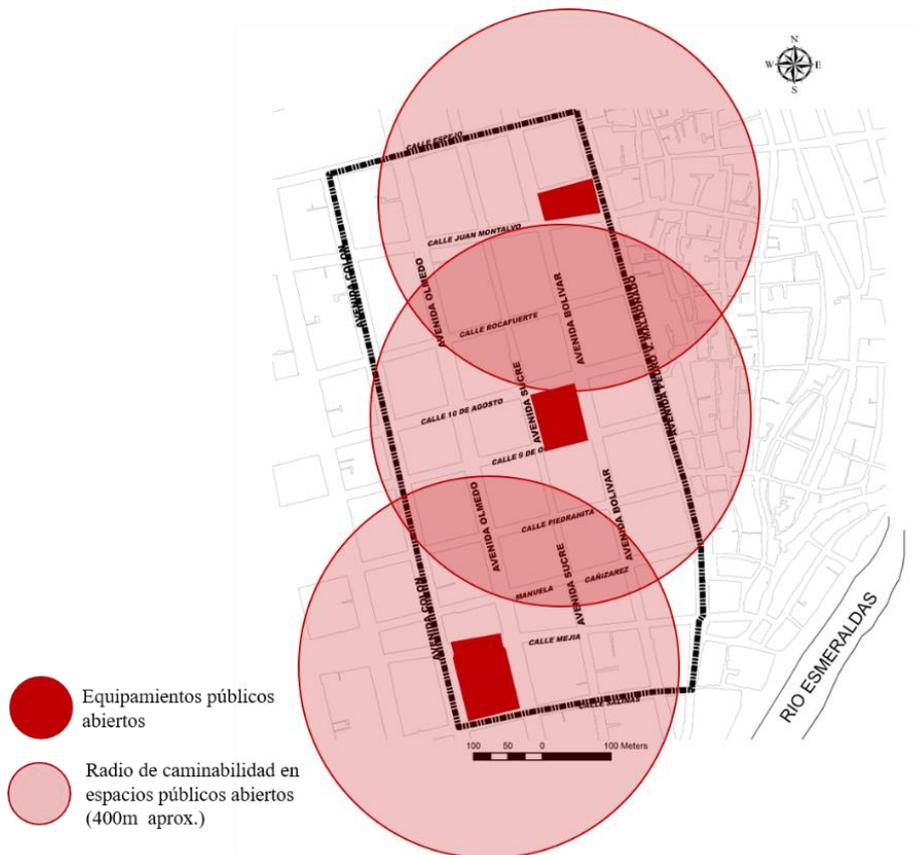


Ilustración 22. Relación de proximidad
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.13 Relación de distancias entre equipamientos urbanos

Los equipamientos del centro de la ciudad están conectados por ejes viales generando trayectorias con distancias entre equipamientos. Aquí se evidencian circuitos más próximos y menos próximos desde la plaza cívica al parque infantil y distancias intermedias al parque central. De estas relaciones los circuitos más cercanos son la Avenida Sucre, parte de la avenida Olmedo y parte de la avenida Bolívar y tramos de las calles Mejía, 9 de Octubre y Juan Montalvo. Ver ilustración 23.

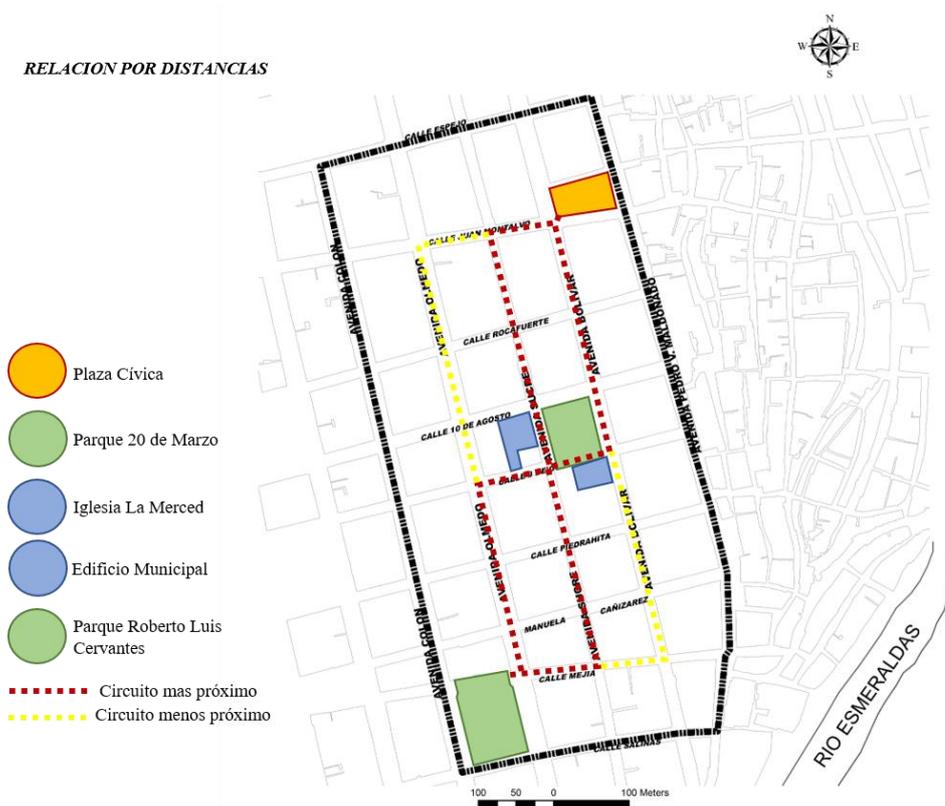


Ilustración 23. Relación de distancias
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.14 Relación por trabajo entre equipamientos urbanos

Los equipamientos del centro de la ciudad generan conexiones en relación a las actividades laborales y de gestión pública, administrativa y financiera. Estas actividades entrelazan equipamientos (hitos) con otros equipamientos en la zona. Ver ilustración 24.



Ilustración 24. Relación por trabajo
Fuente: Elaboración propia

6.8.1.15 Relación por recreación entre equipamientos urbanos

La relación por recreación entre equipamientos se da entre la plaza y los parques de manera frecuente. Sin embargo, el espacio que genera mayor actividad por la multiplicidad de actividades es el parque Roberto Luis Cervantes. Este espacio se vuelve foco de atracción de los otros equipamientos. Ver ilustración 25.

RELACION POR RECREACION

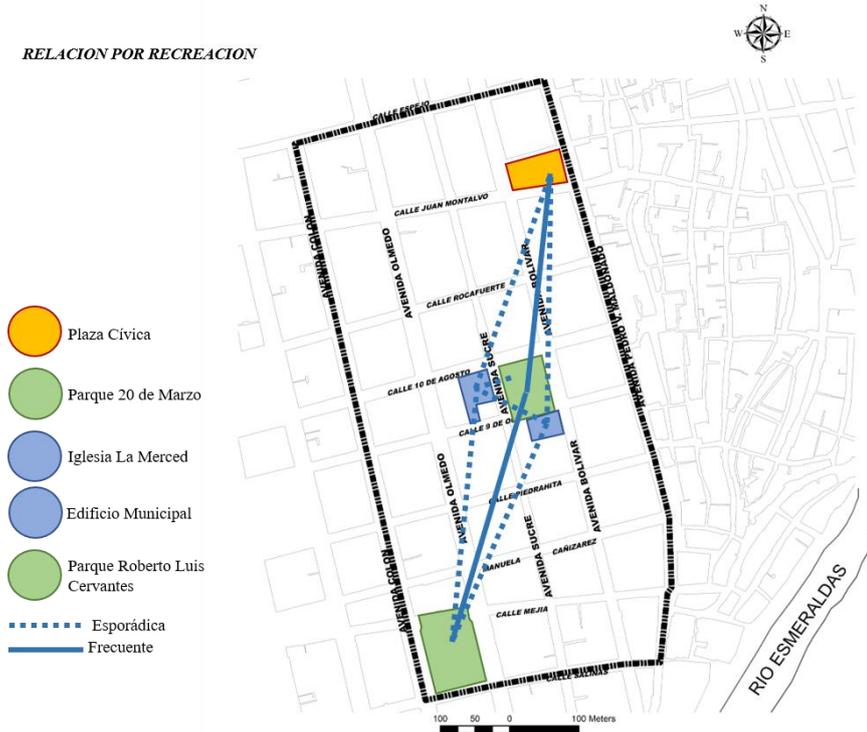


Ilustración 25. Relación por recreación

Fuente: Elaboración propia

6.8.1.16 Relación por turismo entre equipamientos urbanos

El casco céntrico de la ciudad por su importancia tanto histórica es un atractivo turístico que conecta equipamientos representativos por su simbolismo. *Ver ilustración 26.*

RELACION POR TURISMO

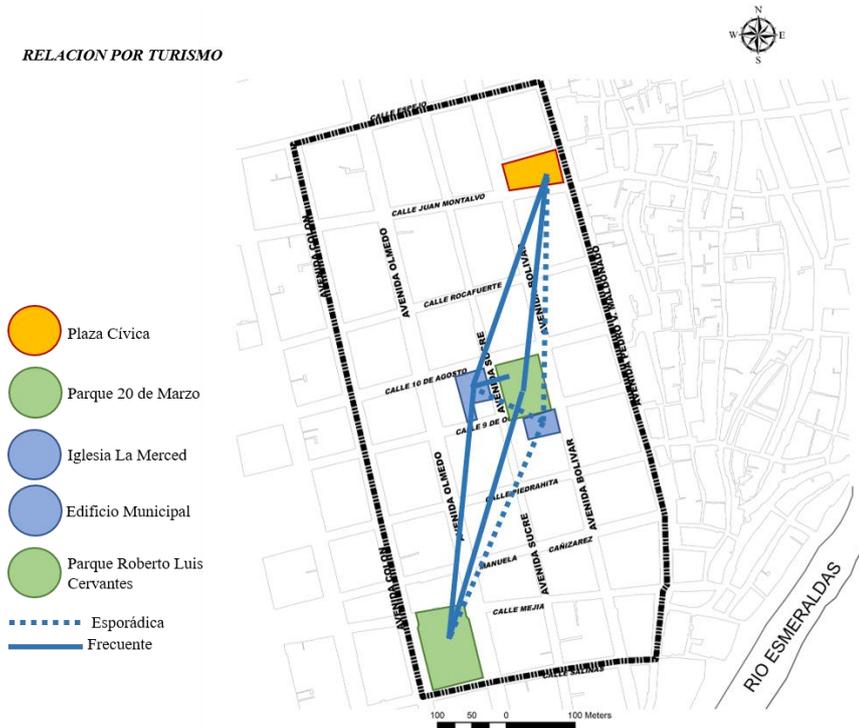


Ilustración 26. Relación por turismo

Fuente: Elaboración propia

6.8.1.17 Relación por aspectos culturales entre equipamientos urbanos

El casco céntrico de la ciudad por su importancia cultural conecta equipamientos en su interior representativos por la actividad cultural que cada uno de estos genera, eventos artísticos que se presentan en la plaza cívica, como conciertos y otras presentaciones, la fiesta de las Mercedes en la iglesia, los homenajes al héroe ciudadano Cnel. Luis Vargas Torres en el parque 20 de Marzo, y las expresiones culturales de diversa índole en el parque infantil.

Ver ilustración 27



Ilustración 27. Relación por aspectos culturales
Fuente: Elaboración propia

6.9 Análisis del PIT según la Teoría de la Red (Nikos Salingaros, 2005)

A continuación, se presenta un análisis realizado al polígono de intervención territorial y sus componentes (equipamientos urbanos) a partir de los principios estructurales de la *Teoría de la Red* de Nikos Salingaros (2005). Según Salingaros, el proceso que genera la red urbana puede ser resumido en términos de tres principios:

Nodos:

La red urbana se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones la conforman. Éstos pueden ser de distintos tipos, según las actividades humanas que en ellos se realicen, tales como, habitación, trabajo, parques, tiendas, restaurantes, iglesias, etc. Los elementos naturales y arquitectónicos sirven para reforzar los nodos de actividad humana y sus trayectorias de conexión.

Conexiones:

Los pares de conexiones se forman entre los nodos complementarios. Muchas conexiones que coinciden sobrecargan la capacidad del canal de conexión. Para acomodar conexiones múltiples entre dos puntos, algunas trayectorias deben ser necesariamente curvadas o irregulares.

Jerarquía:

La red urbana se autoorganiza creando una jerarquía ordenada de conexiones múltiples. Los pares de conexiones se forman entre los nodos complementarios, nunca entre los iguales ya que entre estos no se transmiten energía.

A continuación, presentamos una aproximación de la conectividad del centro de la ciudad conforme estos principios.

6.9.1.1 1er principio – Nodos

Los equipamientos urbanos en el centro de la ciudad son claramente nodos de actividad humana que están interconectados en la red urbana por su función como equipamientos públicos de tipo recreacional, cultural y de gestión administrativa. *Ver ilustración 28.*

NODOS DE ACTIVIDAD HUMANA

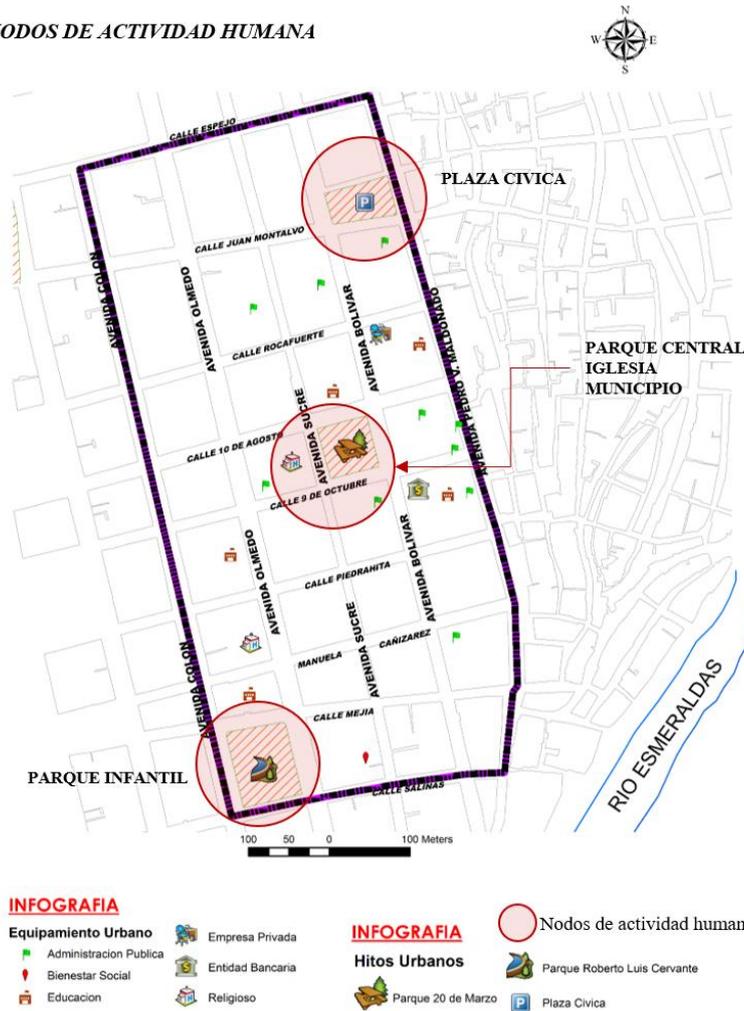


Ilustración 28. Nodos de actividad humana
Fuente: Elaboración propia

6.9.1.2 2do principio – Conexiones

Entre equipamientos urbanos se establecen líneas de conexión que se reflejan como ejes viales. Estas vías y sus componentes (acera, bordillo y calzada) determinan conexiones peatonales y vehiculares entre equipamientos. Como se determinó anteriormente en el estudio de relaciones por distancias, la avenida Sucre y calles como la Mejía, 9 de Octubre y Juan Montalvo serían líneas de conexión ideales por su proximidad y distancias, las que permitirían conectar nodos complementarios (otros equipamientos) y mejorar la conexión.

Ver ilustración 29

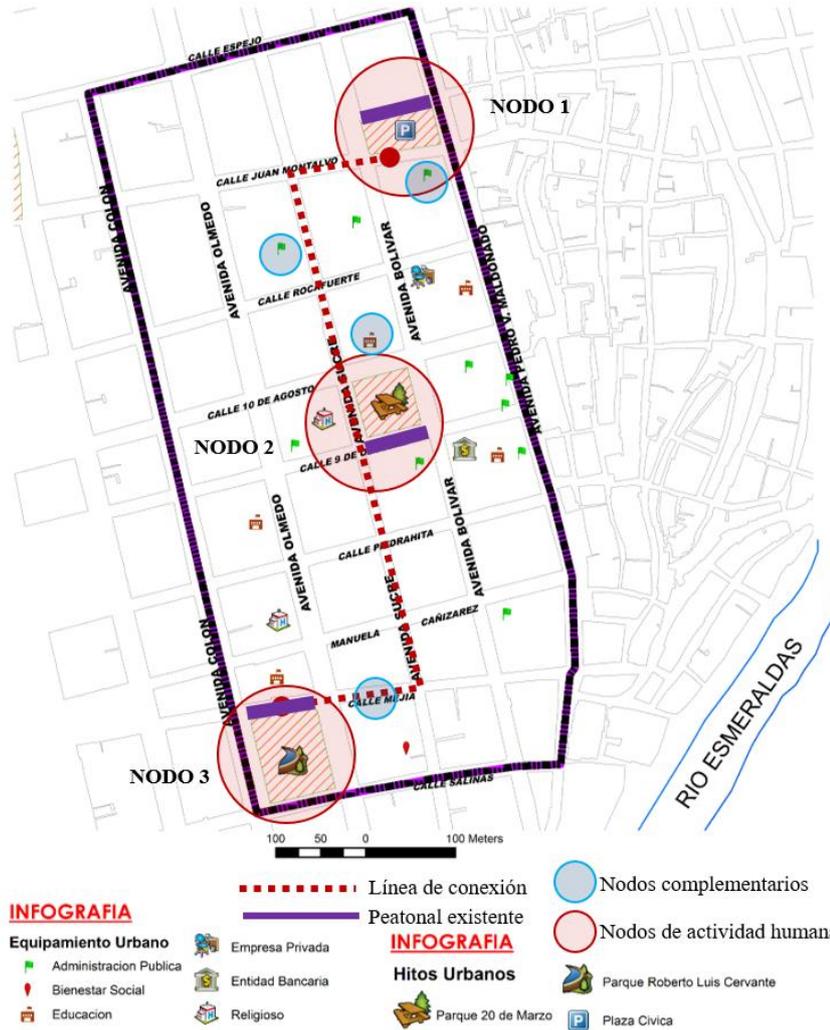


Ilustración 29. Conexiones
Fuente: Elaboración propia

Los nodos de actividad humana están identificados en 5 equipamientos considerados hitos urbanos: el Nodo 1 (plaza cívica) puede generar una trayectoria por la calle Juan Montalvo hasta la avenida Sucre conectando 2 nodos complementarios hacia el Nodo 2 (edificio municipal, iglesia La Merced y parque 20 de Marzo) empatando la línea de conexión con la peatonal calle 9 de Octubre. De este nodo se genera otra trayectoria continuando por la avenida Sucre hasta la intersección con la calle Mejía hasta el Nodo 3 (Parque Roberto Luis Cervantes) empatando la línea de conexión con la peatonal calle Mejía.

