



Carrera de Arquitectura

Análisis de Caso previo a la obtención del título de Arquitecto de la República del
Ecuador

Tema:

La conectividad del verde urbano de la Ciudad de Portoviejo.

Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

Autores:

Ricardo Joseph Llaguno Cedeño - Iván Eduardo Salas Santos

Tutora de Análisis de Caso:

Arq. Andrea Nataly Bonilla Ponce

2017

Cantón Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador.

Tema de análisis de caso:

La conectividad del verde urbano de la Ciudad de
Portoviejo.

Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque
Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

CERTIFICACIÓN DE LA DIRECTORA DE ANÁLISIS DE CASO

Arq. Andrea Nataly Bonilla Ponce, directora del presente análisis de caso, tiene a bien certificar que los egresados, Ricardo Joseph Llaguno Cedeño e Iván Eduardo Salas Santos. Han elaborado el trabajo sobre: La conectividad del verde urbano en la Ciudad de Portoviejo. Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

La misma que fue realizada bajo mi asesoramiento, dirección y supervisión, habiendo demostrado en ella eficacia, capacidad y compromiso durante la investigación realizada, particular que notifico a ustedes para los fines pertinentes. De esta manera se culmina dicho análisis de caso previo a la obtención del título de Arquitecto, con una propuesta arquitectónica.

Arq. Andrea Nataly Bonilla Ponce

Directora del presente Análisis de Caso

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR

Los suscritos, miembros del tribunal de revisión y sustentación del análisis de caso titulado: la conectividad del verde urbano en la Ciudad de Portoviejo. Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas. Certifican que ha sido presentada y realizada por los egresados, Ricardo Joseph Llaguno Cedeño e Iván Eduardo Salas Santos han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitecto.

Tribunal

Arq. Juan Carlos Mera Cedeño
Presidente del tribunal

Arq. David Cobeña Loor
Miembro del Tribunal

Arq. Folke Zambrano Quiroz
Miembro del Tribunal

Arq. Andrea Bonilla Ponce
Directora del Análisis de Caso

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

La responsabilidad del actual análisis de caso, así como su investigación, argumento, estudio, resultado, propuesta, conclusiones y recomendaciones, corresponden exclusivamente a sus autores. Al mismo tiempo, concedemos los derechos de autoría del presente análisis de caso a la Universidad San Gregorio de Portoviejo por ser quien nos acogió en todo este proceso para poder ser un arquitecto de la República del Ecuador.

Ricardo Joseph Llaguno Cedeño

Iván Eduardo Salas Santos

AGRADECIMIENTO

A Dios, quien supo guiarme por el buen camino, por darme fuerzas para seguir adelante y poder cumplir esta meta.

A mis mejores amigos por haberme acompañado en todos estos años de estudio, por tener para mí siempre las palabras precisas de aliento, por compartir conmigo momentos de éxito y también de derrotas.

A la Universidad San Gregorio de Portoviejo, por orientar mi educación profesional. A mi directora de tesis y a cada uno de los docentes, quienes me brindaron generosamente sus conocimientos y enseñanzas.

Ricardo Joseph Llaguno Cedeño

DEDICATORIA

A mi familia quienes por ellos soy lo que soy. Mis padres por ser los principales promotores de mis sueños. Mis amores eternos Jocelyn y Melanie por desear y anhelar siempre lo mejor para mi vida.

A mi abuelo Carlos a quien todos extrañamos y amamos infinitamente.

A la vida, por ser tan buena conmigo y por darme la oportunidad de cumplir mis sueños.

Ricardo Joseph Llaguno Cedeño

AGRADECIMIENTO

Le agradezco primeramente a Dios por brindarme sabiduría y paciencia, a mis padres un infinito agradecimiento por ser una de mis motivaciones, a mi tía Dayse Santos por ser un gran apoyo, y en fin a mis demás familiares y amigos que me acompañaron y ayudaron para lograr obtener el título de arquitecto.

Iván Eduardo Salas Santos

DEDICATORIA

Le dedico primeramente este logro a Dios, parte fundamental por brindarme el gran valor que es la humildad, a mis padres y hermanos que han sido mis motores en mi vida, a mi tía Dayse que es mi gran apoyo, mis abuelos, y demás familiares y amigos que han estado apoyándome para alcanzar este objetivo.

Iván Eduardo Salas Santos

RESUMEN

La conectividad urbana hace referencia a la conexión de distintos puntos en una ciudad, de tal manera que la comunicación sea más rápida, que no se genere tráfico, que se respete al peatón y que se evite contaminación de la zona por tránsito de vehículos.

La presente investigación se realizó en la ciudad de Portoviejo; Provincia de Manabí y tiene como fin el estudio la conectividad del verde urbano en la Ciudad de Portoviejo. Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

Indicamos alternativas urbanas y arquitectónicas que contribuyan el bienestar de los ciudadanos y de todas las personas que transiten por este importante eje vial.

Se realizaron mapas, fichas y encuestas con la finalidad de determinar las potencialidades y debilidades del verde urbano en la ciudad, así mismo determinar si dichos espacios están siendo utilizados adecuadamente, aadquiriendo así datos importantes que sobrellevan la presentación de una propuesta urbana con el propósito de que sea una contribución para la ciudadanía.

Palabras Claves: Arquitectura, conectividad urbana, verde urbano, urbanismo, accesibilidad, inclusión.

ABSTRACT

Urban connectivity refers to the connection of different areas in a city, in such a way that communication is faster, traffic is not generated, pedestrians are respected and traffic pollution from the area is avoided.

The following research was conducted in Portoviejo, Manabí, and its primary goal is to study the connection of green urban areas in Portoviejo City. Case of study: Axis between the 'Forestal Park' and 'Las Vegas lineal Park'.

We provide architectural and urban alternatives that contribute to the citizen's wellbeing when they crossed on this important road axis.

Maps, records and surveys were made to determine the strength and weaknesses of the green urban areas in the town; furthermore, to determine if there is a correct usage of these spaces, acquiring important data that involves the presentation of an urban proposal with the purpose of making it a contribution for the citizens.

Keywords: Architecture, urban connectivity, urban green, urban planning, accessibility, inclusion.

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	3
1. Problematización	3
1.1. Tema del análisis de caso	3
1.2. Antecedentes generales.....	3
1.3. Justificación del tema.....	10
1.4. Problematización.....	13
1.4.1. Árbol del Problema	14
1.5. Delimitación del área de estudio.....	15
1.5.2. Delimitación espacial	16
1.6. Objetivos	17
1.6.1. Objetivo General.....	17
CAPÍTULO II.....	18
2. Marco Teórico	18
2.1. Marco Histórico	18
2.2. Marco referencial.....	22
2.3 Marco Ético. 2.3.1. Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador.....	33
2.4. Marco legal.....	34
2.5. Marco Conceptual	38
CAPITULO III	43
3. Marco Metodológico	43
3.1. Plan de investigación.....	43
3.2. Diseño de la muestra	45
CAPITULO IV	52
4. Investigación de campo.....	52
4.4.1. Fichas técnicas de observación del verde urbano.	72
4.4.2. Fichas técnicas de observación de los tramos	98
4.4.4. Análisis de la regeneracion en el plan piloto de las avenidas y calles inmersas en nuestra área de estudio.....	119

4.4.5. Resultados de las encuestas realizadas a los habitantes de la ciudad de Portoviejo.	124
CAPITULO V	137
5. Conclusiones y recomendaciones.....	137
5.1. Conclusiones	137
5.1. Recomendaciones.....	139
CAPITULO VI	141
6. La Propuesta.....	141
6.1. Delimitación de la Propuesta	141
6.3. Alcance de la Propuesta	141
BIBLIOGRAFÍA.....	165

INTRODUCCIÓN

El presente análisis de caso da a conocer el estudio de la conectividad del verde urbano en la ciudad de Portoviejo, mediante el diagnóstico del eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas de la ciudad de Portoviejo, con la finalidad de evidenciar las potencialidades de la urbe en cuanto a sus grandes áreas verdes y áreas naturales, y cómo mejorar la conectividad entre ellas generando varios corredores ecológicos que ayudarían a designar a la capital manabita como una “Ciudad Jardín”.

Estudiando el análisis Escudero, C.¹ (2013), se cita:

Figuroa & Rozas (2005) reflexionan que la conectividad ha de comprenderse como una condición que es producto de los vínculos existentes entre objetos y funciones interrelacionadas y señalan que “De este modo, el perfil física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio”. De este modo, una zona conectada es aquella que contiene una red de corredores de diversa naturaleza. (p. 44).

Analizando el documento de Santos y Rivas² (2011), se registra que:

Conectividad o sucesión, de este modo, se encuentran concisamente afines con las ideas de unión, enlace, interrelación o conexión. Según la Fundación RACC, 1 se entiende por ‘conectividad’ “el hecho de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se pueden establecer relaciones de movilidad”. Aunque, así entendida, conectividad y accesibilidad podrían confundirse. Para evitarlo, deberíamos pensar inicialmente que, si la accesibilidad tiene que ver con la calidad del acceso de las personas y las empresas al sistema de movilidad urbana, consistente tanto en la infraestructura como en los servicios, la conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o de existencia de conexión, y todo ello, en el marco del tránsito en la ciudad (la movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio. Conectividad haría así referencia a las cualidades de la

¹ Escudero, Catalina. (2013). “Análisis de la evolución de la infraestructura de transporte urbano entre 1992 – 2012 y las condiciones de accesibilidad y conectividad en la comuna de quilicura”. Tesis. (en línea). Consultado: (02 enero de 20118). En: http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/113862/escudero_c.pdf?sequence=1

² Santos, Luis, y otros. (2011). “Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” Ciudades. (en línea). Consultado: (02 de enero de 20118). Disponible en: <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20013-032%20SANTOS%20y%20DE%20LAS%20RIVAS.pdf>

red y, tal vez, nos pueda conducir al potencial de prestaciones del sistema de transporte, mientras que accesibilidad haría referencia directa al servicio prestado. (p.5).

Teniendo una mejor percepción acerca de la conectividad, se debe dar a conocer que el verde urbano también es comprendido como área verde por algunos autores y rescatar la gran importancia que tiene en el desarrollo de las ciudades. Indagando en línea sobre los artículos de Reyes y Figueroa³ (2010), se señala:

Las áreas verdes urbanas son universos esenciales para optimar el bienestar de la población urbana, principalmente en magnas ciudades. No obstante son irrisorias en las grandes ciudades de América Latina, producto de la historia de urbanización precaria y explosiva de la segunda mitad del siglo XX.

³ Reyes Pácke, Sonia. (2010). *Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile*. Scielo. (en línea). Consultado. (02 de enero de 2018). Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000300004

CAPÍTULO I

1. Problematización

1.1. Tema del análisis de caso

La conectividad del verde urbano de la Ciudad de Portoviejo. Caso de estudio: eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

1.2. Antecedentes generales

Para registrar los antecedentes de la investigación se registra la teoría de la red urbana de Nikos A. Salingaros ⁴ (2005), que acota:

Las ciudades son caracterizadas por la complejidad en su organización la cual se manifiesta, como una red urbana que se compone por nodos de actividad humana, conexiones y jerarquía, consecuentemente conciben lo que se conoce como conectividad. Los nodos de actividad humana son atractores de individuos y logran ser espacios interiores como edificios o espacios exteriores como espacios verdes, plazas, entre otros; estos vínculos se dan a mediante caminos y sendas; y la jerarquía se refiere a la escala de estos nodos y conexiones, conjuntamente valen para perfeccionar el funcionamiento del sistema urbano. Los vínculos entre nodos ocurren si los nodos son complementarios por su actividad, alcanzan ser múltiples, o sea, pueden existir varios trayectos que consientan conseguir cómodamente a algún punto; la jerarquía se da por escalas o graduaciones, las graduaciones pequeñas son para peatones y se caracterizan por distancias cortas mientras que las escalas grandes son para automóviles y se caracterizan por facilitar el movimiento en distancias largas. Estas aserciones toman como principio organizacional al principio de los caminos, esto es, poseen como premisas que la conectividad ha de iniciar con la organización de menor a mayor, o bien, con la conexión entre las escalas pequeñas, entre las escalas intermedias y posteriormente entre las escalas grandes para conformar la red urbana. (p.30, 31).

Revisando a Hernández⁵ (2008), se registra:

La conectividad urbana es también un concepto que forma parte de los principios del nuevo urbanismo y en este ámbito hace referencia a la conexión de los distintos puntos de la ciudad, de tal manera que no se genere tráfico, que se respete al peatón, que la comunicación sea más rápida y que se evite contaminación de la zona por tránsito de vehículos. (p.26).

⁴ Salingaros, Nikos. (2005). *Teoría de la Red Urbana*. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>

⁵ Hernández Moreno, Silverio. (2008). *Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo*. Vol 11. México: Editorial Espacios Públicos.

Analizando el artículo de Gómez Gonçalves⁶ (2013), se entiende que:

El verde urbano se integra en su mayoría por jardines y parques públicos, cuya gestión y sustento obedecen de las diferentes administraciones. A lo largo del siglo XVIII y del XIX brotaron grandiosos parques en las primeras ciudades europeas y americanas, como Central Park en Nueva York, Hyde Park en Londres, Vondelpark en Ámsterdam, el Parque del Retiro en Madrid o el Bois de Boulogne en París, ya que los diferentes estados se vieron en la obligación de adjudicarse compromisos y responsabilidades en la proporción de la ciudad para optimar los escenarios de vida de sus habitantes. Actualmente, la agregación de las áreas verdes en la proyección urbana se ha transformado en un derecho de los pueblos, consagrado en la normativa urbanística. (p.125).

Aclarando lo anteriormente citado, el verde urbano está integrado por parques y jardines.

De acuerdo a la investigación realizada también se identifica a las plazas, bulevares (avenidas y calles arborizadas), riberas y áreas naturales protegidas y además no se contemplan terrenos baldíos, estadios o cementerios. Se da a conocer que cada equipamiento verde de acuerdo a su superficie, tendrá un radio de acción que abastecerá a un área determinada.

Continuando con el análisis sobre los artículos de Reyes y Figueroa⁷ (2010), de lo antedicho mencionan: “Al mismo tiempo, no es difícil pensar que gracias a los espacios verdes se logra estudiar parte de la historia de una ciudad ya que actualmente una plaza arbolada puede guardar mucha tradición”.

Esto se puede analizar en la tesis magistral de Ortega⁸ (2017), donde imprime:

⁶ Gómez Gonçalves, Alejandro. (2013). *Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://www.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/viewFile/1609/1529>

⁷ Reyes Pácke, Sonia. (2010). *Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile*. Scielo. (en línea). Consultado. (02 de enero de 2018). Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000300004

⁸Ortega Bravo, Bolívar. (2017). *Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo*. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>

El paisajismo es la mejor manera de interpretar o leer de forma abierta a una ciudad. Al visitar un lugar nuevo, generalmente no se conoce ciertos aspectos esenciales como los valores, su ecología y cultura de la gente, por lo que es preciso observar detenidamente las temáticas relevantes existentes en ambientes públicos creados para los ciudadanos que la conforman y visitantes que pudieran integrarla. (p.14).

Aún con el crecimiento que ha tenido la urbe a través de la historia, Portoviejo ha podido conservar en la mayoría de los casos su verde urbano y áreas naturales, las cuales se pueden constatar en una vista satelital de la ciudad y a la vez evidenciar la evolución de estas áreas a lo largo de la historia. Se puede complementar lo antedicho, nuevamente analizando la tesis de Ortega⁹ (2017).

Actualmente la ciudad cuenta con un total de 53 espacios verdes en el área urbana, entre parques, áreas verdes y zonas de recreación, las mismas que con el paso del tiempo se han deteriorado ante la mirada indiferente de las autoridades municipales de turno y de la propia comunidad en parte céntrica existe un total de 7 parques conformando el casco central de Portoviejo. (p.13).

En lo citado anteriormente se debe aclarar que el arquitecto Ortega en su tesis magistral contempla todo el verde urbano de la ciudad de Portoviejo a excepción del parque lineal Las Vegas.

Dentro de esta investigación se asumirá los lineamientos de Plan Ciudad, consultoría contratada por el Municipio de Portoviejo donde se proyecta una mejor planificación en la urbe, las cuales se presentan a continuación.

⁹ Ortega Bravo, Bolívar. (2017). *Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo*. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>

"SERÁ UNA DE LAS CIUDADES mejor planificadas del país"

El alcalde del cantón, Agustín Casanova, dice que Portoviejo busca convertirse en la ciudad mejor planificada del país. Con ese objetivo se elaboró el plan maestro urbano que divide a la ciudad en 14 distritos y se anticipa a resolver los problemas que tienen las grandes ciudades, uno de ellos la movilidad.

Este plan fue elaborado por el consultor Gustavo González con apoyo de expertos de la universidad de Berkeley y del estudio de arquitectura danés Jan Gelh.



EQUIPAMIENTOS

El estudio establece los equipamientos urbanos que se van a requerir en cada distrito y deja espacios reservados para la construcción de los mismos y se realizarán en base a la demanda ciudadana.



POBLACIÓN

Los equipamientos como parques, centros comerciales, unidades educativas, entre otros, están determinados por el número de habitantes.



NO AFECTACIÓN

A través del plan maestro la ciudad ha quedado planificada hasta el 2035. Esto significa que están definidas las zonas de no afectación, los usos de suelo y los equipamientos, que no podrán ser ocupados para otros usos.



Ilustración 1. Descripción general de la consultoría "Plan Ciudad" en la ciudad de Portoviejo. GAD municipal de la ciudad de Portoviejo. Chip Positivo Edición Especial Enero 2018. Consultado en (3 de enero de 2018) disponible en: <https://issuu.com/gadpor>



Chip Positivo - Edición especial - enero 2018

BARRIOS

Se busca mejorar la movilidad en los barrios, diversificar el uso del suelo con equipamientos culturales, deportivos y puntos de encuentro.



BICICULTURA

En el plan se establece la necesidad de expandir la bici-cultura, creando infraestructura para la bicicleta, creando rutas para viajes de larga y corta distancia y uso recreativo.



CONEXIÓN

El plan sugiere conectar el paisaje y los espacios públicos con un red verde, esto es proporcionar calles verdes y corredores ecológicos. Además, reconectar el río con la ciudad como la columna vertebral ecológica.

Ilustración 2. Descripción general de la consultoría “Plan Ciudad” en la ciudad de Portoviejo. GAD municipal de la ciudad de Portoviejo. Chip Positivo Edición Especial Enero 2018. Consultado en (3 de enero de 2018) disponible en: <https://issuu.com/gadportoviejo/docs/c>



Ilustración 3. Descripción general de la consultoría “Plan Ciudad” en la ciudad de Portoviejo. GAD municipal de la ciudad de Portoviejo. Chip Positivo Edición Especial Enero 2018. Consultado en (3 de enero de 2018) disponible en: <https://issuu.com/gadpor>

Además se analiza parte de lo que se realizó en la consultoría del Río Portoviejo ya que está inmersa a el parque Lineal Las Vegas, para ello analizamos la revista en línea “Portoviejo: The City and the River”¹⁰ (2017).

Cayendo la tarde del 16 de abril, 2016 un terremoto de magnitud 7.8 derrumbó la ciudad de Portoviejo, Ecuador asesinando a cientos de hombres y trasladando otras miles de la ciudad. Los barrios a lo largo del río Portoviejo estuvieron principalmente vulnerables debido al acrecentamiento del movimiento de la superficie terrestre, atiborrado por desbordamientos e inundaciones y el colapso de la ribera. Este instante de catástrofe presenta una oportunidad para discurrir el diseño de la ciudad y su relación con el río. ¿Cómo se reconstruye Portoviejo para ser una ciudad más fuerte, más resiliente?. Como

¹⁰ Trio, Peter. (2017). Portoviejo: la ciudad y el río. (en línea). Consultado: (03 enero de 2018). Disponible en: https://issuu.com/petetrio/docs/portoviejo_master_issuu

parte de este proceso, un grupo de estudiantes y profesores de la Universidad de California, Berkeley trabajaron juntos con representantes de la Municipalidad de Portoviejo y profesionales locales para definir una nueva visión tanto para Portoviejo ciudad, como para toda la cuenca del Río. (p.6).

Esto fue posible gracias a la asociación y esfuerzo conjunto de la Municipalidad de Portoviejo, Plan Ciudad Portoviejo, GG&S Arquitectos, Universidad San Gregorio, y el Departamento de Arquitectura del Paisaje y Planificación Ambiental de la Universidad de California Berkeley. El taller se dividió en dos grupos: uno para estudiar estrategias de manejo de cuencas, y otro para enfocarse en el diseño de paisaje de un distrito urbano adyacente al río. Juntos, estos dos grupos investigaron métodos de prevención de inundaciones y erosión, y al mismo tiempo maximizar el potencial del río. Solo el trabajar ambas escalas, cuenca y diseño urbano, es que podemos redefinir la relación entre la ciudad y el río.

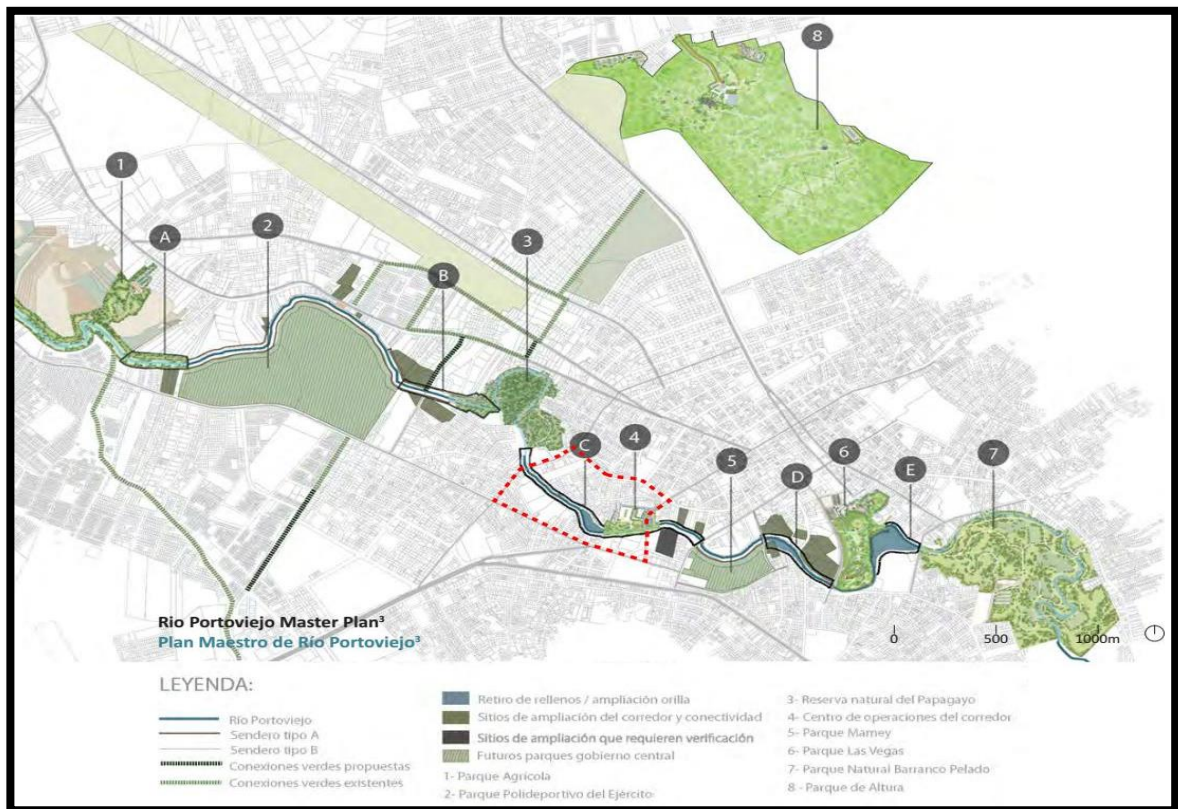


Ilustración 4 Implantación general del Plan Maestro del Río Portoviejo de la consultoría “Plan Ciudad” en la ciudad de Portoviejo. Trio, P. Portoviejo: The City and the River. Consultado en (3 de enero de 2018) disponible en: <https://issuu.com/PeteTrio/docs/portoviejo>

Tomando como punto de partida dichas consultorías, se realizará un estudio específico en lo que corresponde a la Avenida José María Urbina, calle Morales y calle Olmedo respecto a la conectividad de sus verdes urbanos.

1.3. Justificación del tema

Para la justificación de la investigación se cita a Portas¹¹ (2013), quien ha manifestado:

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

1.3.1. Justificación urbano-arquitectónica

En la siguiente cita de la obra titulada “hacia una nueva política urbana para Chile: antecedentes históricos¹² (2012), del Ministerio de vivienda y urbanismo de ese país se entiende:

Las ciudades son una de las creaciones más complejas y dinámicas de la humanidad. El proceso de transformación de nuestros pueblos y ciudades se ha convertido en una de las principales preocupaciones de la ciudadanía y de sus representantes, atendido el dinamismo de dicho proceso y la multiplicidad de aspiraciones que confluyen en ellos, lo que suele generar situaciones de fricción entre los intereses particulares y los de la sociedad en su conjunto. (...) En efecto, nos encontramos en un momento de inflexión, en el que la ciudadanía ya no sólo requiere una disminución del déficit habitacional, sino que releva la necesidad de una mayor inversión y preocupación por la ciudad, incorporando en la agenda pública temas tan relevantes como la integración social, la provisión y calidad de la infraestructura urbana, servicios y equipamientos, la mejora en conectividad y el transporte público, el resguardo del patrimonio, la compatibilidad ambiental, la inclusión de personas con discapacidad, la generación de instancias de participación ciudadana, entre tantos otros aspectos.(p.155).

¹¹ Portas, Nuno. (2003). *El surgimiento del proyecto urbano*. S.L: Editorial Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès

¹² Ministerio de vivienda y urbanismo. (2012). *Hacia una Nueva Política Urbana para Chile: Antecedentes históricos*. Santiago, Chile: Editorial LOM.

La ciudad de Portoviejo posee grandes calificativos para designarse como una ciudad jardín. Ya que cuenta con un número significativo de áreas naturales, parques, plazas y jardines esparcidos por todo el territorio. En el presente análisis de caso se hará la respectiva indagación y estudio de 4 parques, 1 plaza y 1 jardín de la ciudad de Portoviejo, que podrían tener conectividad debido a que se encuentran situados en un mismo eje vial.

Según Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona¹³ (2010):

Las áreas verdes urbanas aportan valores ecológicos esenciales para la ciudad, como por ejemplo la naturalidad, la biodiversidad, la complejidad o la conectividad, y así mismo valores socioculturales, como la salud, el bienestar, la belleza, el paisaje, la cultura o la posibilidad de establecer relaciones sociales. (p.2).

Recalcando el artículo de Reyes y Figueroa¹⁴ (2010), en donde citan a Maas, J., Sonja se entiende que:

Debido a las altas tasas de urbanización, las áreas verdes son cada vez más importantes como espacios de interacción entre las personas y también con la naturaleza, generando oportunidades para una mayor interacción social. Asimismo, la frecuencia de interacción social en las áreas verdes es un factor que refuerza el apego a la comunidad y entre los residentes e incluso tiene positivos efectos en la salud de las personas. (Figueroa, 2010).

Indagando nuevamente la tesis de Ortega¹⁵ (2017), donde él señala que:

Los parques urbanos son considerados como jardines públicos vitales para el ecosistema de cualquier ciudad, debido a que cada espacio contribuye por sí solo a mejorar el ecosistema en el que vive el hombre, con una presencia predominante enmarcada en su evolución.

1.3.2. Justificación social

¹³ Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona. (2010). S.L: S.E.

¹⁴ Reyes Pácke, Sonia. (2010). *Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile*. Scielo. (en línea). Consultado. (02 de enero de 2018). Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000300004

¹⁵ Ortega Bravo, Bolívar. (2017). *Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo*. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>

Para la justificación social se cita en primer lugar lo establecido en la norma suprema que rige a los ecuatorianos como lo es la Constitución de la República del Ecuador¹⁶ (2008), que en sus artículos manda:

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respecto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

De esta manera se da a conocer la importancia que tienen estos espacios dentro de una ciudad y el estudio de los mismos sirve para evidenciar las debilidades que presenta la urbe.

1.3.3. Justificación académica.

Con toda la información y diagnóstico que se obtendrán en este análisis queremos contribuir a la ciudadanía aportando esta investigación, debido a que actualmente la ciudad no cuenta con un estudio de conectividad puntual de sus áreas verdes; para esto hemos tomado como caso de estudio el eje que comprende al parque Forestal hasta el parque lineal las Vegas debido a que es una de las arterias más importantes de la ciudad y uno de sus principales accesos. Considerando también que es un requisito indispensable para la obtención del título de arquitectos.

Analizando el Reglamento de Régimen Académico de la República del Ecuador¹⁷ (2013), podemos exponer que:

Art. 21.- Señala que el trabajo de titulación es el resultado investigativo, académico o artístico, en el cual el estudiante demuestra el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; deberá ser entregado y evaluado cuando

¹⁶ Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018].
Obtenido de: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20de%20Ecuador%202008.pdf>

¹⁷ Consejo de Educación Superior, (2013). *Reglamento del régimen Académico*. Quito. [En línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.utpl.edu.ec/sites/default/files/documentos/reglamento-de-regimen-academico-2015.pdf>

se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas las prácticas pre profesionales. Se consideran trabajos de titulación en la educación técnica y tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la educación superior de grado, los siguientes: examen de grado o de fin de carrera, proyectos de investigación, proyectos integradores, ensayos o artículos académicos, etnografías, sistematización de experiencias prácticas de investigación y/o intervención, análisis de casos, estudios comparados, propuestas metodológicas, propuestas tecnológicas, productos o presentaciones artísticas, dispositivos tecnológicos, modelos de negocios, emprendimientos. Proyectos técnicos, trabajos experimentales, entre otros de similar nivel de complejidad. Todo trabajo de titulación deberá consistir en una propuesta innovadora que contenga, como mínimo, una investigación exploratoria y diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta. Para garantizar su rigor académico, el trabajo de titulación deberá guardar correspondencia con los aprendizajes adquiridos en la carrera y utilizar un nivel de argumentación, coherente con las convenciones del campo del conocimiento. (pp. 14 y 15).