6.9.1.3 3er principio – Jerarquía

Una vez que se han definido claramente los 5 equipamientos urbanos (hitos) del centro de la ciudad como nodos de actividad humana y ha establecido una línea de conexión (eje vial peatonal) entre estos nodos a partir de la calle Juan Montalvo hasta la intersección con la avenida Sucre y por ese eje vial conectando el nodo 2, hasta la intersección con la calle Mejía para conectar el nodo 3, se plantea jerarquizar la red con una vía de conexión peatonal entre nodos ordenando la red urbana en torno a la escala humana como prioridad en la red.

De igual manera se presentan el resto de líneas (ejes viales vehiculares) para el traslapado de líneas e identificar las vías a repotenciar una vez jerarquizada la red, en este caso son tramos de la calle Mejía, avenida Sucre y la avenida Eloy Alfaro que no está dentro del PIT, pero se integraría a la red urbana como vía de primer orden. *Ver ilustración 30.*

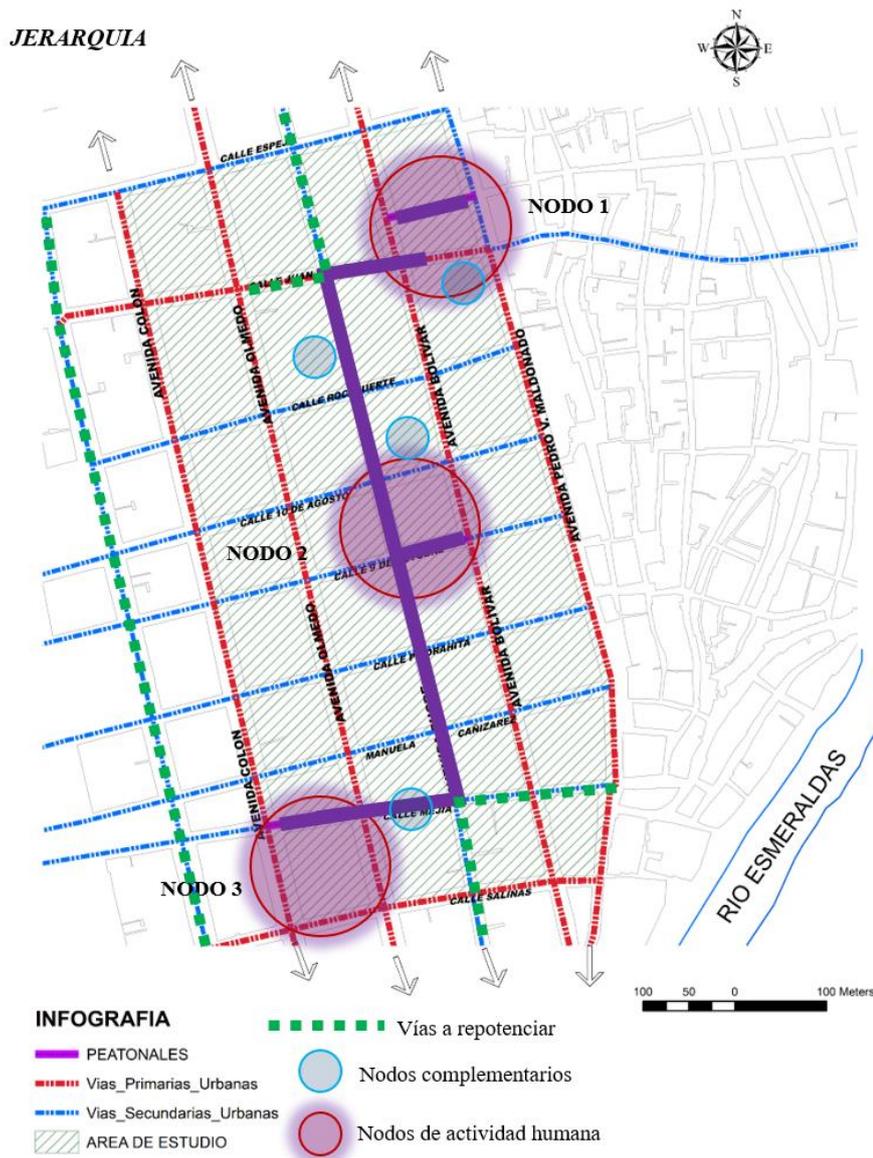


Ilustración 30. Jerarquía
Fuente: Elaboración propia

Se puede afirmar que los principios de la Teoría de la Red de Salingaros (2005) son aplicables como ejercicio para el análisis de la conectividad urbana entre equipamientos del centro de la ciudad de Esmeraldas y como modelo teórico de organización compleja del espacio público.

7. Presentación de resultados más relevantes.

A continuación, se procede a presentar los resultados a partir de los procedimientos empleados a través de los instrumentos de análisis y recolección de datos como son:

Encuesta con las 19 preguntas de investigación

Ficha de observación y análisis de equipamientos urbanos

Ficha técnica de análisis de infraestructura vial y movilidad

Análisis urbano/territorial – PIT

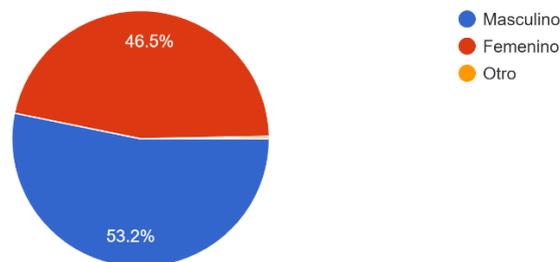
Aproximación al modelo de la *Teoría de la Red* de Nikos Salingaros

7.1 Resultados de la encuesta

La encuesta realizada a 332 unidades muestrales, en torno a la *percepción de la Imagen de la ciudad y su espacio público, el casco céntrico de la ciudad, equipamientos urbanos y su vinculación con los ciudadanos como usuarios – Área de Estudio (Desde la calle Espejo hasta la calle Salinas y desde la Avenida Colon hasta la Avenida Pedro V. Maldonado)*, arrojó los siguientes resultados:

Pregunta 1.

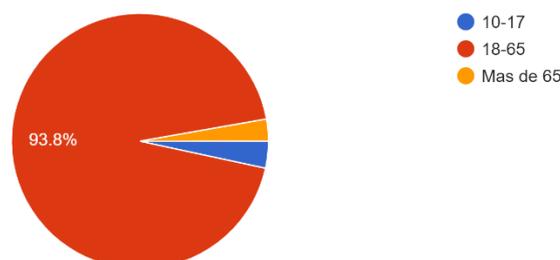
Genero



De los 332 encuestados el 46,5% pertenecen al género femenino y el 53,2% al género masculino, por lo cual se puede afirmar que hubo paridad en la participación de géneros.

Pregunta 2.

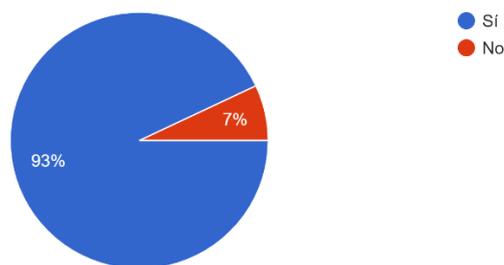
Grupo etario al que pertenece



El 93,8% de los encuestados corresponden a edades comprendidas entre los 18 y 65 años, el 3,4% a edades entre 10 y 17 años y el 2,8% a edades mayores a 65 años, se puede afirmar que la muestra es representativa en relación a un grupo etario comprendido entre los 18 y 65 años de edad.

Pregunta 3.

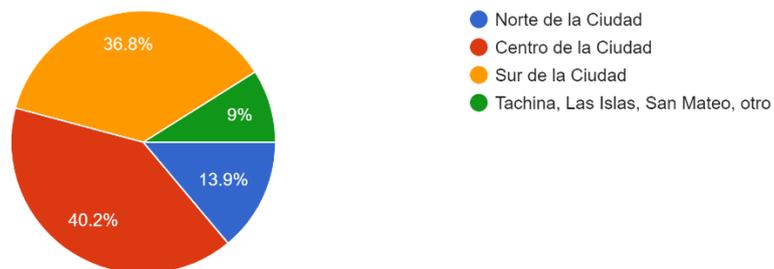
¿Reside usted en la ciudad de Esmeraldas?



El 93% de los encuestados reside en la ciudad de Esmeraldas, mientras que solo el 7% responde a población que reside fuera de la ciudad.

Pregunta 4.

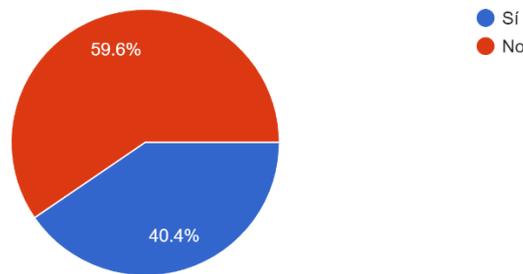
¿En qué sector de la ciudad reside?



De los 332 encuestados, el 40,2% reside en el Centro de la ciudad, el 36,8% reside en la zona sur, el 13,9% reside en la zona norte y tan solo el 9% manifiesta que reside en la zona de Tachina, Las Islas y San Mateo. La mayor parte de la muestra reside en la zona centro y sur de la ciudad.

Pregunta 5.

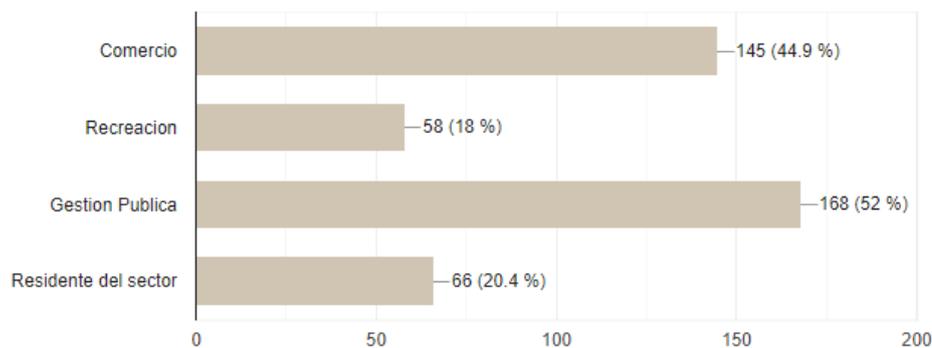
¿Consideras el centro de la ciudad de Esmeraldas, un lugar representativo para visitar?



El 59,6% de los encuestados considera que el centro de la ciudad no es un lugar representativo para visitar a diferencia de el restante 40,4% que considera este un lugar representativo de la ciudad para visitar.

Pregunta 6.

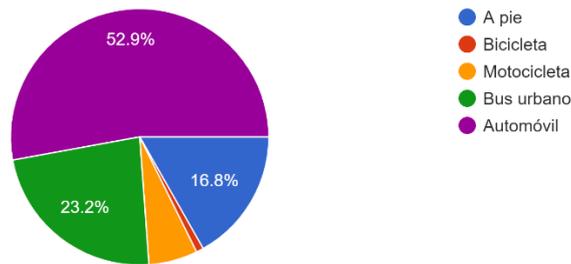
¿Qué actividades realiza / gestiona en el centro de la ciudad? (Marque una o más según considere)



A esta pregunta de elección múltiple, 168 personas respondieron que realizan actividades de gestión pública, 145 realizan actividades relacionadas al comercio, 66 son residentes del sector y 58 personas manifestaron realizar actividades en torno a recreación. Se evidencia en los resultados una mayoría de actividades en torno a gestión pública y comercio.

Pregunta 7

¿Qué medio de transporte utiliza para realizar su gestión?

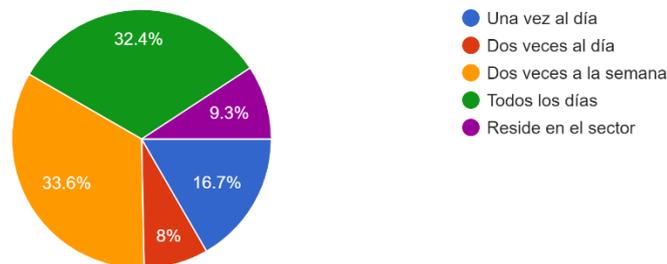


De los 332 encuestados, el 52,9% manifiesta utilizar el automóvil para la realización de gestiones en el centro de la ciudad, el 23,2% usa el bus de transporte público, el 16,8% camina, el 6,1% utiliza la motocicleta y tan solo el 0,9% manifiesta utilizar la bicicleta.

Estos porcentajes evidencian el uso de medios de medios de transporte y la opción de uso de las personas al momento de realizar gestiones en el centro de la ciudad.

Pregunta 8

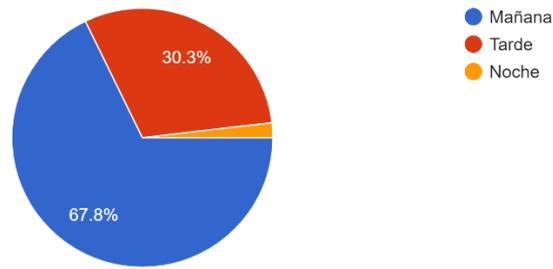
¿Con que frecuencia se desplaza / moviliza / asiste al centro de la ciudad de Esmeraldas?



De la encuesta se desprende que, el 33,6% de los participantes manifiesta que asiste al centro de la ciudad dos veces por semana, el 32,4% asiste todos los días, el 16,7% lo hace una vez al día el 9,3% reside en el sector y el 8% asiste dos veces al día. Esta pregunta resume la frecuencia con que la gente acude al centro de la ciudad como lugar para la realización de actividades.

Pregunta 9

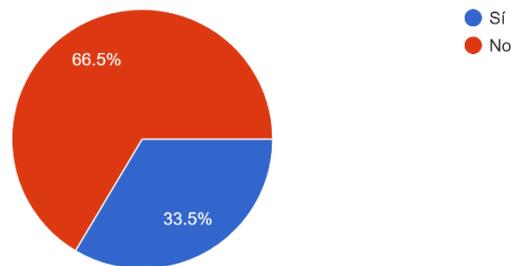
¿En qué momento del día se desplaza / moviliza / asiste al centro de la ciudad de Esmeraldas?



El 67,8% de los encuestados asiste en horas de la mañana al casco céntrico de la ciudad, mientras que solo el 30,3% lo hace en horas de la tarde y el 1,9% lo hace en horas de la noche. Mayoritariamente las personas acuden a este sector en horas de la mañana y en la tarde en menor cantidad, mientras que en la noche casi nadie acude.

Pregunta 10

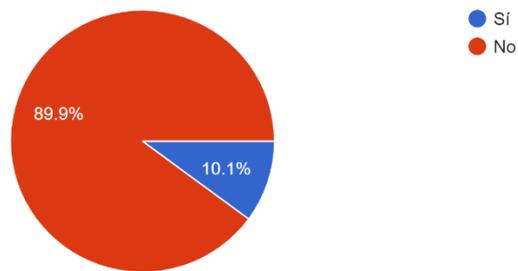
¿Dispone de espacios públicos apropiados para circular mientras realiza su gestión / trámite?



El 66,5% de los encuestados señala que no cuenta con espacios públicos apropiados para la circulación en el centro de la ciudad, mientras que un 33,5% indica lo contrario. La mayoría indica no contar con espacios aptos para la circulación.

Pregunta 11

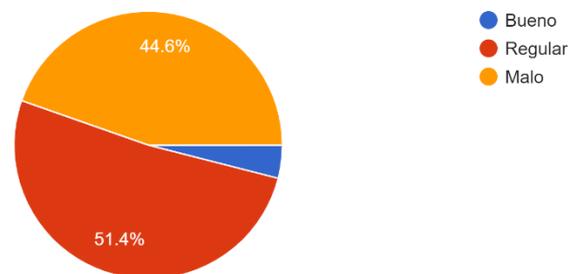
¿Considera que existe un adecuado mantenimiento del espacio público del centro de la ciudad de Esmeraldas?



El 89,9% de los encuestados manifiesta que no existe un adecuado mantenimiento del espacio público en el centro de la ciudad, mientras que el 10,1% indica lo contrario. Esto se traduce en una mayoría de la población encuestada que tiene la percepción de un espacio público físicamente descuidado y deteriorado.

Pregunta 12

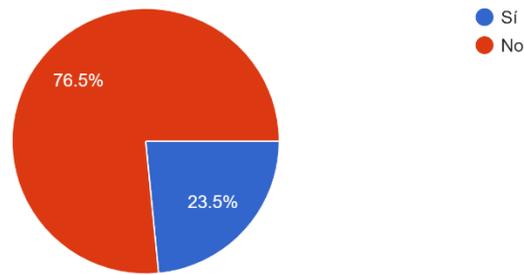
¿Cuál es el estado actual del espacio público del centro de la ciudad de Esmeraldas, según su percepción?



El 51,4% de los encuestados percibe como regular el estado del espacio público en el centro de la ciudad, el 44,6% lo señala como malo y el 4% lo percibe en buen estado. Actualmente la percepción de las personas en relación al espacio público en el centro de la ciudad es de regular a malo.

Pregunta 13

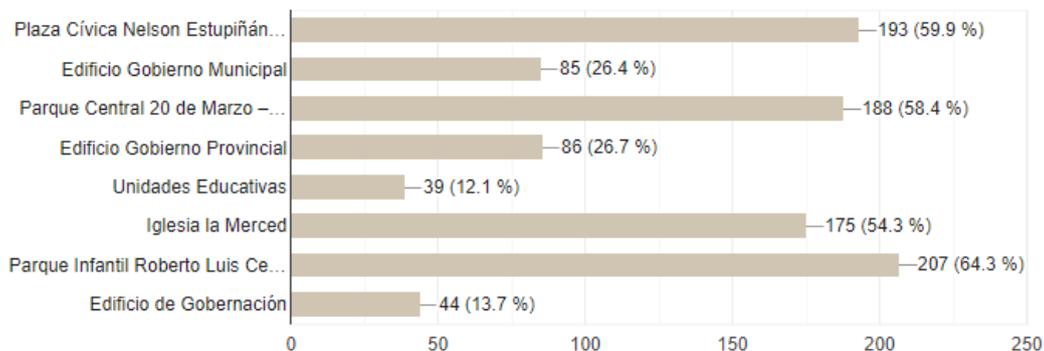
¿Considera que existe relación entre los equipamientos del centro de la ciudad y el espacio público?



El 76,5% de los encuestados manifestó que no hay una relación entre los equipamientos del centro de la ciudad con el espacio público y el 23,5% manifestó lo contrario. Este porcentaje mayoritario en esta respuesta indica la percepción sobre los vínculos que puedan percibirse entre estos dos elementos.

Pregunta 14

De los siguientes equipamientos urbanos del centro de la ciudad de Esmeraldas, ¿cuáles usted considera que son Hitos (puntos de referencia / elementos significativos)? (Marque una o más según considere)



En esta pregunta de elección múltiple, los encuestados respondieron en torno a una consideración acerca de los equipamientos urbanos en el centro de la ciudad y si estos podrían considerarse según su percepción como hitos urbanos, de allí que, de mayor a menor representatividad podemos mencionar:

Parque Infantil – Roberto Luis Cervantes (207 pers.)

Plaza Cívica Nelson Estupiñán (193 pers.)

Parque Central – 20 de Marzo (188 pers.)

Iglesia La Merced (175 pers.)

Edificio Prefectura (86 pers.)

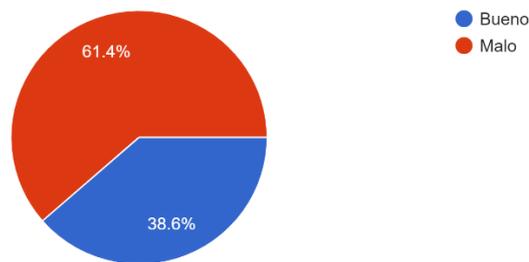
Edificio Municipal (85 pers.)

Edificio Gobernación (44 pers.)

Unidades educativas (39 pers.)

Pregunta 15

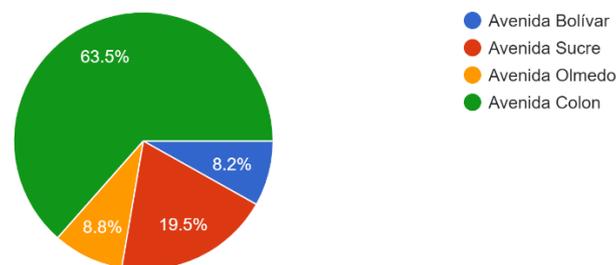
¿Cuál es el estado actual de las vías que cruzan el centro de la ciudad de Esmeraldas, según su percepción?



El 61,4% de las personas manifestaron como malo el estado de las vías que cruzan el centro de la ciudad, mientras que el 38,6% manifestó lo contrario. Mas de la mitad de la población percibe como malo el estado de las vías en el centro.

Pregunta 16

¿Según su percepción, de estas avenidas, cual es la vía (senda) de menor tránsito en el centro de la ciudad de Esmeraldas?

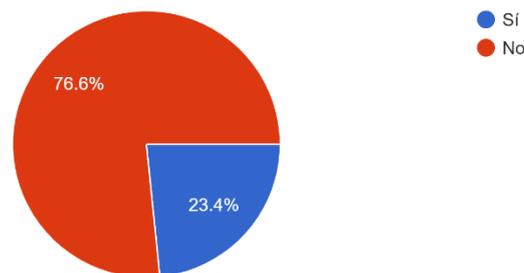


Acerca de 4 de las vías principales de la ciudad y que cruzan por el centro de la ciudad se consultó a las personas cual creen que es la de menor tránsito o circulación vehicular, de allí que el 63,5% indico la avenida Colón, el 19,5% indico la avenida Sucre, un

8,8% señaló a la avenida Olmedo y un 8,2% señaló a la avenida Bolívar. Esta percepción pone en evidencia una vía, la avenida Colón, considerada como la de menor tránsito, seguida por la avenida Sucre.

Pregunta 17

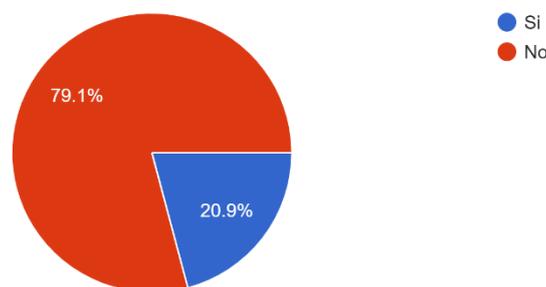
¿Considera usted equitativo el uso del espacio público destinado al tránsito de vehículos, ciclistas y peatones, en el centro de la ciudad de Esmeraldas?



El 76,6% de los encuestados manifestó que no hay igualdad en el espacio público entre usuarios (medios de transporte) de las vías en el centro de la ciudad, mientras que un 23,4% manifestó lo contrario. La mayoría encuestada percibe como no equitativo al espacio público en relación a los usuarios y medios de transporte.

Pregunta 18

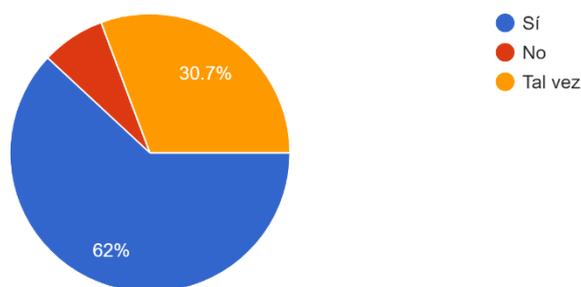
¿Considera suficientes las áreas destinadas al tránsito peatonal en el Centro de la ciudad de Esmeraldas?



El 79,1% de los encuestados manifestó que son insuficientes las áreas destinadas al tránsito peatonal en el centro de la ciudad y un 20,9% manifestó lo contrario. Una clara mayoría considera que hay insuficiencia de espacios para la circulación peatonal.

Pregunta 19

¿Estaría usted de acuerdo con la peatonalización de una vía (senda) que vincule espacios de recreación y cultura y que le permitiera transitar entre equipamientos urbanos (hitos) en el centro de la ciudad de Esmeraldas?



En esta última pregunta, los encuestados manifestaron su postura en torno a una intervención urbana en el centro de la ciudad, específicamente sobre una peatonalización que permita conectar equipamientos urbanos, a lo que el 7,4% contestó no estar de acuerdo, el 30,7% manifestó que tal vez estaría de acuerdo y un 62% respondió que sí estaría de acuerdo con este tipo de intervención urbana en el centro de la ciudad de Esmeraldas. La postura de la población mayoritariamente fue la de aprobación en relación a una peatonalización como conexión entre hitos urbanos en el casco céntrico de la ciudad.

7.2 Resultados de las fichas técnicas de análisis y observación de equipamientos urbanos.

Se realizaron 6 fichas de análisis y observación de equipamientos urbanos en base a los resultados de la encuesta en la pregunta 14, donde se definieron seis equipamientos considerados como hitos urbanos por ser los más representativos según la percepción del ciudadano.

Ficha 1- Plaza cívica Nelson Estupiñán Bass (anexos, ficha 001)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, inventariado como patrimonio cultural ecuatoriano, de tipo recreacional, construido en el año 2006, considerado para la realización de eventos públicos masivos, con dos componentes complementarios,

monumento y calle peatonal integrada a la plaza. Se emplaza en un área 3632m², con aforo de +75 personas/hora, espacio público abierto con área dura en adoquín, con mobiliario urbano en pésimo estado, cuenta con servicios básicos y transporte público, accesible a través de varias vías, se estima un estacionamiento para 57vehículos en estas vías circundantes, cuenta con aceras, bordillos y parterre en mal estado y calzadas en buen estado.

Este equipamiento se encuentra a 335m (3 minutos de caminata) de distancia en relación al parque 20 de Marzo, edificio municipal y la iglesia La Merced y a 800m de distancia en relación al parque Roberto Luis Cervantes, de la plaza al parque Roberto Luis, se estima un tiempo aproximados de 8 minutos de caminata.

Ficha 2 – Parque 20 de Marzo (anexos, ficha 002)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, también conocido como parque central, inventariado como patrimonio cultural ecuatoriano, de tipo recreacional, data del año 1920 con varias intervenciones hasta la actualidad. Se caracteriza por la recreación pasiva, contando con un componente complementario como es el monumento al coronel Luis Vargas Torres, espacio con aforo de + 100 personas/hora, se emplaza en un área de 6168m², espacio público abierto con áreas duras (adoquín decorativo), áreas verdes con jardinería y árboles de considerable antigüedad, mobiliario urbano en estado regular, cuenta con servicios básicos y transporte público, se estima un estacionamiento en las vías circundantes para unos 35 vehículos, accesible a través de dos avenidas importantes (Bolívar y Sucre) y la calle 10 de Agosto, las que en general, se encuentran en mal estado.

Este equipamiento está integrado por la peatonal 9 de Octubre frente al edificio municipal y frente a la iglesia La Merced, este parque se encuentra a 335m (3 minutos de caminata) de distancia en relación a la plaza cívica Nelson Estupiñán y a 465m de distancia en relación al parque Roberto Luis Cervantes, del parque central al parque Roberto Luis, se estima un tiempo aproximados de 5 minutos de caminata.

Ficha 3 – Iglesia La Merced (anexos, ficha 003)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, inventariado como patrimonio cultural ecuatoriano de tipo religioso. Data del año 1920 con varias intervenciones de construcción, se emplaza en un área de 3008m², es un templo religioso, por lo que el uso es conforme a los horarios de cultos y celebraciones, espacio con aforo para unas 700 personas, cuenta con mobiliario urbano fuera del templo de parada de bus urbano, cuenta con servicios básicos y transporte público, en relación a las vías circundantes cuenta con estacionamiento para unos 50 vehículos y tiene un garaje para 20 vehículos, se llega a este espacio público por la avenida Sucre.

Este equipamiento está a escasos 50m de distancia al edificio municipal y frente al parque Central, la iglesia se encuentra a 335m (3 minutos de caminata) de distancia en relación a la plaza cívica Nelson Estupiñán y a 465m de distancia en relación al parque Roberto Luis Cervantes, de la iglesia al parque Roberto Luis, se estima un tiempo aproximados de 5 minutos de caminata.

Ficha 4 – Parque Roberto Luis Cervantes (anexos, ficha 004)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, de tipo recreacional. Su construcción data del año 1965, hasta la actualidad en que se ha intervenido varias veces, tiene como componente a la peatonal calle Mejía, se emplaza en un área de 9484m², caracteriza por la recreación activa, espacio con aforo +75 personas/hora, espacio público abierto con áreas duras (adoquín decorativo), áreas verdes, juegos infantiles, área de comidas, locales comerciales y canchas de usos múltiples, el mobiliario urbano se encuentra en mal estado, cuenta con servicios básicos y transporte público, se estima un estacionamiento en las vías circundantes para unos 72 vehículos, accesible a través de dos avenidas importantes (Olmedo y Colon) y la calle Salinas, las que en general, las calzadas se encuentran en estado regular y las aceras, bordillos y parterre se encuentran en mal estado.

Este equipamiento se encuentra a 465m (5 minutos de caminata) de distancia en relación al parque 20 de Marzo, edificio municipal y la iglesia La Merced y a 800m de distancia en relación a la plaza cívica Nelson Estupiñán, del parque Roberto Luis a la plaza cívica, se estima un tiempo aproximados de 8 minutos de caminata.

Ficha 5 – Edificio Municipal (anexos, ficha 005)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, de tipo administrativo/gestión pública. Su construcción data del año 1898, con varias intervenciones hasta la actualidad, actualmente el edificio está siendo remodelado, este equipamiento tiene como componente complementario a la peatonal de la calle 9 de Octubre, el edificio se emplaza en un área de 1822m², este brinda servicios de atención ciudadana (tramites) en horario de 8am a 5pm, en este espacio se considera un aforo de +100 personas/hora, cuenta con servicios básicos y transporte público en la zona. A este edificio se accede por dos avenidas de primer orden (Bolívar y Sucre) y por la peatonal calle 9 de Octubre. Se estima un estacionamiento en las vías circundantes de unos 35 vehículos aproximadamente, la calle peatonal se encuentra en mal estado, las aceras y bordillos alrededor del edificio se encuentran también en mal estado.

Este equipamiento está integrado por la peatonal 9 de Octubre frente al parque Central y a escasos 50m de distancia a la iglesia La Merced, este edificio se encuentra a 335m (3 minutos de caminata) de distancia en relación a la plaza cívica Nelson Estupiñán y a 465m de distancia en relación al parque Roberto Luis Cervantes, del edificio al parque Roberto Luis, se estima un tiempo aproximados de 5 minutos de caminata.

Ficha 6 – Edificio Concejo Provincial/Prefectura (anexos, ficha 005)

Equipamiento urbano ubicado en el centro de la ciudad, de tipo administrativo/gestión pública. Su construcción data del año 2000 aproximadamente, con varias intervenciones hasta la actualidad, este equipamiento tiene como componente complementario al salón cívico Tácito Ortiz. Se emplaza en un área de 2325m² y brinda servicios de atención ciudadana

(tramites) en horario de 8am a 5pm. En este espacio se considera un aforo de 10-25 personas/hora, cuenta con servicios básicos y transporte público en la zona, a este edificio se accede por dos avenidas de primer orden (Bolívar y Pedro V. Maldonado) y por la peatonal calle 9 de Octubre. Se estima un estacionamiento en las vías circundantes de unos 30 vehículos aproximadamente, las vías se encuentran en estado regular, las aceras y bordillos alrededor del edificio se encuentran en mal estado.

Este edificio se encuentra a 245m (3 minutos de caminata) de distancia en relación a la plaza cívica Nelson Estupiñán y a 567m de distancia en relación al parque Roberto Luis Cervantes, del edificio al parque Roberto Luis, se estima un tiempo aproximados de 6 minutos de caminata.

7.3 Resultados de las fichas técnicas de análisis de la infraestructura vial y movilidad

Se realizaron 14 fichas técnicas de análisis de las vías del centro de la ciudad en relación a su estado y a datos relacionados con la movilidad.

Ficha 001 – Avenida Pedro V. Maldonado

Orden: vía de primer orden

Longitud/PIT: 960m

Sentido de circulación: doble

Tipología: Vial ribera vecinal (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía; 22,50m

Ancho de calzada/estado/material: 18,50/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,00m/bueno/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/bueno/hormigón

Soportal: No

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: estacionamiento a ambos lados de la vía

TPDH: 1140 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: C

Vía/equipamientos: plaza cívica, edificio prefectura

Mayor concentración peatonal: intersecciones Juan Montalvo y Piedrahita

Menor concentración peatonal: intersecciones 10 de Agosto y Salinas

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 002 – Avenida Simón Bolívar

Orden: vía de primer orden

Longitud/PIT: 800ml

Sentido de circulación: un sentido sur-norte

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 17,00m

Ancho de calzada/estado/material: 11,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m/malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: Si

Prohibición: estacionamiento lado izquierdo de la vía

TPDH: 660 vehic/hora

Capacidad: media

Nivel de servicio: D

Vía/equipamientos: plaza cívica, edificio prefectura, parque central, edificio municipal, gobernación, patronato.

Mayor concentración peatonal: todas las intersecciones

Menor concentración peatonal: No

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 003 – Avenida Antonio José de Sucre

Orden: vía de primer orden

Longitud/PIT: 700ml

Sentido de circulación: un sentido norte-sur

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 10,70m

Ancho de calzada/estado/material: 7,50/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 1,20m a 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: estacionamiento lado izquierdo de la vía

TPDH: 1020 vehic/hora

Capacidad: baja

Nivel de servicio: E

Vía/equipamientos: parque central, edificio municipal, iglesia

Mayor concentración peatonal: No – circulación peatonal deficiente

Menor concentración peatonal: No – circulación peatonal deficiente

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 004 – Avenida Antonio José Joaquín de Olmedo

Orden: vía de primer orden

Longitud/PIT: 836ml

Sentido de circulación: doble

Tipología: Vial centro con parterre (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 24,00m

Ancho de calzada/estado/material: 14,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m /malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: Si

Prohibición: No

TPDH: 1020 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: B

Vía/equipamientos: Dependencia municipal, cuerpo de bomberos, parque infantil

Mayor concentración peatonal: en intersecciones Espejo, 10 de Agosto, Cañizares, Mejía y Salinas

Menor concentración peatonal: en intersecciones Juan Montalvo, Rocafuerte, 9 de Octubre, Piedrahita

Relación horaria: a partir de la tarde y noche aumenta la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 005 – Avenida Cristóbal Colon

Orden: vía de primer orden

Longitud/PIT: 836ml

Sentido de circulación: doble

Tipología: Vial centro con parterre (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 24,00m

Ancho de calzada/estado/material: 14,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m /malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: No

TPDH: 840 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: B

Vía/equipamientos: parque infantil

Mayor concentración peatonal: en intersecciones Mejía y Salinas

Menor concentración peatonal: en intersecciones 10 de Agosto, Piedrahita, 9 de Octubre

Relación horaria: a partir de la tarde y noche aumenta la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 006 – Calle Eugenio Espejo

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 362ml

Sentido de circulación: doble

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 17,70m

Ancho de calzada/estado/material: 13,70/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: No

TPDH: 606 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: B

Vía/equipamientos: colegio

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Olmedo

Menor concentración peatonal: en intersección Espejo

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 007 – Calle Juan Montalvo

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: doble

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 18,00m

Ancho de calzada/estado/material: 12,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m /malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: estacionamiento tarifado (67 vehículos)

TPDH: 606 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: B

Vía/equipamientos: dependencia municipal, plaza cívica

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar

Menor concentración peatonal: en intersección avenida Olmedo

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 008 – Calle Vicente Rocafuerte

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido este-oeste

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 13,50m

Ancho de calzada/estado/material: 8,50/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,50m /malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: estacionamiento tarifado (72 vehículos)

TPDH: 670 vehic/hora

Capacidad: baja

Nivel de servicio: E

Vía/equipamientos: No

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar

Menor concentración peatonal: en intersección avenida Sucre

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 009 – Calle 10 de Agosto

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido este-oeste

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 18,00m

Ancho de calzada/estado/material: 12,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m /malo/adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: en el tramo entre avenida Bolívar y Sucre

Prohibición: estacionamiento tarifado (63 vehículos)

TPDH: 1080 vehic/hora

Capacidad: media

Nivel de servicio: D

Vía/equipamientos: edificio prefectura, parque Central, iglesia La Merced

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar, Sucre y Olmedo

Menor concentración peatonal: en intersección avenida Pedro Maldonado y Colon

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 010 – Calle 9 de Octubre

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido este-oeste

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 14,00m

Ancho de calzada/estado/material: 10,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: en el tramo entre avenida Bolívar y Pedro Maldonado

Prohibición: estacionamiento tarifado (76 vehículos)

TPDH: 460 vehic/hora

Capacidad: baja

Nivel de servicio: E

Vía/equipamientos: edificio municipal, parque Central, iglesia La Merced

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar, en la peatonal integrada

Menor concentración peatonal: en intersección avenida Pedro Maldonado y Sucre

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 011 – Calle Piedrahita

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido oeste-este

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 13,00m

Ancho de calzada/estado/material: 9,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: en el tramo entre avenida Bolívar y Pedro Maldonado

Prohibición: estacionamiento tarifado (103 vehículos)

TPDH: 750 vehic/hora

Capacidad: media

Nivel de servicio: D

Vía/equipamientos: museo banco central

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar y Olmedo

Menor concentración peatonal: baja en el resto de intersecciones

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 012 – Calle Manuela Cañizares

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido este-oeste

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 15,00m

Ancho de calzada/estado/material: 11,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: en el tramo entre avenida Sucre y Olmedo

Prohibición: estacionamiento tarifado (82 vehículos)

TPDH: 560 vehic/hora

Capacidad: media

Nivel de servicio: D

Vía/equipamientos: edificio gobernación

Mayor concentración peatonal: en intersección avenida Bolívar y Olmedo

Menor concentración peatonal: baja en el resto de intersecciones

Relación horaria: a partir de las 7pm bajan considerablemente la circulación vehicular y peatonal.