1.4. Problematización.

El siguiente análisis de caso está enfocado en el estudio de la conectividad de los verdes urbanos, debido a que actualmente estas áreas se encuentran aisladas dentro de la estructura urbana, además de la falta de continuidad entre los espacios peatonales. La movilidad blanda es de baja calidad, se puede evidenciar aceras estrechas y sin arbolado en las vías, esto genera un sinnúmero de factores, los cuales merecen ser analizados y a su vez proyectar alternativas para mejorar la conexión de estos espacios, razón por la cual hemos realizado divisiones a lo largo de nuestra área de estudio para indicar los problemas que presenta esta eje vial.

Examinando los problemas que identificó Ortega¹⁸ en su tesis, (2017) , donde el determina que:

Dentro de los problemas que se pueden identificar mediante los más de 30 años habitando la ciudad de Portoviejo, con respecto al sistema de parques urbanos se puede citar lo siguiente: a. Problemas de ordenanzas municipal, debido a que no se cuenta con un sistema apropiado que permita un trabajo planificado en la conservación y

¹⁸ Ortega Bravo, Bolívar. (2017). *Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo*. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>

mantenimiento de los parques que se encuentran en el área urbana de Portoviejo. b. Problemas arquitectónicos, este aspecto está dado por la escases de profesionales especializados en áreas paisajísticas dentro de la municipalidad, causando una total desconexión entre áreas verdes y parques de la ciudad. c. Problemas de incompatibilidad forestal, frecuentemente se siembran diversos tipos de árboles sin considerar el entorno urbano en el que se desarrollan provocando un crecimiento reducido y mortalidad de los mismos, por lo que es preciso mantener técnicas ecológicas que mejoren tanto la parte estética como el ambiente que se desea presentar; en ello influyen los problemas de ordenanza antes mencionados. d. Problemas de circulación peatonal, por lo que no se mantiene un sistema acorde a las necesidades del ciudadano común, en el que se pueda acceder con facilidad y admirar cada área reformada estéticamente para el deguste de los habitantes. e. A todo esto se suma, factores como la cultura ambiental de los habitantes (forma como los seres humanos se relacionan con el medio ambiente) que circulan a diario por los parque urbanos de la ciudad; factores financieros, indispensables para el mantenimiento y crecimiento de la imagen paisajística deseada; factores tecnológicos que brinden un amplio conocimiento del diseño y sostenibilidad del mismo a fin de obtener un beneficio y dinamice el turismo dentro del cantón.

1.4.1. Árbol del Problema

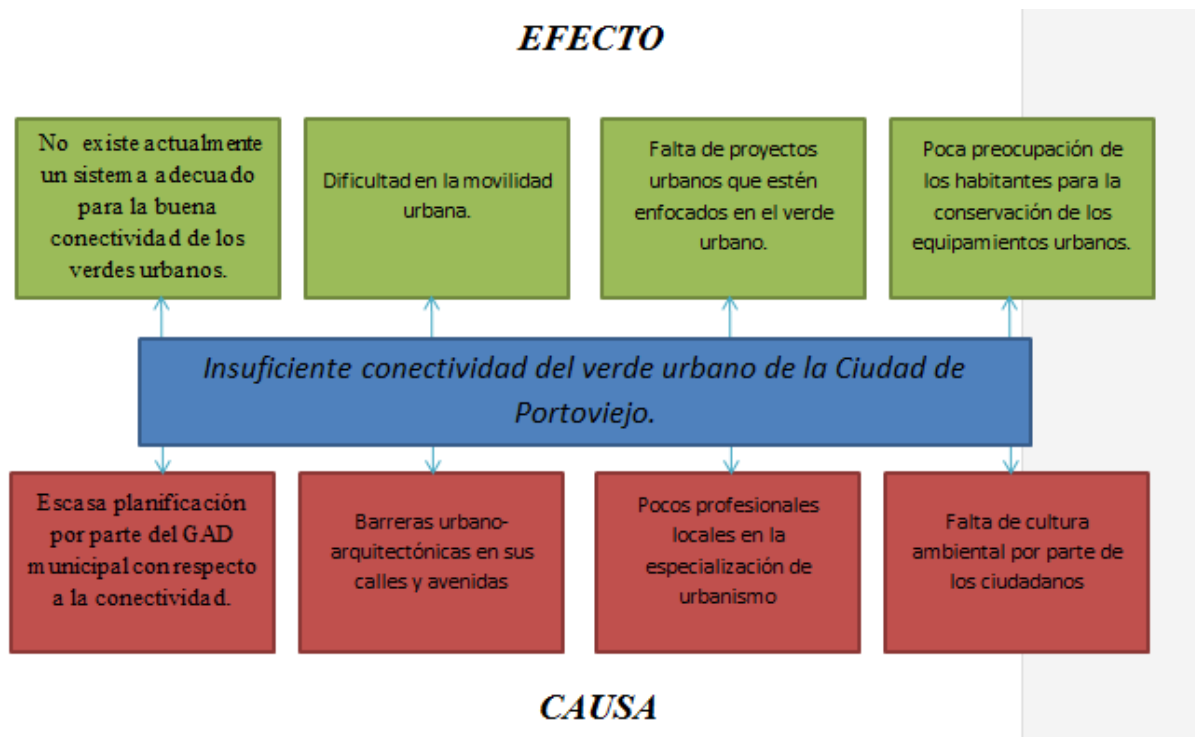


Ilustración 5. Árbol de problemas. Fuente: Realizado por los autores de este Análisis de Caso [20, Diciembre, 2017]

1.5. Delimitación del área de estudio.

1.5.1 Datos geográficos de la ciudad de Portoviejo.

Consultando el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo¹⁹ (2012), se cita:

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

Consultando el PDOT del Cantón Portoviejo²⁰ (2011) se transcribe que:

(...) Ubicación. El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur. Se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno.

(...) Límites. La jurisdicción del Cantón Portoviejo se localiza en el sector centro - oeste de la República del Ecuador y centro sur de la Provincia de Manabí, en la línea de costa del Océano Pacífico, y en el límite con los cantones: Sucre, Rocafuerte, Junín, Bolívar, Pichincha, Santa Ana, Jipijapa, Montecristi, y Jaramijó, todos pertenecientes a la provincia referida.

¹⁹ Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo. (2012). *Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo*. [En línea]. Consultado: [06, Enero, 2018] Disponible en: http://app.sni.gob.ec/snmlink/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL_DEL_PDOT_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIAS_TECNICAS/mt_portoviejo_socioeconomico.pdf

²⁰ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Portoviejo*. Provincia de Manabí. República del Ecuador. Información proporcionada por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo de la base de datos del Jefe del Departamento de Planificación. Consultado: [24, noviembre, 2017].

1.5.2. Delimitación espacial

De acuerdo a la investigación realizada determinamos como área de estudio al eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas de la ciudad de Portoviejo. Dentro del área de estudio se encuentran 4 parques a lo largo de la avenida José María Urbina y extendiéndonos hasta la calle Morales encontramos el Parque Lineal Las Vegas.

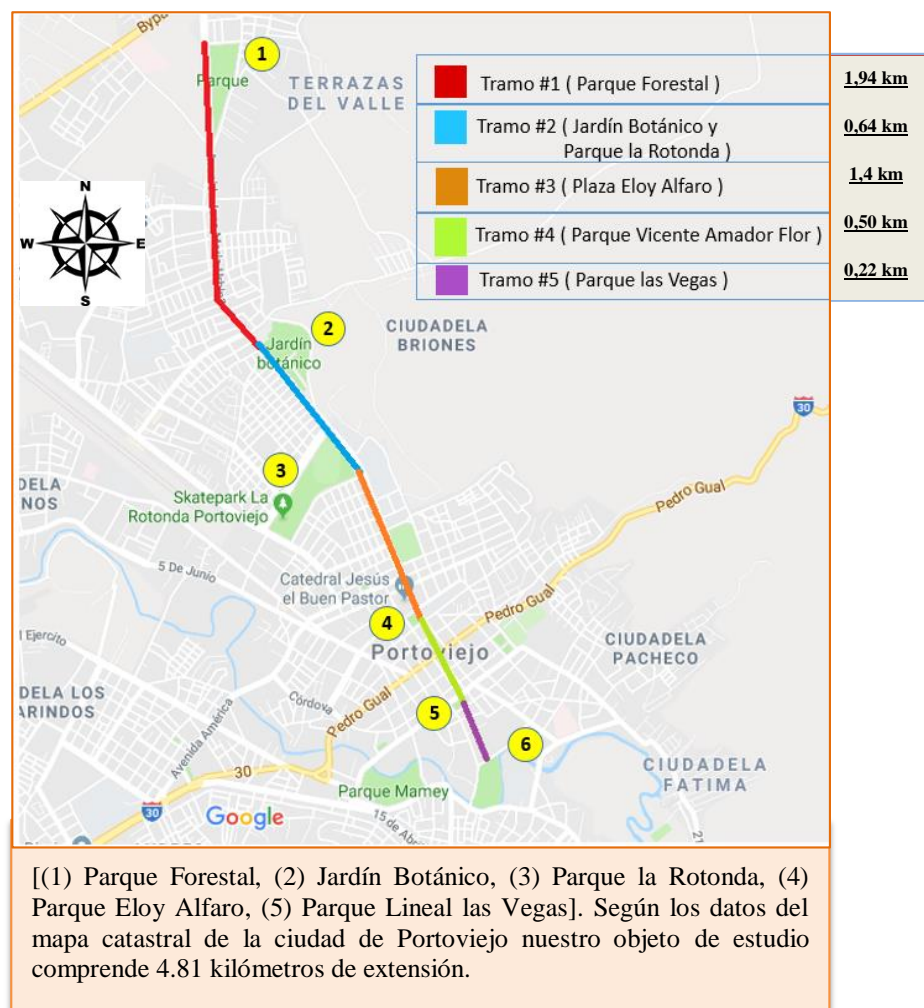


Ilustración 6. Ubicación de nuestro objeto de estudio. Ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Fuente: Consultada de Google Maps de Portoviejo, imagen editada por los autores de este análisis de caso. (2018).

1.6. Objetivos

1.6.1. Objetivo General.

Identificar las potencialidades y debilidades de los verdes urbanos mediante la aplicación de técnicas de investigación para generar aportes a una mejor conectividad de los equipamientos de áreas verdes en el eje comprendido entre el Parque Forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas.

1.6.2. Objetivos Específicos.

- Analizar el estado actual de la estructura del verde urbano de la ciudad de Portoviejo y determinar la relación que existe con la movilidad urbana (transporte público, privado y no motorizado).
- Analizar los verdes urbanos con relación a los polos de actividades y de desarrollo que existen actualmente y próximos a implementarse.
- Identificar las potencialidades y debilidades de los verdes urbanos que están anexos a nuestra área de estudio.
- Determinar los pros y contras de las vías que comprende el eje estudiado, seccionándolas por tramos.

CAPÍTULO II.

2. Marco Teórico

2.1. Marco Histórico

2.1.1. Historia de las Ciudades

Analizando el libro de Bahr y Borsdorf²¹ (2005), de acuerdo a la planificación de las ciudades a través de la historia, se expone:

(...) La época colonial: la ciudad compacta.- Hacia 1573, la localización, fundación y planificación de ciudades en las colonias hispanoamericanas estaba claramente reglamentada por las “Ordenanzas de Descubrimiento y Población” (Wilhelmy & Borsdorf 1984, Bahr & Mertins 1995). Las capitales fueron ubicadas en el centro de sus regiones administrativas y en valles o cuencas sanas. La plaza mayor, denominada originalmente plaza de armas, constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas (fig. 2). Además, la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal. La pendiente social y funcional desde el centro a la periferia se reflejaba en la estructura social circular de los barrios. Cerca de la plaza estaba instalada la aristocracia, formada por las familias de los conquistadores, los funcionarios de la corona y los encomenderos o grandes hacendados. El círculo siguiente era ocupado por la clase media, formada por comerciantes y artesanos. En este barrio se ubicaba por lo general el mercado municipal. En el último círculo, el más periférico, vivían los “blancos pobres”, los indios y los mestizos. De esta manera, una fuerte centralización, un gradiente social centro-periferia y el principio de una estructuración socio-espacial en círculos son las características de la ciudad colonial en Hispanoamérica. En las ciudades medianas y pequeñas esta estructura persistía hasta la actualidad. Popayán en Colombia es un buen ejemplo. Hasta el terremoto del año 1983 mantenía su estructura urbana colonial, respecto al plano urbano, el estilo de las casas y la diferenciación socio espacial. (p.37).

Examinando el documento de World Health Organization²² (2012), se transcribe lo siguiente:

Desde la primera Carta de Atenas de 1933 del Consejo Europeo de Urbanistas, hasta la Carta de Atenas del 2003, la relevancia de las áreas verdes urbanas ha jugado un papel relevante en los procesos de planeación urbana, en los cuales la habitabilidad de la ciudad incluye el pleno equilibrio entre el hombre y la naturaleza así como los componentes espirituales y naturales del hombre mismo. En estos acuerdos de ciudad se recomendaba la dotación de áreas verdes como parte de una perspectiva urbana integral. Así mismo, se

²¹ Borsdorf, A. (2003). *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*. Santiago de Chile. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php/script_sci_arttext/pid_S025071612003008600002/Ing_es/nrm_iso

²² World Health Organization. (2012).) “*Health indicators of sustainable cities*”. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: http://www.who.int/hia/green_economy/indicators_cities.pdf.

realizan otra serie de recomendaciones como conectividad a través de una multitud de redes significativas (ciudad conectada no solo en lo físico sino en lo social), contribuir al bienestar de sus habitantes y usuarios e integrar los elementos artificiales y naturales del entorno.

Indagando la obra Hardoy²³ (1973), en su publicación la forma de las ciudades coloniales en la América española explica que:

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

2.1.2. Historia de Conectividad de los Verdes Urbanos.

Examinando la tesis de Méndez²⁴ (2013), enseña: “El desarrollo de la idea de un sistema de parques públicos urbanos, como elemento estructurante de la ciudad, se produce en Estados Unidos, con el “Park Movement”, cuyo principal impulsor es Frederick Law Olmsted”

Investigando en el artículo de Chulia²⁵ (2012), manifiesta:

El conocido Central Park de Nueva York sirvió a su creador –Frederick Law Olmsted- de oportunidad inigualable para aplicar las técnicas de la arquitectura paisajista y mostrar la potencia y madurez que en esa época habían alcanzado. Y, apoyada en ellas, la auténtica propuesta que Olmsted presenta a la sociedad americana, el Park System como sistema no sólo de integrar el espacio verde en el espacio urbano sino como eje vertebrador del desarrollo de las ciudades. (...) El Park System de Olmsted consiste en un sistema de parques en forma de parkways -de vías verdes- que ligarían entre sí los suburbios residenciales y las áreas comerciales y administrativas de la ciudad, dando coherencia al conjunto de los vacíos urbanos como la materialización de un gran corredor verde en el interior de las ciudades. Será en Boston donde la idea de Olmsted de redes de parques verdes como elemento estructurador del esqueleto urbano, tomaría realmente forma a

²³ Hardoy, J. E. (1973). *La forma de las ciudades coloniales en la América española*. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Obtenido de: <http://search.proquest.com/openview/6429c98be2f292e5ea3a5d759c9cc0c3/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817830>

²⁴ Méndez Crousset, Elizabeth. (2013). *Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos*. España: Editorial UPV.

²⁵ Chulia, Javier. (2012). *Jara Jardinería y Paisajismo*. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: <http://jaravalencia.blogspot.com/2012/10/frederick-law-olmsted-el-creador-de.html>

través del Boston Park Movement. A través del desarrollo de Back Bay Fens, Arboretum, Franklin Park, Muddy River, Jamaica Park y Pleasure Park, unidos todos por parkways, constituyen, junto con Emerald Necklace, su obra más acabada y la expresión más evidente de su intención urbana. Olmsted estaba profundamente convencido del inevitable valor del desarrollo de las ciudades como eje del progreso. Refiriéndose a Central Park, Olmsted diría: “nuestro país ha entrado en una fase de desarrollo en el cual el bienestar depende de la comodidad, seguridad, orden y economía de la vida en las grandes ciudades. No puede prosperar independientemente de ello”. Y sobre esta profunda convicción del valor de lo urbano como sustento del progreso, emerge la cuestión de la recuperación de la naturaleza.(p.1).

Nuevamente el artículo de Chulia, menciona:

Para Olmsted, la naturaleza no es únicamente un instrumento para conseguir mayor eficiencia en la obtención de mejores condiciones higiénicas –que por sí mismas son sinónimo de una conciencia civil y social madura- sino también y principalmente el punto de apoyo para reconstruir la unidad global de un ambiente degradado. El Park System se ofrece para llenar uno de los mayores vacíos que ha generado la conquista de la democracia americana, contribuyendo a restituir un medio ambiente natural y orgánico que ha sido destruido. Pero el Park System es también para su creador una opción urbanística que se justifica mediante argumentos de orden económico y funcional que, por otra parte, no deben ser considerados separadamente -sino integrados y dependientes- de las consideraciones éticas e ideológicas sobre la función social de los espacios verdes. Olmsted prepara en 1865 una memoria para acompañar el proyecto de ordenación de Brooklyn Park en Nueva York, donde acentúa decididamente el carácter de intervención urbanística global que debería poseer el proyecto²⁶.

2.1.3. Historia de la Ciudad de Portoviejo.

Indagando en el sitio web del Plan De Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo²⁷ (2011), se indica:

(...)LA COLONIA.-Considerada desde 1535 hasta 1820.- La economía del país se basaba en la explotación minera, y la región interandina constituía el sector más importante de nuestro territorio de aquel entonces. Portoviejo como Provincia y ciudad estaban enmarcados en una etapa de descubrimiento y exploración. (...) LA REPÚBLICA.- 1820 –1890.- La economía del país se forjaba en una nueva era, la concerniente a la de la revolución industrial. Se consolidaban las luchas independentistas, y la evolución

²⁶ Chulia, Javier. (2012). *Jara Jardinería y Paisajismo*. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: <http://jaravalencia.blogspot.com/2012/10/frederick-law-olmsted-el-creador-de.html>

²⁷ GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTON PORTOVIEJO. (2011). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Resumen ejecutivo*. Portoviejo: S.E.

geopolítica era un fenómeno que avanzaba. Portoviejo se fortaleció geográficamente en el lugar que actualmente se encuentra, y a su alrededor se avizoraba una nueva tendencia económica basada en la agricultura. El río seguía constituyendo la puerta de la ciudad y la fuente primaria de la subsistencia de la misma. La ciudad cumple el rol de centro administrativo de la región. (...) ÉPOCA LIBERAL.- 1890-1930.-En el país se establece el libre mercado, se consolida la actividad agrícola, y la explotación de la misma en la costa es relevante. El grano de oro es el producto de exportación más importante del país. Se evidencian como protagonistas de la bonanza de la provincia la presencia de las casas comisionistas, las exportadoras e importadoras, el tren, bancos, la explotación del cacao, el caucho y la tagua. Portoviejo se consolida como un eje político y burocrático, ya con lineamientos urbanos. La economía de la ciudad se sustentaba en los servicios burocráticos que ofertaba, en el comercio y en la producción agrícola. El auge del comercio y de la cultura se reforzó en Portoviejo, constituyendo esta coyuntura en cierto modo el reflejo de la bonanza nacional. (p. 6).

Investigando a Bailón²⁸ (2011), transcribimos lo siguiente:

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

Continuando con lo realizado por R. Molina²⁹ (2009), se conoce que:

Es absurdo pensar, imaginarlo siquiera, que la actual ciudad de Portoviejo, hace aproximadamente cuatrocientos años, se haya asentado a un nivel de metro y medio más abajo del piso o cota en que actualmente se encuentra, o que este poblamiento haya sido aborigen y se hubiere producido antes de la conquista, precisamente en el lugar que hoy ocupa el Parque Central de la ciudad, denominado “Vicente Amador Flor”, que ayer fue Plaza de Armas, su eje matriz fundacional.

De acuerdo a la información del Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Portoviejo³⁰ (2011), se expone que:

El crecimiento que ha habitado la ciudad de Portoviejo en los últimos quince años, se ha visto irradiado en su estructura urbana, la propia que ha tolerado cambios trascendentes tanto en espacio como en demografía, metamorfosis que se han caracterizado por ser procedimientos “no planificados” de ampliación de la malla urbana, a través de procesos

²⁹ Molina Cedeño, Ramiro. (2009). *Historia de la ciudad de Portoviejo*. S.L: S.E

³⁰Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Portoviejo (2011)

especulativos del suelo con una fuerte segregación espacial y funcional, que han ocasionado el desorden en el uso y ocupación del suelo urbano y un evidente deterioro espacial, físico y ambiental de la ciudad.

2.2. Marco referencial.

2.2.2. Repertorio internacional

Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos. Examinando nuevamente la tesis de Méndez³¹ (2013), se cita:

La ciudad cuenta actualmente con bulevares, como las grandes vías, y otros ejes viarios, que funcionarían perfectamente como conectores entre espacios verdes. Para formar un sistema que englobe espacios verdes aislados y ejes verdes que los conectan, sin embargo, los bulevares existentes no son suficientes, aunque se dispone del elemento central para configurar dicho sistema: el jardín de Turia, principal espacio verde de la ciudad en la actualidad, que se configura como un eje lineal vertebrador del sistema de espacios verdes. (p.126).

Esta misma autora además agrega:

Por otra parte, aunque el tema de estudio es la conectividad de los espacios verdes, no podemos dejar de cuestionarnos si estos espacios, los actuales y los programados, satisfacen las necesidades de accesibilidad para todos los ciudadanos. Incluyendo los parques vecinales programados en la nueva revisión del Plan General y asociando radio de influencia a cada una de las zonas según su tamaño (500 m de radio para parques de 25.000 m², 700 m para parques de 50.000 m² y 1.000 m para parques de más de 100.000 m²) podemos observar las zonas que carecen de parques próximos. (p.126).

³¹ Méndez Crousset, Elizabeth (2013). *Sistema de espacios verdes urbanos de Valencia. Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos*. [en línea]. Consultado: [06, enero, 2018]. Disponible en: <https://riunet.upv.es/handle/10251/43872>



Ilustración 7. Sistema de espacios verdes urbanos de Valencia. Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos. España. Fuente: Imagen de Elizabeth Méndez Crousset (2013).



Ilustración 8. Vista del casco urbano de Valencia. España. Fuente: Imagen tomada del sitio web: <https://es.wikipedia.org/wiki/Valencia> [Consultado: 17 de Noviembre de 2017, 14:21 pm].



Ilustración 9. Ruta para salidas en bicicleta por la playa y la huerta Valenciana. Anillo Verde Metropolitano de Valencia. España. Fuente: Imagen tomada del sitio web: <http://www.123meridianwest.com/valencia-ciudad-espanola-con-mas-ciclistas/> [Consultado: 17 de Noviembre de 2017, 14:21 pm].



Ilustración 10. Espacios verdes y polos de actividades/equipamientos. Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos. España. Fuente: Imagen de Elizabeth Méndez Crousset (2013).

2.2.3. Repertorio internacional #2

Examinando el proyecto de Andreas³² (2007), se tiene:

El verde urbano está compuesto actualmente por áreas intermitentes, inconexas y no siempre completamente accesibles, por lo que de hecho no resulta reconocible un diseño del tejido verde, debido a la falta de una planificación estratégica. Por ello, el Ayuntamiento encarga al arquitecto alemán Andreas Kipar la redacción del Piano Verde, inserto dentro del marco general del nuevo PGT (Piano di Governo del Territorio). El objetivo del Piano Verde es lograr una ciudad más verde, conectando los espacios abiertos urbanos con los grandes parques del área metropolitana, y protegiendo y recualificando las áreas agrícolas. La estrategia para el nuevo sistema verde de Milán se estructura a partir del proyecto de los llamados "rayos verdes", que forman una red de recorridos peatonales y ciclistas, vertebrando como ejes radiales la totalidad del tejido urbano. Los ocho rayos, uno por zona, parten del centro y se prolongan hacia el exterior, confluyendo en un anillo circular, auténtica cinta de verde urbano y sede de un futuro recorrido ciclo peatonal anular, de una longitud de cerca de 72 Km.

³² Kipar, Andreas. (2007). *Milán Parks Un Piano del verde....verde* "L'EXPO 2015". Italia: Comune di Miláno.



Ilustración 11. Ciudad de Milán. Italia. Fuente: Imagen tomada del sitio web: <https://www.pepecar.com/assets/media/milan.jpg> [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 15:05 pm].

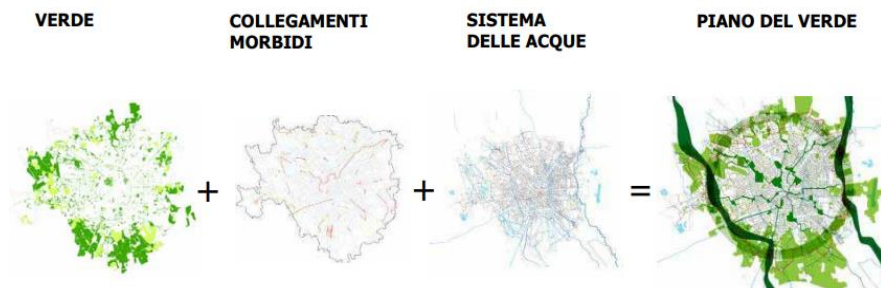


Ilustración 12. Piano verde. Milán. Esquema estructural. Milán Parks Un Piano del verde...verdo "L'EXPO 2015". Comune di Miláno. Italia. Fuente: Imagen de Arch. Andreas Kipar (2007).

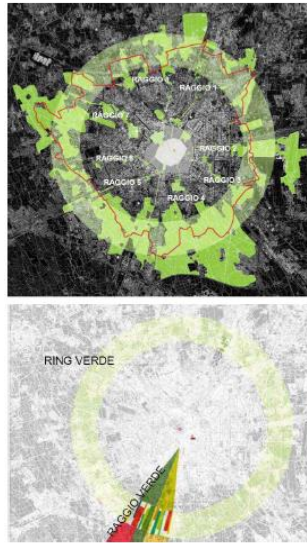


Ilustración 13. Piano verde. Milán. Estrategia de anillo + rayos verdes. Milán Parks Un Piano del verde...verdo "L'EXPO 2015". Comune di Miláno. Italia. Fuente: Imagen de Arch. Andreas Kipar (2007).

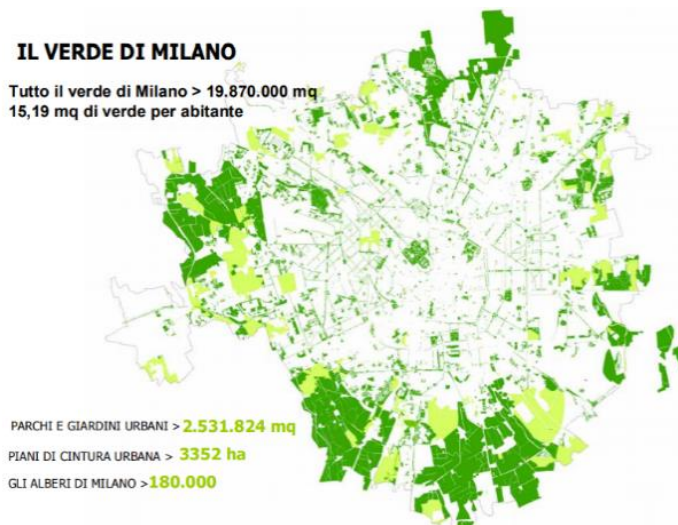


Ilustración 14. Piano verde. Milán. Estrategia de anillo + rayos verdes. Milán Parks Un Piano del verde...verdo "L'EXPO 2015". Comune di Miláno. Italia.

2.2.4. Repertorio Internacional #3

Analizando en el sitio web del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz³³, (1986), da a conocer lo siguiente:

El anillo verde es un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico enlazados estratégicamente mediante corredores eco-recreativos. Es el resultado de una estrategia a gran escala que surge a comienzos de los 90, a partir del Plan General de Ordenación Urbana de 1986, con el objetivo principal de restaurar los espacios de la periferia de Vitoria-Gasteiz, tanto desde el punto de vista ambiental como social, para crear grandes áreas verdes alrededor de la ciudad. La diversa tipología de los espacios que integran el anillo verde ha exigido un tratamiento diferencial para cada uno de ellos y un esfuerzo integrador para dar coherencia al conjunto, dirigidas a potenciar su riqueza, variedad y complejidad. Las actuaciones de carácter ambiental, han restaurado áreas degradadas potencializando los corredores ecológicos, mejorado las condiciones del medio orientadas al aumento de la biodiversidad y han adecuado los cauces fluviales tomando en cuenta las defensas contra inundaciones eliminando los puntos de vertido y focos contaminantes.