Ficha 013 – Calle Francisco Mejía

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido oeste-este

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 10,80m

Ancho de calzada/estado/material: 7,50/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: variable 1,30m a 2,00m /malo/hormigón

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: en el tramo entre avenida Colón y Olmedo por la peatonal Mejía

Prohibición: estacionamiento tarifado (66 vehículos)

TPDH: 420 vehic/hora

Capacidad: baja

Nivel de servicio: F

Vía/equipamientos: parque Infantil, peatonal Mejía

Mayor concentración peatonal: en intersecciones avenida Bolívar, Olmedo y Colon

Menor concentración peatonal: media en intersección avenida Sucre y baja en intersección con avenida Pedro V. Maldonado

Relación horaria: en horas de la mañana circulación vehicular y peatonal normal, y se incrementa en horas de la tarde y noche solo en el tramo de la peatonal Mejía y entre las avenidas Sucre y Olmedo

Ficha 014 – Calle Salinas

Orden: vía de segundo orden

Longitud/PIT: 380ml

Sentido de circulación: un solo sentido oeste-este

Tipología: Vial centro (plan de infraestructura verde, 2021)

Ancho de vía: 18,00m

Ancho de calzada/estado/material: 12,00/regular/asfalto

Ancho de acera/estado/material: 3,00m /malo/hormigón- adoquín

Ancho de bordillo/estado/material :0,15m/malo/hormigón

Soportal: Si

Comercio informal en la vía: No

Prohibición: no hay prohibiciones en la vía a excepción de estacionamiento no permitido en el tramo entre la avenida Olmedo y Colon, lado de la acera del parque.

TPDH: 1060 vehic/hora

Capacidad: alta

Nivel de servicio: D

Vía/equipamientos: parque Infantil, patronato municipal

Mayor concentración peatonal: en intersecciones avenidas Bolívar, Olmedo y Colon

Menor concentración peatonal: media en intersección avenidas Sucre y Bolívar

Relación horaria: en horas de la mañana circulación vehicular y peatonal normal, y se incrementa en horas de la tarde y noche solo en el tramo entre las avenidas Colon y Olmedo

7.4 Resultados del análisis urbano/territorial PIT

Del análisis urbano territorial del PIT seleccionado se pueden señalar los siguientes resultados relevantes:

Esmeraldas se identifica dentro de las características de ciudad intermedia.

La ciudad presenta un centro urbano (área seleccionada), que no tiene la denominación de centro histórico, ni ordenanza municipal de protección y conservación de esta área importante para la ciudad por su historia y cultura.

Polígono de intervención territorial delimitado correspondiente al casco céntrico de la ciudad con una superficie de 326.711m² y población estimada de 12692 habitantes

Densidad Poblacional de 388,49hab/Ha

Uso de suelo determinado en el PIT – Suelo urbano – categorización Gestión y Administración pública

Obedece a una trama ortogonal rectangular

Tejido urbano compacto con mayor presencia de edificaciones entre dos y 3 pisos, con normativa urbana definida para el sector.

Tejido vial con vías jerarquizadas que presentan distintas secciones, avenidas y calles con puntos de congestión vehicular y puntos de concentración peatonal, variación del

comportamiento de la movilidad conforme las distintas horas del día y equipamientos integrados con tramos de calles peatonalizadas. (Rioverde, 9 de Octubre y Mejía)

Equipamientos urbanos históricos que ha sido parte importante en el origen de la trama urbana (edificio municipal, el parque 20 de Marzo – Parque Central y la iglesia La Merced); de un total de 23 equipamientos de diversa índole en el PIT.

Equipamientos urbanos considerados hitos en el centro de la ciudad entre los que figuran:

Edificio Municipal

Plaza Cívica Nelson Estupiñán Bass - Monumento Nelson Estupiñán

Parque 20 de Marzo- Monumento Cnel. Luis Vargas Torres

Iglesia La Merced

Parque Roberto Luis Cervantes – Parque Infantil

Relaciones funcionales entre equipamientos urbanos considerados hitos, por proximidad, distancias, trabajo, recreación, turismo y aspectos culturales, que en síntesis generan conexiones vinculantes en mayor y menor grado entre 5 equipamientos del centro de la ciudad.

Proximidad

800 metros entre Plaza cívica y parque Roberto Luis Cervantes (8-10min a pie)

500 metros entre Edificio municipal, iglesia la Merced y Parque Roberto Luis Cervantes (5-6min a pie)

metros entre Plaza cívica y edificio municipal, iglesia La Merced (3-5min a pie)

Distancias

Los circuitos más próximos o más cercanos entre hitos urbanos son la avenida Sucre y tramos de la calle Mejía, 9 de Octubre y Juan Montalvo.

Trabajo

La relación por trabajo que conecta equipamientos de manera frecuente se da entre el edificio municipal hacia dependencias administrativas en el sector de la plaza cívica y en el sector del parque infantil.

Recreación

Relación frecuente desde la plaza y parque con recreación pasiva que se conecta de manera frecuente con las actividades de recreación activa que tiene el parque infantil Roberto Luis Cervantes.

Turismo

La relación en torno al turismo entre equipamientos es esporádica en términos de no haber un elemento articulador para generar atracción turística por lo que es poco frecuente recorrer los equipamientos sin vinculación y es frecuente en otros casos por la representatividad que tiene el centro histórico y sus hitos urbanos.

Aspectos culturales

Los eventos culturales propios del carácter simbólico de cada equipamiento vinculan de manera frecuente la plaza con la iglesia, la iglesia con el edificio municipal y el parque y de manera esporádico el parque infantil con la iglesia y el edificio municipal.

Se determinaron relaciones funcionales evidenciando las conexiones entre equipamientos urbanos, determinando en muchas de ellas que no existen elementos vinculantes que permitan o generen una mayor frecuencia entre estos espacios.

7.5 Resultados del análisis de aproximación al modelo de la Teoría de la Red de Nikos Salingaros (2005)

De la aplicabilidad de la *Teoría de la Red* de (Salingaros, 2005) en el polígono de intervención territorial – centro de la ciudad, se puede concluir que:

Los hitos urbanos del centro de la ciudad de Esmeraldas son nodos de actividad humana.

Los ejes viales que cruzan el centro de la ciudad de Esmeraldas son trayectorias que conectan nodos y se determinan como líneas de conexión entre nodos de actividad humana y nodos complementarios. En este caso del análisis del PIT, se establecieron vías que tienen la capacidad de ser conectores de nodos, como la avenida Sucre y tramos de las calles Mejía y Juan Montalvo.

Aplicar el modelo teórico a la red urbana delimitada en el PIT, implicó jerarquizar nuevamente la red vial, organizando a la red de acuerdo a lo que se establece en la pirámide de movilidad. Es decir que la línea de conexión o eje vial se convierte en vial peatonal y a partir de allí se establecen las demás vías. Aquí se identificó la peatonal de conexión entre nodos, tramos de vías que deben repotenciarse en la calle Mejía y la avenida Sucre y la avenida Eloy Alfaro que está fuera del PIT, pero que tiene las mismas características que la avenida Colon y Olmedo, ya pasa a ser una vía de primer orden asumiendo una nueva carga vehicular.

La aplicación del modelo teórico permitiría generar cambios en el centro de la ciudad y su trama urbana ya reticulada, con la transformación de ejes viales vehiculares en sendas peatonales que vinculan hitos urbanos y sean elementos articuladores entre el espacio público y la escala humana.

La aplicación de este modelo teórico permite ubicar usos (comerciales, administrativos, laborales, habitacionales, recreacionales, etc.) en un circuito peatonal.

8. Discusión de los resultados

Existen en el centro de la ciudad de Esmeraldas equipamientos urbanos considerados hitos, tan llenos de identidad, simbolismo, historia y cultura, que son parte de nuestro recorrer diario. Habitamos estos espacios, pero no hay vinculación entre nosotros y ellos y esa es la percepción de un 62% de los ciudadanos que está de acuerdo con la existencia de sendas

peatonales como elementos urbanos que les permitan transitar entre equipamientos vinculando espacios de recreación y cultura en el centro de la ciudad.

Es así que este estudio basado en cinco instrumentos de análisis define 5 hallazgos relevantes como resultado de la síntesis de la información conforme los objetivos e hipótesis de esta investigación. Ellos son:

El centro de la ciudad de Esmeraldas y sus equipamientos urbanos analizados desde la perspectiva de otros casos y autores

La percepción del centro de la ciudad y sus equipamientos

Hitos urbanos y movilidad en el centro de la ciudad

El análisis urbano-territorial del casco céntrico

La conectividad urbana en el centro de la ciudad a partir de los principios estructurantes de la *Teoría de la Red* de Nikos Salingaros (2005)

1er hallazgo

Conforme los casos de referencia en las ciudades colombianas de Armenia y Zipaquirá, en comparación con la ciudad de Esmeraldas, estos se hicieron en centros históricos consolidados y con un fuerte componente en torno a normativas de protección y conservación del centro histórico, a diferencia de Esmeraldas que no cuenta con esa denominación aun teniendo una riqueza histórica y cultural similar a estas dos ciudades.

Los dos casos de referencia presentan ejemplos de peatonalización con proyectos específicos para ejes viales, lo que da cuenta de la consolidación y fuerza de su centro histórico, a diferencia de esta investigación que persigue integrar estos elementos como pasos iniciales para la consolidación del centro de la ciudad y sus equipamientos.

De allí que podamos afirmar la importancia de referentes de conectividad urbana y sus estrategias de solución como ejemplos y evitar incurrir en errores en el planteamiento de nuevas propuestas.

2do hallazgo

Conforme la percepción ciudadana, es preocupante detectar que casi el 60% de personas señala que el centro no es un lugar representativo para visitar. Esto se puede entender como una falta de identidad o rechazo a ese sector de la ciudad. Es discutible también que el automóvil sea el medio de transporte más usado con un 52%, seguido del transporte urbano y en tercer lugar el peatón, luego la motocicleta y por último la bicicleta con muy baja participación 0,9% lo que permite señalar al vehículo como medio más usado en este sector.

En torno a la representatividad de los equipamientos en el centro, para muchos, los 6 equipamientos con mayor porcentaje de aceptación no necesariamente fueron seleccionados por ser agradables o aceptados sino por reconocimiento ante su simbolismo histórico.

Algunos porcentajes han resultado particularmente relevantes, como aquel que señala que el 90% de personas afirme que espacio público no tiene el debido mantenimiento, el 44% y 51%, lo consideran en mal estado e irregular. El 61% indica que las vías están en mal estado y acerca de las vías en relación al tránsito, es importante entender que la avenida Colón a criterio de la gente es la de menor tránsito, sin embargo, la avenida Sucre con 19% sigue como la de menor tránsito.

Es importante también observar que un 80% considera insuficientes las áreas para caminar en el centro de la ciudad y que un 62% tiene una postura de conformidad con intervenciones urbanas en el centro de la ciudad como la peatonalización lo que se refuerza con ese 30% que señala como tal vez estar de acuerdo con ese tipo de intervenciones, quienes dudan seguramente por la afectación a las vías y vehículos.

Podemos afirmar entonces que, este segundo hallazgo muestra la percepción de insatisfacción ciudadana en torno al espacio público, el centro de la ciudad y sus

equipamientos urbanos, así como la postura ciudadana en relación a la peatonalización de vías.

3er hallazgo

Resultan insuficientes los parámetros a analizar en relación a los equipamientos urbanos, por lo que se trató de cubrir la mayor cantidad de datos característicos del equipamiento y reforzar su condición de hito urbano. Pueden quedar algunas consideraciones aun por señalar, así también los datos obtenidos en relación a las vías hablan de la capacidad de las vías y el nivel de servicio prestado. Sin duda el análisis vial pudo haber sido más minucioso en torno a los aforos y conteos, así como otros parámetros del análisis de tráfico, pero ya es un punto de partida importante para reforzar mayores datos del análisis vial. Podemos afirmar que según los análisis realizados se refuerza la condición de hito urbano para 6 equipamientos del centro de la ciudad. Asimismo, se pudo evidenciar que las vías que cruzan el centro de la ciudad tienen distintas capacidades y niveles de servicio y que varios tramos tienen áreas caminables deficientes.

4to hallazgo

Lo más relevante dentro del análisis urbano-territorial son las relaciones funcionales. En general, las relaciones analizadas determinan que este polígono territorial al interior genera relaciones entre equipamientos, relaciones que deberían proyectarse a otras centralidades en un estudio mayor de la ciudad.

Se puede afirmar entonces la importancia del análisis ya que este refuerza las características de la estructura urbana de este sector de la ciudad a fin de que pueda identificarse claramente como centro urbano.

5to hallazgo

Analizar el polígono de intervención territorial en base a los tres principios estructurantes de la *Teoría de la Red* de Salingaros, se convierte en una estrategia de notable

productividad ya que permite establecer claramente a los equipamientos como nodos. Si bien puede que no se haya profundizado en la relevancia de los nodos complementarios, estos fueron parte de los análisis. Se identificaron claramente líneas de conexión y empates en áreas peatonales integradas a los nodos, y queda allí la cuestión de la necesidad del empate peatonal del nodo plaza cívica, para una mejor conexión. La jerarquización como tercer principio permitió ver la importancia de la red vial en relación a la escala humana y de entender que las vías peatonales tienen la prioridad en la red y a partir de allí como se repotencian otras líneas de conexión (vías).

Se puede concluir que analizar el PIT conforme la aplicación del modelo teórico de Salingeros fue de gran relevancia para este estudio en torno a generar lineamientos para propuestas de conectividad urbana para la ciudad de Esmeraldas y para otras ciudades. De allí que se obtuviera un esquema resultante a manera de síntesis. *Ver ilustración 31.*

ESQUEMA RESULTANTE - TEORIA DE LA RED

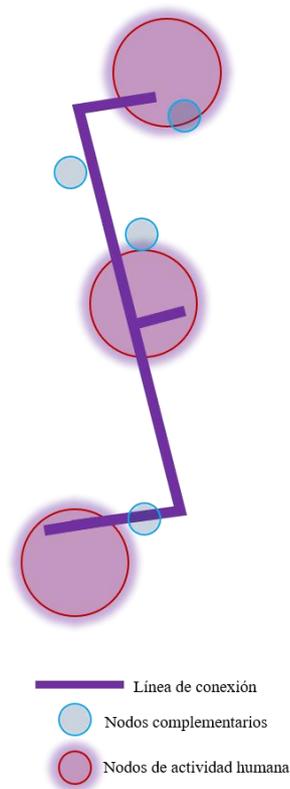


Ilustración 31. Líneas de Acción
Fuente: Elaboración propia

9. Líneas de acción

Del presente trabajo de investigación se establecen las siguientes líneas de acción (*ver imagen 37*) en base a los objetivos de la investigación:

OBJETIVO GENERAL		LÍNEAS DE ACCIÓN
0	Aportar al estudio de la conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias a través del análisis de referentes, modelos teóricos y su aplicabilidad para generar líneas de acción que permitan propuestas de implementación en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, Ecuador.	Entregar el presente documento a la entidad municipal de la ciudad como instrumento para consultas técnicas y sirva como referente para la generación de otras investigaciones en base a este tema o temas similares.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		LÍNEAS DE ACCIÓN
1	Analizar referencias teóricas y proyectuales de conectividad urbana entre equipamientos en cascos céntricos de ciudades intermedias, para determinar lineamientos desarrollados y sus alternativas de solución.	Generar un banco de proyectos de referencia que guarden relación con proyectos de conectividad urbana, equipamientos urbanos, ciudades intermedias y centros históricos.
2	Delimitar los equipamientos urbanos en un polígono de intervención territorial del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas haciendo énfasis en los considerados como hitos urbanos, con su respectivo análisis particular a través de instrumentos de recolección de datos.	Impulsar la creación de la Ordenanza Municipal que conserve y proteja el patrimonio cultural, simbólico e histórico en el centro histórico de la ciudad de Esmeraldas
		Procurar espacios de discusión en base a la riqueza histórica y cultural de cada uno de los equipamientos urbanos.
3	Estudiar los equipamientos urbanos a través de un análisis urbano-territorial del polígono de intervención en base a diversos modelos teóricos y proyectuales, como método comparativo que permita caracterizar los elementos que conforman este fragmento territorial.	contrastar la información obtenida en el análisis urbano-territorial con la información contenida en los planes de uso y gestión de suelo y el plan de infraestructura verde de la ciudad para la exigencia de áreas peatonales establecidas en dichos planes
4	Evaluar la conectividad entre equipamientos urbanos del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas, a través de la aplicación de la Teoría de la Red de Nikos Salingaros, para identificar su funcionalidad, conexión e interrelación y poder generar lineamientos para una propuesta de implementación	Socializar el uso y aplicación del modelo teórico de Nikos Salingaros y sus tres principios estructurantes de la red urbana como ejercicio práctico de planificación urbana sustentable
		aplicar los principios de Salingaros en este estudio para la determinación del eje de conexión peatonal entre nodos de actividad humana
		Elaborar una propuesta de conectividad entre equipamientos urbanos en el casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas-Ecuador en base a la Teoría de la red de Salingaros

Imagen 37. Línea de acción

Fuente: Elaboración propia

10. Propuesta

A continuación, se presenta una propuesta basada en los lineamientos de este estudio y la aplicación del modelo teórico de la *Teoría de la Red* de Nikos Salingaros (2005) con la siguiente denominación:

Propuesta de conectividad entre equipamientos urbanos del casco céntrico de la ciudad de Esmeraldas-Ecuador

Equipamiento urbano: Hito – nodo – conector

Tipología: Senda – eje de conexión peatonal

10.1 Justificación

El déficit de área verde en Esmeraldas de 0,3m²/hab, en relación al mínimo de 9m²/hab que recomienda la OMS, además, los problemas típicos del centro de la ciudad y los resultados obtenidos en los instrumentos de recopilación de datos, análisis y observación de equipamientos, permite brindar una propuesta tentativa de conectividad que busca resolver parte de los problemas antes mencionados y que, resultado de esta investigación se plasma en la implementación de peatonalización en el casco céntrico de la ciudad.

10.2 Idea generadora

El presente proyecto busca a través de la implementación de un eje o paseo peatonal, favorecer la conexión entre elementos patrimoniales, culturales y turísticos reconocidos como equipamientos urbanos (hitos), este plan contiene varias propuestas de consolidación urbana (ver ilustración 32), y se citan a continuación:

Casco céntrico - integración del tejido urbano y mezcla equilibrada de usos –
activación de bienes patrimoniales y culturales

Normativa usos de suelo en plantas bajas y recuperación de soportales

Recuperación integral de espacios públicos

Mejoramiento de infraestructura vial

Peatonalización propuesta en la avenida sucre como adaptación segura y accesible del desplazamiento lineal peatonal y no motorizado

Estrategia de Intervención

Identificación del polígono de intervención territorial con 5 nodos como equipamientos existentes (nodos ancla) y ejes que conecten a estos nodos, vías que se puedan arborizar, promoviendo la movilidad a pie entre nodos y la avenida Sucre transformada en eje de movilidad activa y sostenible de la ciudad. *Ver ilustración 32.*

Conforme los resultados de la investigación la avenida Sucre es el eje vial propuesto para ser transformado, por sus características, como bajo nivel de servicio y capacidad insuficiente, lo que se evidencia en la estrechez de las áreas consideradas para el peatón.

P1 – Nodo Plaza Cívica

P2 – Nodo Municipio, iglesia La Merced y parque 20 de Marzo

P3 – Nodo Parque Roberto Luis Cervantes

P4 – Peatonal avenida Sucre -Juan Montalvo – Francisco Mejía



Ilustración 32. Estrategia por puntos de intervención
Fuente: Elaboración propia

PROYECTO URBANO / TERRITORIAL – PROPUESTA NORMATIVA

MASTER PLAN

FIGURA 1-A

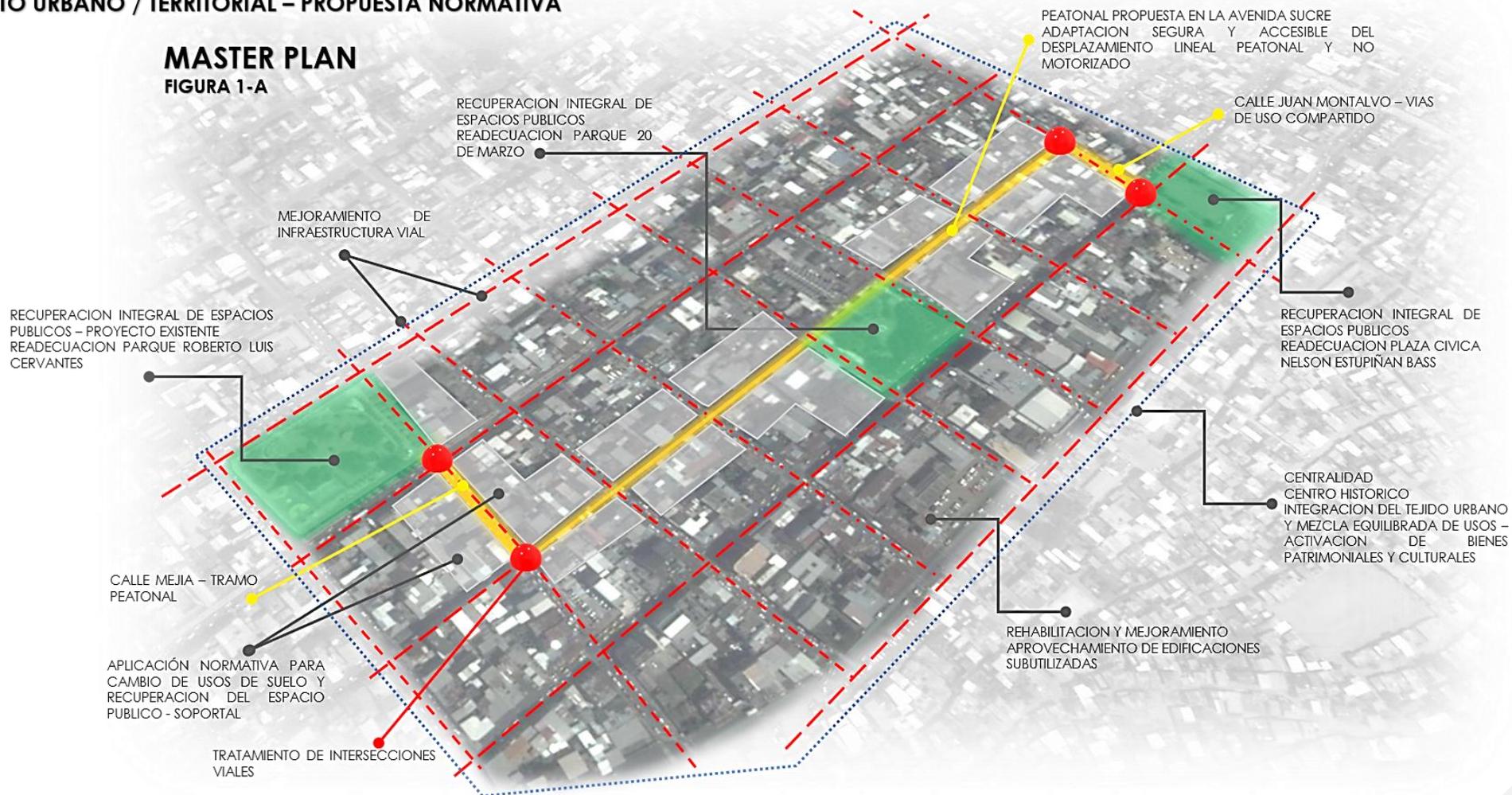


Ilustración 33. Plan Masa
Fuente: Elaboración propia

Breve descripción del imaginario propuesto

A partir del Máster plan (*ilustración 33*) a continuación, se describe la propuesta de implementación:

Peatonalización calle Juan Montalvo, tramo comprendido desde la avenida Pedro Vicente Maldonado hasta la intersección con la avenida Sucre; intervención de 170,56ml

Peatonalización avenida Sucre, tramo comprendido desde la calle Juan Montalvo hasta la calle Mejía; intervención de 595,86ml

Peatonalización calle Mejía, tramo comprendido entre la avenida Sucre y la avenida Olmedo hasta empatar con la peatonal integrada al parque infantil; intervención de 113,38ml

Arborización en todo el eje vial peatonal.

Peatonal con dimensiones suficientes para el paso de vehículos de emergencia

Todas las intersecciones y el eje vial peatonal quedaran a nivel 0,20m, con rampas para el cruce de vehículos, que actúan como resaltos o reductores de velocidad (dispositivo para calzado de tráfico)

Se realizan cambios a la circulación de tráfico en las intersecciones Sucre - Juan Montalvo y Sucre – Mejía, con elementos de protección para tráfico motorizado.

Implementación de mobiliario urbano (bancas, luminarias, jardineras)

Mantenimiento de equipamientos existentes

Cambios de usos de suelo en plantas bajas en las edificaciones junto a la vía y las que se encuentren en el radio de cobertura.

10.3 Imaginario propuesto

A continuación, se presentan imágenes (38 – 55) de la situación actual y la situación propuesta con el eje de conexión peatonal:

Situación actual



Imagen 38. Estado Actual sector Plaza Cívica
Fuente: Elaboración propia

Imaginario propuesto



Imagen 39. Eje peatonal calle Juan Montalvo
Fuente: Elaboración propia



Imagen 40. Eje peatonal calle Juan Montalvo
Fuente: Elaboración propia



Imagen 41. Intersección calle Juan Montalvo y Bolívar
Fuente: Elaboración propia



Imagen 42. Intersección calle Juan Montalvo y Av. Sucre
Fuente: Elaboración propia



Imagen 43. Intersección peatonal calle Juan Montalvo y peatonal Sucre
Fuente: Elaboración propia



Imagen 44. Imagen avenida Sucre
Fuente: Elaboración propia



Imagen 45. Imagen propuesta peatonal avenida Sucre
Fuente: Elaboración propia



Imagen 46. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre
Fuente: Elaboración propia



Imagen 47. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre – peatonal 9 de Octubre,
sector Parque Central
Fuente: Elaboración propia



Imagen 48. Imagen propuesta peatonal Av. Sucre - sector Iglesia La Merced
Fuente: Elaboración propia



Imagen 49. Estado actual calle Mejía
Fuente: Elaboración propia



Imagen 50. Propuesta peatonal Av. Sucre - Calle Mejía
Fuente: Elaboración propia



Imagen 51. Propuesta peatonal calle Mejía - intersección con la Av. Olmedo
Fuente: Elaboración propia



Imagen 52. Vista desde el parque infantil peatonal Mejía
Fuente: Elaboración propia



Imagen 53. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal Mejía
Fuente: Elaboración propia



Imagen 54. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal Juan Montalvo
Fuente: Elaboración propia



Imagen 55. Vista aérea peatonal Sucre - peatonal 9 de Octubre
Fuente: Elaboración propia

11. Conclusiones y consideraciones generales. Coherencia entre los objetivos, tipo de estudio y los resultados del análisis.

A lo largo del desarrollo de esta investigación se encontró una serie de conocimientos que aportan al estudio de la conectividad entre equipamientos urbanos en ciudades intermedias, con criterios de conectividad en cascos céntricos y la aplicación en función del estudio de caso, la ciudad de Esmeraldas – Ecuador. El desarrollo conceptual de esta investigación se analizó y sustentó en base a otros autores de los que se destacan Salingaros, Llop & Vivanco, Carrión, y otros autores más que aportaron a la suma de conocimientos en este tema.

Algunos conceptos sobresalientes son la conectividad urbana, la ciudad intermedia, el centro histórico, el equipamiento urbano, la teoría de la red y otros más relacionados con el tema de investigación y el desarrollo de este trabajo. En todo el contenido del trabajo se citaron a diversos autores destacando a Salingaros y la *Teoría de la Red*.

Planteado el problema, se definieron hipótesis y objetivos los que ya en la metodología de la investigación se cumplieron iniciando con el estudio de dos casos de referencia con proyectos relativos a la conectividad urbana donde se analizaron las estrategias de solución que de manera similar resultaron en peatonalizaciones como ejes de conexión; luego se procedió a la presentación del caso de estudio y selección del universo, delimitación de un PIT territorial y determinación de la muestra para la recolección de datos a través de instrumentos con preguntas de investigación determinadas en la encuesta de percepción ciudadana donde se evidencio la opinión de personas en torno al estado del espacio público, el centro de la ciudad, consideración hacia los equipamientos como hitos urbanos, además de la postura en torno a una peatonalización vial como elemento de conexión entre equipamientos(hitos), con un resultado importante a favor de este tipo de intervención urbana.

Siguiendo con la recopilación de datos se realizaron fichas de análisis y observación de equipamientos y fichas de infraestructura vial y movilidad de las que se pudo obtener información relevante para la investigación en relación al estado de los equipamientos y vías y aportar a las líneas de acción para una posible propuesta de implementación.

Asimismo, se realizó el análisis urbano-territorial como una herramienta para poder caracterizar el polígono de intervención territorial, casco céntrico de la ciudad, donde se determinaron las relaciones funcionales entre equipamientos que permitieron aproximarnos al siguiente análisis. Este último y decisivo análisis se realizó al PIT, aplicando el modelo teórico de Salingaros, y sus tres principios estructurantes, definiendo equipamientos/hitos *como nodos de actividad humana*, estableciendo *conexiones* a través de líneas (ejes viales) que definieron trayectorias entre nodos y determinando una nueva *jerarquización* de la red en torno a un nuevo eje de conexión peatonal como prioridad en la red viaria; este análisis determinó las aproximaciones para establecer líneas de acción para una posible propuesta de implementación.

El desarrollo de la metodología de análisis y de investigación, así como los conocimientos adquiridos en el proceso fueron de gran significancia en la parte profesional, todos estos análisis, así como la aplicabilidad del modelo teórico al estudio de caso permitieron obtener los resultados finales además de cumplir con las hipótesis y objetivos propuestos, estos resultados esperamos generen mayores interrogantes e incentiven la curiosidad e interés por estos temas.

Se concluye entonces que la ciudad de Esmeraldas, Ecuador, a partir de este trabajo de investigación cuenta con un aporte relativo a estudios concernientes a la conectividad urbana entre equipamientos en ciudades intermedias, además de parámetros y líneas de acción para la generación de propuestas de implementación y un trabajo a considerar acerca de un imaginario propuesto para su casco céntrico.

12. BIBLIOGRAFÍA

- Alcaraz, I. O. (2020). *Integración de parques urbanos con las funciones de la ciudad mediante criterios de conectividad sustentable*. San Pedro Tlaquepaque, Jalisco: Instituto tecnológico y de estudios superiores de Occidente.
- Alexander, C., Neis, H., Anninou, A., & King, I. (1987). *Una nueva teoría del diseño urbano*. New York.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo*. Quito.
- Batty, M., & Longley, P. (1994). *Fractal Cities*. London: Academic Press.
- Bellet, C., & Llop, J. M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos, ciudades intermedias. *Scripta Nova*.
- Borja, J. (2000). Ciudadanía y espacio público. En D. Jiménez H., *Laberintos urbanos en América Latina* (págs. 9-34). Quito: ABYA-YALA.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Carrión M., F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. En *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* (págs. 79-97). Santiago de Chile: Ediciones SUR. Obtenido de https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1228415744.espacio_publico._punto_de_partida_para_la_alteridad_2.pdf
- Carrión M., F. (2016). El espacio público es una relación, no un espacio. En *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 13-47). Quito: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Carrion, F., & Hanley, L. (2005). *El Centro Histórico como objeto de deseo*.
- Cohen, E. J. (2017). *Alternativas de movilidad sostenible en centros históricos de ciudades de tamaño intermedio-estudio de caso Sincelejo, Colombia*. Universidad del Norte.

- dia, V. a., & Vivienda al día. (s.f.). *vivienda al día*. Obtenido de <https://infoinvi.uchilefau.cl/glosario/equipamiento-urbano-residencial/>
- Esmeraldas, G. A. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Esmeraldas, Ecuador.
- Esmeraldas, G. A. (2021). *Plan de Infraestructura verde para la ciudad de Esmeraldas*. Esmeraldas.
- Esmeraldas, G. A. (2021). *Plan de Uso y Gestión de Suelo*. Esmeraldas, Ecuador.
- Franco, A. M., & Zabala, S. K. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. *DEARQ Revista de Arquitectura*.
- Gehl, J. (1987). *Vida entre edificios: uso del espacio público*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold.
- Gómez Gutiérrez, C. (s.f.). El desarrollo sostenible: conceptos básicos, alcance y criterios para su evaluación. 91-111.
- Gualteros, B. S. (2017). *Cubierta como Apropiación de Espacios Colectivos en Contextos de Borde Urbano*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Hanson, J., & Hillier, B. (1984). *La lógica social del espacio*. Prensa de la Universidad de Cambridge.
- Hurtado Vázquez, D. (2009). Diseño urbano para reducir el uso del automóvil. En *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (págs. 317-342). Quito: FLASCO, Sede Ecuador.
- INEC. (2010). *Ecuadorencifras*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/esmeraldas.pdf>
- INEC. (junio de 2012). *ecuador en cifras*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Encuestas_Ambientales/Verde_Urbano/Presentacion_Indice%20Verde%20Urbano%20-%202012.pdf

Jacho, I. I. (2021). *Estrategias urbanas para la recuperación de espacios públicos en la zona norte del Cantón Esmeraldas, Ecuador*. Guayaquil.

Lerner, J. (2003). *Acupuntura Urbana*. Río de Janeiro - Sao Paulo.

Llop, J. M., & Vivanco, L. (2017). *El Derecho a la Ciudad en el contexto de la agenda urbana para ciudades intermedias en Ecuador*. Cuenca: Universidad de Cuenca.

Lynch, K. (1960). *La Imagen de la Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Maldonado, J. (2019). *Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de Agosto entre 18 de Noviembre y Bolívar a nivel físico, social y económico en el centro histórico de la ciudad de Loja-Ecuador*. Loja.

Paez, P. (2019). *Esmeraldas del ayer*. Esmeraldas.

Pea, A., & Clemente, M. (2018). Espacios públicos y dimensión informal de la vida urbana en Quito. *EIDOS*.

Perez, J., & Gardey, A. (2016). *Definicion.De*. Obtenido de <https://definicion.de/conectividad/>

Perez, J., & Merino, M. (2016). *Definicion.De*. Obtenido de <https://definicion.de/casco-historico/>

Pinto, A. J., Remesar, A., Brandao, F., & Nunes da Silva, F. (2010). Planning Public Spaces Networks Towards Urban Cohesion . *46th ISOCARP Congress*.

QuestionPro. (2021). *QuestionPro*. Obtenido de <https://www.questionpro.com/es/tama%C3%B1o-de-la-muestra.html>

Remesar, A., & Pinto, A. J. (2015). URBAN COHESION: A PUBLIC SPACE NETWORK ASSESSMENT. *On the W@terfront*, Vol.39, no 2., 7-25.

Salinas, N. A. (2005). *Teoria de la Red Urbana*.

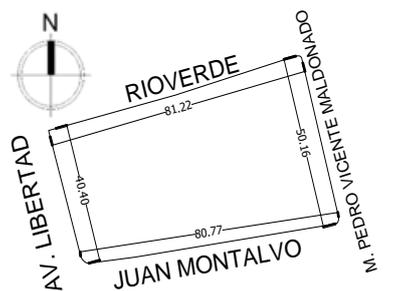
Tella, G., & Amado, J. (2017). *Guía de diseño, implementación y gerenciamiento de calles compartidas*. Buenos Aires.

Urbana, E. P. (29 de Mayo de 2011). *Plataforma Urbana*. Obtenido de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/29/proyecto-urbano-peatonalizacion-carrera-14-armenia-colombia/>

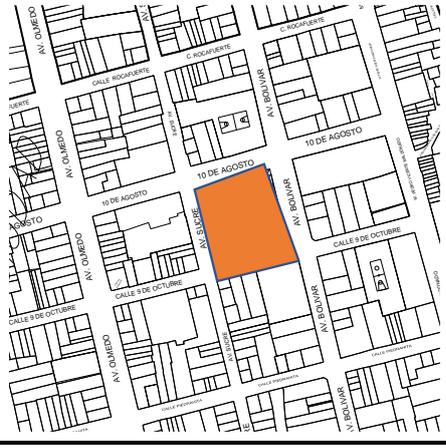
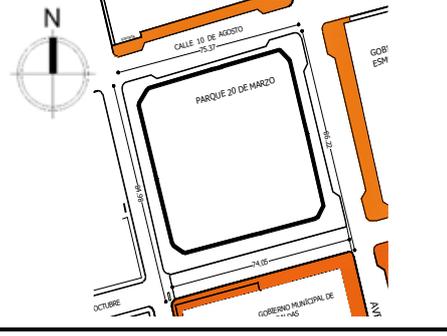
urbano, T. (s.f.). *Sistemamid*. Obtenido de <http://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/1/832/835/4922.pdf>

Wikipedia. (Octubre de 2021). *Wikipedia La enciclopedia libre*. Obtenido de Wikipedia La enciclopedia libre: [https://es.wikipedia.org/wiki/Esmeraldas_\(Ecuador\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Esmeraldas_(Ecuador))

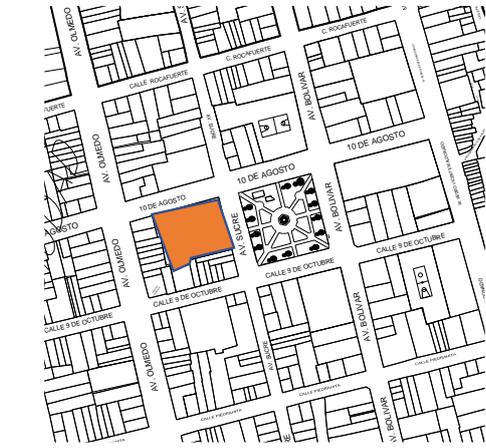
13. ANEXO

 UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIJEJO							
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS							
NOMBRE	PLAZA CIVICA "NELSON ESTUPIÑAN BASS"						
OTRAS DENOMINACIONES	PLAZA CIVICA						
TIPO	RECREACION						
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS						
ORDEN	PUBLICO						
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	MONUMENTO A NELSON ESTUPIÑAN BASS; CALLE PEATONAL RIOVERDE						
AÑO DE CONSTRUCCION	2006			UBICACION			
HORARIO	ABIERTO LAS 24HS			PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO
AFORO	(+75 personas/hora)	Parqueo	57 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD
							