Continuando con el análisis del sitio web del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz,³⁴ (1986), agrega:

Desde el punto de vista social y de uso público, el anillo verde ofrece excelentes posibilidades para el paseo, el ocio y el disfrute en contacto con la naturaleza, con la creación de áreas de estancias, el acondicionamiento de itinerarios peatonales y ciclistas y se ha convertido en un espacio ideal para la realización de actividades e iniciativas educativas y de sensibilización ambiental. En el 2012 Vitoria-Gasteiz fue seleccionada como capital verde europea siendo la tercera ciudad en obtener este reconocimiento, evaluada con una excepcional calificación en los cinco indicadores: cambio climático, transporte, calidad del aire, contaminación acústica y programa de difusión. Para convertirse en una capital verde ejemplar, Vitoria-Gasteiz ha tenido en cuenta y unificado todos los aspectos de la protección medioambiental y la sostenibilidad. La ciudad está decidida a reducir su huella ecológica al mínimo. El cierre definitivo del anillo verde es la tarea más urgente de momento, ya que garantizará la conectividad tanto ecológica como para el uso público. El anillo pasará de ser un conjunto de zonas verdes a una gran infraestructura verde urbana

³³Gasteiz, Victoria. (s/f). *Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz*. [en línea]. Consultado: [06, enero, 2018]. En: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?accionWe001=ficha&accion=home>

³⁴ Gasteiz, Victoria. (s/f). *Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz*. [en línea]. Consultado: [06, enero, 2018]. En: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?accionWe001=ficha&accion=home>

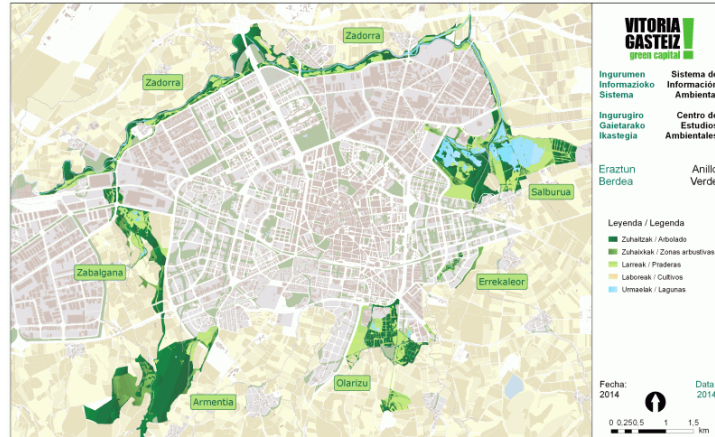


Ilustración 15. Ortofoto y esquema estructural. Fuente: Imagen tomada del sitio web: www.vitoria-gasteiz.org/anilloWeb [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 15:05 pm].



Ilustración 16. Parque de Olarizu. Fuente: Imagen tomada del sitio web: www.vitoria-gasteiz.org/anilloWeb [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 15:45 pm].

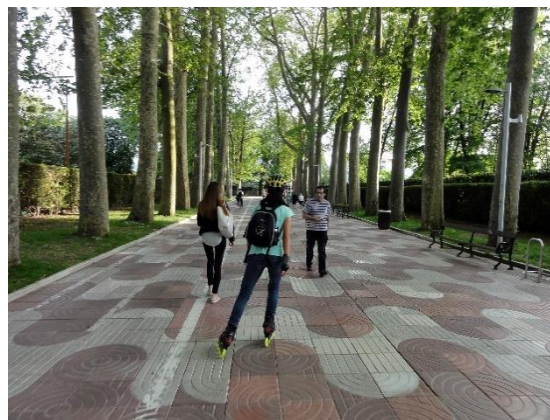


Ilustración 17. Parque de Zabalzana. Fuente: Imagen tomada del sitio web: www.vitoria-gasteiz.org/anilloWeb [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 15:45 pm].

2.2.5. Repertorio Nacional #1

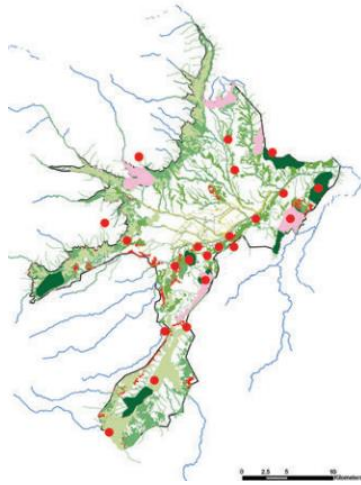
Cinturón verde de la ciudad de Cuenca. Examinando a la página web de la Municipalidad de Cuenca³⁵ (2017):

La ciudad de Cuenca con un fuerte arraigo cultural y ancestral cañari e inca, vive el conflicto entre la modernidad y la conservación de su patrimonio arquitectónico y urbanístico, actualmente la ciudad por sus condiciones de habitabilidad se encuentra experimentando un crecimiento poblacional mayor que el resto de núcleos de la región, situación que amerita acciones inmediatas a fin de prevenir reacciones irremediables tanto en la dinámica social y su influencia en el territorio. El CINTURÓN VERDE desde el año 2014 se ha consolidado como el eje estructurante del modelo de crecimiento urbano-cantonal, es un instrumento de equilibrio sostenible entre los componentes sociales, ecológicos, económicos y de gestión, mediante la vinculación de sus componentes ambientales, paisajísticos, culturales, patrimoniales, sociales y económicos de la mano con políticas institucionales; estableciendo medidas de adaptación y mitigación al cambio climático, riesgos ambientales y generador de una sociedad más cohesionada. El CINTURÓN VERDE posesiona a Cuenca como una “Ciudad Verde y Sostenible”, brindando servicios eficientes, entorno a un proceso sistemático que plantea 10 ejes de acción: 1) Parques y Áreas Verdes, 2) Transporte Público Eficiente, 3) Espacios Públicos de Calidad, 4) Carriles para Bicicletas, 5) Edificios Verdes, 6) Reciclaje y Programas Integrales de Compostaje, 7) Reciclaje de Espacios, 8) Liderazgo Verde, 9) Políticas de Energía Inteligente, 10) Diversión Ecológica. Con el afán de una “Cuenca, equitativa, participativa, sostenible y próspera”, el CINTURÓN VERDE, armoniza todos su componentes entorno a la realidad social y ambiental de la región; teniendo como resultado una sociedad de respeto, de derechos y obligaciones, fomentando y educando oportunidades, creando beneficios a todos los sectores de la población, generando apropiación de la ciudad y una construcción de la misma desde la necesidad y visión ciudadana, permitiendo la inclusión de personas, la práctica de actividades participativas, principales males que hoy por hoy aqueja a muchas sociedades a nivel mundial.

³⁵ GAD Municipalidad de Cuenca. (2017). [en línea]. Consultado: [07, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.cuenca.gov.ec/>

CINTURÓN VERDE DE CUENCA CONFORMACIÓN

CUENCA
GAD MUNICIPAL



- Áreas de riesgo ambiental
- Área de valor ecológico
- Corredores de ríos y quebradas
- Paisajes rurales emblemáticos
- Plantaciones forestales
- Recursos escénicos
- Estructura verde urbana
- Áreas municipales protegidas
- Sitios culturales de valor

Ilustración 18 .Cinturón Verde de Cuenca, Conformación. Fuente: GAD Municipal Cuenca.



Ilustración 19. Casco Urbano Ciudad de Cuenca. Fuente: GAD Municipal Cuenca.



Ilustración 20. Foto parque El Paraíso de la ciudad de Cuenca. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

2.2.6. Repertorio Nacional #2

La red verde urbana es un sistema de corredores de vegetación que conectan las áreas naturales de conservación y los espacios verdes de Quito. Analizando el sitio web de la Secretaría del territorio. Alcaldía de Quito³⁶, (2017), se observa:

El programa Red Verde Urbana (RVU) nace con el objetivo de integrar sistémicamente los componentes del entorno natural que rodean a la urbe o se incluyen dentro de ella, para reconocer u otorgarles funciones dentro del concepto de ciudades sostenibles. Se conceptualiza inicialmente a la Red Verde Urbana como un sistema de conectores de vegetación que, a través del tejido urbano, generan una vinculación espacial entre las áreas naturales de conservación y los espacios verdes con el valor ecológico, que facilitan la movilidad y brindan hábitat a la vida silvestre urbana. (...).Sin embargo, la Red Verde Urbana va mas alla de las contribuciones ambientales unicamente, ya que esta permitira construir nuevos patrones sobre la relacion entre a Naturaleza y la ciudad desde la perspectiva de desamollo sostenible del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la potenciacion de los valores economicos, sociales y patrimoniales identitarios que contribuiran a mejorar la habitabilidad en el espacio publico, la salud y calidad ambiental, la cohesion social, la integracion cultural y la equidad, la accesibilidad universal, la valoracion y repotenciacion de Patrimonio natural y do los cspacios simbolicos para la ciudadani.

³⁶ Alcaldía de Quito. Secretaria del territorio (2017). [en línea]. Consultado: [07, enero, 2018]. Disponible en: <http://sthv.quito.gob.ec/portfolio/red-verde-urbana/>



Ilustración 21. Red verde urbana es un sistema de corredores de vegetación que conectan las áreas naturales de conservación y los espacios verdes de Quito. Quito Fuente: Imagen tomada del sitio web de la secretaria del territorio. Alcaldía de Quito [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 16:05 pm].



Ilustración 22. Eco-corredores urbanos: Ejemplos de aplicación. Quito. Fuente: Imagen tomada del sitio web de la secretaria del territorio. Alcaldía de Quito [Consultado: 18 de Noviembre de 2017, 16:15 pm].

2.3 Marco Ético.

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

Consultando el Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República, del Ecuador³⁷, (2013), establece:

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

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

Art. 11.- El Arquitecto, como miembro responsable y dinámico de la sociedad, pondrá sus conocimientos al servicio del progreso y bienestar social en general y, particularmente, de la comunidad en la que actúa. En el ejercicio de su profesión antepondrá siempre el bien común a los intereses particulares y prestará sus servicios de ayuda y orientación como colaboración a la comunidad. El Arquitecto ejercerá su profesión con sujeción a las Leyes y Ordenanzas que regulan el Ejercicio de la Arquitectura. Cuando exista vacío legal, se atenderá a las normas de Ética y a los principios de un sano criterio profesional.(...)

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

Art. 13.- Responsabilidad Profesional.- La responsabilidad del profesional de la Arquitectura en el cumplimiento de sus obligaciones, cubre no sólo las Contractualmente establecidas, sino las que moral y legalmente son inherentes al eficiente ejercicio profesional. (...)

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

Capítulo VI.- Relaciones entre profesionales de la Arquitectura. (...)

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

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

³⁷ Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador (2013). S.L: Secretaria Ejecutiva Nacional Y Sindicatura Nacional.

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

2.4. Marco legal.

Revisando la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad³⁸, (2005), Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I, Derecho A La Ciudad, podemos trasladar que:

Parte I – Disposiciones Generales ARTICULO I. DERECHO A LA CIUDAD. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta Carta. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos. Esto supone la inclusión de los derechos al trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias; a fundar y afiliarse a sindicatos; a seguridad social, salud pública, agua potable, energía eléctrica, transporte público y otros servicios sociales; a alimentación, vestido y vivienda adecuada; a educación pública de calidad y la cultura; a la información, la participación política, la convivencia pacífica y el acceso a la justicia; a organizarse, reunirse y manifestarse. Incluye también el respeto a las minorías y la pluralidad étnica, racial, sexual y cultural y el respeto a los migrantes.

³⁸ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I, DERECHO A LA CIUDAD. [En línea]. Consultado: [8, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.hical.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

Continuando con el análisis de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad³⁹, (2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo II, Principios y Fundamentos Estratégicos Del Derecho A La Ciudad. Numeral 2 Función Social De La Ciudad Y De La Propiedad Urbana, transcribimos lo siguiente:

2.2 Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los(as) ciudadanos(as) deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. Todos los(as) ciudadanos(as) tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro de parámetros democráticos, de justicia social y de condiciones ambientales sustentables. En la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del espacio y el suelo urbano, en condiciones seguras y con equidad entre los géneros. (...) 2.3 Las ciudades deben promulgar la legislación adecuada y establecer mecanismos y sanciones destinados a garantizar el pleno aprovechamiento del suelo urbano y de los inmuebles públicos y privados no edificados, no utilizados, subutilizados o no ocupados, para el cumplimiento de la función social de la propiedad.

Analizando la información de la Constitución de la República del Ecuador⁴⁰, (2015), se puede citar lo siguiente:

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Revisando la Constitución de la República del Ecuador⁴¹, (2008), de la Sección Sexta citamos:

Hábitat y vivienda Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho

³⁹ Carta Mundial por el Derecho a la . (2005). [En línea]. Consultado: [8, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.hical.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>

⁴⁰ Constitución de la República del Ecuador (2008). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [10, enero, 2017]. Fuente en: http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf.

⁴¹ Constitución de la República del Ecuador (2008). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [10, enero, 2017]. Fuente en: http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf.

a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. (p.28)

Examinando la información en el Plan Nacional del Buen Vivir⁴², (2013), podemos transcribir lo siguiente:

Construir espacios públicos de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad. La construcción colectiva del espacio público, como lugar de encuentro común, es fundamental para sustituir las formas de convivencia autoritarias y violentas por formas de cohabitación que puedan dirimir la conflictividad social y construir una cultura libre y pacífica de diálogo intercultural. Los derechos culturales responden a una problemática fundamental, la dominación, la dominación social tiene un fuerte componente cultural, marcado en el contexto ecuatoriano por el racismo heredado de la Colonia, la marginación clasista inherente al capitalismo y su lógica de mercado, el individualismo depredador promulgado por el capitalismo neoliberal, el machismo patriarcal transmitido por diversas tradiciones vernáculas y una emergente xenofobia que socava la construcción de una ciudadanía universal e intercultural.

Indagando en la LEY ORGANICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL USO Y GESTIÓN DE SUELO .TÍTULO II ORDENAMIENTO TERRITORIAL Capítulo I Definición y objeto⁴³ (2016), citamos lo siguiente:

Artículo 9.- Ordenamiento territorial. El ordenamiento territorial es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo. La planificación del ordenamiento territorial constará en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. La planificación para el ordenamiento territorial es obligatoria para todos los niveles de gobierno. La rectoría nacional del ordenamiento territorial será ejercida por el ente rector de la planificación nacional en su calidad de entidad estratégica. (...) Artículo 10.- Objeto. El ordenamiento territorial tiene por objeto: 1. La utilización racional y sostenible de los recursos del territorio. 2. La protección del patrimonio natural y cultural del territorio. 3. La regulación de las intervenciones en el territorio proponiendo e

⁴² Plan Nacional del Buen Vivir. (PNBV). (2013-2017). Objetivo 5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad. República del Ecuador

⁴³ Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título I Normas Generales, Contenido Y Principios Por Los Que Se Rige El Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo Capítulo I Del Objeto, Ámbito, Aplicación Y Plazo. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo - Consulta De Ordenanzas [En línea]. Consultado: [19, enero, 2017] Fuente en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

implementando normas que orienten la formulación y ejecución de políticas públicas. (p. 8).

Continuando con el análisis de LA ORDENANZA DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL CANTÓN PORTOVIEJO⁴⁴, (2013), se puede citar lo siguiente:

Art. 14.- RESPONSABLES.- El seguimiento, evaluación y control de la ejecución del Plan de Movilidad Sustentable, estará a cargo de la Empresa Pública Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial EPM – PORTOVIAL, en coordinación con la Unidad Técnica de PDYOT adscrita a la Dirección de Planificación Municipal. (...) Art. 15.- PROHIBICIÓN.- Queda prohibido todo tipo de construcción o edificación en los predios aledaños al Puente Puerto Real, inmediaciones del sitio conocido como Las Vegas de Portoviejo, área protegida cuyos linderos son: Al Norte con prolongación de la calle Quiroga; al Sur con Río Portoviejo; al Este con la prolongación de la calle Morales; y al Oeste con la calle Ricaurte, que contempla un espacio de aproximadamente 12 hectáreas y que tienen como objetivo primordial promover la creación de un pulmón verde combinado con espacios de recreación, esparcimiento y parqueo masivo para la ciudad; obras programadas dentro del Plan de Movilidad Sustentable del cantón Portoviejo, y en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigentes. La Dirección de Planificación Territorial Municipal será la encargada del control y supervisión de lo preceptuado en este artículo. Quien infrinja esta norma será sancionado con una multa equivalente a 20 SBU y la demolición inmediata de la construcción. DISPOSICIONES TRANSITORIAS PRIMERA.- Prohíbese el otorgamiento y actualización de permisos de estacionamientos fijos, también llamados parqueos reservados, hasta que se reglamenten a través de la Ordenanza que regula la Ocupación del Espacio Público en el cantón Portoviejo, que entrará en vigencia en un plazo máximo de 60 días a partir de la promulgación de la presente Ordenanza, debiéndose respetar el proyecto integral elaborado por la Dirección de Planificación Territorial Municipal.

⁴⁴ Ordenanza del plan de movilidad sustentable del cantón Portoviejo (2016). [en línea]. Consultado: [09, enero, 2018]. Recuperado de: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

2.5. Marco Conceptual

2.5.1. Ciudad

Estudiando la ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo.

LOOTUS⁴⁵, (2016), citamos lo siguiente:

Ciudad. Es un núcleo de población organizada para la vida colectiva a través de instituciones locales de gobierno de carácter municipal o metropolitano. Comprende tanto el espacio urbano como el entorno rural que es propio de su territorio y que dispone de los bienes y servicios necesarios para el desarrollo político, económico, social y cultural de sus ciudadanos.

2.5.2. Espacio público

Analizando el artículo de Carrión, F⁴⁶ (2004), transcribimos que:

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

2.5.3. Área recreativa

Investigando el sitio web de la Comunidad de Madrid⁴⁷ (2017), citar lo siguiente:

⁴⁵ Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2014). Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. [En línea]. Consultado: [19, enero, 2017]. Disponible en: <http://www.eltelegrafo.com.ec/images/cms/DocumentosPDF/2016/Proyecto-de-ley-Ordenamientoterritorial-y-uso-gestion-del-suelo.pdf>

⁴⁶ Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región. Obtenido de: [http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=A](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-contentdisposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf)
[KIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-contentdisposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf)
[contentdisposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1499463650&Signature=KhPHM3HHmtnX3M9ZEvW4C0cysck%3D&response-contentdisposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf)

⁴⁷ Comunidad de Madrid. (2017). Áreas recreativas de la comunidad de Madrid. [En línea]. Consultado: [10, enero, 2017]. Disponible en: http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_InfPractica_FA&cid=1109168184188&pagename=ComunidadMadrid/Estructura

Las áreas recreativas son zonas públicas de fácil acceso que están acondicionadas para proporcionar servicios básicos para el uso recreativo de los espacios naturales. Estas instalaciones, tienen características propias, pero todas ellas cuentan con zona de estacionamiento, mesas y asientos. A estas instalaciones se pueden añadir fuentes, quioscos o zonas de esparcimiento, como circuitos saludables, piscinas naturales o zonas de juegos infantiles.

2.5.4. Paisaje Urbano

Citando a Hernández, E⁴⁸ (2000), se transcribe que:

El paisaje urbano es el que expresa el mayor grado de transformación de recursos y paisajes naturales. Es un fenómeno físico que se modifica permanentemente por la historia, paralelo al desarrollo de la ciudad. En el contexto ambiental, el paisaje urbano se refiere al concepto estético de una relación campo- ciudad y su nivel de integración, y la relación entre hombre, cultura y naturaleza. También comprende la interpretación perceptiva del valor visual de la ciudad hacia su interior en el que intervienen elementos construidos, sociales, naturales y ambientales, donde la imagen urbana se forma por una visión seriada de elementos particulares que forman una idea general de la ciudad. (...) El paisaje urbano se puede explicar cómo la expresión del medio ambiente y de la calidad de habitar de la ciudad y su espacio público, y se relaciona estrechamente con las condiciones de orden social y económico de sus habitantes. La principal particularidad del paisaje urbano de nuestras ciudades es la rapidez con que se ha venido transformando negativamente, debido al acelerado y desorganizado proceso de urbanización.

2.5.5. Verde urbano

Estudiando el artículo de Gonçalves⁴⁹, (2013), da a conocer que:

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

⁴⁸ Hernández, E. P. (2000). *Paisaje urbano en nuestras ciudades*. Bitácora Urbano-Territorial. S.L. S.E.

⁴⁹ Gómez Gonçalves, Alejandro. (2013). *Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://www.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/viewFile/1609/1529>

2.5.6. Barrera arquitectónica

Analizando la página de Construmática⁵⁰ (s/f.), especifica: “Se denomina Barreras arquitectónicas a todos aquellos elementos que obstaculizan o impiden la movilidad, comunicación e integración de personas, ya sea en el ámbito público exterior como en los interiores de edificios”.

2.5.7. Planificación

Investigando el sitio web de Eumed un artículo sobre Quintero⁵¹ (2017), planificación es: “Proceso de elección y selección entre recursos escasos, con el fin de obtener objetivos específicos sobre la base de un diagnóstico preliminar que cubre todos los factores relevantes que pueden ser identificados”.

2.5.8. Déficit

Investigando el sitio web WordReference⁵², (2008), déficit significa: “Carencia o escasez de algo que se juzga necesario”.

2.5.9. Rampa

Consultando un artículo de ARQHYS⁵³, (2012): “En la arquitectura, la rampa es un elemento, cuya función es la de comunicar o cercar parcialmente dos planos distintos, de manera que los mismos tengan una diferencia determinada de altura según cada espacio”. (p. 1).

⁵⁰ Construmática (s/f.). *Barreras Arquitectónicas*. [En línea]. [Consultado: 13 de enero 2017]. Disponible en: http://www.construmatica.com/construpedia/Barreras_Arquitect%C3%B3nicas

⁵¹ Quintero, Julio César. (2009). La Planificación. [En línea]. Consultado: [18, Enero, 2017]. Disponible en: <http://www.eumed.net/ce/2009b/jcqp2.htm>

⁵² WordReference. (2017). Definición de déficit. [En línea]. Consultado: [20,enero , 2017]. Disponible en: <http://www.wordreference.com/definicion/d%C3%A9ficit>

⁵³ ARQHYS (2012). Revista ARQHYS.com. [En línea] [Consultado: 18 de enero de 2017, 10:25 am]. Disponible en: <http://www.arqhys.com/articulos/construccion-rampas.html>

2.5.10. Inclusión

Analizando en sitio web Inclusión⁵⁴, (2011), da a conocer que:

La Inclusión es un enfoque que responde positivamente a la diversidad de las personas y a las diferencias individuales, entendiendo que la diversidad no es un problema, sino una oportunidad para el enriquecimiento de la sociedad, a través de la activa participación en la vida familiar, en la educación, en el trabajo y en general en todos los procesos sociales, culturales y en las comunidades. (párr. 2).

Consultando las ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del Cantón Portoviejo⁵⁵, (2014). Se cita que:

- El GAD Portoviejo es el ente regulador del espacio público, considerándose a este como bien público municipal. (p. 351).
- Hito: Elemento de carácter arquitectónico, urbano, territorial, cultural o histórico, que tiene tal significación que constituye un referente con aceptación colectiva. (p. 353).
- Línea de fábrica: Limite entre un lote y el espacio público Vial. (p. 355).
- Línea de portal: Delimita el retiro que, en planta baja, deberán observar los edificios a construirse en zonas donde es exigido el portal para la circulación peatonal. (p. 355).
- Manzana: Es la línea dentro de un trazado urbano, limitadas por áreas de uso público. (p. 355).
- Parque: Espacio público destinado a la recreación activa y pasiva de la población y que suele tener especies vegetales ordenadas por la mano del hombre de modo atractivo a la vista. (p. 357).

⁵⁴ Inclusión. (2011). Reconocemos y valoramos las diferencias. [En línea]. Consultado: [18, enero, 2017]. Disponible en: http://inclusion.redpapaz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=122&Itemid=75

⁵⁵ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo (GAD Portoviejo) (2014) - Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2014) – República del Ecuador – fuente: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

- Pasaje peatonal: Vía destinada al uso exclusivo de peatones, que permite el ingreso eventual de vehículos en caso de emergencia. (p. 357).
- Plaza: Es un espacio público urbano, amplio y descubierto, en el que se concentra gran cantidad de actividades sociales, comerciales y culturales. (p. 358).
- Tipología arquitectónica: Clasificación organizativa, morfológica y constructiva de las edificaciones, definida por características y elementos arquitectónicos llamados tipológicos (propios de cada tipo arquitectónico). (p. 362).
- Uso del suelo: Es el tipo de utilización asignado de manera total o parcial a un terreno o edificación. (p. 363).
- Vía pública: Es la ruta o camino de uso público destinado al tránsito vehicular y peatonal. La vía pública es parte del espacio. (p. 364).

CAPITULO III

3. Marco Metodológico

3.1. Plan de investigación

3.1.1. Metodología de la investigación

Analizando a Jijon R⁵⁶ (2015) en su obra “El proceso de la elaboración de una tesis de grado en la escuela de arquitectura y urbanismo” donde plantea 3 métodos de investigación científica:

- Método científico: Es el procedimiento de búsqueda de salidas, a un problema determinado.

El proceso requiere sistematización y ordenamiento del pensamiento, y de los elementos que intervienen en la investigación. En este método, intervienen:

- La problemática a solucionar.
- El o los objetivos o fines, a lograr.
- La conceptualización del tema (marco teórico – histórico).
- Enunciación de los elementos que lo componen (como parte de la conceptualización).
- Fabricación de hipótesis como instrumentos de labor de comprobación.
- Determinación de variables, índices e indicadores.

A continuación se explican las diferentes técnicas e instrumentos de la metodología utilizada para el presente estudio de caso:

- Método inductivo: Lógica que indaga lo particular a lo general, y consiente la formulación de hipótesis. El método inductivo, puede ser:
 - COMPLETO; cuando las conclusiones a las que se llega son fruto del análisis de todo el universo del problema estudiado.

⁵⁶ Jijón, Ramiro. (2015). “El proceso de la elaboración de una tesis de grado en la escuela de arquitectura y urbanismo”. S.L. S.E.

- INCOMPLETO.- cuando no logran ser desarrollados todos los elementos que forman el problema de estudio.

- Método deductivo: Surge de la premisa de que el saber científico, no emerge de la observación, sino con la declaración de un problema. El método, sitúa un problema, se hace preguntas sobre el problema, presunciones que acaban siendo hipótesis de trabajo, y que indagan contestaciones a interrogantes, y que por deducción van produciendo nuevos niveles de hipótesis.

- Método dialéctico o crítico propositivo: Sitúa el problema, lo establece y brinda medios que son operables. El método dialéctico, implica a los actores sociales, como los agentes del cambio, a los que hay que estudiarlos, y analizarlos para colocar sus problemas y darles tramitaciones, en cargo a escudriñar su prosperidad y progreso. La realidad, solo ha de ser encontrada, por medio de la confrontación de las ideas.

3.1.2. Investigación bibliográfica.

La investigación bibliográfica se encuentra en la etapa inicial del proceso investigativo, facilita el saber de las investigaciones ya ciertas, de una forma sistemática, mediante de una extensa exploración de información, literaturas y métodos sobre un asunto determinado. Para el presente análisis de caso se ha efectuado la recolección de información bibliográfica como: antecedentes, justificación, marco legal, marco referencial y marco conceptual, referente a la conectividad del verde urbano.

3.1.3. Investigación de campo

Investigación de campo es aquella que se emplea desenchajando datos e informaciones concisamente del contexto, mediante del empleo de técnicas de recolección (como entrevistas o encuestas) con el objetivo de dar respuesta a una realidad o problema trazado anticipadamente.

Para nuestro el presente análisis de caso se ejecutaron las siguientes tareas:

- Visita a los lugares descritos en el marco referencial como repertorio nacional.
- Visita al sector delimitado para el estudio.
- Entrevistas.
- Encuestas.
- Fichas bibliográficas.

3.1.4. Análisis de datos estadísticos.

- Población actual de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

3.2. Diseño de la muestra

3.2.1. Universo de la investigación.

Como universo de la investigación se toma como referencia la población de una determinada edad que es de 18 años hasta 79 años de la ciudad de Portoviejo; apoyándose como datos en el Censo de Población y Vivienda realizado por el INEC en el año 2010.

3.2.2. Tamaño de la muestra.

La investigación se la formaliza en el Cantón Portoviejo, y se realizaron 138 encuestas en este sector por ser donde se realizó el objeto de estudio. Además, se amplió la muestra, encuestando un

porcentaje de los habitantes de cierta edad antes mencionada del cantón Portoviejo, teniendo en cuenta que se conoce el total de la población, se utilizará la siguiente fórmula:

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

Proceso para determinar la muestra de la investigación.

Simbología		
n	Tamaño de la muestra	?
k	Nivel de confiabilidad 95%	1,96
p	Variabilidad positiva (%)	0,90
q	Variabilidad negativa (%)	0,10
N	Tamaño de la población	112378
e	Precisión de error	1% a 9%

Ilustración 23. Cuadro del proceso para determinar la muestra de la investigación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este análisis de caso (2018)

$$N = \frac{1.96^2 * 112378 * 0.90 * 0.10}{[0.05^2(112378 - 1)] + 1.96^2 * 0.90 * 0.10}$$

Las 138 encuestas corresponden a la población de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

3.3. Esquema metodológico

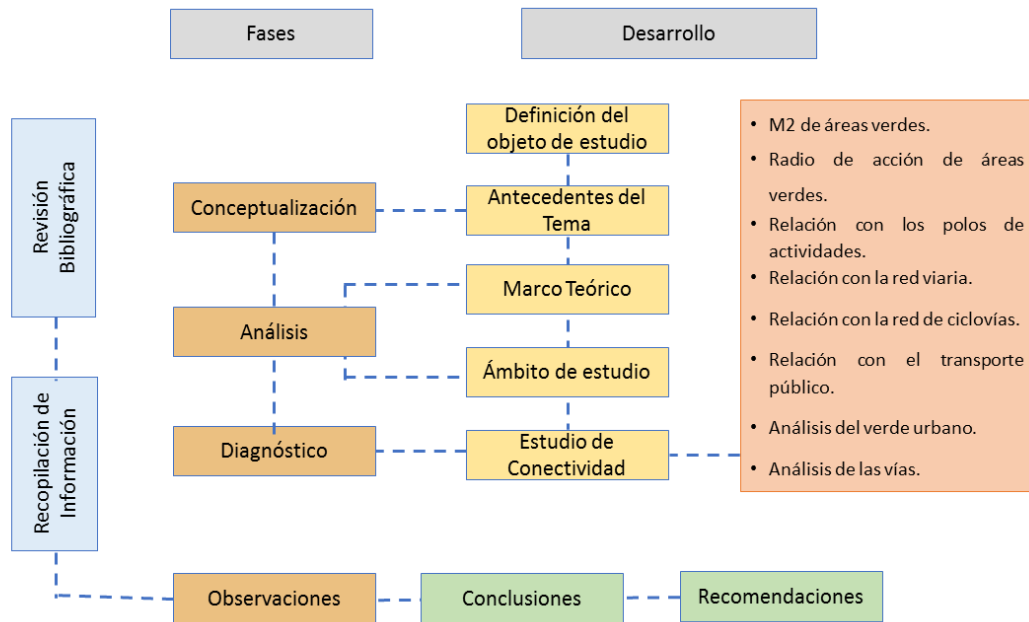


Ilustración 24. Esquema metodológico de nuestro análisis de caso. Fuente: elaborada por Méndez y editada por los autores del presente análisis de caso. [22, Diciembre, 2018].

4.2. Formato de encuestas:



La conectividad del verde urbano en la Ciudad de Portoviejo



Caso de estudio: Eje comprendido entre el Parque Forestal y el Parque Lineal Las Vegas.

Responsables de la encuesta: Ricardo L. Laguno Cedeño – Eduardo Salas Santos

1. Datos del encuestado

a) Genero	Masculino			Femenino		
b) Edad	14-24	25-40	41-60	+60		
c) Nivel de Institución	Primaria	Secundaria	Universidad	Cuarto nivel	Quinto nivel	
d) Profesión y ocupación						

2. ¿Asiste usted a los parques /plazas /jardines (Verde Urbano) de la ciudad de Portoviejo?

Diariamente Falta de tiempo
 Cada fin de semana No le gustan los parques
 Cada mes No le parece un lugar atractivo para visitar
 Son Inseguros

3. ¿Conoce o se le es familiar el tema sobre la conexión del verde urbano (Parques/Plazas/Jardines)?

Sí No

4. ¿Cerca de que parque/plaza/jardín de la ciudad de Portoviejo usted vive?

Parque Forestal Jardín Botánico Parque la Rotonda Otros
 Plaza Eloy Alfaro Parque Vicente Amador Flor Parque las Vegas

5. ¿Aproximadamente cuanto tiempo le toma llegar desde su vivienda hasta un parque/plaza/jardín (Verde Urbano)?

minutos

6. ¿Qué medio de transporte utiliza usted para llegar a estos espacios?

Buses Automóvil Taxi Moto Bicicleta A pie

¿Por qué? _____

7. ¿Considera que el transporte público es eficiente?

Sí No No utilizo

¿Por qué? _____

8. ¿Considera que existe un alto tráfico vehicular al querer llegar a una de estas áreas?

Sí No No sé

¿Por qué? _____

9. ¿Considera que existen barreras que impiden la libre circulación peatonal / ciclista entre estos espacios?

Sí No No sé

¿Por qué? _____

10. ¿Cree usted que los parques, plazas o jardines deberían estar libres de cercas/cerramientos para una mejor accesibilidad?

Sí No No sé

¿Por qué? _____

11. ¿Cree que debería dársele mayor importancia al peatón / ciclista que a los vehículos particulares?

Sí No No sé

¿Por qué? _____

12. ¿Considera que deberían generarse más proyectos de áreas verdes en la ciudad de Portoviejo?

Sí No No

¿Por qué? _____

Observaciones: _____

4.2.1. Formato de fichas técnicas de observación del verde urbano:

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO							
FACULTAD DE ARQUITECTURA							
ANÁLISIS DE CASO							
LOCALIZACION				NOMBRE DEL ESPACIO			
PARROQUIA				FOTOGRAFIAS DEL PREDIO			
DIRECCION							
RESPONSABLE							
AREA DEL PREDIO							
TOPOGRAFIA							
VEGETACION							
RASTRERA		ARBOREA					
ARBUSTIVA		PALMIFERA					
MORFOLOGIA							
REGULAR		IRREGULAR					
UBICACIÓN							
				PUNTO REFERENCIAL			
				TIPOLOGIA DEL ESPACIO			
				BOLSILLO		ZONAL	
				BARRIAL		CIUDAD O METROPOLITANA	
				ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS			
				COMERCIO INFORMAL		CANCHAS DEPORTIVAS	
				BARES O KIOSCOS		ALQUILER DE JUEGOS	
				REUNION		BIBLIOTECA O LECTURA	
				CAMINATA		BAILOTERAPIA	
JUEGOS INFANTILES		OTROS					
ELEMENTOS DEL ESPACIO	SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS				
			BUENO	REGULAR	MALO		
CERRAMIENTOS							
ARBORIZACION							
AREAS DURAS							
AREAS PEATONALES							
MOBILIARIO URBANO							
ALUMBRADO							
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO							
MUY SATISFACTORIO		SATISFACTORIO		POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO		
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA		

Ilustración 26. Ficha técnica de observación del verde urbano, ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

4.2.2. Formato de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas:

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	
Gestión en encuestas y entrevistas	
Flujo de visitantes	
Áreas verdes vs. Áreas duras	
Conexión con otras áreas	
Lugares que generan flujo	
Condición alrededor de los parques	
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	

Ilustración 27. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas, ciudad de Portoviejo; República del Ecuador. Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

4.2.3. Formato de fichas técnicas de observación de los tramos:

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO		
NOMBRE:	TRAMO:	
	DATOS GENERALES:	
	ANCHURA	
	ANCHO ACERAS LATERALES	
	ANCHO CALZADAS	
	ANCHO JARDIN CENTRAL	
	LONGITUD DEL TRAMO	
	CARRIL BICI	
LOCALIZACION	PROPORCION PEATONAL/RODADO	
PLANTA TRAMO TIPO		
SECCION TRANSVERSAL TIPO		

Ilustración 28. Ficha técnica de observación de los tramos, ciudad de Portoviejo; República del Ecuador.
Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.

CAPITULO IV

4. Investigación de campo

4.1 Diagnóstico del eje comprendido entre el parque forestal hasta el Parque Lineal Las Vegas mediante datos bibliográficos, mapas temáticos generales y fichas técnicas de observación de cada tramo.

4.2. Metros cuadrados de áreas verdes en el cantón Portoviejo

Se registra nuevamente la tesis de ortega⁵⁷, (2017), donde le realizó una entrevista al Arq. Carlos Vásquez:

P: Cuantos metros cuadrados de áreas verdes presenta actualmente la ciudad de Portoviejo por habitantes, considerando que la organización mundial de la salud recomienda 9m² por habitante. **R:** Portoviejo según los cálculos tenemos determinado 1.34 metros cuadrados por habitante, por lo cual estamos con un déficit con letra mayúsculas, sin embargo si nosotros el parque la vegas y el parque la rotonda lo sumamos ya estuviéramos subiendo de 1.34 a 4 metros cuadrados por habitante y si a esto le sumamos el parque lineal en el río Portoviejo y el parque de altura subiríamos a 7.5 metros cuadrados por habitante es decir, esto más lo que habría que generar de lo que puede hacerse con el parque del milenio, los dos parques que hay un compromiso gubernamental más lo que significaría el parque que está en la cabecera del ex aeropuerto y las áreas verdes que es proyecto van a generar yo diría que vamos a alcanzar aproximadamente a 9 metros cuadrados que es lo que tiene como norma la OMS a pesar que la UNESCO dice que son doce metros cuadrados por habitante.

⁵⁷ Ortega Bravo, Bolívar. (2017). *Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo*. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>

4.3. Mapas temáticos generales.

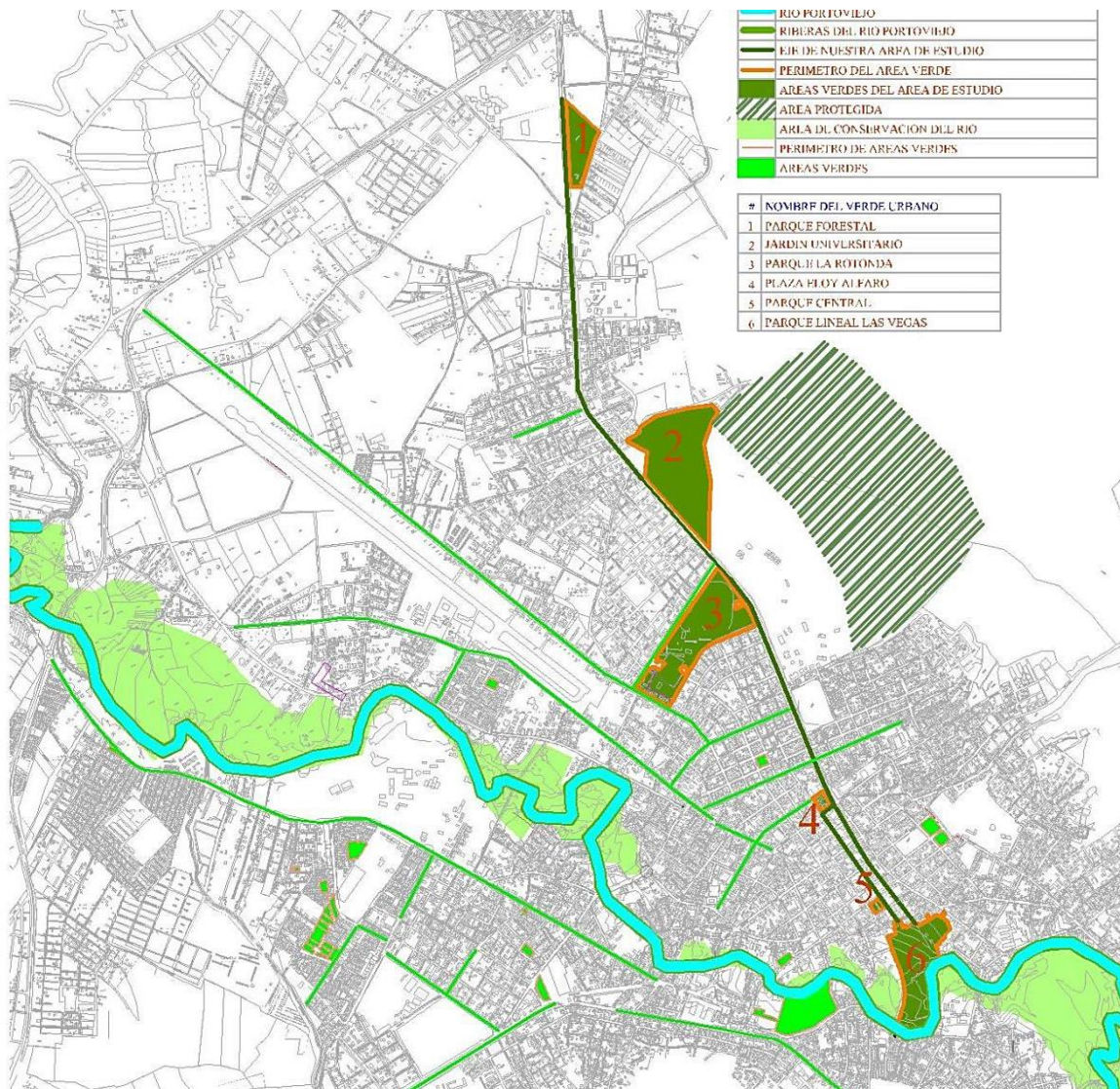


Ilustración 29. Mapa de la situación actual del Verde Urbano de Portoviejo.
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

En la imagen anterior se puede apreciar que se ha investigado: 4 parques, 1 plaza y 1 jardín de la ciudad de Portoviejo los cuales son espacios muy importantes para la ciudad y suman alrededor de 339.195 metros cuadrados.



Ilustración 30. Plaza Eloy Alfaro, uno de las áreas verdes más importantes de la ciudad. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017).



Ilustración 31. Parque El Mamey. Una de las áreas verdes más visitadas. Plaza Eloy Alfaro, uno de las áreas verdes más importantes de la ciudad. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. (2017).

4.4. Radio de acción de las áreas verdes

Tabla 5. Clasificación para áreas verdes recreativas de acuerdo al área
Normativa adoptada para Equipamientos de Recreación

Clasificación	Área requerida (m ² /hab.)	Área de Terreno (m ²)	Radio de Influencia (m.)
Áreas Verdes Recreativas	Plazas y Plazoletas	0,25	380
	Parque Infantil	2,8	1500
	Parque Barrial	3,5	5000
	Parque Zonal	6	10000
	Parque de Ciudad	1	50000
	Parque Lineal	-	-

Fuente: GAD Cuenca. Diagnóstico POU 2014. Datos de Avalúos y Catastros 2011
Elaboración: Propia

Tabla 1. Clasificación de áreas verdes recreativas de acuerdo al área
Fuente: Realizada por los autores de este análisis de caso.

Debido a que el Municipio de Portoviejo actualmente no plantea un radio de influencia respecto al área verde el análisis se basa en los datos obtenidos por la municipalidad de Cuenca.

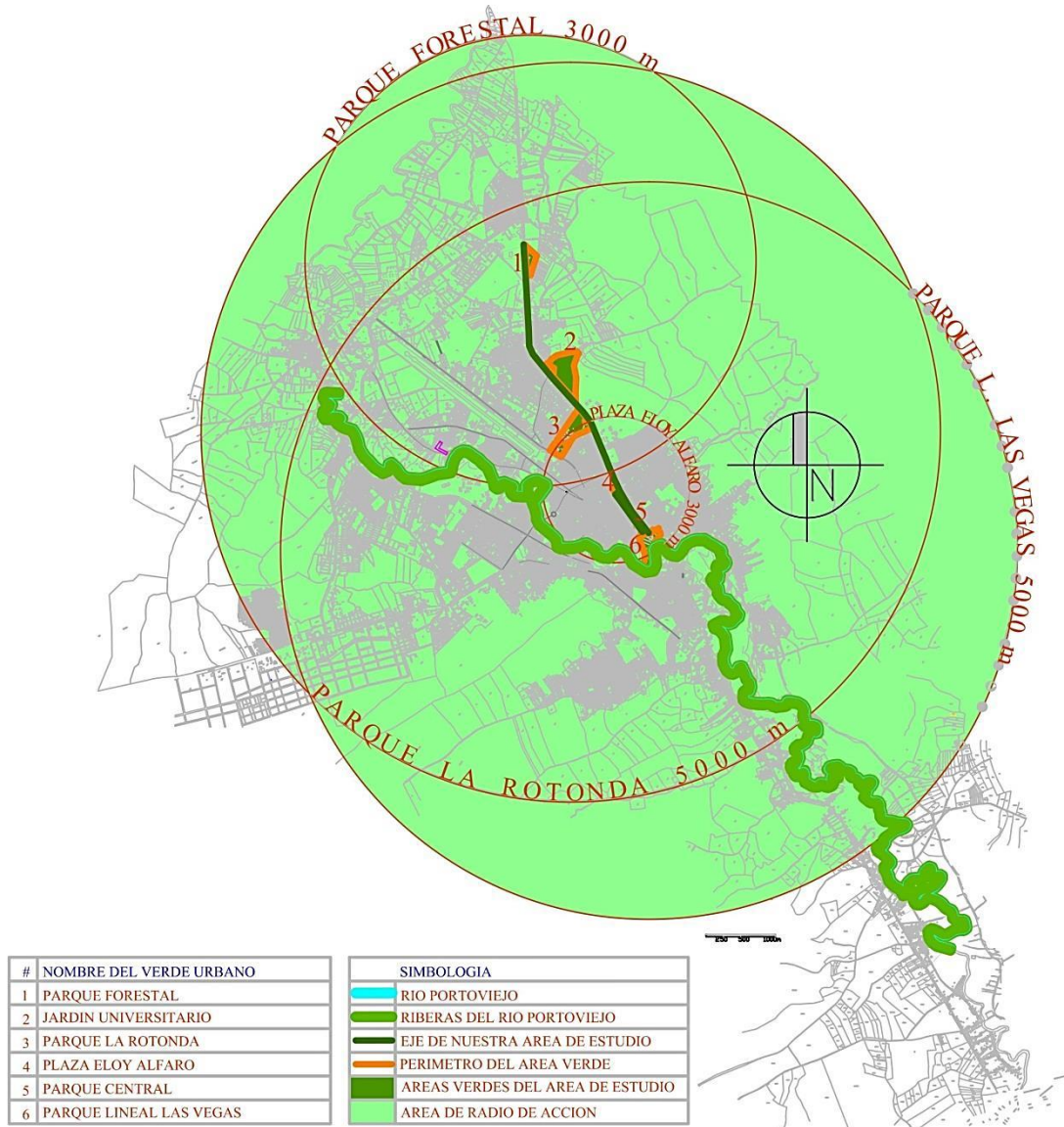


Ilustración 32. Mapa de los radios de influencia de las áreas verdes de nuestra área de estudio. Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

4.5. Relación con los polos de actividades y de desarrollo.

El verde urbano está ligado a diferentes polos de actividades como son la zona residencial, zona administrativa, zona comercial etc. que generan dinamismo en la urbe y polos de desarrollo como es el caso del Centro histórico y el sector conocido como el Negrital propuestos por el Municipio de la ciudad en el plan maestro urbano.

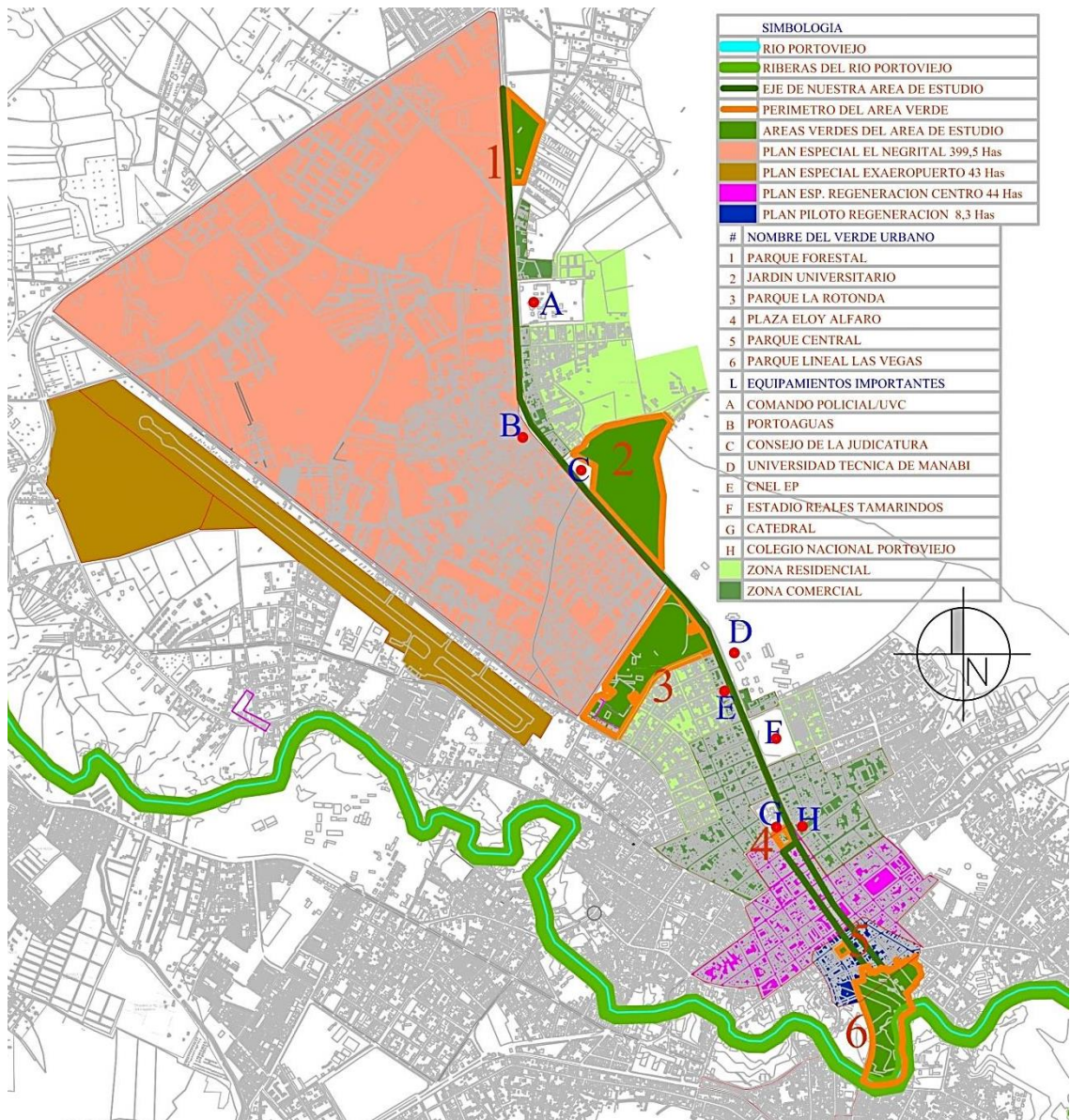
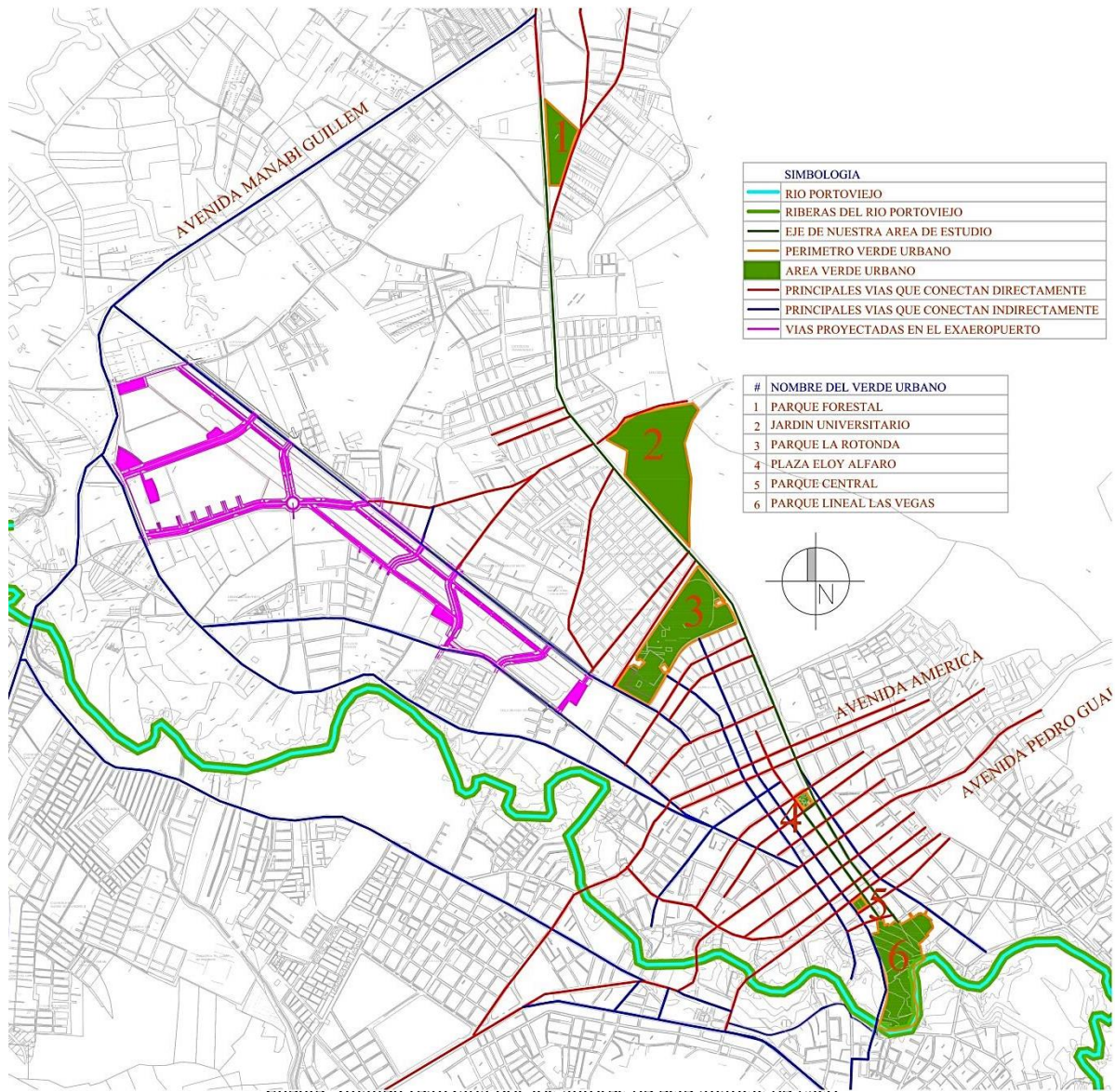


Ilustración 33. Mapa de la relación de las áreas verdes con los polos de actividades. Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

4.6. Relación con la red viaria.

Dado a que el eje de estudio contempla a la avenida José María Urbina, la cual es uno de los principales accesos a la ciudad y una de las vías con más afluencia de vehículos debido a que está conectada con otras arterias viales importantes. Además se abrirán nuevas calles en el terreno del ex aeropuerto y la poza de oxidación lo que ayudará a mejorar la conectividad vial.



4.7. Relación con la red de ciclovías.

Con relación a las ciclovías según el análisis de este mapa temático existe un gran déficit, que ahora se está empezando a suplir con los nuevos proyectos como son el parque lineal Las Vegas, parque La Rotonda y la regeneración del centro histórico que empiezan a solucionar los problemas que están inmersos en la utilización de la bicicleta como medio de transporte. En la av. José María Urbina se determina ciclovías en ambos sentidos, estas se encuentran obstaculizadas por los automóviles debido a que son utilizadas como estacionamientos y no existe una barrera que divida o que proteja al ciclista.

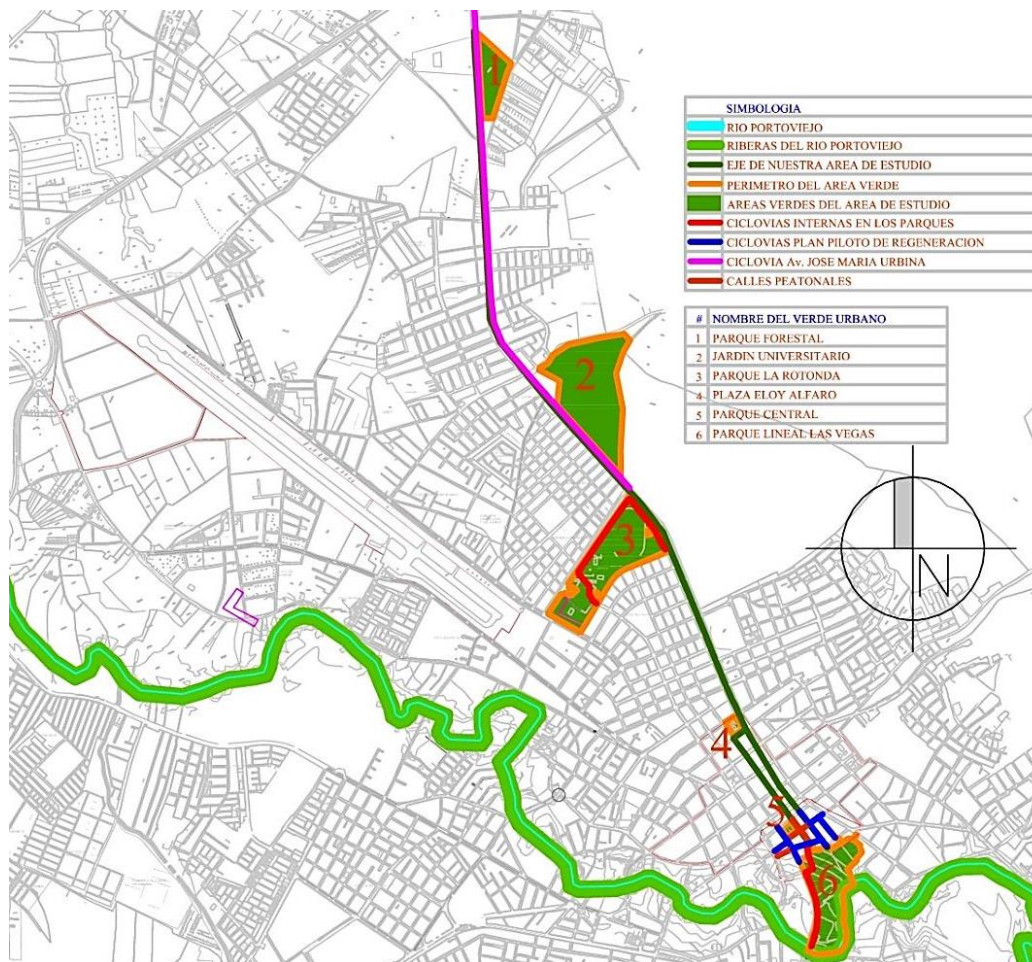


Ilustración 35. Mapa de la relación con la red viaria.

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

4.8. Relación con la red transporte público.

El transporte público es muy importante ya que existen muchas rutas de cooperativas urbanas que transitan por el eje estudiado, aunque aún existe falencias como son la poca accesibilidad por parte de las personas con movilidad reducida; debido a que no cuentan con el equipamiento necesario, razón por la cual es casi imposible que estas personas utilicen este servicio.

Además no cuenta un carril exclusivo para hacer recorridos cortos en poco tiempo y el déficit de paradas también genera conflicto entre los usuarios.