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 3632.91 m2				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO			
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO			
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por tres vias , dos avenidas principales como son la Avenida Libertad y Avenida Pedro Vicente Maldonado y la Calle Juan Montalvo. Suficiencia de areas				Monumento	Luminarias		
				Area dura	Cestos		
				Bancas	Jardineras		
VIAS (NOMBRE - ESTADO)							
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo	Partere			
AV. LIBERTAD	Bueno	Malo	Malo	Regular			
AV. PEDRO V. MALDONADO	Bueno	Bueno	Bueno	No			
CALLE JUAN MONTALVO	Bueno	Malo	Malo	No			
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico			
	x	x	x	x			
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en pesimo estado	
Este equipamiento urbano publico de tipo recreacional, se encuentra ubicado en el casco centrico de la ciudad de Esmeraldas , conocido como Plaza Civica Nelson Estupiñana en honor al escritor y poeta esmeraldeño, este espacio abierto es el resultado de una intervencion en regeneracion urbana y que fue construido en el año 2006 en dos etapas, la plaza y luego la peatonalizacion de la calle Rioverde, anteriormente sobre esta misma area se situaba un mercado de viveres el cual mostraba un aspecto dasagradable y que fue reemplazado por esta plaza que tiene como utilidad, ser sitio de espectaculos y eventos publicos que propician el encuentro ciudadano. en relacion a la frecuencia de uso se puede decir que este espacio no esta potenciado en su totalidad, considerando la cercania a la Avenida Pedro Vicente Maldonado y los temas de inseguridad que pasan por el sector. Mayor concentracion de personas en horas de la mañana.							
Proximidad	A) Parque 20 de Marzo - 335m -3 cuadras			B) Parque Roberto Luis Cervantes - 800m - 8 cuadras		Tiempo A - 3 min Tiempo B - 8 min	
OBSERVACIONES: Este espacio esta inventariado en el Sistema de informacion del patrimonio cultural ecuatoriano - ficha EP-08-01-03000002 - Patrimonio						FICHA No-001	

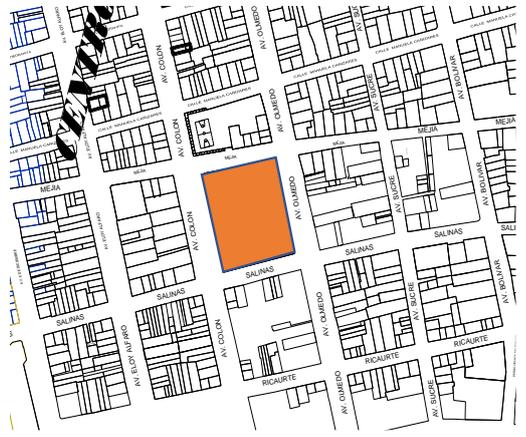
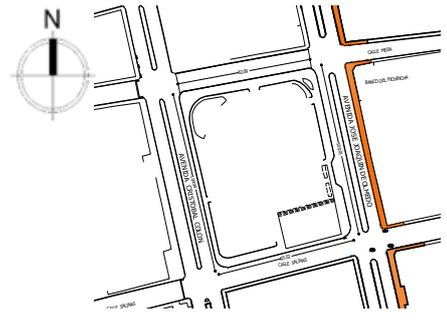
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

NOMBRE	PARQUE "20 DE MARZO"							
OTRAS DENOMINACIONES	PARQUE CENTRAL							
TIPO	RECREACION							
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS							
ORDEN	PUBLICO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	MONUMENTO A CORONELLUIS VARGAS TORRES; CALLE PEATONAL 9 DE OCTUBRE							
AÑO DE CONSTRUCCION	1920; 1950; 1958; 2021			UBICACION				
HORARIO	ABERTO LAS 24HS			PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
AFORO	(+100 personas/hora)	Parqueo	35 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 6168.12 m2				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO				
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO				
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por cuatro vias , dos avenidas principales como son la Avenida Bolivar y Avenida Sucre y las Calles 10 de Agosto y 9 de Octubre. Suficiencia de areas caminables				Monumento	Luminarias			
				Area dura/ adoquin	Cestos			
				Bancas/metal	Jardineras			
VIAS (NOMBRE - ESTADO)				 				
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo					Parterre
AV. BOLIVAR	Regular	Malo	Malo					No
AV. SUCRE	Malo	Malo	Malo					No
CALLE 10 DE AGOSTO	Regular	Malo	Malo					No
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en estado regular		
Este equipamiento urbano publico de tipo recreacional, se encuentra ubicado en el casco centrico de la ciudad de Esmeraldas, conocido tambien como Parque Central, aqui se erige el monumento al coronel Luis Vargas Torres, y dos monumentos mas que fueron donados desde Italia, este espacio publico es parte del origen del tejido urbano, no se tiene informacion del año de construccion, la ultima remodelacion fue en el año 2011, en la actualidad se lo esta interviniendo nuevamente, se caracteriza por ser un espacio de recreacion pasiva, y por que historicamente es donde nace la ciudad, junto a la iglesia y casa municipal. El parque se integra a una via peatonal 9 de Octubre, que lo unifica al edificio Municipal. Mayor concentracion de personas en horas de la mañana y tarde.								
Proximidad	A) Plaza Civica - 335m - 3 cuadras			B) Parque Roberto Luis Cervantes - 465m - 5 cuadras		Tiempo A - 3 min Tiempo B - 5 min		
OBSERVACIONES: Este espacio esta inventariado en el Sistema de informacion del patrimonio cultural ecuatoriano - ficha EP-08-01-03000001 - Patrimonio						FICHA No-002		

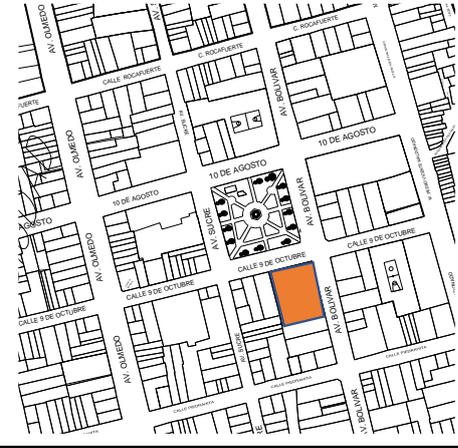
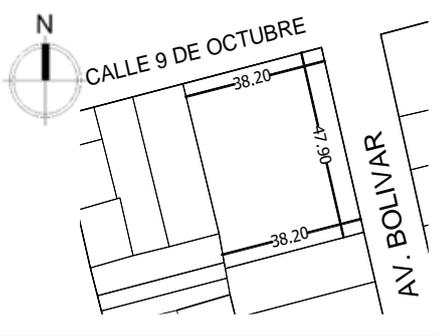
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

NOMBRE	IGLESIA LA MERCED							
OTRAS DENOMINACIONES	IGLESIA CATOLICA							
TIPO	RELIGIOSO							
ENTIDAD A CARGO	IGLESIA CATOLICA							
ORDEN	MIXTO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	UNIDAD EDUCATIVA							
AÑO DE CONSTRUCCION	1920; 1967							
HORARIO	CULTO (6AM-9AM; 2PM-3PM; 7PM-9PM)			PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
AFORO	700 personas sentadas	Parqueo	50 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 3008.61 m2				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO				
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO				
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por tres vias , como son la Avenida Sucre y las Calles 10 de Agosto y 9 de Octubre.				Este equipamiento presenta mobiliario urbano de parada de bus urbano.				
VIAS (NOMBRE - ESTADO)				 				
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo					Parterre
AV. BOLIVAR	Regular	Malo	Malo					No
AV. SUCRE	Malo	Malo	Malo					No
CALLE 10 DE AGOSTO	Regular	Malo	Malo					No
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		BUENO		
Este equipamiento urbano mixto (publico - privado) de tipo religioso, esta ubicado en el casco centrico de la ciudad, conocido tambien como La Merced, construida en 1920 y su reconstruccion en 1967, la construcción se realizó en dos partes, la primera parte fue el presbiterio y la primera mitad con ayuda del P. Spagnolo; en la segunda parte se construyó las fachadas y la segunda parte del templo con la ayuda del P. Vicente Cioffi (Denis se Cedeño 2021). Se trata de un edificio representativo, patrimonial, historico y simbolico, por su naturaleza es lugar de encuentro de personas que asisten a las celebraciones de la iglesia.								
Proximidad	A) Plaza Civica - 335m -3 cuadras			B) Parque Roberto Luis Cervantes - 465m - 5 cuadras			Tiempo A - 3 min Tiempo B - 5 min	
OBSERVACIONES: Este espacio esta inventariado en el Sistema de informacion del patrimonio cultural ecuatoriano - ficha IBI-08-01-03000-000010 - Patrimonio						FICHA No-003		

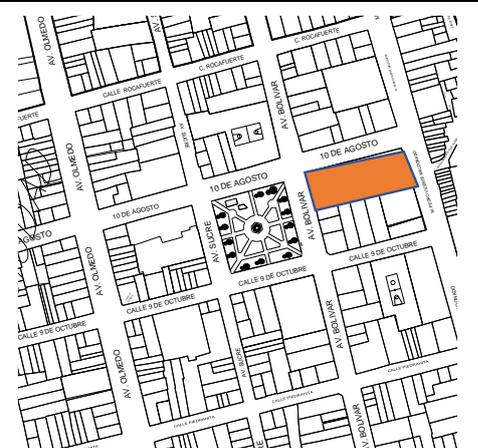
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

NOMBRE	PARQUE "ROBERTO LUIS CERVANTES"							
OTRAS DENOMINACIONES	PARQUE INFANTIL							
TIPO	RECREACION							
ENTIDAD A CARGO	GONERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS							
ORDEN	PUBLICO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	VIA PEATONAL CALLE MEJIA							
AÑO DE CONSTRUCCION	1965; 1975; 2008							
HORARIO				UBICACION				
ABIERTO LAS 24HS				PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
AFORO	(+75 personas/hora)	Parqueo	72 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 9484.00 m2				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO				
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO				
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por cuatro vias , dos avenidas principales como son la Avenida Olmedo y Avenida Colon y las Calles Salinas y la calle peatonal Mejia				Canchas/ juegos infantiles	Luminarias			
				Area dura/ adoquin	Cestos			
				Bancas/metal	Jardineras			
VIAS (NOMBRE - ESTADO)								
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo					Parterre
AV. OLMEDO	Regular	Malo	Malo					Malo
AV. COLON	Regular	Malo	Malo					Malo
CALLE SALINAS	Regular	Malo	Malo					No
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en mal estado		
Este equipamiento urbano publico de tipo recreacional, se encuentra ubicado en el casco centrico de la ciudad de Esmeraldas, justo en el limite de dos parroquias, conocido tambien como Parque infantil, se caracteriza en su mayoria por la recreacion activa, debido a la diversidad de actividades al interior del parque, cuenta con dos canchas una de uso multiple y otra de voley, ademas de juegos infantiles y areas de recreacion pasiva, paradas de bus, y se integra a una via peatonal Calle Mejia que tiene actividades relacionadas al consumo de alimentos y de gestion de tramites, un espacio con gran concentracion de personas.								
Proximidad	A) Plaza Civica - 800m - 8 cuadras			B) Parque 20 de marzo - 465m - 5 cuadras			Tiempo A - 8 min Tiempo B - 5 min	
OBSERVACIONES: Este espacio tiene estacionamiento en las vias circundantes, y mayor concentracion de personas en horas de la tarde y noche, a sido intervenido con una reconstruccion en el año 2008, sin embargo a la fecha se encuentra en muy mal estado, el Gad Municipal cuenta ya con un						FICHA No-004		

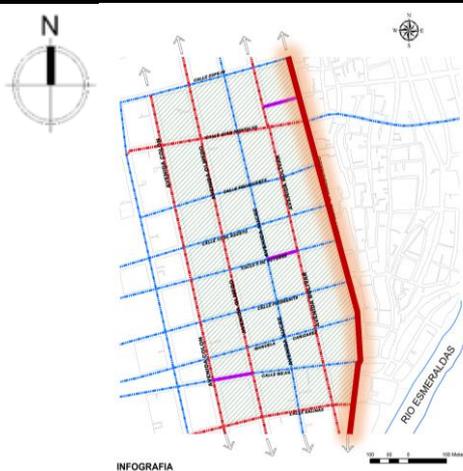
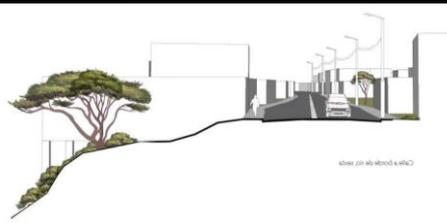
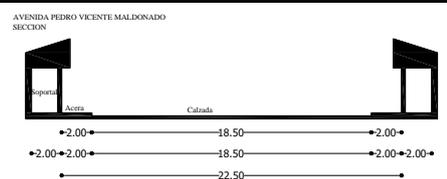
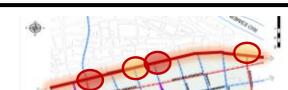
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

NOMBRE	EDIFICIO GOBIERNO AUTONOMO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS							
OTRAS DENOMINACIONES	MUNICIPIO							
TIPO	ADMINISTRATIVO - GESTION PUBLICA							
ENTIDAD A CARGO	GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS							
ORDEN	PUBLICO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	VIA PEATONAL CALLE 9 DE OCTUBRE							
AÑO DE CONSTRUCCION	1898 - 1902 ; 1970 - 1974 ; 2021							
				UBICACION				
HORARIO	ATENCIÓN DE 8AM-17PM			PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
AFORO	(+100 personas/hora)	Parqueo	35 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 1822.66 m ²				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO				
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO				
A este espacio ubicado en el casco central de la ciudad se accede por tres vías, dos avenidas principales como son la Avenida Bolívar y Avenida Sucre y la Calle peatonal 9 de octubre, estacionamiento en vías circundantes.				Baterías sanitarias	Luminarias			
				Area dura/adoquin	Cestos			
				Bancas/metal	Jardineras			
VIAS (NOMBRE - ESTADO)								
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo					Parterre
AV. BOLIVAR	Regular	Malo	Malo					No
AV. SUCRE	Malo	Malo	Malo					No
CALLE 9 OCT	Malo	Malo	Malo	No				
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en estado regular		
Este equipamiento de tipo administrativo, se ubica en el casco central de la ciudad de Esmeraldas, justo en el corazón de la ciudad, donde nace la trama urbana, sin duda el más representativo de la ciudad, al que acuden cientos de personas a realizar trámites, es por decirlo el más antiguo y con el también el parque central y la Iglesia La Merced, ha sufrido varias intervenciones en su arquitectura, este edificio se integra con el parque central a través de la calle 9 de octubre como peatonal, el cual es usado para diversas actividades y propicia el encuentro ciudadano.								
Proximidad	A) Plaza Civica - 335m -3 cuadras			B) Parque Roberto Luis Cervantes - 465m - 5 cuadras			Tiempo A - 3 min Tiempo B - 5 min	
OBSERVACIONES: Este edificio en la actualidad está siendo intervenido con la reconstrucción del edificio, la peatonal 9 de octubre y el parque central 20 de Marzo, en todo su conjunto, el gestor del proyecto es el Gad Esmeraldas y la ejecución estima una duración de 2 años. Gran concentración de						FICHA No-005		

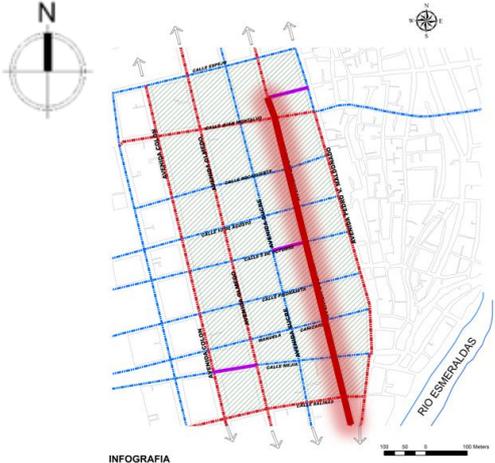
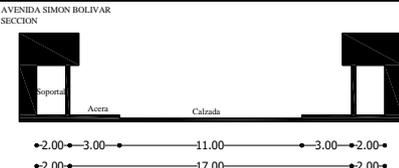
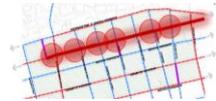
FICHA TECNICA DE ANALISIS Y OBSERVACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

NOMBRE	EDIFICIO GOBIERNO AUTONOMO PROVINCIAL DE ESMERALDAS							
OTRAS DENOMINACIONES	CONCEJO PROVINCIAL							
TIPO	ADMINISTRATIVO - GESTION PUBLICA							
ENTIDAD A CARGO	GONERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE ESMERALDAS							
ORDEN	PUBLICO							
COMPONENTE COMPLEMENTARIO	SALON CIVICO							
AÑO DE CONSTRUCCION	2000							
				UBICACION				
HORARIO	ATENCIÓN DE 8AM-17PM			PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	
AFORO	(10-25 personas/hora)	Parqueo	30 vehic.	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD	
								
DIMENSIONES - AREA TOTAL: 2325.92 m2				IMAGEN DEL EQUIPAMIENTO				
ACCESIBILIDAD				MOBILIARIO URBANO				
A este espacio ubicado en el casco centrico de la ciudad se accede por tres vias, dos avenidas principales como son la Avenida Bolívar y Avenida Pedro V. Maldonado y la Calle 10 de Agosto. Estacionamiento en las vias circundantes.				Este edificio publico presenta mobiliario urbano en las aceras circundantes como bancas y cestos de basura, los soportales sirven para el comercio informal				
VIAS (NOMBRE - ESTADO)								
NOMBRE	Calzada	Acera	Bordillo					Parterre
AV. BOLIVAR	Regular	Malo	Malo					No
AV. PEDRO M.	Malo	Regular	Regular					No
CALLE 10 AGO	Malo	Malo	Malo					No
SERVICIOS	AAPP	AASS	Energia electrica	Internet				
	x	x	x	x				
DESCRIPCION				ESTADO DEL MOBILIARIO		Mobiliario urbano en estado regular		
Este equipamiento urbano publico de tipo administrativo, es de los edificios mas altos de la ciudad, desde su construccion inicial, la tendencia arquitectonica fue el brutalismo, mostrando el hormigon en todo el edificio, a la fecha ha perdido su esencia, otra caracteristica es el uso del salon civico que tambien propicia el encuentro ciudadano por actos publicos que alli se realizan constantemente, en relacion a la edad, no es tan antiguo como el municipio, la iglesia y el parque, pero se encuentra en el centro de la ciudad donde se ubica el origen de la trama urbana, la gestion de este edificio tiene cobertura a nivel provincial.								
Proximidad	A) Plaza Civica - 245m -2 cuadras		B) Parque Roberto Luis Cervantes -567m -6 cuadras		Tiempo A - 3 min Tiempo B - 6 min			
OBSERVACIONES: Este espacio se caracteriza en su planta baja por la gran presencia de comercio informal que se ubica en los soportales del edificio y la cantidad de personas que transitan, mas las que se estacionan alli, hacen que sea un punto de gran concentracion peatonal.						FICHA No-006		