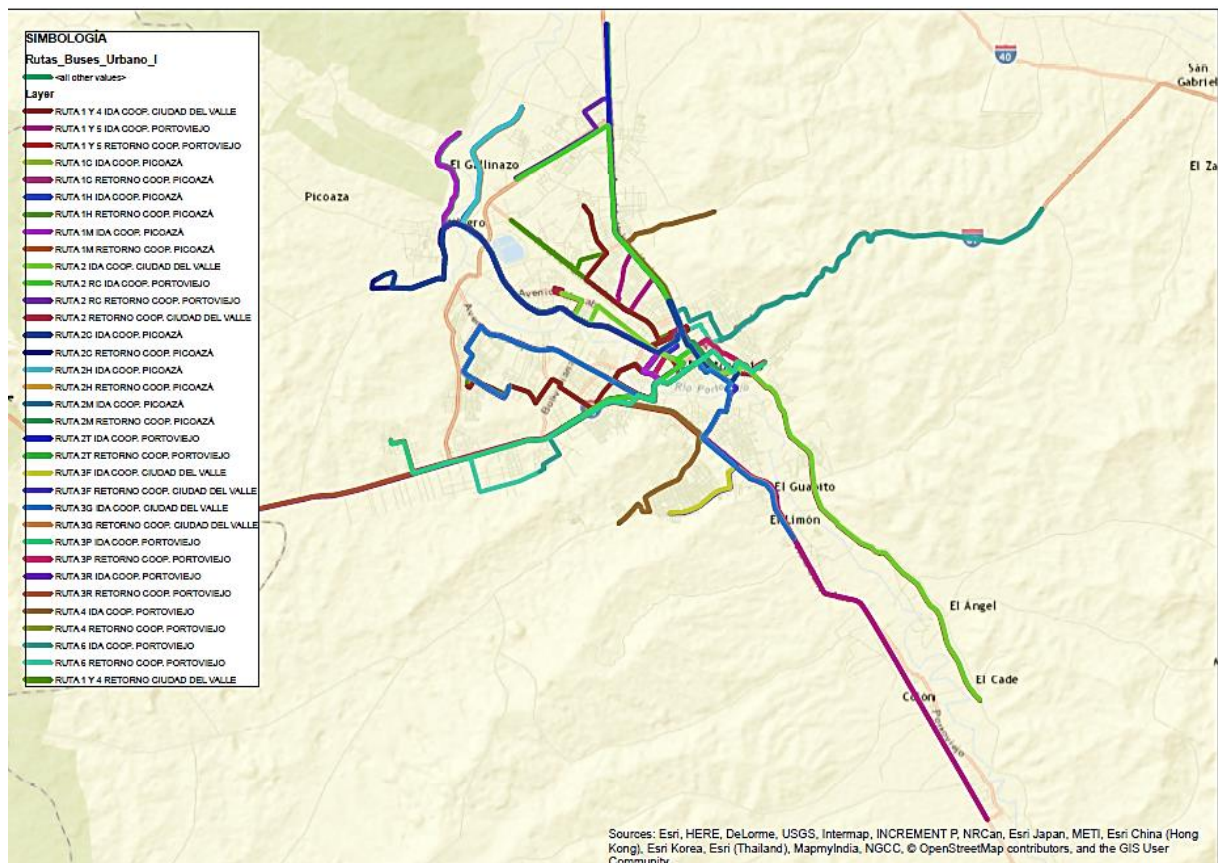


Ilustración 36. Mapa de la relación con la red transporte público. Obtenido en la página web de Portovial.

4.9. Proyecto de regeneración urbana que comprende 11 manzanas en el centro histórico.



ERUACP Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

1. Propuesta de Supermanzanas

Supermanzana

Se adopta el sistema de supermanzanas para la organización del Centro Histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio y los barrios como inclusivos, sostenibles y productivos, a la vez relacionados a velocidad humana.

Las 58 ha. y las manzanas que las constituyen se organizan en cinco súper manzanas, con una jerarquización vial que facilita en sus bordes una circulación vehicular sin restricción, y en el interior otorga mayor importancia al espacio público como eje articulador de un mejoramiento en el paisaje a través de la presencia del verde urbano, la arquitectura integrada, el aumento de las condiciones de confort térmico, lumínico y acústico.

El incremento cuantitativo y cualitativo del espacio público busca mejorar las condiciones de disfrute ciudadano para una vida sana, con niveles aceptables de contaminación que potencie la interacción de las personas a través del contacto visual y la comunicación que se genera.

En movilidad, se trata de potenciar los recorridos peatonales y facilitarlos en bicicleta; priorizar el transporte público mediante una fácil conexión y máxima proximidad al usuario. La organización de las súper manzanas facilita la planificación de los circuitos interiores para: vehículos residentes, recolección de residuos, carga y descarga interna.



Fuente: Elaboración propia a partir de información levantada en el lugar

Ilustración 37. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta de súper manzanas. República del Ecuador

Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



1. Propuesta de Supermanzanas

Supermanzana



Fuente: Elaboración propia a partir de información levantada en el lugar

Propuesta de ocupación de suelo

- Delimitación
- Ejes de supermanzanas
- Espacio público actual: 1,8 ha
- Aceras: 5,66 ha
- Espacio público incrementado: 3,2 ha

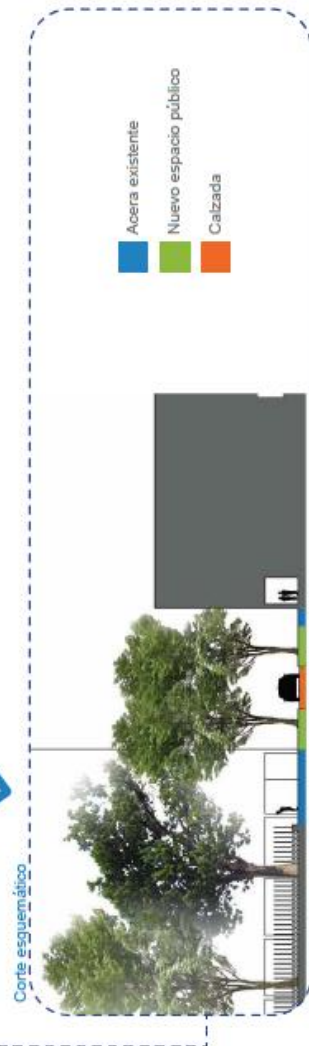
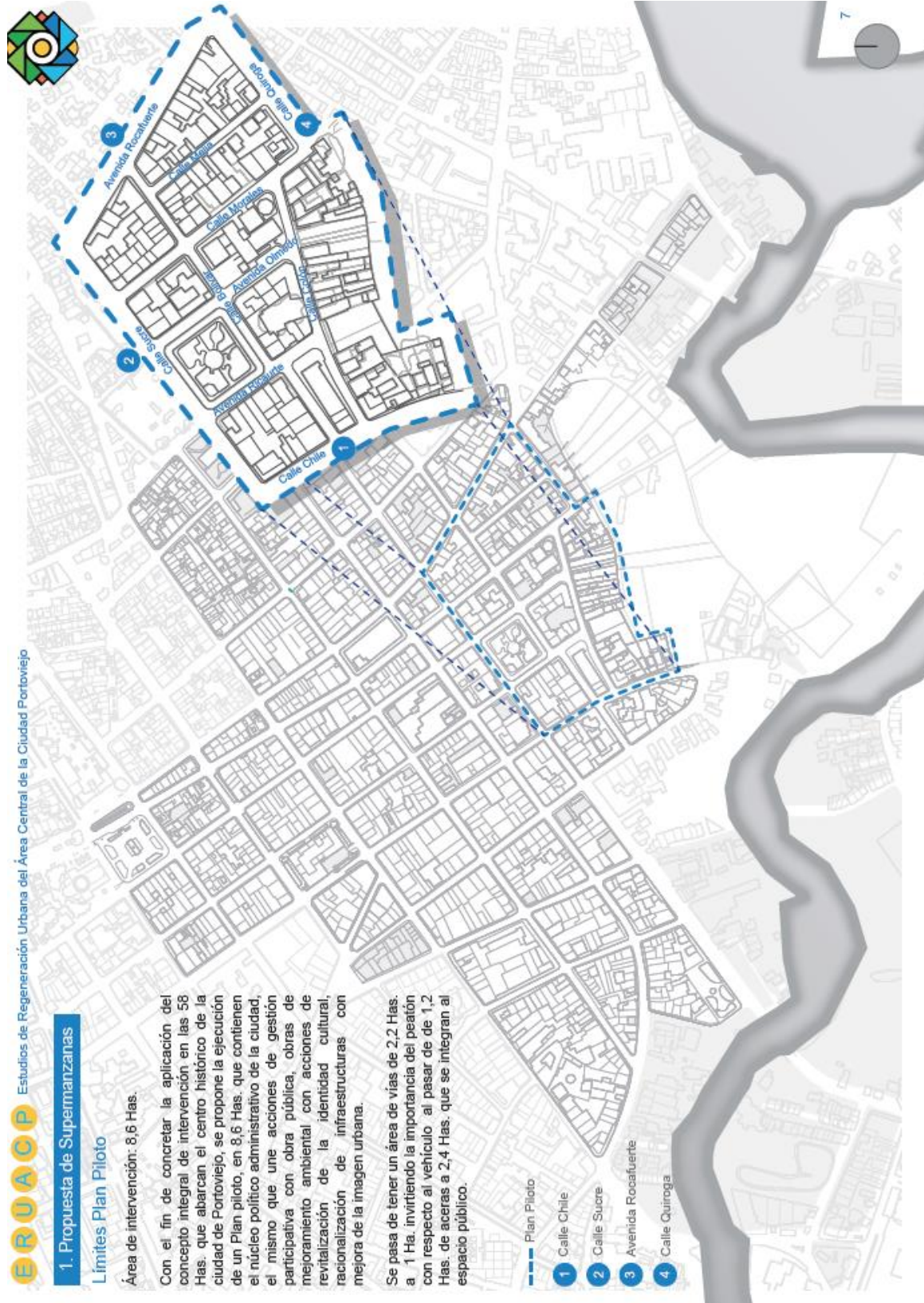


Ilustración 38. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta de ocupación del suelo. República del Ecuador
Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



ERUACP Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

1. Propuesta de Supermanzanas

Límites Plan Piloto

Área de intervención: 8,6 Has.

Con el fin de concretar la aplicación del concepto integral de intervención en las 58 Has. que abarcan el centro histórico de la ciudad de Portoviejo, se propone la ejecución de un Plan piloto, en 8,6 Has. que contienen el núcleo político administrativo de la ciudad, el mismo que une acciones de gestión participativa con obra pública, obras de mejoramiento ambiental con acciones de revitalización de la identidad cultural, racionalización de infraestructuras con mejora de la imagen urbana.

Se pasa de tener un área de vías de 2,2 Has. a 1 Ha. invirtiendo la importancia del peatón con respecto al vehículo al pasar de 1,2 Has. de aceras a 2,4 Has. que se integran al espacio público.

- Plan Piloto
- 1 Calle Chile
- 2 Calle Sucre
- 3 Avenida Rocafuente
- 4 Calle Quiroga

Ilustración 39. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Límites plan piloto. República del Ecuador

Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).

1. Propuesta de Supermanzanas

Integración con el río

Si bien el plan del Parque Lineal del río Portoviejo y de las colinas sale de los límites de tratamiento del plan de Regeneración urbana, este último se integra a sus propuestas con el fin de incrementar el espacio verde por habitante en la ciudad, tendiente a lograr un equilibrio entre zonas verdes y paisaje urbano, aumentando el índice biótico del suelo.

El plan de Regeneración urbana propone fortalecer la propuesta de corredores ambientales. Densificar el arbolado del espacio público, con especies nativas altas que produzcan sombra y confort climático, logrando una proximidad de todos los habitantes a espacios verdes.

Se busca incluir el Parque Las Vegas al centro de la ciudad, integrando el ecosistema del río con los corredores ambientales y los interiores de manzana con su arbolado y vegetación existentes.

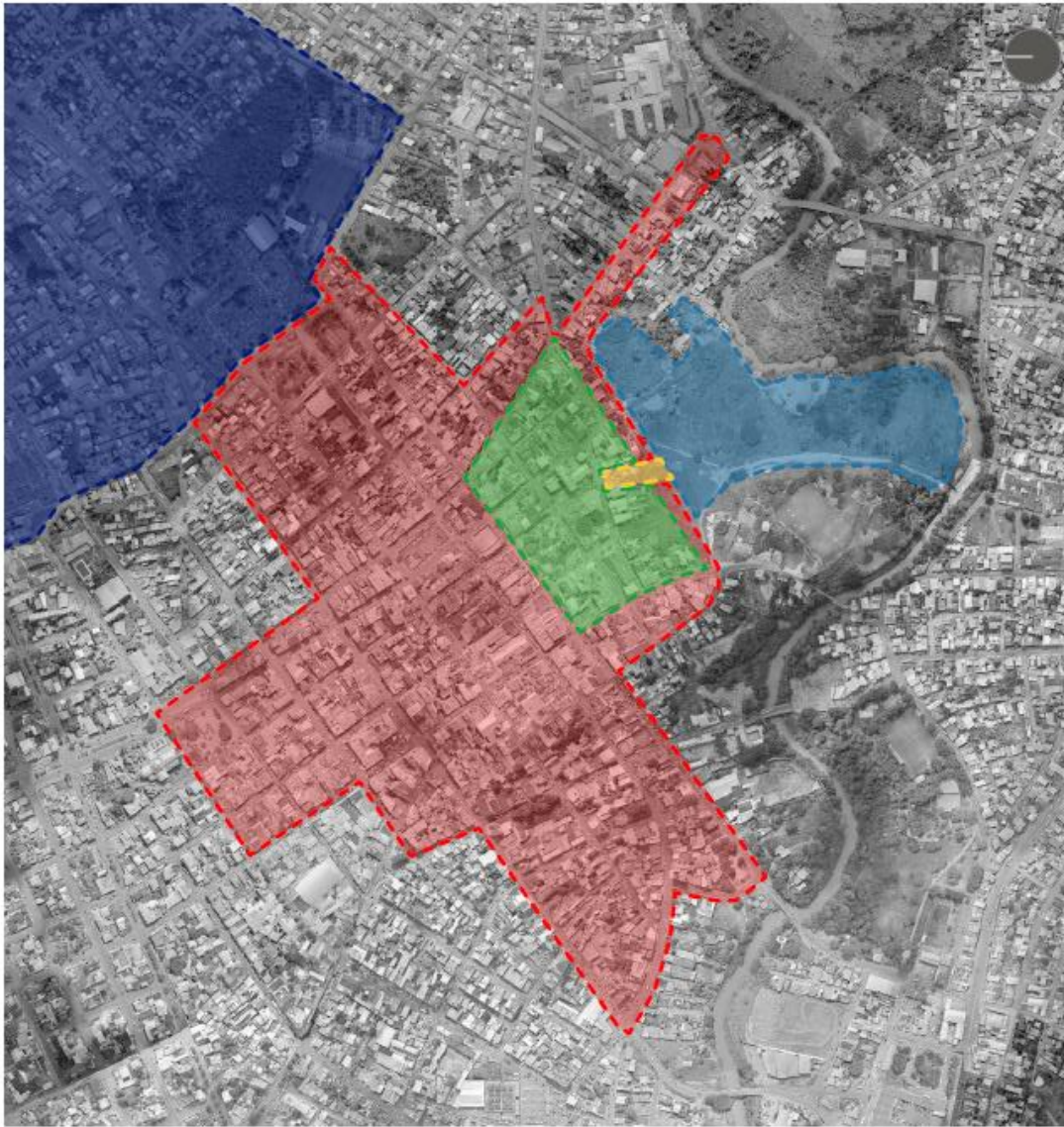


Ilustración 40. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Integración con el Río. República del Ecuador
Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



2. Espacio Público y Arboledización

Comparación Sentido de Vías Zona de Estudio



Ilustración 41. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Comparación sentido de vías – Zona de estudio. República del Ecuador.
Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).

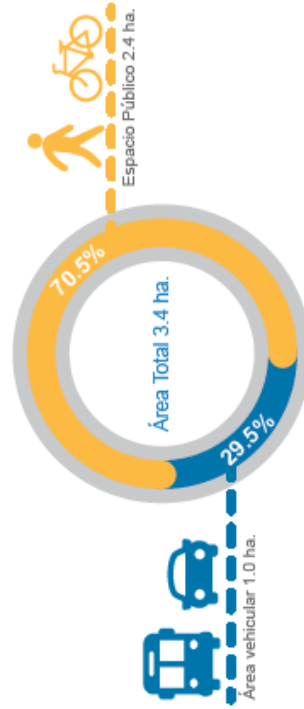


2. Espacio Público y Arborización

Propuesta Vial

- Espacio Público
- Área Vehicular

Propuesta



Situación Actual

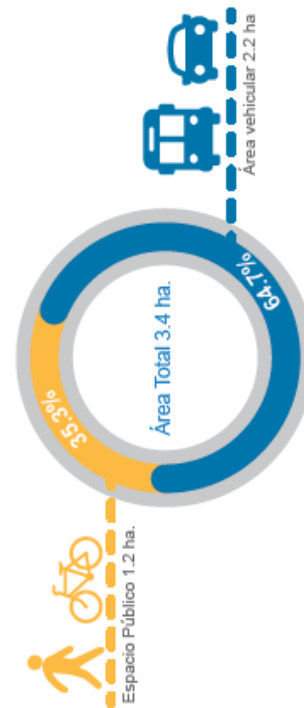


Ilustración 42. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta vial. República del Ecuador. Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



2. Espacio Público y Arborización

Propuesta de Arborización

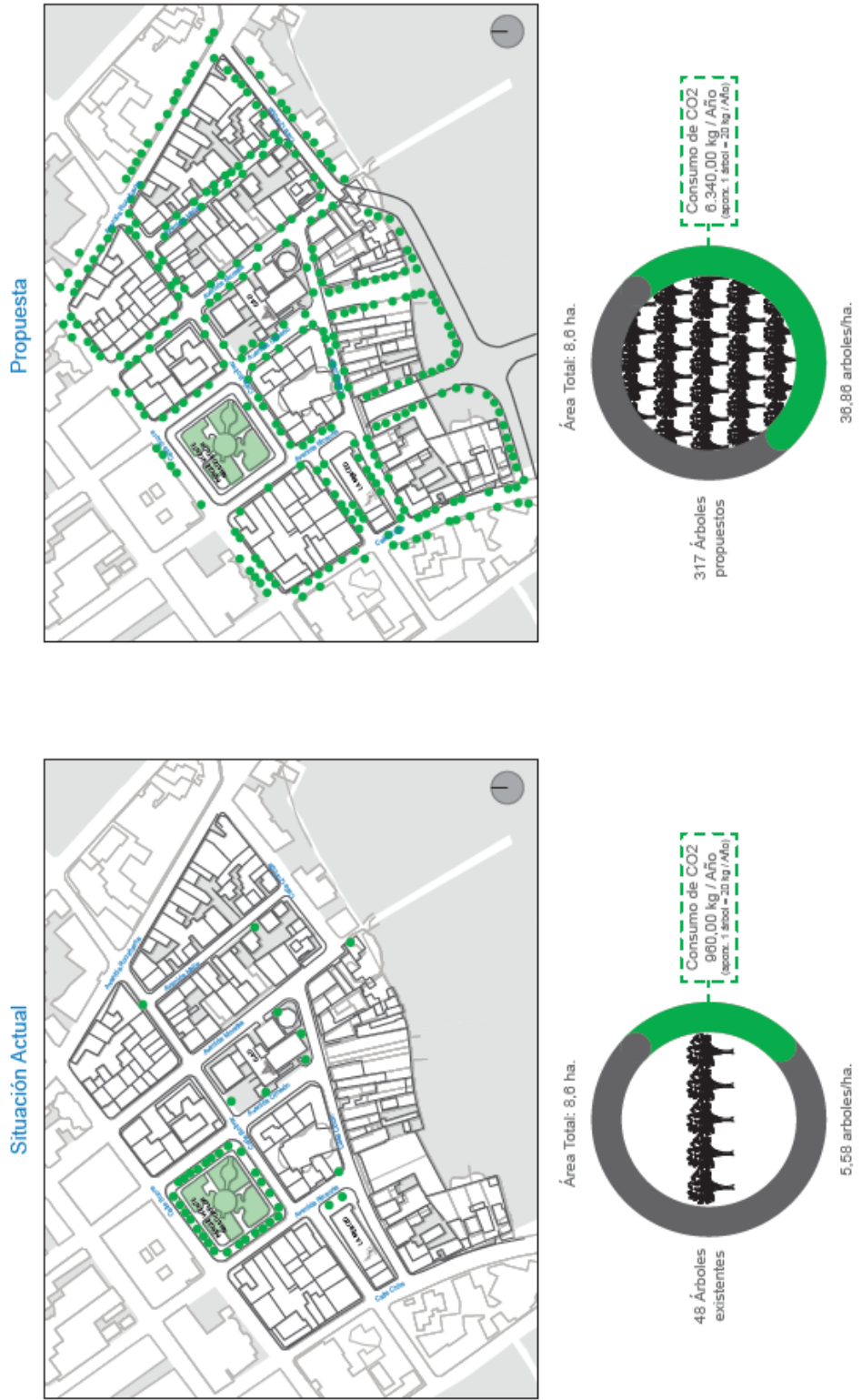


Ilustración 43. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta de arborización. República del Ecuador
Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).

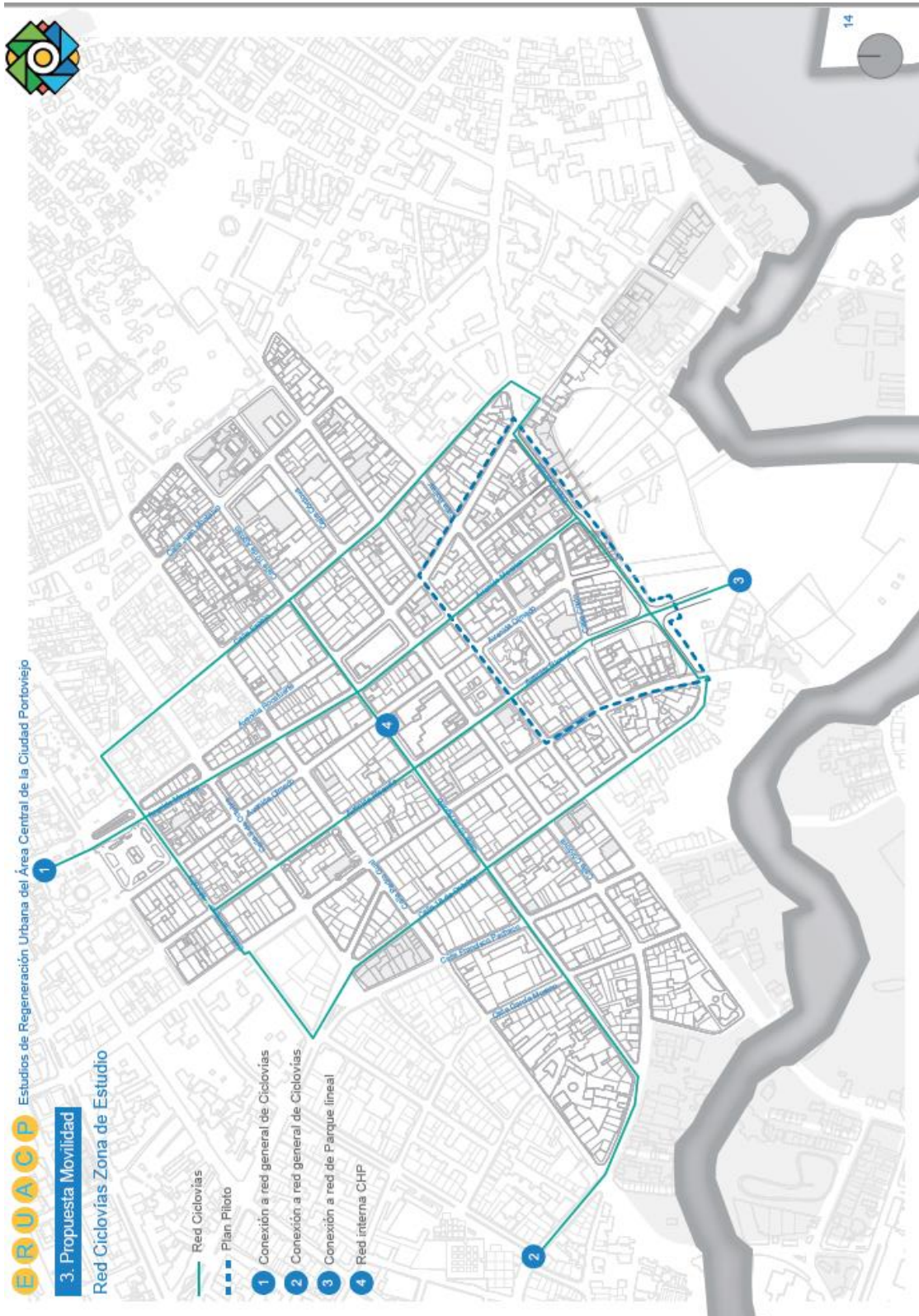


Ilustración 44. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta movilidad. República del Ecuador
 Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).

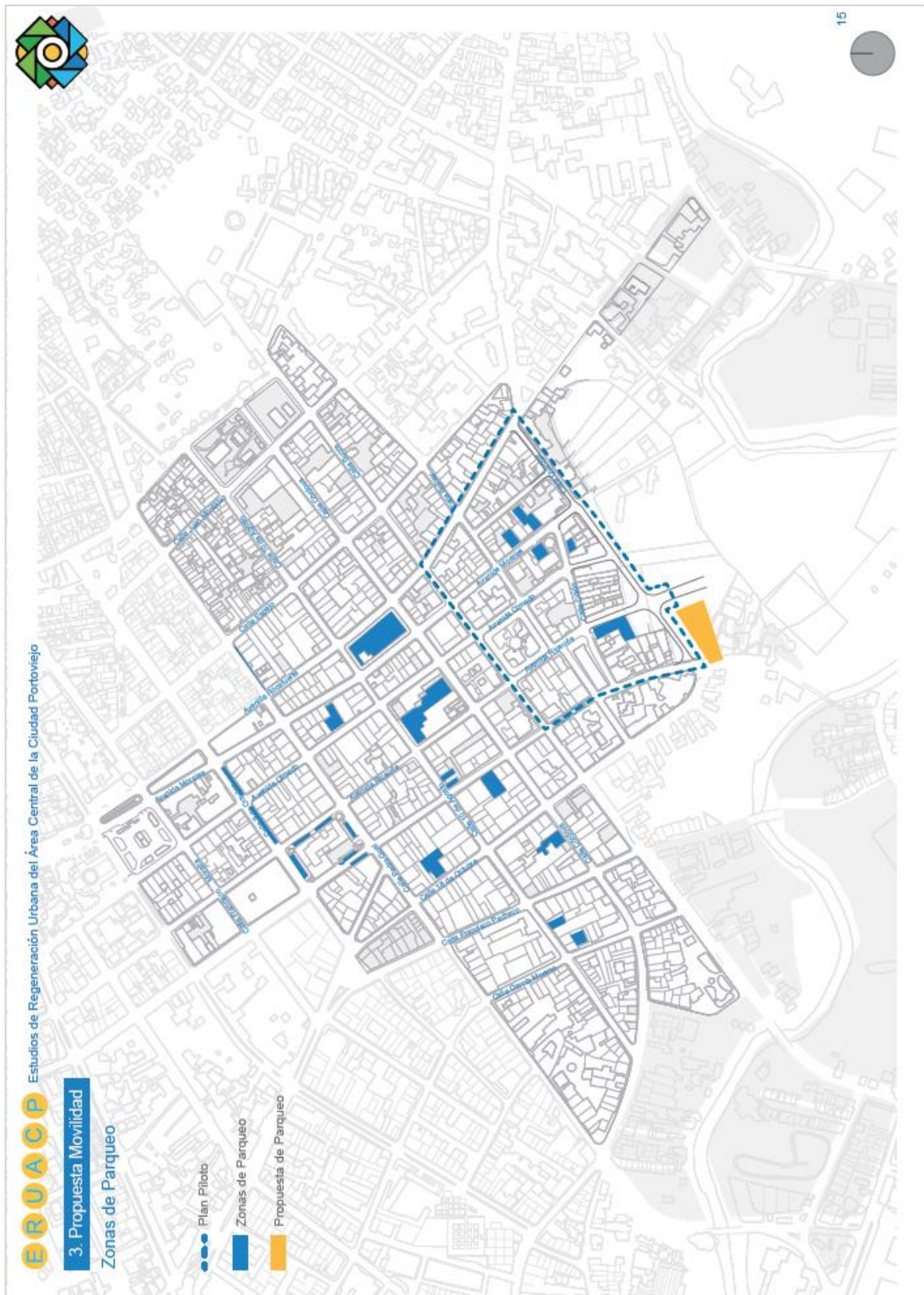


Ilustración 45. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Zonas de parqueo. República del Ecuador.

Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



7. Situación Post Terremoto

Ocupación del Suelo

Antes de Abril del 2016



- Delimitación
Área Total= 68 ha
- Área construida= 20,62 ha
- Área no construida= 15,22 ha
- Espacio público de recreación= 1,9 ha
- Espacio público:
Aceras= 5,81 ha
- Vías= 15,4 ha



Ilustración 46. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Situación Post terremoto. República del Ecuador.
Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).



7. Situación Post Terremoto

Ocupación del Suelo

Espacios a recuperar

Área construida= 15,59 ha

Área no construida= 20,25 ha

COS PB de Área no construida 60%
121.517,59 m2 de área a recuperar



Ilustración 47. Estudios de Regeneración Urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Situación Post terremoto – Espacios a recuperar. República del Ecuador. Fuente: GAD municipal de Portoviejo (2017).

Análisis de la regeneración del centro

Teniendo en cuenta que anteriormente se realizó un análisis de caso del estudio de los pros y contras de la regeneración urbana y que nuestra área de estudio comprende parte del plan piloto de la regeneración del centro histórico; razón por la cual también haremos un análisis con los cambios que se han presentado en la actualidad.

POTENCIALIDADES	DEBILIDADES
Está integrado al parque Lineal las Vegas.	Falta de integración con el sector del centro comercial municipal.
Existirán más árboles en el sector.	Una parte del sector que comprendió la zona cero del terremoto del 16 A, todavía se encuentra abandonada por los comerciantes los cuales están inconformes ya que no se le ha dado importancia al sector.
Se eliminarán barreras urbano-arquitectónicas permitiendo una mejor movilidad urbana.	El proyecto debió ser analizado desde un principio con las personas que viven o arriendan en dicho sector, ya que ellas serán las más beneficiadas o perjudicadas según sea el caso.
Gracias a la ampliación de aceras hará que el sector se vuelva más peatonal.	La presencia de comerciantes informales los cuales no respetan el espacio público.
Existirá más inclusión, ya que las aceras tendrán pavimento podo táctil que suplirán las necesidades de los discapacitados.	El alto flujo vehicular que transitará por el centro de la ciudad se verá afectado por los cambios que se harán en la planificación debido a la reducción de sección.
Planteamiento de redes de ciclovías.	Pocas zonas de estacionamientos se han proyectado.
Este tipo de regeneración ha tenido éxito en la mayoría de ciudades que se han implementado.	Se desconoce la reacción de los ciudadanos ante el plan piloto debido a que se encuentra en ejecución y por ende no se puede comenzar con las demás fases que comprende la regeneración.

Ilustración 48. Análisis de las Potencialidades y debilidades del plan maestro urbano.
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

4.4.1. Fichas técnicas de observación del verde urbano.

Parque Forestal




UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO							
LOCALIZACIÓN			NOMBRE DEL ESPACIO				
PARROQUIA	12 DE MARZO		PARQUE FORESTAL				
DIRECCION	KM. 3 VIA A CRUCITA		FOTOGRAFIAS DEL PREDIO				
RESPONSABLE	GAD PROVINCIAL MANABI						
AREA DEL PREDIO	42.242 m2*						
TOPOGRAFIA	REGULAR						
VEGETACION							
RASTRERA	X	ARBOREA	X				
ARBUSTIVA	X	PALMIFERA	X				
MORFOLOGIA							
REGULAR		IRREGULAR	X				
UBICACIÓN							
							
			PUNTO REFERENCIAL				
			-1.022573	-80.465102			
TIPOLOGIA DEL ESPACIO							
BOLSILLO			ZONAL				
BARRIAL			CIUDAD O METROPOLITANO		X		
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS							
COMERCIO INFORMAL			CANCHAS DEPORTIVAS		X		
BARES O KIOSCOS			ALQUILER DE JUEGOS				
REUNION			BIBLIOTECA O LECTURA				
CAMINATA	X			BAILOTERAPIA			
JUEGOS INFANTILES	X			OTROS			
ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS							
ELEMENTOS DEL ESPACIO	SI	NO	BUENO			REGULAR	MALO
CERRAMIENTOS	X		X				
ARBORIZACION	X		X				
AREAS DURAS	X		X				
AREAS PEATONALES	X		X				
MOBILIARIO URBANO	X		X				
ALUMBRADO	X					X	
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO							
MUY SATISFACTORIO		SATISFACTORIO	X	POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO		
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA		
*Este dato lo obtuvimos en la tesis de Ortega.			AUTORES DE ESTE ANALISIS DE CASO		27/DIC/2017		

Ilustración 49. Ficha técnica de observación del verde urbano. Parque Forestal.
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	PARQUE FORESTAL
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos del GAD de Portoviejo. Arquitectos paisajistas del GAD de Portoviejo y Provincial.
Flujo de visitantes	Informacion no encontrada
Áreas verdes vs. Áreas duras	25000 m2 areas verdes. 17000 m2 areas duras.
Conexión con otras áreas	Area comercial Area habitacional
Lugares que generan flujo	Por estar ubicado en una avenida de alto trafico resive un buen flujo de visitantes.
Condición alrededor de los parques	Cerramiento Arborización Alumbrado Mobiliario Áreas peatonales
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Esta en proceso de regeneracion para el mejoramiento de sus areas.

Ilustración 50. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.

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

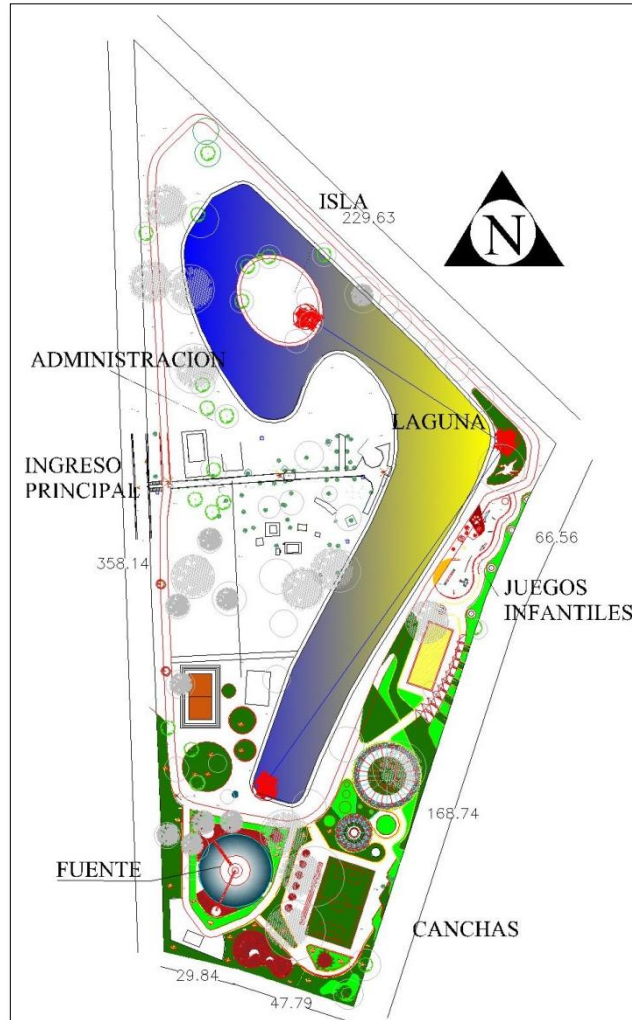


Ilustración 51. Implantación general. Elaborado a base de la información del GAD Provincial.

Descripción

El Parque Forestal es un área verde importante para la ciudad, se encuentra al norte, y brinda servicios como caminerías, paseo en botes, juegos infantiles, festivales tradicionales, reuniones estatales y comunales, áreas de descanso entre otros.

Potencialidades:

- Actualmente el parque está en proceso de regeneración en la mayoría de sus áreas.
- Posee una laguna artificial que hace atractivo al parque.

Debilidades:

- No posee un estacionamiento interno por lo cual los usuarios utilizan la vía como parqueadero generando desorden e inconformidad a las personas que circulan por el sector.
- Falta de control en los accesos secundarios.
- Posee un Cerramiento el cual impide tener una mejor accesibilidad desde distintos puntos del parque.



Ilustración 52. Juegos infantiles Foto parque Forestal de Portoviejo. República del Ecuador

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



Ilustración 53. Accesos secundarios sin controles. Foto parque Forestal de Portoviejo. República del Ecuador
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso

Jardín Universitario


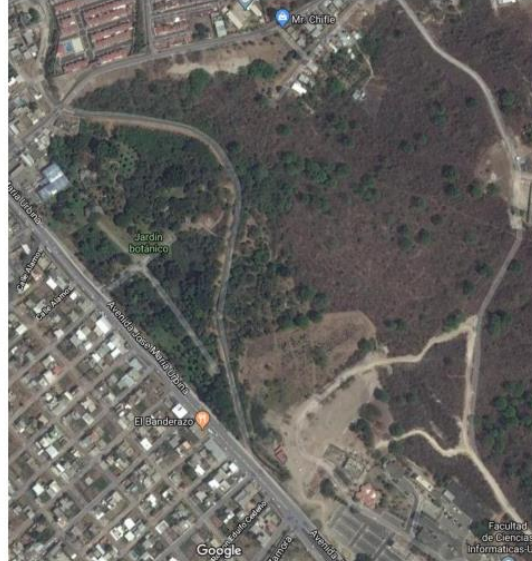

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANALISIS DE CASO					
LOCALIZACION			NOMBRE DEL ESPACIO		
PARROQUIA	12 DE MARZO		JARDIN UNIVERSITARIO		
DIRECCION	KM. 1 VIA A CRUCITA		FOTOGRAFIAS DEL PREDIO		
RESPONSABLE	UNIVERSIDAD TECNICA MANABI				
AREA DEL PREDIO	90.000 m ² (sin contar area protegida)				
TOPOGRAFIA	IRREGULAR				
VEGETACION					
RASTRERA	X	ARBOREA	X		
ARBUSTIVA	X	PALMIFERA	X		
MORFOLOGIA					
REGULAR		IRREGULAR	X		
UBICACIÓN Y DIMENSIONES					
					
		-1.038585	-80.461218		
TIPOLOGIA DEL ESPACIO					
BOLSILLO			ZONAL		
BARRIAL			CIUDAD O METROPOLITANO	X	
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS					
COMERCIO INFORMAL			CANCHAS DEPORTIVAS		
BARES O KIOSCOS			ALQUILER DE JUEGOS	X	
REUNION	X		BIBLIOTECA O LECTURA		
CAMINATA	X		BAILOTERAPIA		
JUEGOS INFANTILES			OTROS	X	
ELEMENTOS DEL ESPACIO					
	SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS		
			BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTOS	X		X		
ARBORIZACION	X		X		
AREAS DURAS	X		X		
AREAS PEATONALES	X		X		
MOBILIARIO URBANO	X		X		
ALUMBRADO	X		X		
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO					
MUY SATISFACTORIO	X	SATISFACTORIO		POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA
El area lo obtuvimos en línea: http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/151456-la-naturaleza-vive-en-el-jardin-botanico/			AUTORES DE ESTE ANALISIS DE CASO		27/DIC/2017

Ilustración 53. Ficha técnica de observación del verde urbano. Jardín Universitario.

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

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	JARDIN UNIVERSITARIO
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos de la Universidad Técnica de Manabí.
Flujo de visitantes	1400 visitantes semanalmente. (Datos obtenidos por la administración del área verde)
Áreas verdes vs. Áreas duras	Se destina gran parte de su área en la conservación e investigación en botánica y zoología. Existen pocas áreas duras.
Conexión con otras áreas	Área comercial Área habitacional Área Jurídica.
Lugares que generan flujo	Por estar ubicado en una avenida de alto tráfico recibe un buen flujo de visitantes.
Condición alrededor de los parques	Cerramiento Arborización Alumbrado Mobiliario Áreas peatonales
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Alto flujo de ciudadanos Integración de área verde del cantón

Ilustración 53. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.

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



Ilustración 54. Implantación general. Elaborado por estudiantes de la Universidad Técnica de Manabí.

Descripción

El jardín universitario es un pulmón importante para la ciudad debido a que este parque posee una gran cantidad de especies que ayudan a limpiar el ambiente y además está contemplado para fines investigativos, de conservación, educación y recreación.

Potencialidades:

- Está conectado con un área de gran conservación natural.
- Posee estacionamientos.
- Importante lugar de investigación ecológica.
- Poca área de construcción y mayor zona verde.

Debilidades:

- El cerramiento posee un deterioro y no es llamativo.
- Algunos mobiliarios se encuentran en mal estado.
- Por ser un lugar de conservación no está permitido el ingreso de muchos visitantes por día.



Ilustración 54. Redondel Interno. Foto Jardín Botánico Universidad Técnica de Manabí. Portoviejo. República del Ecuador
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso



Ilustración 56. Camineras peatonales. Foto Jardín Botánico Universidad Técnica de Manabí. Portoviejo. República del Ecuador
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso



Ilustración 55 . Cerramiento presenta poca estética. Foto Jardín Botánico Universidad Técnica de Manabí. Portoviejo. República del Ecuador.
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Parque la Rotonda



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO					
LOCALIZACION			NOMBRE DEL ESPACIO		
PARROQUIA		12 DE MARZO		PARQUE LA ROTONDA	
DIRECCION		AV. JOSE MARIA URBINA Y P. ZAMORA		FOTOGRAFIA DEL PREDIO	
RESPONSABLE		GAD PORTOVIEJO			
AREA DEL PREDIO		15,28 hectáreas *			
TOPOGRAFIA		IRREGULAR			
VEGETACION					
RASTRERA	X	ARBOREA	X		
ARBUSTIVA	X	PALMIFERA	X		
MORFOLOGIA					
REGULAR		IRREGULAR	X		
UBICACIÓN Y DIMENSIONES					
					
PUNTO REFERENCIAL					
		-1.042.523		-80.458.141	
TIPOLOGIA DEL ESPACIO					
BOLSILLO				ZONAL	
BARRIAL				CIUDAD O METROPOLITANO X	
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS					
COMERCIO INFORMAL		X		CANCHAS DEPORTIVAS X	
BARES O KIOSCOS		X		ALQUILER DE JUEGOS X	
REUNION		X		BIBLIOTECA O LECTURA	
CAMNATA		X		BALOTERAPIA X	
JUEGOS INFANTILES		X		OTROS X	
ELEMENTOS DEL ESPACIO	SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS		
			BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTOS		X			
ARBORIZACION	X		X		
AREAS DURAS	X		X		
AREAS PEATONALES	X		X		
MOBILIARIO URBANO	X		X		
ALLUMBRADO	X		X		
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO					
MUY SATISFACTORIO	X		SATISFACTORIO	POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA
<p>Se solicitó información a la empresa Portoparques, encargada en el mantenimiento de los parques del cantón Portoviejo, sobre los m² de cada área verde en la ciudad, pero no nos dieron respuesta.</p> <p><u>El área del parque se obtuvo en línea:</u> http://www.turismo.gob.ec/parque-la-rotonda-nuevo-atractivo-turistico-de-portoviejo/</p>			AUTORES DE ESTE ANÁLISIS DE CASO		27-dic-17

Ilustración 56. Ficha técnica de observación del verde urbano. Parque la Rotonda.

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

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	PARQUE LA ROTONDA
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos del GAD de Portoviejo. Arquitectos paisajistas del GAD de Portoviejo.
Flujo de visitantes	20.000 los fines de semana.
Áreas verdes vs. Áreas duras	Informacion no encontrada
Conexión con otras áreas	Area universitaria Area habitacional
Lugares que generan flujo	Area habitacional. Universidad Tecnica de Manabi.
Condición alrededor de los parques	Arborización Alumbrado Mobiliario Áreas peatonales Carril Bici
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Tuvo un proceso de regeneracion ya que estaba casi en su totalidad descuidado por los organismo competentes. Alto flujo de ciudadanos

Ilustración 57. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.

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



Ilustración 58. Implantación general. Elaborado por estudiantes de la Universidad Técnica de Manabí.

Descripción

El parque La Rotonda es un gran área verde el cual recientemente tuvo una regeneración, en él podemos encontrar caminerías, ciclovías, lagunas artificiales, juegos de agua con luces y sistemas de sonido, una plaza central para espectáculos públicos con capacidad para 5.000 personas, canchas de fútbol, estadio, locales comerciales, parqueaderos para 214 vehículos entre otros.

Potencialidades:

- No posee cerramiento, lo cual hace que accesible por todas sus áreas.
- Es un importante atractivo turístico por los diferentes servicios que brinda.
- Posee ciclovías y caminerías que permiten la libre movilidad entre sus áreas.
- Área comercial y estacionamiento tarifado lo que hace que sea autosustentable.

Debilidades:

- Poca cultura y cuidado por parte de algunos visitantes.
- Falta de continuidad en sus ciclovías por la acera de la av. Urbina.



Ilustración 59. Ciclovía interna. Foto parque la Rotonda de Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 60. Falta de continuidad hacia la acera de la Avenida Urbina por el recorrido de la ciclovía. Foto parque la Rotonda de Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Plaza Eloy Alfaro



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO						
LOCALIZACION			NOMBRE DEL ESPACIO			
PARROQUIA		12 DE MARZO		PLAZA ELOY ALFARO		
DIRECCION		AV. JOSE MARIA URBINA Y P. MOREIRA		FOTOGRAFIAS DEL PREDIO 		
RESPONSABLE		GAS PORTOVIEJO				
AREA DEL PREDIO		4.013 m ² *				
TOPOGRAFIA		REGULAR				
VEGETACION						
RASTRECA		X	ARBOREA	X		
ARBUSTIVA			PALMIFERA			
MORFOLOGIA						
REGULAR		X	IRREGULAR			
UBICACION Y DIMENSIONES						
						
PUNTO REFERENCIAL						
		-1.052746		-80.453257		
TIPOLOGIA DEL ESPACIO						
BOLSILLO		ZONAL		X		
BARRIAL		CIUDAD O METROPOLITANO				
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS						
COMERCIO INFORMAL		CANCHAS DEPORTIVAS				
BARES O KIOSCOS		ALQUILER DE JUEGOS				
REUNION		X	BIBLIOTECA O LECTURA			
CAMINATA		X	ERILOTERAPIA			
JUEGOS INFANTILES		X	OTROS			
ELEMENTOS DEL ESPACIO						
		SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS		
				BUENO	REGULAR	MALO
CERCAMIENTOS			X			
ARBRIZACION		X		X		
AREAS DURAS		X		X		
AREAS PEATONALES		X		X		
MIGLIARIO URBANO		X		X		
ALUMBRADO		X		X		
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO						
MUY SATISFACTORIO		X	SATISFACTORIO	POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO	
OBSERVACIONES:						
		INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA		
*Solicitamos informacion a la empresa Portoparques, encargada en el mantenimiento de los parques del canton Portoviejo, sobre los m ² de cada area verde en la ciudad, pero no nos dieron respuesta. Este dato lo obtuvimos en la tesis de Ortega.		AUTORES DE ESTE ANALISIS DE CASO		27/DIC/2017		

Ilustración 61. Ficha técnica de observación del verde urbano. Plaza Eloy Alfaro. Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	PLAZA ELOY ALFARO
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos del GAD de Portoviejo. Arquitectos paisajistas del GAD de Portoviejo.
Flujo de parques	Flujo medio 1230 semanalmente.
Áreas verdes vs. Áreas duras	Por ser una plaza, la mayor parte de sus áreas son duras.
Conexión con otras áreas	Area comercial Area educativa Area religiosa
Lugares que generan flujo	Catedral del Cantón Portoviejo Colegio Portoviejo
Condición alrededor de los parques	Arborización Alumbrado Mobiliario
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Tuvo un proceso de regeneración ya que estaba casi en su totalidad descuidado por los organismos competentes. Alto flujo de ciudadanos

Ilustración 62. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.

Fuente: Imagen realizada por las autoras de este análisis de caso.

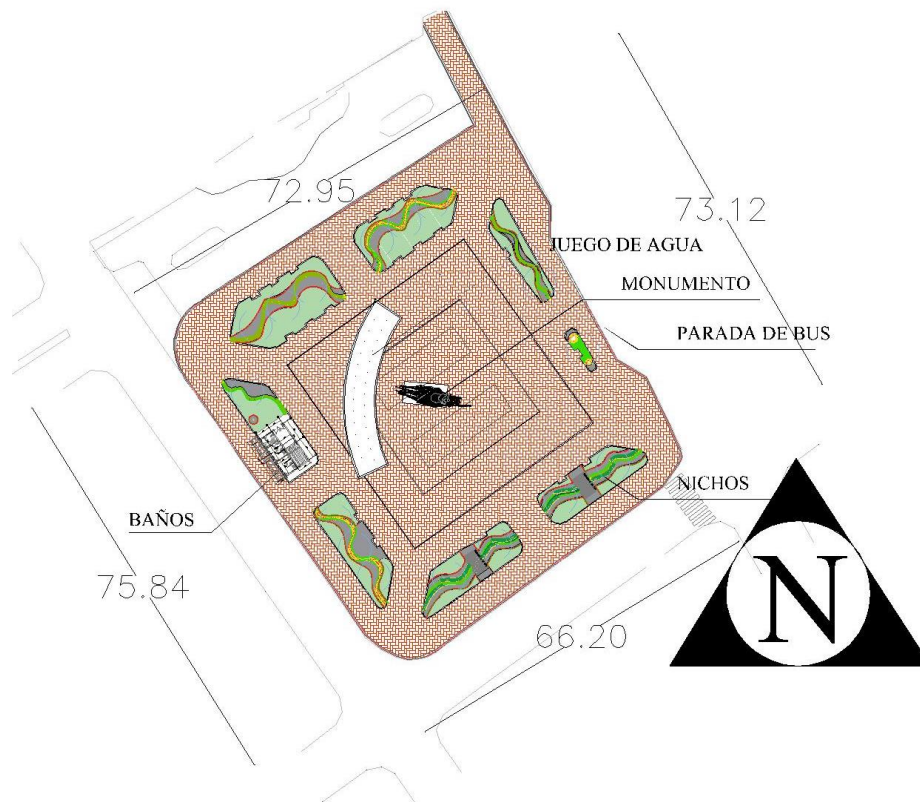


Ilustración 63. Implantación general. Obtenido por el GAD Municipal de Portoviejo

Descripción

La plaza Eloy Alfaro está ubicada frente a la Catedral de la ciudad y cerca de la zona céntrica comercial lo cual hace que sea una de las más concurridas. Cuenta con una regeneración en la cual se implementaron nuevos atractivos como los juegos de agua, el monumento a Eloy Alfaro, áreas ajardinadas y tratamiento de pisos los cuales hicieron de la plaza un lugar más atractivo para los turistas y ciudadanos.

Potencialidades:

- No posee cerramiento, lo cual hace que sea más accesible.
- Importante atractivo turístico debido por su ubicación e historia.
- Gran lugar de concentración.
- Junto con la catedral, generan una buena imagen al sector.

Debilidades:

- Poco cuidado en el uso de mobiliarios por parte de los visitantes.
- Servicios sanitarios cerrados.



Ilustración 64. Parada de bus obstruida por vehículo privado. Foto plaza Eloy Alfaro. Portoviejo. República del Ecuador.
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso



Ilustración 65. Monumento a Eloy Alfaro - Catedral de Portoviejo. Foto plaza Eloy Alfaro. Portoviejo. República del Ecuador.
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso

Parque central Vicente Amador Flor



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIJEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO					
LOCALIZACIÓN			NOMBRE DEL ESPACIO		
PARROQUIA		PORTOVIJEJO		PARQUE VICENTE AMADOR FLOR	
DIRECCIÓN		CALLE RICARDE Y SUCRE		FOTOGRAFÍAS DEL PREDIO	
RESPONSABLE		GAD PORTOVIJEJO			
ÁREA DEL PREDIO		3133 m ² *			
TOPOGRAFÍA		REGULAR			
VEGETACIÓN					
RASTRERA	X	ARBÓREA	X		
ARBUSTIVA		PALMÍFERA			
MORFOLOGÍA					
REGULAR	X	IRREGULAR			
UBICACIÓN Y DIMENSIONES					
					
			PUNTO REFERENCIAL		
			-1.057491 -80.450832		
TIPOLOGÍA DEL ESPACIO					
BOLSILLO		ZONAL			
BARRIAL		CIUDAD O METROPOLITANO			
		X			
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS					
COMERCIO INFORMAL		CANCHAS DEPORTIVAS			
BAKES O KIOSCOS		ALQUILER DE JUEGOS			
REUNION		X	BIBLIOTECA O LECTURA		
CAMINATA		X	BAIOTERAPIA		
JUEGOS INFANTILES		OTROS			
ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS					
ELEMENTOS DEL ESPACIO	SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS		
			BUENO	REGULAR	MALO
CERRAMIENTOS	X		X		
ARBRILACION	X		X		
AREAS VERDES	X		X		
AREAS PEATONALES	X		X		
MEBILIARIO URBANO	X		X		
ALUMBRADO	X		X		
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO					
MUY SATISFACTORIO	X	SATISFACTORIO		POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA
*Solicitamos información a la empresa Portoparques, encargada en el mantenimiento de los parques del cantón Portoviejo, sobre los m ² de cada área verde en la ciudad, pero no nos dieron respuesta. Este dato lo obtuvimos en la tesis de Ortega.			AUTORES DE ESTE ANÁLISIS DE CASO		27/DIC/2017

Ilustración 66. Ficha técnica de observación del verde urbano. Plaza Eloy Alfaro.
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	PARQUE VICENTE AMADOR FLOR
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos del GAD de Portoviejo. Arquitectos paisajistas del GAD de Portoviejo.
Flujo de parques	4.080 Personas semanalmente.
Áreas verdes vs. Áreas duras	área dura de 2037,00 y área verde de 1101,19 m2 aproximadamente.
Conexión con otras áreas	Area comercial Area religiosa Area financiera Area estatal
Lugares que generan flujo	Banco Pichancha Banco de Guayaquil Banco Ban-Ecuador Centro Comercial Museo de la Ciudad.
Condición alrededor de los parques	Cerramiento Arborización Alumbrado Mobiliario
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Sus calles y aceras que lo rodean estan siendo regeneradas por la regeneracion del centro historico. Bajo el flujo de visitantes.

Ilustración 67. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.

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

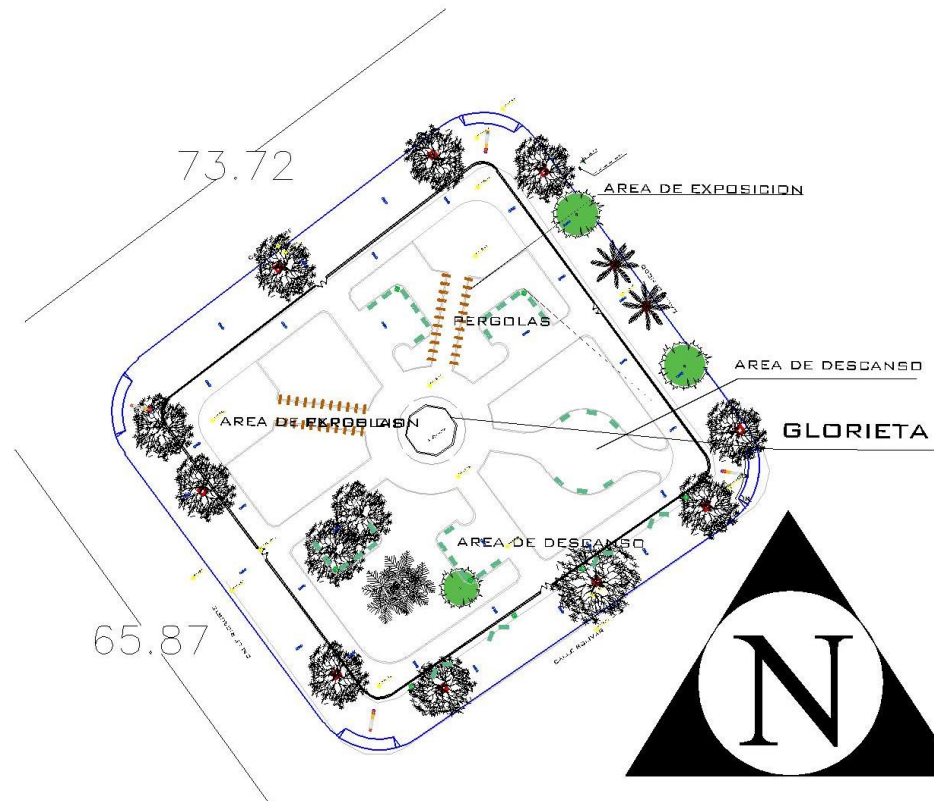


Ilustración 68. Implantación general. Obtenido por el GAD Municipal de Portoviejo.

Descripción

El Parque Central quizás es uno de los más importantes, ya que está ubicado donde se fundó la ciudad el cual guarda mucha historicidad y es aquí donde está ubicada la plaza de armas.

Actualmente sigue siendo uno de los espacios más visitados debido a que está rodeado del sector bancario, administrativo, comercial y religioso.

Potencialidades:

- Gracias a la regeneración sus calles y aceras perimetrales darán más privilegio al peatón lo cual mejora la movilidad y accesibilidad en el sector.
- Se realizan actividades de ámbito cultural.
- Tiene una de las tres glorietas de estilo clásico en el país.

- Está rodeado del sector bancario, administrativo, comercial y religioso.

Debilidades:

Posee cerramiento el cual impide una mejor accesibilidad.

Poco cuidado en el uso de mobiliarios por parte de los visitantes.



Ilustración 69. Se conecta a la regeneración del centro histórico. Parque central Vicente Amador Flor. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso



Ilustración 70. El parque se encuentra rodeado del sector bancario, administrativo, comercial y religioso. Parque central Vicente Amador Flor. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Parque lineal las Vegas



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO						
LOCALIZACIÓN			NOMBRE DEL ESPACIO			
PARROQUIA			PORTOVIEJO			
DIRECCIÓN			AVENIDA PUERTO REAL Y QUIROGA			
RESPONSABLE			GAD PORTOVIEJO			
ÁREA DEL PREDIO			10,7 hectáreas*			
TOPOGRAFÍA			REGULAR			
VEGETACIÓN*						
BASTERA		X	ARBÓREA		X	
ARBUSIVA		X	PALMIFERA		X	
MORFOLOGÍA						
REGULAR			IRREGULAR		X	
UBICACIÓN Y DIMENSIONES						
						
						
PUNTO REFERENCIAL						
-1.058354			-80.450145			
TIPOLOGÍA DEL ESPACIO*						
BOLSILO		ZONAL				
BARRIAL		CIUDAD O METROPOLITANO				
		X				
ACTIVIDADES O USOS DE ESPACIOS*						
COMERCIO INFORMAL		CANCHAS DEPORTIVAS				
BAÑES O KIOSCOS		X	ALQUILER DE JUEGOS			
REUNION		X	BIBLIOTECA O LECTURA			
CAMINATA		X	BAILOTERAPIA			
JUEGOS INFANTILES		X	OTROS			
		X				
ELEMENTOS DEL ESPACIO*						
		SI	NO	ESTADO GENERAL DE LOS ELEMENTOS		
				BUENO *	REGULAR	MALO
CERRAMIENTOS			X			
ARBOREZACION		X		X		
ÁREAS VERDES		X		X		
ÁREAS PEATONALES		X		X		
MOBILIARIO URBANO		X		X		
ALUMBRADO		X		X		
GRADO DE CONFORT DEL PREDIO						
MUY SATISFACTORIO		X*	SATISFACTORIO		POCO SATISFACTORIO	INSATISFACTORIO
OBSERVACIONES:			INVESTIGADOR		FECHA DE VISITA	
<p>*El proyecto está siendo ejecutado y se prevé culminarlo a finales de enero del 2018, pero tuvimos la oportunidad de ingresar al parque en construcción y pudimos analizarlo para la realización de esta ficha. Este dato lo obtuvimos en el examen ejecutivo del parque.</p>			AUTORES DE ESTE ANÁLISIS DE CASO		27/DIC/2017	

Ilustración 71. Ficha técnica de observación del verde urbano. Plaza Eloy Alfaro.
Fuente: Imagen realizada por los autores de este análisis de caso.