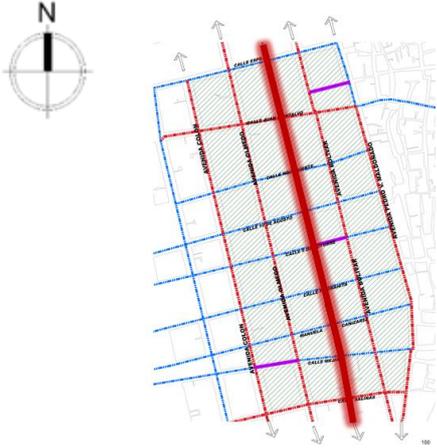
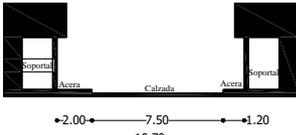
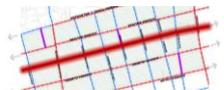
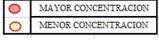
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 960 ml																														
NOMBRE	AVENIDA PEDRO VICENTE MALDONADO	 <p>UBICACION DE LA VIA</p> <table border="1"> <tr> <td>PROVINCIA</td> <td>CANTON</td> <td>PARROQUIA</td> <td>BARRIO</td> </tr> <tr> <td>ESMERALDAS</td> <td>ESMERALDAS</td> <td>ESMERALDAS</td> <td>CENTRO DE LA CIUDAD</td> </tr> </table>		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																					
PROVINCIA	CANTON			PARROQUIA	BARRIO																											
ESMERALDAS	ESMERALDAS			ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																											
OTRAS DENOMINACIONES	AVENIDA MALECON																															
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN																															
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																															
TIPO	PUBLICA																															
INICIO/TERMINO TRAMO	CALLE ESPEJO HASTA CALLER CAURTE																															
TIPOLOGIA (P IV)	VIAL RIBERA VECINAL																															
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p>  <p>SECCION - ANCHO DE VIA: 22.50 m</p>																																
<p>ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>COMPONENTE</th> <th>ESTADO</th> <th>MATERIAL</th> <th>ANCHO (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ACERA</td> <td>BUENO</td> <td>HORMIGON</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>BORDILLO</td> <td>BUENO</td> <td>HORMIGON</td> <td>0.15</td> </tr> <tr> <td>CALZADA</td> <td>REGULAR</td> <td>ASFALTO</td> <td>18.50</td> </tr> <tr> <td>PARTERRE</td> <td>NO</td> <td>NO</td> <td>NO</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">SERVICIOS/VIA</td> <td>AAPP</td> <td>AASS</td> <td>Energia electrica</td> <td>Transporte publico</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td>x</td> <td>x</td> <td>x</td> </tr> </tbody> </table>		COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)	ACERA	BUENO	HORMIGON	2.00	BORDILLO	BUENO	HORMIGON	0.15	CALZADA	REGULAR	ASFALTO	18.50	PARTERRE	NO	NO	NO	SERVICIOS/VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico	x	x	x	x		
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																													
ACERA	BUENO	HORMIGON	2.00																													
BORDILLO	BUENO	HORMIGON	0.15																													
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	18.50																													
PARTERRE	NO	NO	NO																													
SERVICIOS/VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico																												
	x	x	x	x																												
Equipamientos en la via	AKI, Edificio municipal, Familia n, edificio Prefectura, Centro de salud, Magap, Gasolinera, Centro comercial																															
Puntos de aforo peatonal	 <p>● MAYOR CONCENTRACION ○ MENOR CONCENTRACION</p>	<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran la cuneta de calzada, el bordillo y acera en varios tramos de la via</p>																														
DESCRIPCION: Vía de alto tráfico a horas pico y en horas normales se produce un tráfico muy fluido, presenta señalizaion horizontal y vertical deficiente, presenta 3 puntos criticos con respecto al trafico vehicular con las intersecciones Juan Montalvo, 10 de Agosto y 9 de Octubre, no presenta mobiliario de paradas de transporte urbano, circulacion de la Linea 2 de transporte publico.		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Analisis de Trafico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulacion</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>1140 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>918 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento a cada lado de la via</td> </tr> </tbody> </table>		Analisis de Trafico		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulacion	doble sentido	TPDH (pico)	1140 vehic/h	TPDH (valle)	918 vehic/h	Nivel/servicio	C	Prohibicion	Estacionamiento a cada lado de la via													
Analisis de Trafico																																
Restricciones	Trafico pesado																															
Señalización	Deficiente																															
Circulacion	doble sentido																															
TPDH (pico)	1140 vehic/h																															
TPDH (valle)	918 vehic/h																															
Nivel/servicio	C																															
Prohibicion	Estacionamiento a cada lado de la via																															
		FICHA No-001																														

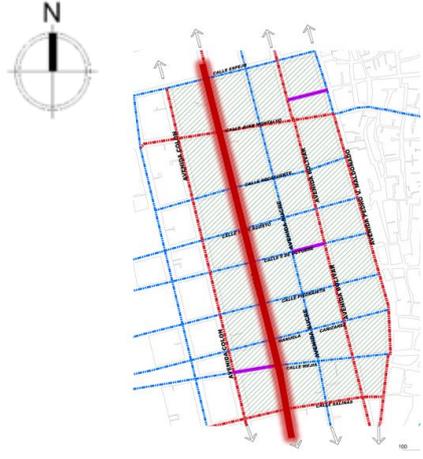
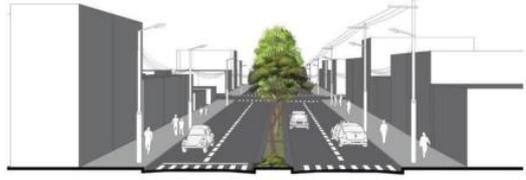
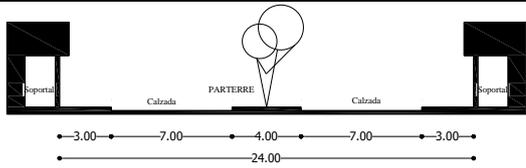
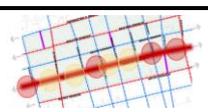
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 800 ml																	
NOMBRE	AVENIDA SIMON BOLIVAR	 <p>INFOGRAFIA</p>																	
OTRAS DENOMINACIONES	BOLIVAR																		
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN																		
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																		
TIPO	PUBLICA																		
INICIO/TERMINO TRAMO	CALLE JUAN MONTALVO HASTA CALLE RICAURTE																		
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																		
		UBICACION DE LA VIA																	
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO														
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p>  <p>SECCION - ANCHO DE VIA: 17.00 m</p>																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA		IMAGENES DEL EJE VIAL																	
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00																
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	11.00																
PARTERRE	NO	NO	NO																
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico															
	x	x	x	x															
Equipamientos en la via	Plaza civica, MIES, Judicatura, TIA, edificio prefectura, parque Central, banco pichincha, edificio municipal, museo, gobernacion, ban ecuador, patronato				<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>1 sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>660 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>464 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento a un costado de la via</td> </tr> </table>	Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	1 sentido	TPDH (pico)	660 vehic/h	TPDH (valle)	464 vehic/h	Nivel/servicio	D	Prohibicion	Estacionamiento a un costado de la via
Restricciones	Trafico pesado																		
Señalización	Deficiente																		
Circulación	1 sentido																		
TPDH (pico)	660 vehic/h																		
TPDH (valle)	464 vehic/h																		
Nivel/servicio	D																		
Prohibicion	Estacionamiento a un costado de la via																		
Puntos de aforo peatonal																			
DESCRIPCION: Vía de alto tráfico a horas pico y en horas normales se produce un tráfico muy fluido, presenta señalizacion horizontal y vertical deficiente, presenta 6 puntos criticos con respecto al trafico vehicular y peatonal a lo largo del tramo vial, no presenta mobiliario de paradas de transporte urbano, circulacion de la Linea 4 de transporte publico coop. Las Palmas		Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de la via		FICHA No-002															

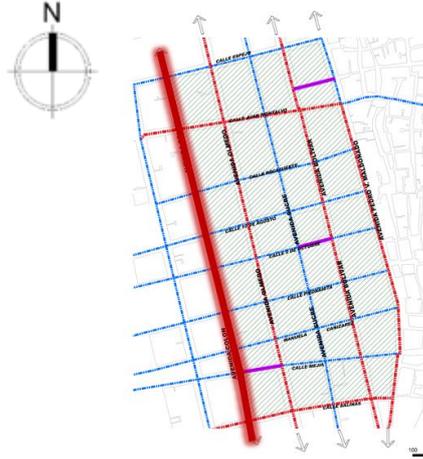
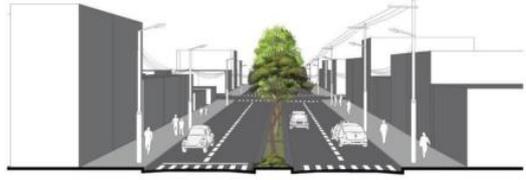
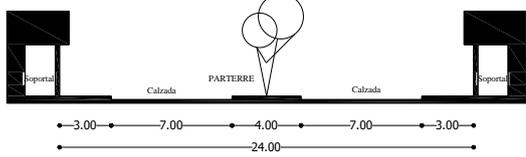
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 700 ml																	
NOMBRE	AVENIDA ANTONIO JOSE DE SUCRE																		
OTRAS DENOMINACIONES	AVENIDA SUCRE																		
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN																		
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																		
TIP O	PUBLICA																		
INICIO/TERMINO TRAMO	CALLE JUAN MONTALVO HASTA CALLE SALNAS																		
TIP OLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																		
		UBICACION DE LA VIA																	
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO														
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p>  <p>SECCION - ANCHO DE VIA: 10.70 m</p>		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA		IMAGENES DEL EJE VIAL																	
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																
ACERA	MALO	HORMIGON	1.20 - 2.00																
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	7.50																
PARTERRE	NO	NO	NO																
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico															
	x	x	x	x															
Equipamientos en la via	Direccion de educacion, Escuela Hispano americana, Biess, Cesantia, Parque Central, Iglesia La Merced.																		
Puntos de aforo peatonal			Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de la via.																
DESCRIPCION: Vía de alto tráfico a horas pico y en horas normales se produce un tráfico muy fluido, poca capacidad, y aumento de la congestión vehicular, presenta señalización horizontal y vertical deficiente, presenta 3 puntos críticos vehiculares, no se evidencia puntos de concentración peatonal, la circulación peatonal es fluida pero no hay seguridad para el peaton por aceras					<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>1 sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>1020 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>810 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento a un costado de la via</td> </tr> </table>	Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	1 sentido	TPDH (pico)	1020 vehic/h	TPDH (valle)	810 vehic/h	Nivel/servicio	E	Prohibicion	Estacionamiento a un costado de la via
	Restricciones	Trafico pesado																	
	Señalización	Deficiente																	
	Circulación	1 sentido																	
	TPDH (pico)	1020 vehic/h																	
TPDH (valle)	810 vehic/h																		
Nivel/servicio	E																		
Prohibicion	Estacionamiento a un costado de la via																		
				FICHA No-003															

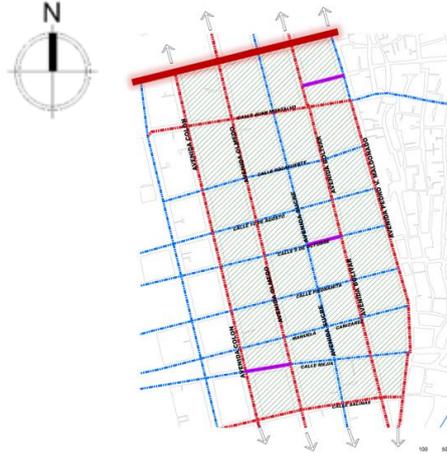
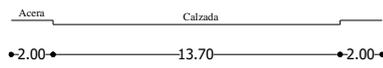
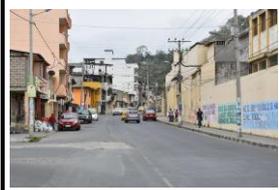
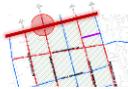
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 836 ml																		
NOMBRE	AVENIDA JOSE JOAQUIN DE OLMEDO																			
OTRAS DENOMINACIONES	AVENIDA OLMEDO																			
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN																			
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																			
TIPO	PUBLICA																			
INICIO/TERMINO TRAMO	CALLE JUAN MONTALVO HASTA CALLE SALINAS																			
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO CON P ARTERRE																			
		UBICACION DE LA VIA																		
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO															
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> 		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD															
																				
SECCION - ANCHO DE VIA: 24.00 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																		
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA				 																
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																	
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00																	
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																	
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	14.00																	
PARTERRE	MALO	ADOQUIN	4.00																	
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico	<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>1020 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>972 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>No hay prohibiciones en la via</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	1020 vehic/h	TPDH (valle)	972 vehic/h	Nivel/servicio	B	Prohibicion	No hay prohibiciones en la via
Restricciones	Trafico pesado																			
Señalización	Deficiente																			
Circulación	doble sentido																			
TPDH (pico)	1020 vehic/h																			
TPDH (valle)	972 vehic/h																			
Nivel/servicio	B																			
Prohibicion	No hay prohibiciones en la via																			
Equipamientos en la via	Colegio sagrado corazon, sucursal municipio, cuerpo de bomberos, escuela 10 de agosto, TIA, parque infantil																			
Puntos de aforo peatonal				<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo, parterre y acera en casi todos los tramos de la via.</p>																
<p>DESCRIPCION: Vía de alto tráfico a horas pico y en horas normales se produce un tráfico muy fluido, capacidad suficiente por el ancho de calzadas, sin aumento de congestión vehicular, presenta señalización horizontal y vertical deficiente, presenta 4 puntos críticos vehiculares, y alta concentración y circulación peatonal, por el ancho de aceras.</p>																				
FICHA No-004																				

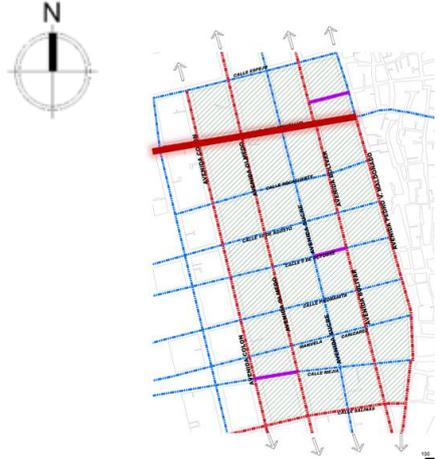
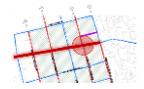
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 836 ml																							
NOMBRE	AVENIDA CRISTOBAL COLON																								
OTRAS DENOMINACIONES	AVENIDA COLON																								
JERARQUIA	VIA DE PRIMER ORDEN																								
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																								
TIP O	PUBLICA																								
INICIO/TERMINO TRAMO	CALLE JUAN MONTALVO HASTA CALLE SALINAS																								
TIP OLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO CON P ARTERRE																								
		<p>UBICACION DE LA VIA</p> <table border="1"> <tr> <th>PROVINCIA</th> <th>CANTON</th> <th>PARROQUIA</th> <th>BARRIO</th> </tr> <tr> <td>ESMERALDAS</td> <td>ESMERALDAS</td> <td>ESMERALDAS</td> <td>CENTRO DE LA CIUDAD</td> </tr> </table>		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO	ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO																						
ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																						
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> 																									
<p>SECCION - ANCHO DE VIA: 24.00 m</p> <p>ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>COMPONENTE</th> <th>ESTADO</th> <th>MATERIAL</th> <th>ANCHO (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ACERA</td> <td>MALO</td> <td>ADOQUIN</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>BORDILLO</td> <td>MALO</td> <td>HORMIGON</td> <td>0.15</td> </tr> <tr> <td>CALZADA</td> <td>REGULAR</td> <td>ASFALTO</td> <td>14.00</td> </tr> <tr> <td>PARTERRE</td> <td>MALO</td> <td>ADOQUIN</td> <td>4.00</td> </tr> </tbody> </table>		COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)	ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00	BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15	CALZADA	REGULAR	ASFALTO	14.00	PARTERRE	MALO	ADOQUIN	4.00	<p>IMAGENES DEL EJE VIAL</p> 			
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																						
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00																						
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																						
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	14.00																						
PARTERRE	MALO	ADOQUIN	4.00																						
<p>SERVICIOS /VIA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>AAPP</th> <th>AASS</th> <th>Energia electrica</th> <th>Transporte publico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>x</td> <td>x</td> <td>x</td> <td>x</td> </tr> </tbody> </table>		AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico	x	x	x	x	<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>840 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>625 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>no hay prohibiciones en la via</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	840 vehic/h	TPDH (valle)	625 vehic/h	Nivel/servicio	B	Prohibicion	no hay prohibiciones en la via
AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico																						
x	x	x	x																						
Restricciones	Trafico pesado																								
Señalización	Deficiente																								
Circulación	doble sentido																								
TPDH (pico)	840 vehic/h																								
TPDH (valle)	625 vehic/h																								
Nivel/servicio	B																								
Prohibicion	no hay prohibiciones en la via																								
<p>Equipamientos en la via</p> <p>Escuela 20 de noviembre, parque infantil</p>		<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo, parterre y acera en casi todos los tramos de la via.</p>																							
<p>Puntos de aforo peatonal</p> 		<p>DESCRIPCION: Vía de mediano tráfico a horas pico, cola de tráfico en la interseccion con la calle Espejo, en horas normales se produce tráfico fluido, capacidad suficiente por el ancho de calzadas, sin aumento de congestión vehicular, presenta señalización vial deficiente, presenta 1 punto crítico vehicular, y baja concentración y circulación peatonal en el día y alta en la tarde y noche.</p>																							
		<p>FICHA No-005</p>																							

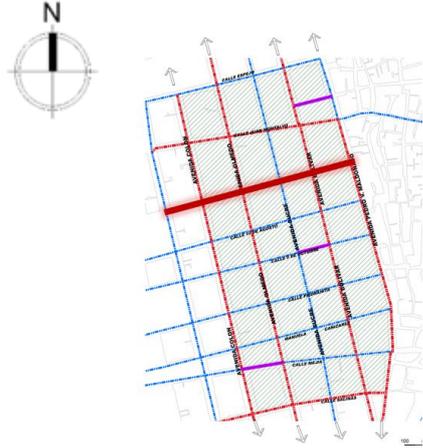
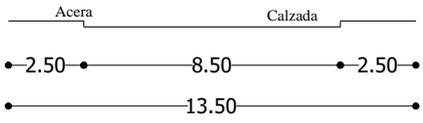
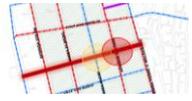
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 362 ml																			
NOMBRE	CALLE EUGENIO ESPEJO																				
OTRAS DENOMINACIONES	CALLE ESPEJO																				
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																				
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																				
TIPO	PUBLICA																				
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																				
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																				
		UBICACION DE LA VIA																			
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO																
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> <p>CALLE SUCRE SECCION</p> 		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																
																					
SECCION - ANCHO DE VIA: 17.70 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																					
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																		
ACERA	MALO	ADOQUIN	2.00																		
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																		
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	13.70																		
PARTERRE	NO	NO	NO																		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica			Transporte publico															
	x	x	x			x															
Equipamientos en la via	Colegio Sagrado Corazon					<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>606 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>483 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>no hay prohibiciones en la via</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	606 vehic/h	TPDH (valle)	483 vehic/h	Nivel/servicio	B	Prohibicion	no hay prohibiciones en la via
Restricciones	Trafico pesado																				
Señalización	Deficiente																				
Circulación	doble sentido																				
TPDH (pico)	606 vehic/h																				
TPDH (valle)	483 vehic/h																				
Nivel/servicio	B																				
Prohibicion	no hay prohibiciones en la via																				
Puntos de aforo peatonal				<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.</p>																	
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico a horas pico, con carriles en los dos sentidos y estacionamientos de lado y lado de la via, en esta zona converge con la avenida Olmedo, convirtiendose en una interseccion importante del transito vehicular y en un punto critico en la red vial por la concentracion de peatones-estudiantes de la unidad educativa.																					
				FICHA No-006																	