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO FACULTAD DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO	
Matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas.	
Parámetros	Indicador Específico
Nombre del Verde Urbano	PARQUE LAS VEGAS
Gestión en encuestas y entrevistas	Ciudadanos portovejenses. Funcionarios públicos del GAD de Portoviejo. Arquitectos paisajistas del GAD de Portoviejo.
Flujo de parques	No se obtuvo informacion.
Áreas verdes vs. Áreas duras	Areas verdes 6,7 ha Areas duras 4,0 ha
Conexión con otras áreas	Area comercial Area religiosa Area financiera Area estatal Riberas del rio Portoviejo.
Lugares que generan flujo	Banco Pichancha Banco de Guayaquil Banco Ban-Ecuador Centro Comercial Museo de la Ciudad.
Condición alrededor de los parques	Arborización Alumbrado Mobiliario Mirador al rio
Condiciones actuales del parque luego del terremoto.	Sus calles y aceras que lo rodean estan siendo regeneradas por la regeneracion del centro historico. Bajo el flujo de visitantes.

Ilustración 72. Ficha de matriz análisis multicriterial de los parques, jardines y plazas. Ciudad de Portoviejo. República del Ecuador.
Fuente: Imagen realizada por las autores de este análisis de caso.



Ilustración 73. Implantación general. Obtenido por el GAD Municipal de Portoviejo.

Descripción

El Parque Lineal Las Vegas es uno de los más parques con mayor magnitud de la ciudad, está ubicado en donde existió el centro de espectáculos las vegas que fue uno de los más importantes del país. Estará conectado con el parque lineal del río Portoviejo y está integrado a la regeneración del centro histórico.

Tiene áreas como el teatro al aire libre, mirador al río, un humedal, parqueaderos de vehículos y bicicletas, entre otros.

Potencialidades:

- Comprende un área de inundación, lo que significa que está integrado a las crecientes del río.
- No posee cerramiento, lo cual lo hace más accesible.
- Importante atractivo turístico por los diferentes servicios que brinda.
- Área comercial y aparcamiento tarifado lo cual hace que sea autosustentable.

Debilidades:



Ilustración 74. Mirador vista al río. Parque lineal las Vegas. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso



Ilustración 75. Teatro al aire libre. Parque lineal las Vegas. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

4.4.2. Fichas técnicas de observación de los tramos

El área de estudio comprende 4,7 Km, empezando desde el parque Forestal hasta la av. José María Urbina la cual se conecta con las avenidas Morales y Olmedo y culminando en el Parque Lineal Las Vegas.

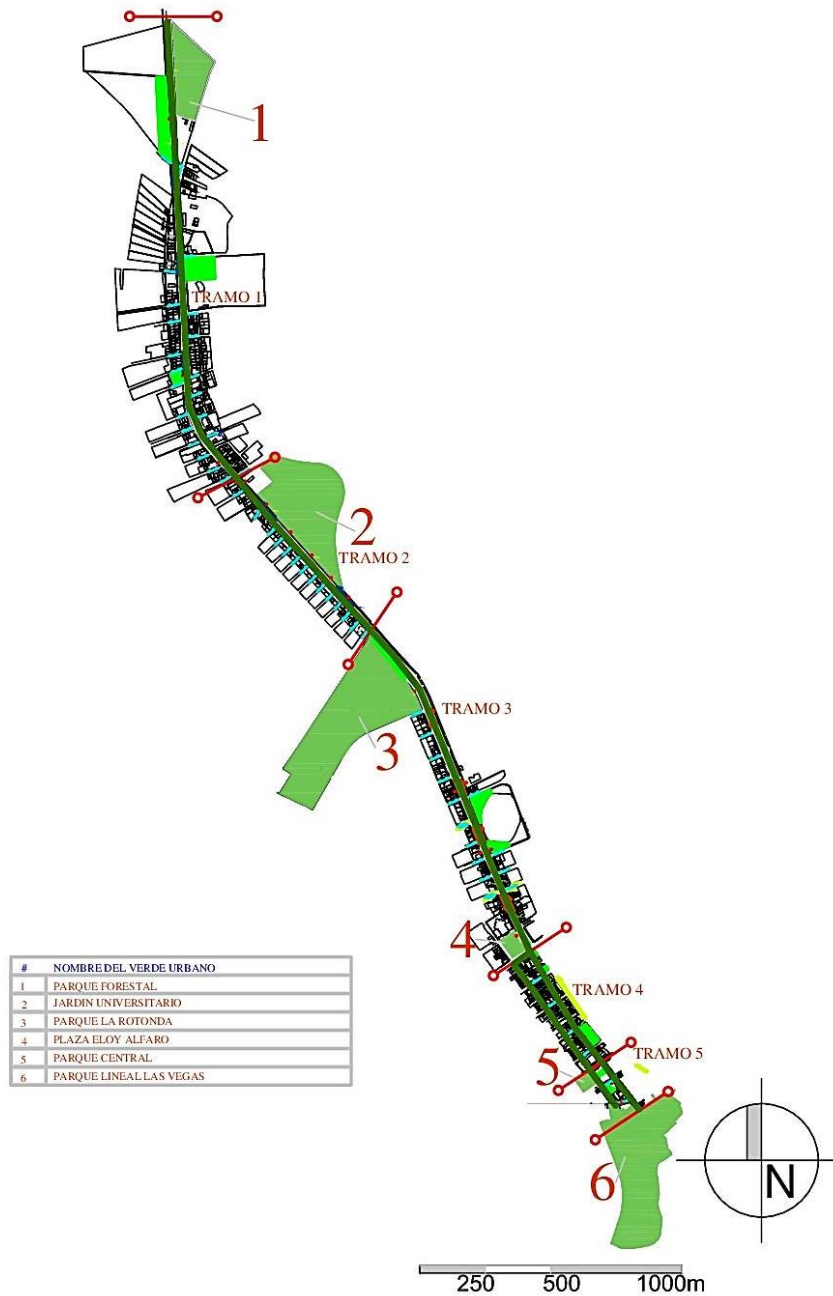


Ilustración 76. Área de estudio – Plan masa. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Primer tramo

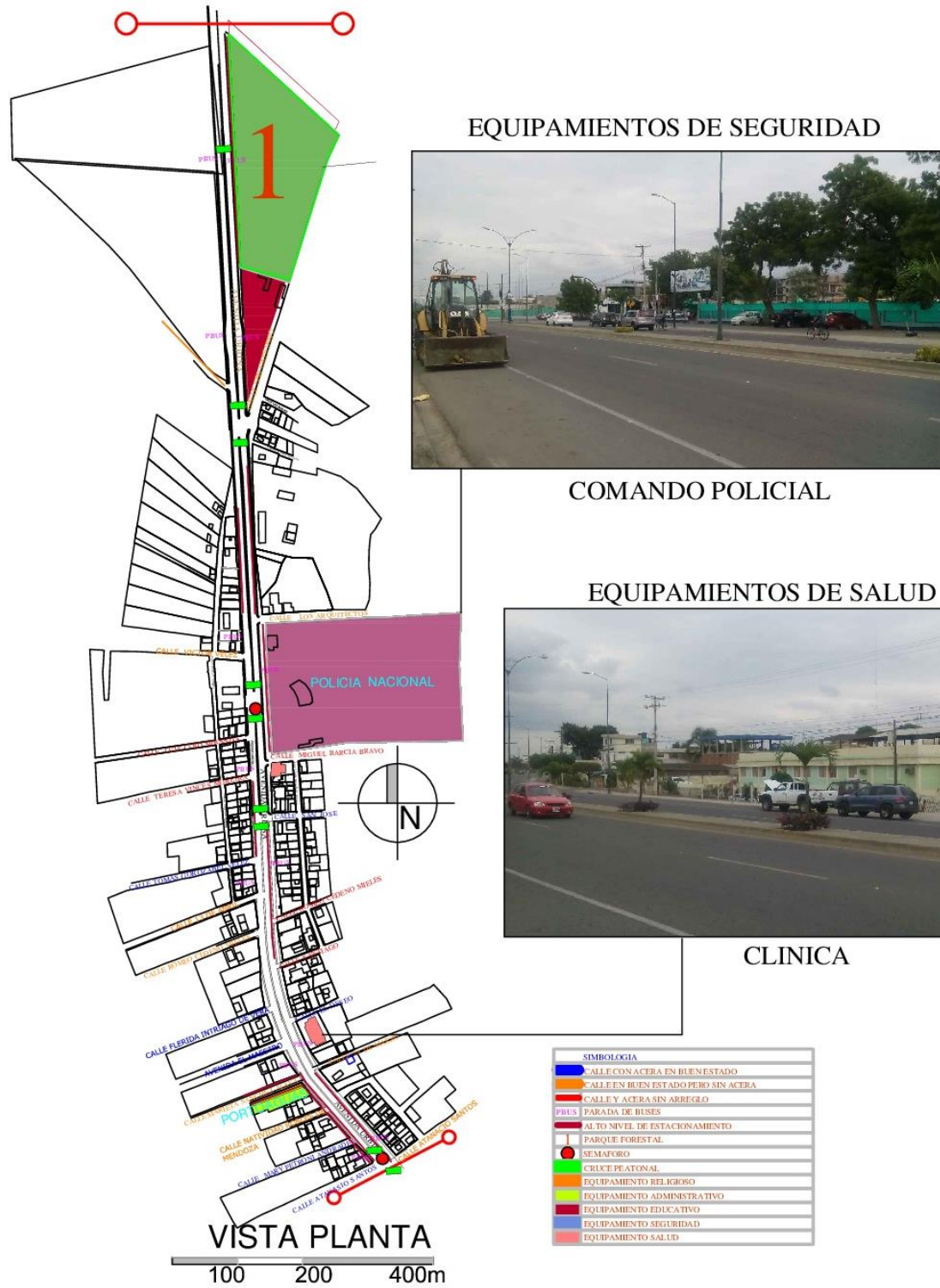


Ilustración 77. Tramo 1 – Plan masa. Portoviejo. República del Ecuador.
Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

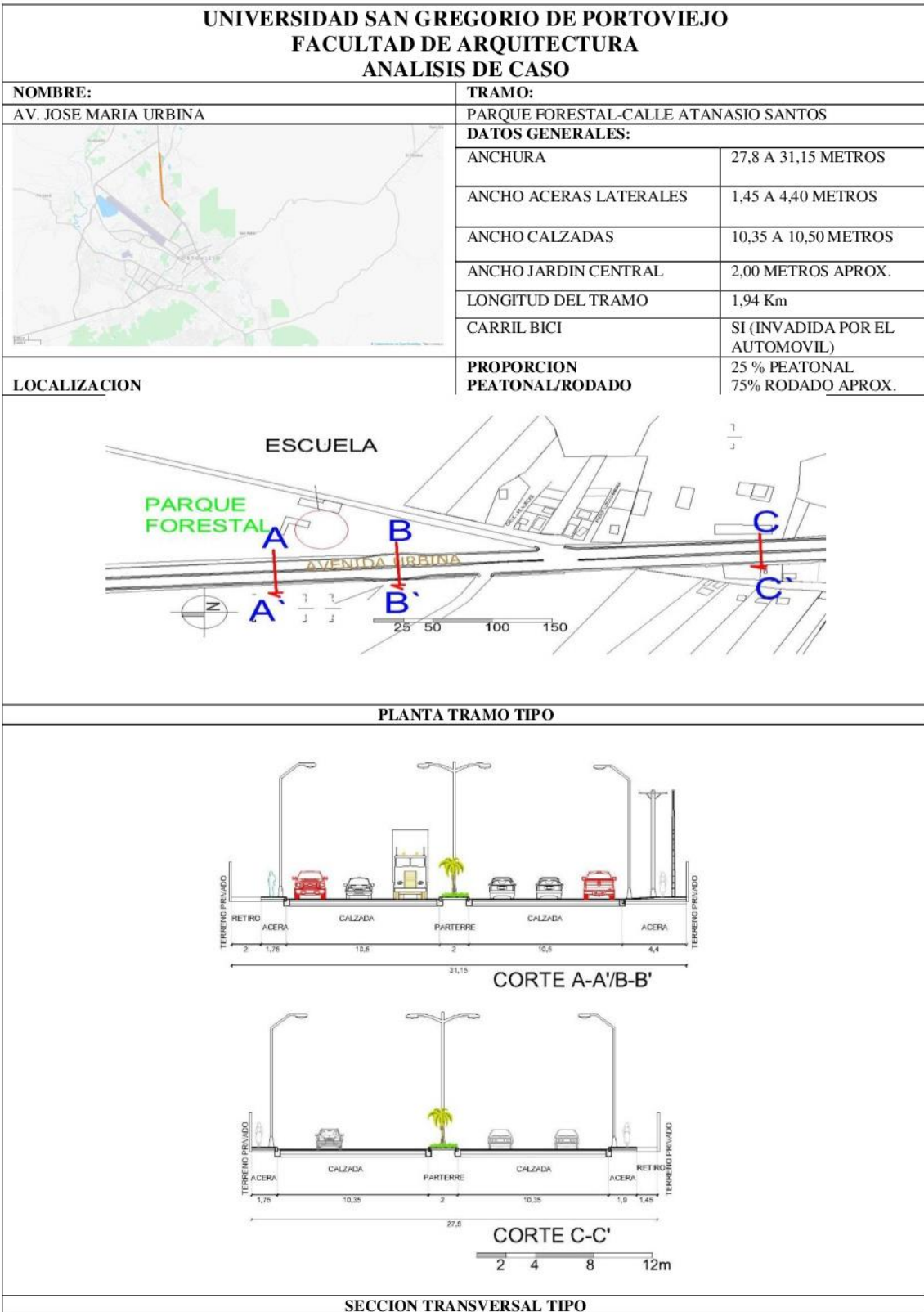


Ilustración 78. Análisis tramo 1 – Planta y Cortes. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Descripción

El primer tramo comprende a la avenida José María Urbina, desde el parque Forestal hasta la calle Atanasio Santos.

En esta avenida hay un alto flujo vehicular debido a que es una de las vías principales de ingreso y salida de la ciudad. En este trayecto podemos apreciar que existen diferentes equipamientos como el parque Forestal, el UVC, comando policial, sub centro de salud, edificio matriz de Portoaguas, dos clínicas y dos gasolineras. A su vez comprende áreas comerciales donde existen farmacias, restaurantes, talleres mecánicos y otros tipos de comercio. Además las calles que intersectan con la avenida Urbina son ingresos hacia zonas residenciales que están siendo invadidas por el comercio.

Potencialidades

- La avenida Urbina es una de las vías de principales de ingreso y salida de la ciudad.
- El parque forestal
- Amplias aceras y retiros en la mayor parte del tramo.
- Sector de Negrital en planificación.
- Equipamientos que poseen parqueaderos.

Debilidades:

- Invasión de ciclovías y aceras por parte del transporte motorizado.
- Aceras en mal estado y en algunas áreas no se respeta el retiro.
- Barreras urbano-arquitectónicas que impiden la libre movilidad.
- Pocas áreas arboladas/ajardinadas.
- Alto tráfico vehicular y pocos cruces peatonales seguros.
- Contaminación audiovisual y ambiental.



Ilustración 79. Invasión de aceras y ciclovías - barreras urbano-arquitectónicas. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 80. Amplitud de aceras y retiros. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

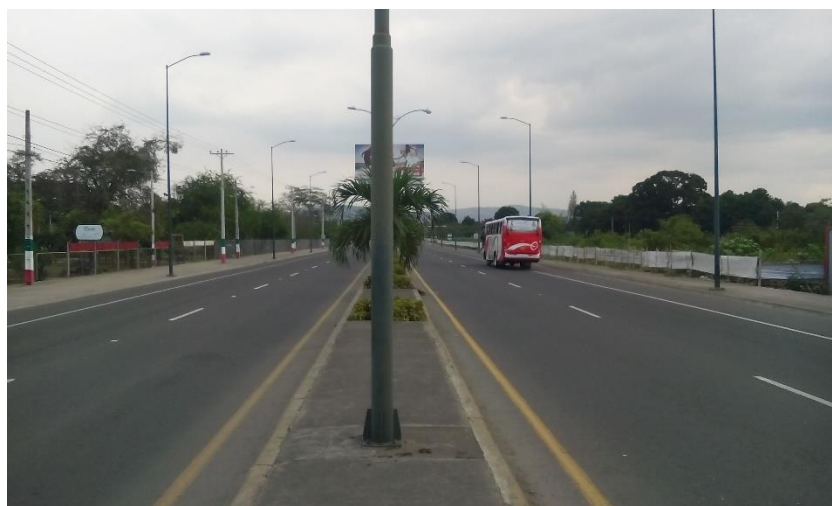
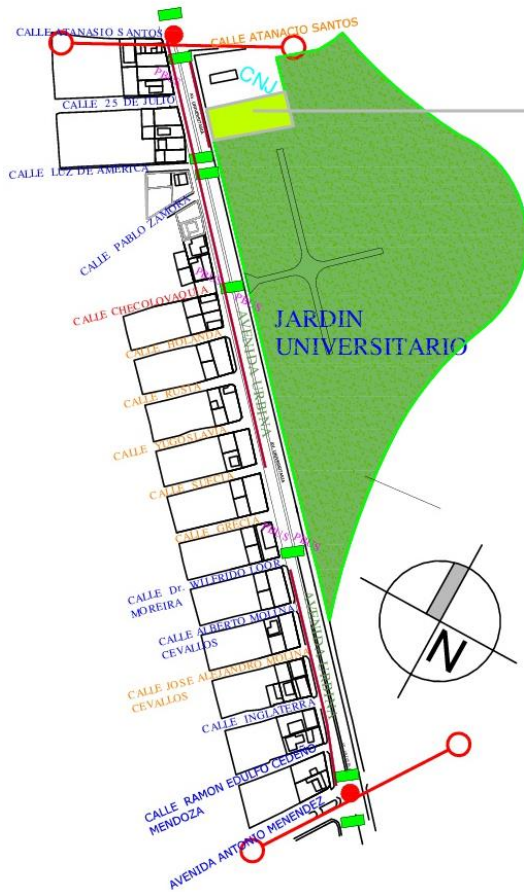


Ilustración 81. Acceso importante a la ciudad. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Segundo tramo



VISTA PLANTA



SIMBOLOGIA	
	CALLE CON ACERA EN BUEN ESTADO
	CALLE EN BUEN ESTADO PERO SIN ACERA
	CALLE Y ACERA SIN ARREGLO
	PARADA DE BUSES
	ALTO NIVEL DE ESTACIONAMIENTO
	SEMAFORO
	CRUCE PEATONAL
	EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
	EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO
	EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
	EQUIPAMIENTO SEGURIDAD
	EQUIPAMIENTO SALUD

EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO



CNJ

CALLES SIN ACERAS



CALLE SUECIA

Ilustración 82. Análisis específico de movilidad - Tramo 2. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

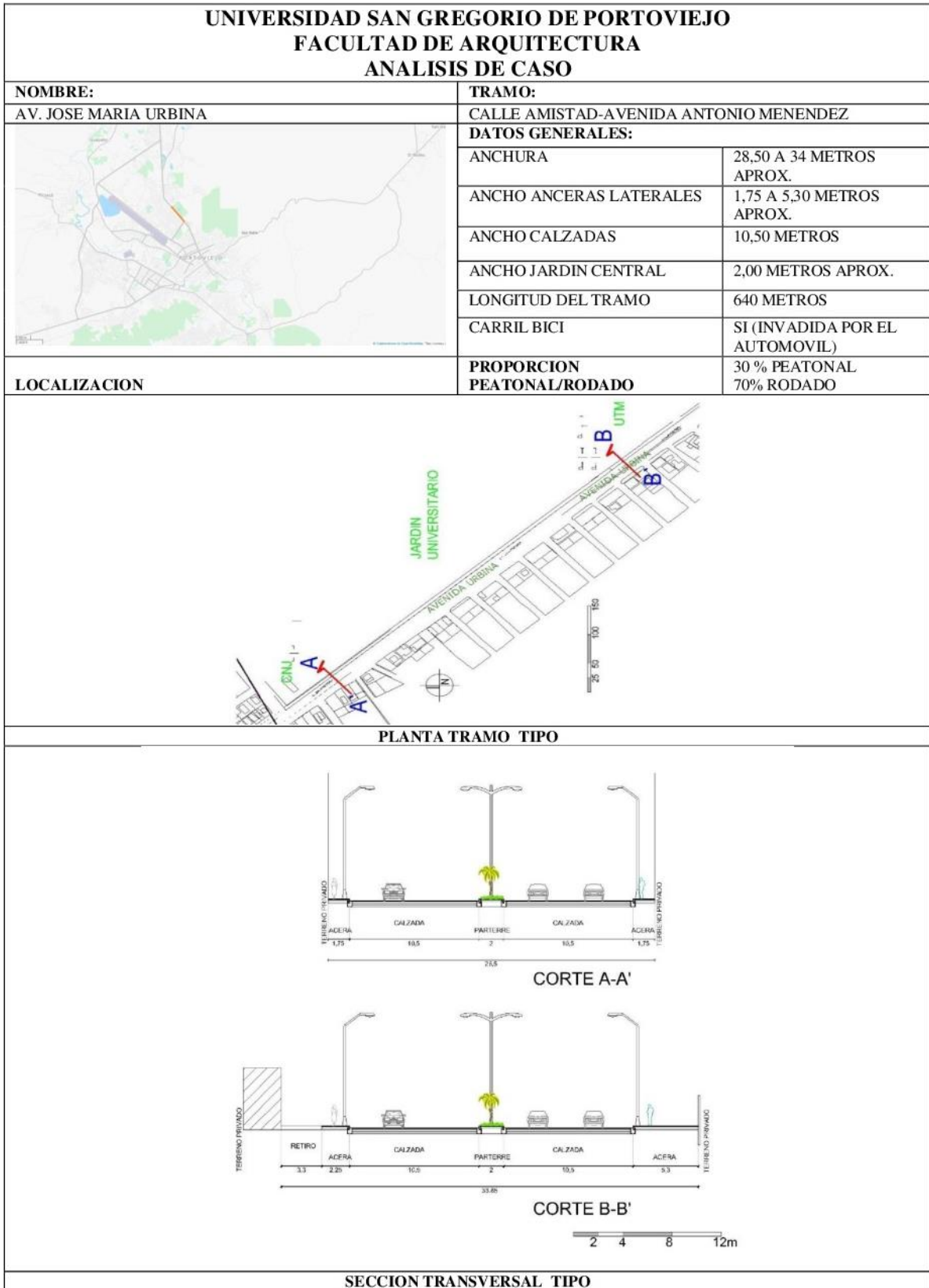


Ilustración 83. Análisis tramo 2 – Planta y Cortes. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Descripción

El segundo tramo también comprende a la avenida José María Urbina desde la calle Atanasio Santos hasta la avenida Antonio Menéndez.

En este trayecto podemos apreciar que existen diferentes equipamientos como el Jardín Universitario, una gasolinera, temporalmente se encuentra el Consejo de la Judicatura, a su vez comprende áreas comerciales donde existen farmacias, restaurantes, lavanderías de autos, venta de materiales para la construcción y otros tipos de comercio.

Potencialidades:

La avenida José María Urbina es una de las vías de principales de ingreso y salida de la ciudad.

- El jardín universitario
- Amplias aceras y retiros en la mayor parte del tramo.
- El sector el Negrital en planificación.
- Equipamientos que poseen estacionamiento.
- Línea de buses urbanos.
-

Debilidades:

- Invasión de ciclovías y aceras por parte del transporte motorizado.
- Aceras en mal estado y en algunas áreas no se respeta el retiro.
- Barreras urbano-arquitectónicas que impiden la libre movilidad.
- Pocas áreas arboladas/ajardinadas.
- Alto tráfico vehicular y pocos cruces peatonales seguros.
- Contaminación audiovisual y ambiental.



Ilustración 84. Invasión de aceras y ciclovías. Barreras urbano-arquitectónicas. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 85. Amplias aceras y retiros. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

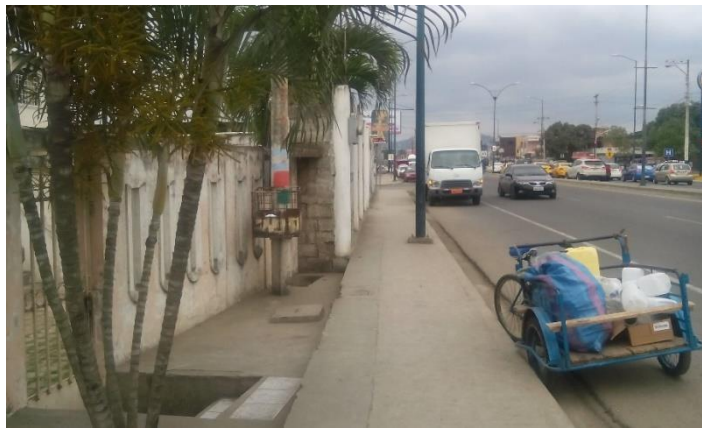


Ilustración 86. Retiros no respetados. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Tercer tramo

EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO



CNEL EP

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO



UNIVERSIDAD TECNICA DE MANABI

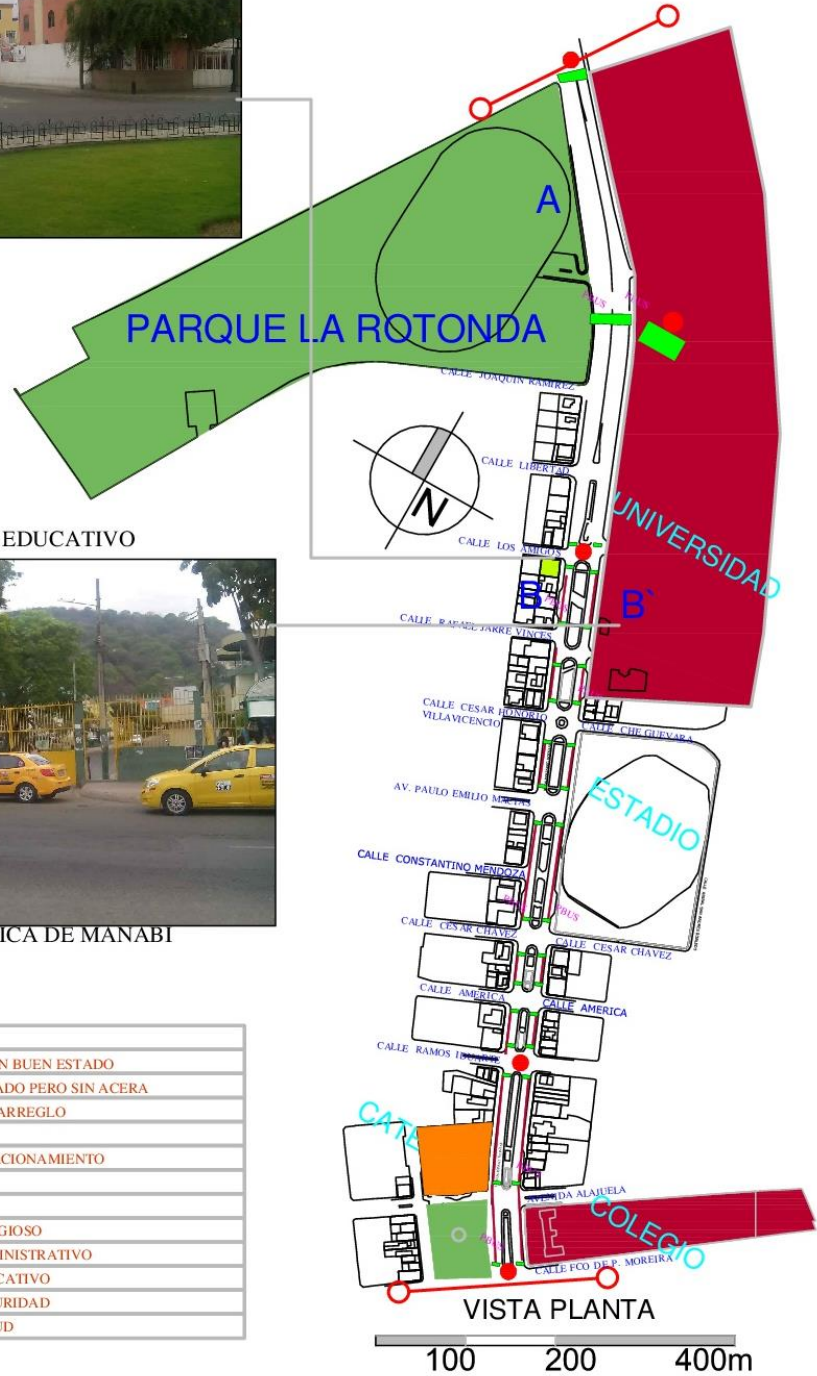


Ilustración 87. Análisis específico de movilidad - Tramo 3. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

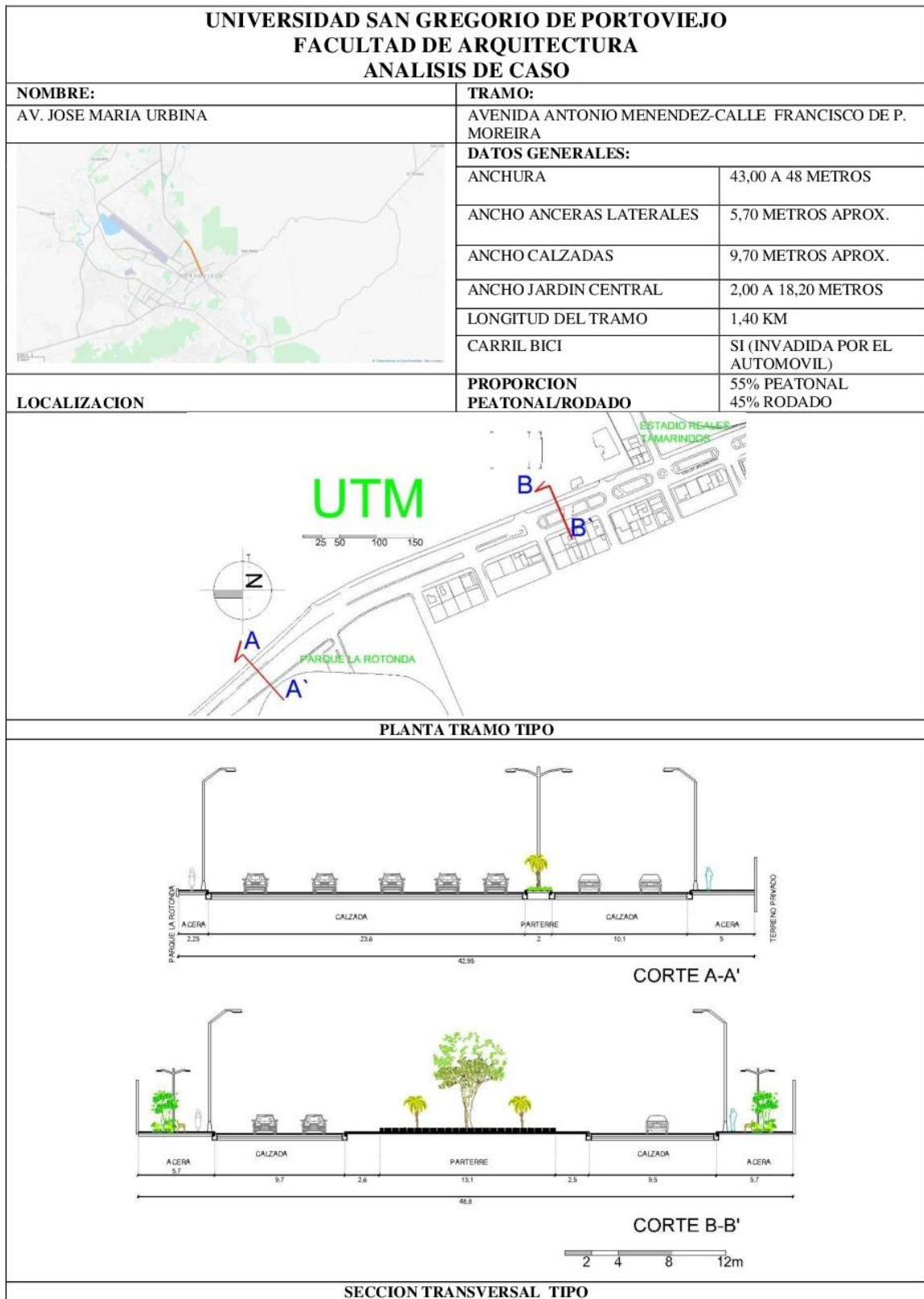


Ilustración 88. Análisis tramo 3 – Planta y Cortes. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Descripción

El tercer tramo también comprende a la avenida José María Urbina desde la avenida Antonio Menéndez hasta la calle Francisco de P. Moreira.