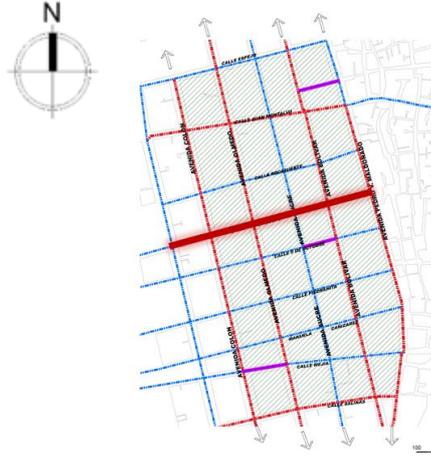
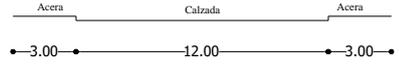
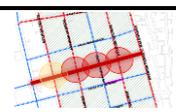
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																			
NOMBRE	CALLE JUAN MONTALVO																				
OTRAS DENOMINACIONES	JUAN MONTALVO																				
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																				
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																				
TIP O	PUBLICA																				
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																				
TIP OLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																				
		UBICACION DE LA VIA																			
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO																
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																
TIPOLOGIA -ESQUEMA																					
<p>CALLE JUAN MONTALVO SECCION</p> <p style="text-align: center;">Acera Calzada Acera</p> <p style="text-align: center;">●—3.00—● ●—12.00—● ●—3.00—●</p>																					
SECCION - ANCHO DE VIA: 18.00 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																					
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																		
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00																		
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																		
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	12.00																		
PARTERRE	NO	NO	NO																		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico																	
	x	x	x	x																	
Equipamientos en la via	Edificio Municipal, Plaza civica																				
Puntos de aforo peatonal																					
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico a horas pico, con carriles en los dos sentidos y estacionamientos de lado y lado de la via, en esta zona converge con la avenida Bolivar convirtiendose en una interseccion importante del transito vehicular y en un punto critico en la red vial por la concentracion de peatones al estar contiguo a la Plaza Civica y edificio municipal.		Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Analisis de Trafico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>900 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>720 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento tarifado (67)</td> </tr> </tbody> </table>		Analisis de Trafico		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	900 vehic/h	TPDH (valle)	720 vehic/h	Nivel/servicio	D	Prohibicion	Estacionamiento tarifado (67)
Analisis de Trafico																					
Restricciones	Trafico pesado																				
Señalización	Deficiente																				
Circulación	doble sentido																				
TPDH (pico)	900 vehic/h																				
TPDH (valle)	720 vehic/h																				
Nivel/servicio	D																				
Prohibicion	Estacionamiento tarifado (67)																				
FICHA No-007																					

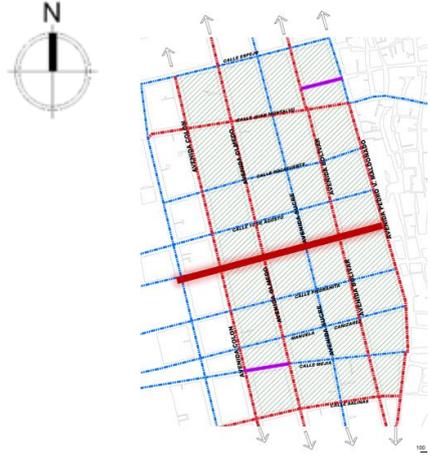
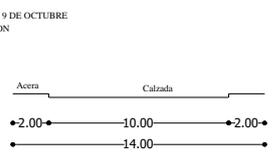
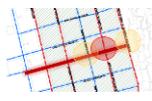
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																			
NOMBRE	CALLE VICENTE ROCAFUERTE																				
OTRAS DENOMINACIONES	ROCAFUERTE																				
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																				
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																				
TIPO	PUBLICA																				
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																				
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																				
		UBICACION DE LA VIA																			
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO																
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> 		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD																
																					
SECCION - ANCHO DE VIA: 13.50 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																					
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																		
ACERA	MALO	ADOQUIN	2.50																		
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																		
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	8.50																		
PARTERRE	NO	NO	NO																		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica			Transporte publico															
	x	x	x			NO															
Equipamientos en la via	No se evidencian equipamientos significativos en la zona					<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>1 sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>670 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>485 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento tarifado (72)</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	1 sentido	TPDH (pico)	670 vehic/h	TPDH (valle)	485 vehic/h	Nivel/servicio	E	Prohibicion	Estacionamiento tarifado (72)
Restricciones	Trafico pesado																				
Señalización	Deficiente																				
Circulación	1 sentido																				
TPDH (pico)	670 vehic/h																				
TPDH (valle)	485 vehic/h																				
Nivel/servicio	E																				
Prohibicion	Estacionamiento tarifado (72)																				
Puntos de aforo peatonal				<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.</p>																	
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico a horas pico, de un solo sentido de circulación este-oeste, poca capacidad por el ancho de la via lo que genera congestionamiento vehicular, a mas de esto presenta gran concentracion de comercio formal e informal.				<p>FICHA No-008</p>																	

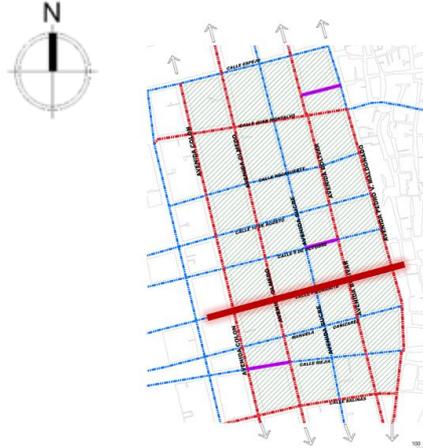
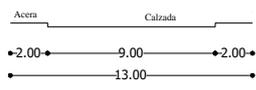
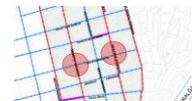
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																	
NOMBRE	CALLE 10 DE AGOSTO																		
OTRAS DENOMINACIONES	10 DE AGOSTO																		
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																		
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																		
TIPO	PUBLICA																		
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																		
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																		
		UBICACION DE LA VIA																	
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO														
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> <p>CALLE JUAN MONTALVO SECCION</p> 																			
<p>SECCION - ANCHO DE VIA: 18.00 m</p>																			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA		IMAGENES DEL EJE VIAL																	
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00																
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	12.00																
PARTERRE	NO	NO	NO																
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico															
	x	x	x	x															
Equipamientos en la via	Familon, Edificio prefectura, club de leones, escuela hispanoamericana, parque central, Biess, Iglesia la Merced.																		
Puntos de aforo peatonal			Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo, acera y mobiliario en casi todos los tramos de via.																
<p>DESCRIPCION: Via con alto tráfico a horas pico, con carriles en los dos sentidos y estacionamientos de lado y lado de la via, en esta zona converge con la avenida Bolivar convirtiendose en una interseccion importante del transito vehicular y en un punto critico en la red vial por la concentracion de peatones al estar contiguo al Parque Central y edificio municipal.</p>		<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>1080 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>820 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento a los costados de la via</td> </tr> </table>				Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	1080 vehic/h	TPDH (valle)	820 vehic/h	Nivel/servicio	D	Prohibicion	Estacionamiento a los costados de la via
		Restricciones	Trafico pesado																
		Señalización	Deficiente																
		Circulación	doble sentido																
		TPDH (pico)	1080 vehic/h																
TPDH (valle)	820 vehic/h																		
Nivel/servicio	D																		
Prohibicion	Estacionamiento a los costados de la via																		
		FICHA No-009																	

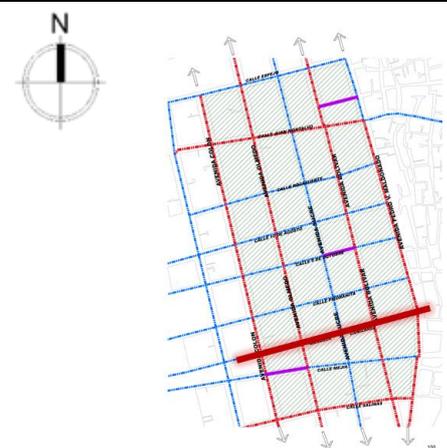
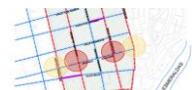
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																	
NOMBRE	CALLE 9 DE OCTUBRE																		
OTRAS DENOMINACIONES	9 DE OCTUBRE - GRAN MANZANA																		
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																		
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																		
TIPO	PUBLICA																		
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																		
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																		
		UBICACION DE LA VIA																	
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO														
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> 		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
																			
SECCION - ANCHO DE VIA: 14.00 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																	
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																			
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																
ACERA	MALO	HORMIGON	2.00																
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	10.00																
PARTERRE	NO	NO	NO	<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>1 sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>460 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>340 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento a los costados de la via</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	1 sentido	TPDH (pico)	460 vehic/h	TPDH (valle)	340 vehic/h	Nivel/servicio	E	Prohibicion	Estacionamiento a los costados de la via
Restricciones	Trafico pesado																		
Señalización	Deficiente																		
Circulación	1 sentido																		
TPDH (pico)	460 vehic/h																		
TPDH (valle)	340 vehic/h																		
Nivel/servicio	E																		
Prohibicion	Estacionamiento a los costados de la via																		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico															
	x	x	x	NO															
Equipamientos en la via	Edificio Municipal, Parque central, Supermercado, Banco, Cuevo de bomberos																		
Puntos de aforo peatonal				Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.															
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico a horas pico, en el tramo Pedro Maldonado a la Bolivar, se interrumpe la circulación ya que se convierte en peatonal e tramo entre Bolivar y Sucre integrando la peatonal al parque central, tiene un solo sentido de circulación y presenta dos puntos de concentración peatonal bajo y uno considerablemente alto en la intersección con la Bolivar.				FICHA No-010															

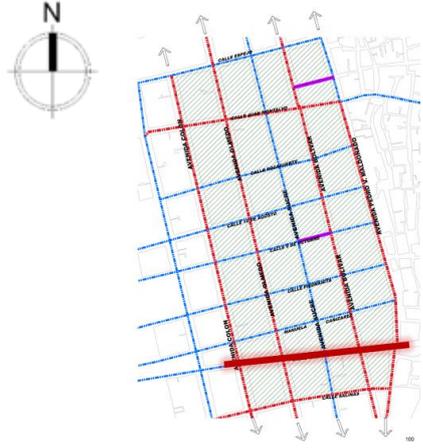
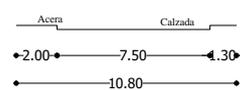
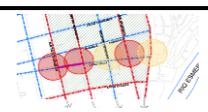
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																		
NOMBRE	CALLE PIEDRAHITA																			
OTRAS DENOMINACIONES	PIEDRAHITA																			
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																			
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																			
TIPO	PUBLICA																			
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																			
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																			
		UBICACION DE LA VIA																		
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO															
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD															
																				
TIPOLOGIA -ESQUEMA																				
<p>CALLE PIEDRAHITA SECCION</p>  <p>Acera: 2.00m (each side) Calzada: 9.00m Total: 13.00m</p>																				
SECCION - ANCHO DE VIA: 13.00 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																		
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																				
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																	
ACERA	MALO	HORMIGON	2.00																	
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																	
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	9.00																	
PARTERRE	NO	NO	NO																	
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica			Transporte publico														
	x	x	x	NO	<p>Analisis de Trafico</p> <table border="1"> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>doble sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>750 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>553 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento tarifado (103)</td> </tr> </table>		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	doble sentido	TPDH (pico)	750 vehic/h	TPDH (valle)	553 vehic/h	Nivel/servicio	D	Prohibicion	Estacionamiento tarifado (103)
Restricciones	Trafico pesado																			
Señalización	Deficiente																			
Circulación	doble sentido																			
TPDH (pico)	750 vehic/h																			
TPDH (valle)	553 vehic/h																			
Nivel/servicio	D																			
Prohibicion	Estacionamiento tarifado (103)																			
Equipamientos en la via	Museo del banco central																			
Puntos de aforo peatonal	 <p>● MAYOR CONCENTRACION ○ MENOR CONCENTRACION</p>			<p>Se puede evidenciar en sitio el mal estado de bordillo y acera y la presencia de comercio en soportales.</p>																
DESCRIPCION: Vía con tráfico mediano en horas pico, con un solo carril de circulación en un sentido y estacionamientos de lado y lado de la vía, en esta zona converge con la avenida Bolívar y con la avenida Olmedo convirtiéndose en intersecciones con un punto crítico en la red vial por la concentración de peatones con mayor aforo en horas de la tarde y noche.																				
				FICHA No-011																

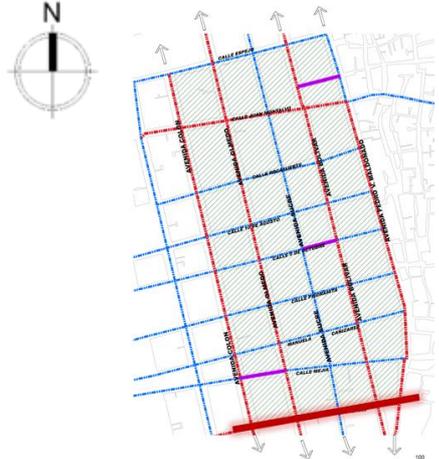
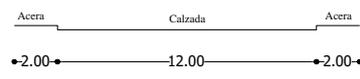
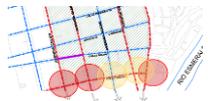
FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml																	
NOMBRE	CALLE MANUELA CAÑIZARES																		
OTRAS DENOMINACIONES	CAÑIZARES																		
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN																		
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS																		
TIPO	PUBLICA																		
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO																		
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO																		
		UBICACION DE LA VIA																	
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO														
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD														
TIPOLOGIA -ESQUEMA																			
<p>CALLE CAÑIZARES SECCION</p> <p>Acera Calzada Acera</p> <p>•2.00•—————11.00—————•2.00•</p>																			
SECCION - ANCHO DE VIA: 15.00 m		IMAGENES DEL EJE VIAL																	
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA																			
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)																
ACERA	MALO	HORMIGON	2.00																
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15																
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	11.00																
PARTERRE	NO	NO	NO																
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico															
	x	x	x	NO															
Equipamientos en la via	Clinicas particulares, Escuela 20 de Noviembre, Gobernacion, Fiscalia																		
Puntos de aforo peatonal			Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.																
DESCRIPCION: Via con tráfico medio en horas pico, con carriles en un sentido y estacionamientos de lado y lado de la via, en esta zona converge con la avenida Bolivar y Olmedo en donde forman dos puntos de concentracion peatonal alto y en menor grado en las intersecciones con la Pedro V. Maldonado y con la Av.Colon		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Analisis de Trafico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Restricciones</td> <td>Trafico pesado</td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td>Deficiente</td> </tr> <tr> <td>Circulación</td> <td>1 sentido</td> </tr> <tr> <td>TPDH (pico)</td> <td>560 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>TPDH (valle)</td> <td>380 vehic/h</td> </tr> <tr> <td>Nivel/servicio</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>Prohibicion</td> <td>Estacionamiento tarifado (82)</td> </tr> </tbody> </table>		Analisis de Trafico		Restricciones	Trafico pesado	Señalización	Deficiente	Circulación	1 sentido	TPDH (pico)	560 vehic/h	TPDH (valle)	380 vehic/h	Nivel/servicio	D	Prohibicion	Estacionamiento tarifado (82)
Analisis de Trafico																			
Restricciones	Trafico pesado																		
Señalización	Deficiente																		
Circulación	1 sentido																		
TPDH (pico)	560 vehic/h																		
TPDH (valle)	380 vehic/h																		
Nivel/servicio	D																		
Prohibicion	Estacionamiento tarifado (82)																		
FICHA No-012																			

FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml			
NOMBRE	CALLE FRANCISCO MEJIA				
OTRAS DENOMINACIONES	MEJIA - PEATONAL MEJIA				
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN				
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS				
TIPO	PUBLICA				
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO				
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO				
		UBICACION DE LA VIA			
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO
		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD
<p>TIPOLOGIA -ESQUEMA</p> <p>CALLE MEJIA SECCION</p>  <p>Acera Calzada</p> <p>•2.00• 7.50 •1.30•</p> <p>• 10.80 •</p>					
SECCION - ANCHO DE VIA: 10.80 m		IMAGENES DEL EJE VIAL			
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA					
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)		
ACERA	MALO	ADOQUIN	2.00 - 1.30		
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15		
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	7.50		
PARTERRE	NO	NO	NO		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico	
	x	x	x	NO	
Equipamientos en la via	Parque infantil, peatonal Mejia, bancos				
Puntos de aforo peatonal	 <p>● MAYOR CONCENTRACION</p> <p>○ MENOR CONCENTRACION</p>		Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.		
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico en horas pico, baja capacidad, con carril de circulacion en un solo sentido, con estacionamiento a los lados de la via , con alta concentracion de comercio en el tramo entre la Av. Sucre y Av. Olmedo, presenta un grado considerable de congestion vehicular y concentracion peatonal, un tramo de via se transforma en peatonal integrandose al parque infantil.		Analisis de Trafico			
		Restricciones	Trafico pesado		
		Señalización	Deficiente		
		Circulación	1 sentido		
		TPDH (pico)	420 vehic/h		
TPDH (valle)	270 vehic/h				
Nivel/servicio	F				
Prohibicion	Estacionamiento tarifado (66)				
FICHA No-013					

FICHA TECNICA DE ANALISIS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

VIA		LONGITUD TRAMO/POLIGONO: 380 ml			
NOMBRE	CALLE SALINAS				
OTRAS DENOMINACIONES	SALNAS				
JERARQUIA	VIA DE SEGUNDO ORDEN				
ENTIDAD A CARGO	GONIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON ESMERALDAS				
TIPO	PUBLICA				
INICIO/TERMINO TRAMO	AVENIDA COLON HAS TA AVENIDA PEDRO V. MALDONADO				
TIPOLOGIA(P IV)	VIAL CENTRO				
		UBICACION DE LA VIA			
		PROVINCIA	CANTON	PARROQUIA	BARRIO
TIPOLOGIA -ESQUEMA		ESMERALDAS	ESMERALDAS	ESMERALDAS	CENTRO DE LA CIUDAD
<p>CALLE SALINAS SECCION</p> 					
SECCION - ANCHO DE VIA: 18.00 m					
ESTADO DE COMPONENTES DE LA VIA					
COMPONENTE	ESTADO	MATERIAL	ANCHO (m)		
ACERA	MALO	ADOQUIN	3.00		
BORDILLO	MALO	HORMIGON	0.15		
CALZADA	REGULAR	ASFALTO	12.00		
PARTERRE	NO	NO	NO		
SERVICIOS /VIA	AAPP	AASS	Energia electrica	Transporte publico	
	x	x	x	x	
Equipamientos en la via	Patronato Municipal, Agua Potable, Parque infantil				
Puntos de aforo peatonal					
	Se puede evidenciar en sitio el mal estado en que se encuentran, el bordillo y acera en casi todos los tramos de via.				
DESCRIPCION: Vía con alto tráfico en horas pico, con carriles en los dos sentidos y estacionamientos de lado y lado de la via, converge con la avenida Bolivar y Olmedo convirtiendose en intersecciones importantes del transito vehicular y en puntos critico en la red vial por la concentracion de peatones al cruzar por el Parque Infantil, mas en horas de la tarde y		Analisis de Trafico			
		Restricciones	Trafico pesado		
		Señalización	Deficiente		
		Circulación	doble sentido		
		TPDH (pico)	1060 vehic/h		
		TPDH (valle)	780 vehic/h		
		Nivel/servicio	D		
		Prohibicion	Estacionamiento a los costados de la via		
		FICHA No-014			