En este trayecto se puede apreciar que existen diferentes equipamientos como el parque La Rotonda, Universidad Técnica de Manabí, CNEL EP, banco la Previsora, estadio Reales Tamarindos, Cooperativa Policía Nacional, Colegio Nacional Portoviejo, la Catedral de la ciudad, Plaza Eloy Alfaro, a su vez comprende áreas comerciales donde existen restaurantes, Comercio Autónomo Alajuela donde han sido ubicados temporalmente muchos comerciantes, 1 taller mecánico, bares/karaokes y otros tipos de comercio. Además las calles que intersectan con la avenida Urbina son ingresos hacia zonas residenciales y comerciales.

Potencialidades:

- El Parque La Rotonda y Plaza Eloy Alfaro.
- Amplias aceras arboladas.
- Posee un gran parterre jardín el cual le da una mayor estética al sector.
- Varios equipamientos poseen estacionamiento.
- Transporte público.

Debilidades:

- Alto tráfico vehicular y mucha demanda de estacionamientos.
- Invasión de ciclovías y aceras por parte del transporte motorizado.
- Barreras urbano-arquitectónicas que impiden la libre movilidad.
- Contaminación audiovisual y ambiental.
- Muchos usuarios no respetan los pasos cebra ni utilizan el puente peatonal.



Ilustración 89. Gran parterre jardín que estiliza la ciudad. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

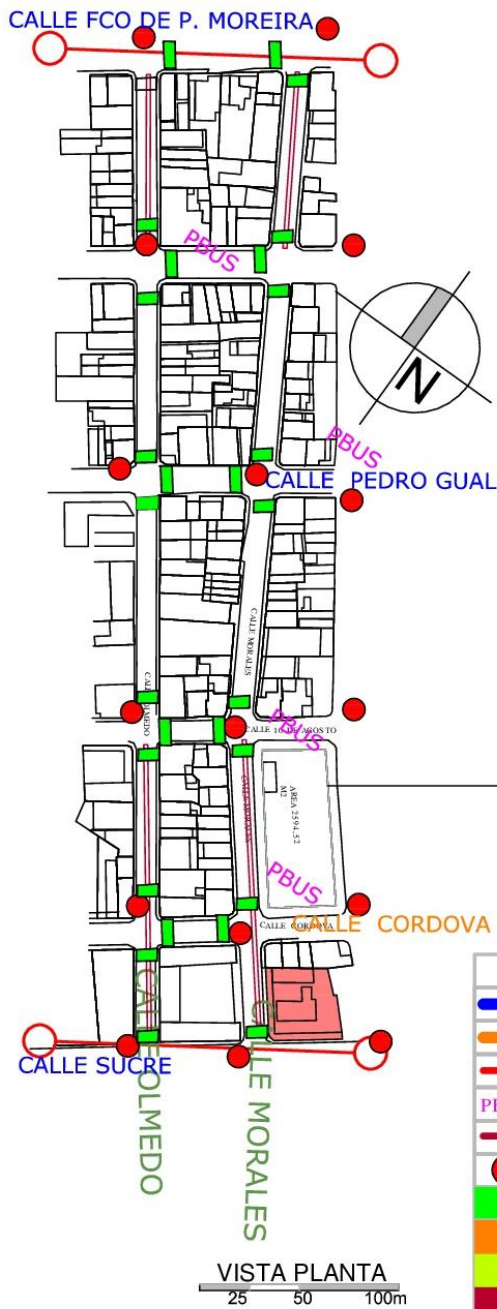


Ilustración 90. Demanda de estacionamientos – Alto tráfico vehicular. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 91. Uso de la bicicleta. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Cuarto tramo



ACERAS DAÑADAS



CALLE 10 DE AGOSTO

LOTES BALDIOS



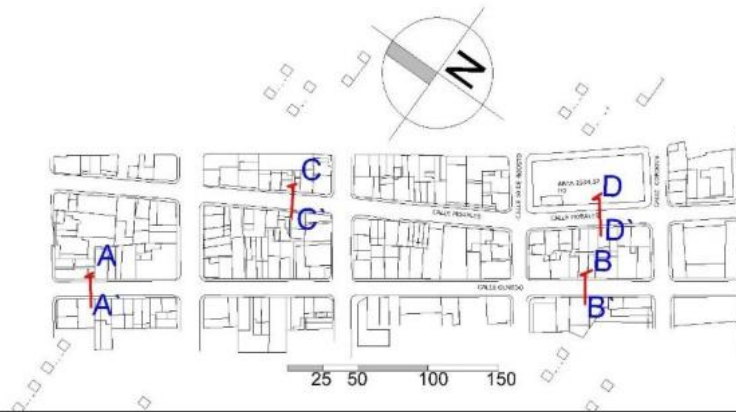
TERRENO EX CRM

SIMBOLOGIA	
	CALLE CON ACERA EN BUEN ESTADO
	CALLE EN BUEN ESTADO PERO SIN ACERA
	CALLE Y ACERA SIN ARREGLO
	PARADA DE BUSES
	ALTO NIVEL DE ESTACIONAMIENTO
	SEMAFORO
	CRUCE PEATONAL
	EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
	EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO
	EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
	EQUIPAMIENTO SEGURIDAD
	EQUIPAMIENTO SALUD

Ilustración 92. Análisis específico de movilidad - Tramo 4. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

**UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ANÁLISIS DE CASO**

NOMBRE: AVENIDA MORALES Y AVENIDA OLMEDO	TRAMO: CALLE FRANCISCO DE P. MOREIRA-CALLE SUCRE	
	DATOS GENERALES:	
	ANCHURA	13,20 A 14,60 METROS APROX.
	ANCHO ANCERAS LATERALES	1,30 A 1,95 METROS APROX.
	ANCHO CALZADAS	10,00 A 11,00 METROS
	ANCHO JARDIN CENTRAL	NO
	LONGITUD DEL TRAMO	500 METROS
	CARRIL BICI	NO
LOCALIZACION	PROPORCION PEATONAL/RODADO	
	25% PEATONAL 75% RODADO	



PLANTA TRAMO TIPO

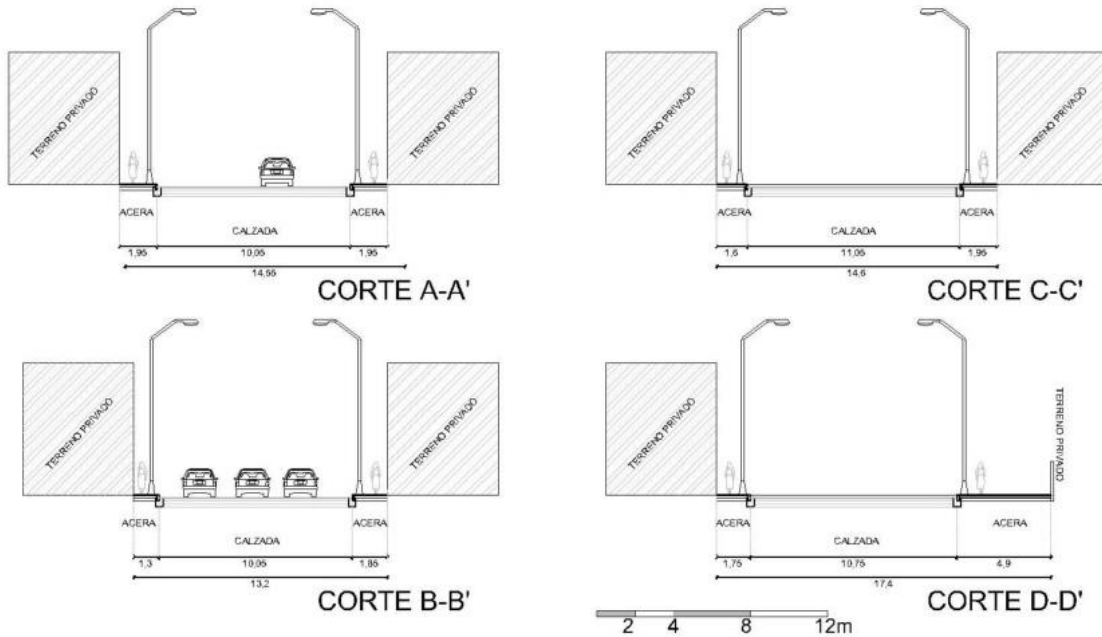


Ilustración 93. Análisis tramo 4 – Planta y Cortes. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Descripción

El cuarto tramo comprende a la avenida Morales y la avenida Olmedo desde la calle Francisco de P. Moreira hasta la calle Sucre. En este trayecto se aprecia que existen diferentes equipamientos de tipo comercial como panaderías, venta de ropa, venta de celulares, farmacias entre otros. Hay que acotar que este sector fue uno de los más afectados por el terremoto del 16A y aún no se ha rehabilitado en su totalidad. Además las calles que intersectan con estas avenidas son ingresos hacia zonas residenciales y comerciales.

Potencialidades:

- Se han realizado intervenciones como quitar el cableado aéreo.
- Mejoras a nivel urbanístico como son la ampliación de aceras, adecuación de portales y mejoramiento de la infraestructura como el alcantarillado fluvial y sanitario.
- Transporte público.
- Aprovechamiento de terrenos vacíos para la construcción de edificios de parqueo mecanizado y edificios ecológicos.

Debilidades:

- Inseguridad de los habitantes y comerciantes debido a que el sector se encuentra aún desolado.
- Aceras en mal estado con barreras urbano-arquitectónicas y poca arborización.
- Edificios con afectaciones lo cual genera inseguridad.



Ilustración 94. Sectores desolados por la inactividad del comercio. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

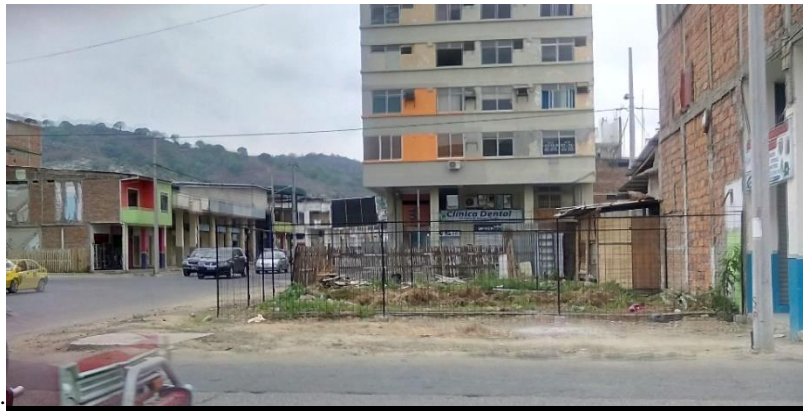


Ilustración 95. Terrenos baldíos. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 96. Aceras en mal estado y con obstáculos para el peatón. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Quinto tramo



CENTRO HISTORICO



VISTA AL PARQUE CENTRAL

CALLES MAS PEATONALES



AVENIDA OLMEDO

SIMBOLOGIA	
	CALLE CON ACERA EN BUEN ESTADO
	CALLE EN BUEN ESTADO PERO SIN ACERA
	CALLE Y ACERA SIN ARREGLO
	PARADA DE BUSES
	ALTO NIVEL DE ESTACIONAMIENTO
	SEMAFORO
	CRUCE PEATONAL
	EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
	EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO
	EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
	EQUIPAMIENTO SEGURIDAD
	EQUIPAMIENTO SALUD

Ilustración 97. Análisis específico de movilidad - Tramo 5. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

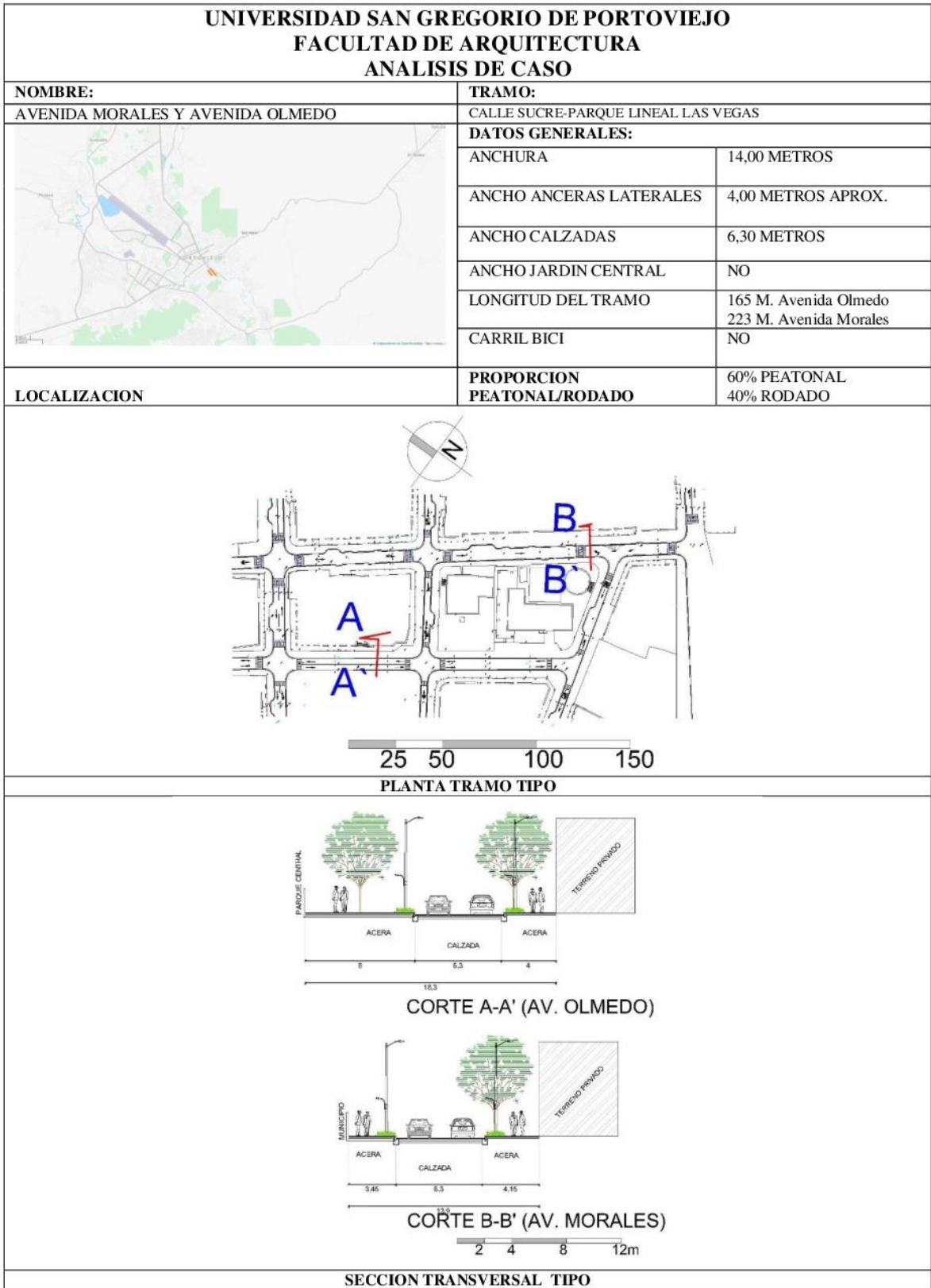


Ilustración 98. Análisis tramo 5 – Planta y Cortes. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Descripción

El quinto tramo también comprende a la avenida Morales y la avenida Olmedo desde la calle Sucre hasta conectarse con el parque lineal Las Vegas, este tramo está conectado al Plan Piloto de la regeneración urbana del centro histórico.

En este trayecto se evidencia la existencia de diferentes equipamientos como son el parque Central, el parque lineal Las Vegas, entidades bancarias, administrativas y comercios. Las calles que intersectan con estas avenidas, son ingresos hacia zonas comerciales, administrativas, judiciales y residenciales.

Potencialidades:

Existirá más vegetación en el sector.

Se eliminarán barreras urbano-arquitectónicas permitiendo así la libre circulación peatonal.

Gracias a la amplitud de aceras se dará privilegio al peatón lo cual mejora la movilidad y accesibilidad en el sector.

Terrenos vacíos para la construcción de edificios de parqueo mecanizado.

Planteamiento de ciclovías.

Debilidades:

Falta de integración con el sector del Centro Comercial Municipal.

Pocas zonas de estacionamiento se han proyectado.

Edificios con afectaciones, lo que genera inseguridad.

La mayoría de los comerciantes utilizan el espacio público para la venta de productos.



Ilustración 99. Amplitud en aceras para los peatones. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

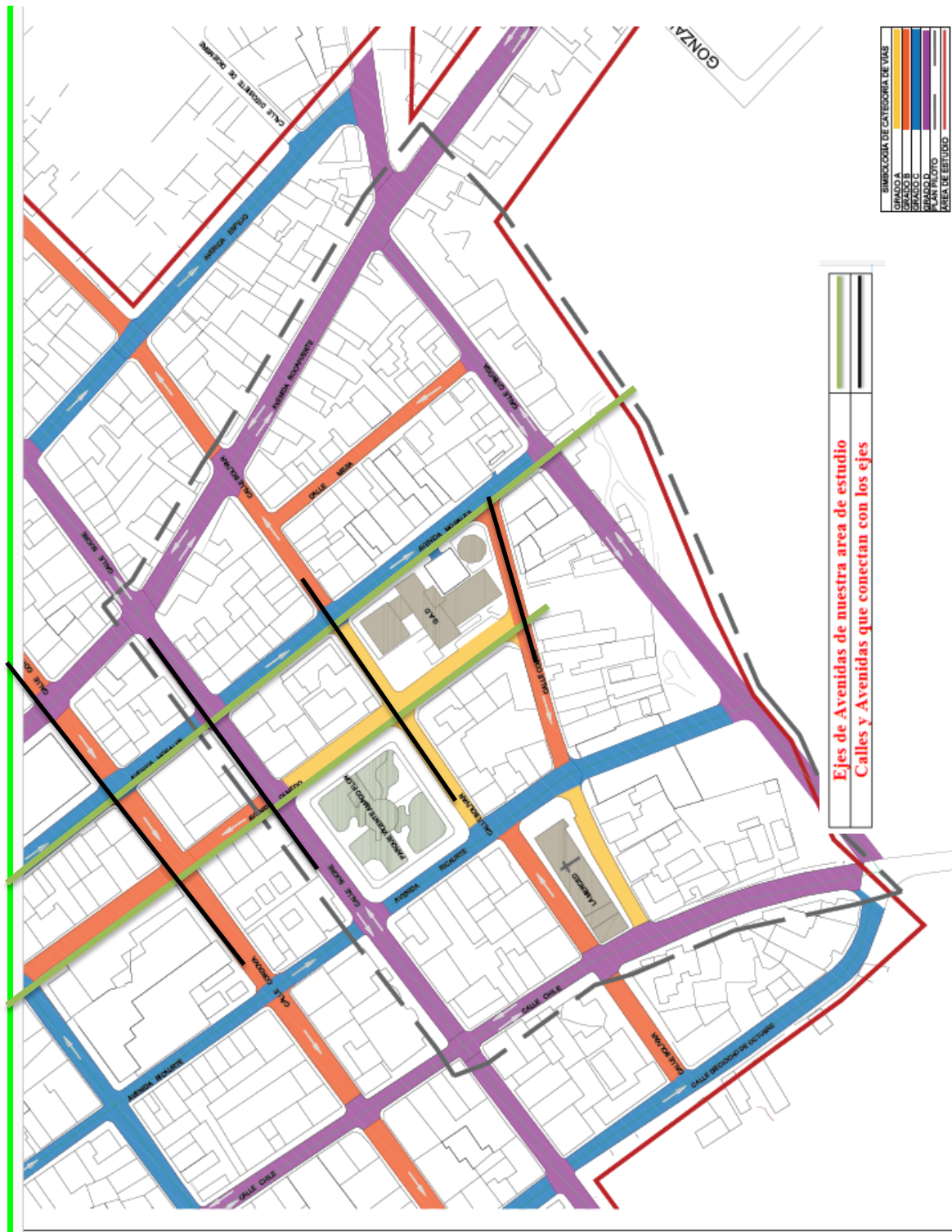


Ilustración 100. Terrenos vacíos para la construcción de edificios de parqueo mecanizado y edificios ecológicos. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 101. Calles más angostas. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

4.4.4. Análisis de la regeneración en el plan piloto de las avenidas y calles inmersas en nuestra área de estudio.



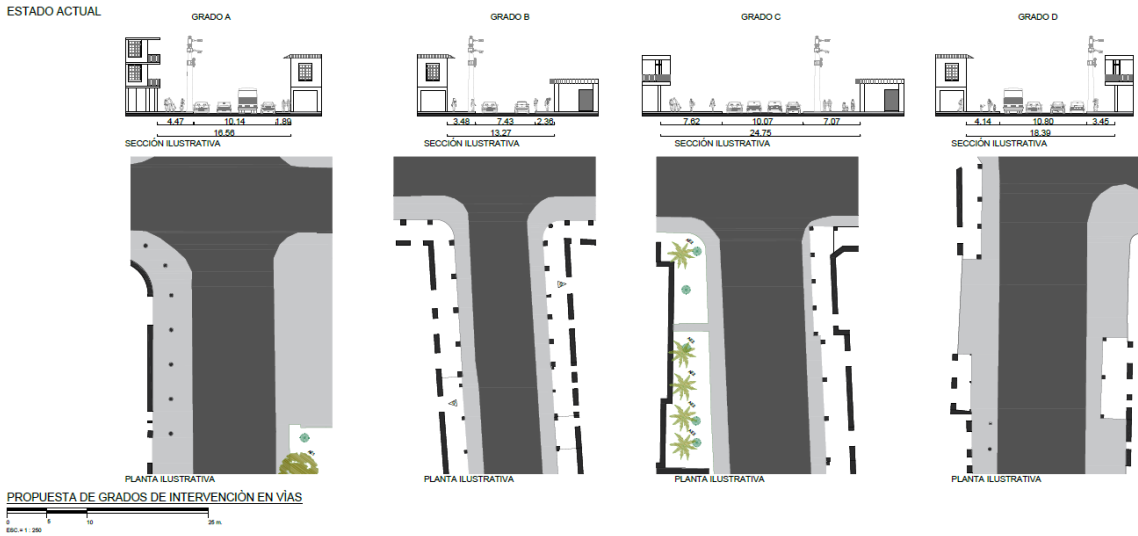


Ilustración 103. Estado actual - propuesta de grados de intervención en vías. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Portoviejo.

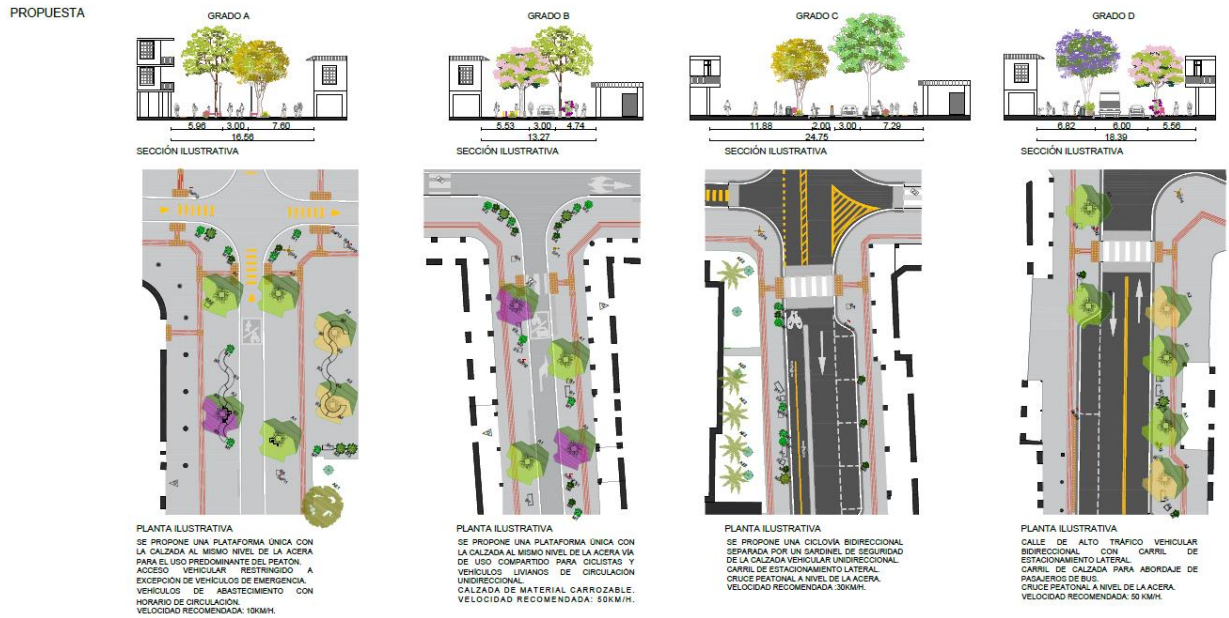


Ilustración 104. Propuesta - propuesta de grados de intervención en vías. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Portoviejo.

Análisis de la avenida Olmedo

Según los documentos obtenidos por el GAD municipal de la ciudad de Portoviejo, la regeneración urbana del centro histórico proyecta a la avenida Olmedo de la siguiente manera:

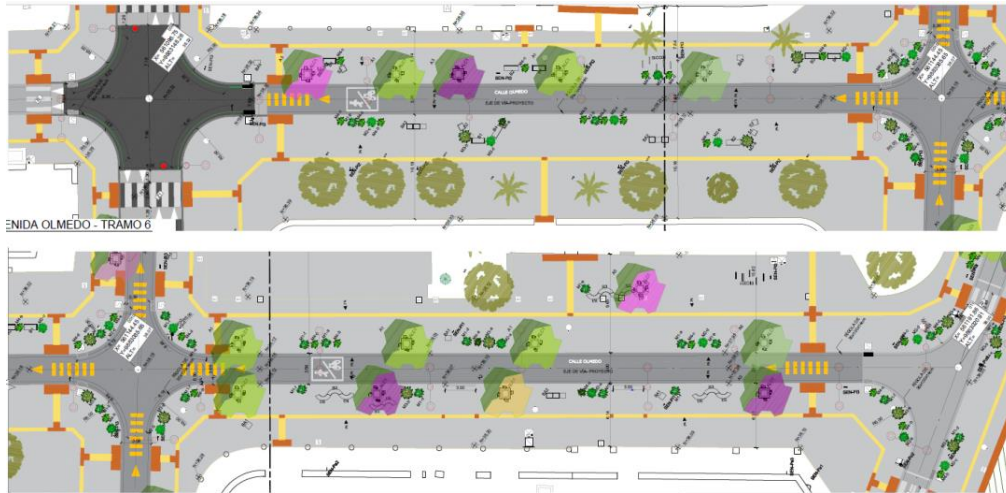


Ilustración 105. Proyección de la Avenida Olmedo. Portoviejo. República Del Ecuador. Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Portoviejo.

La avenida Olmedo fue proyectada para que sea de tipo grado A, pero realizando la visita a la obra podemos constatar que hubo un cambio en el tipo de vía ya que se apreció que la calzada no comprendía los 3 metros, sino que se aprecia una amplitud de aproximadamente 6,00 metros de ancho es decir, que pasó de ser tipo grado A, a ser de grado D.



Ilustración 106. Municipio de Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



Ilustración 107. Intersección con la calle Simón Bolívar. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

Análisis de la avenida Morales

Según los documentos obtenidos por el GAD municipal de la ciudad de Portoviejo, la regeneración urbana del centro histórico proyecta a la avenida Morales de la siguiente manera:



Ilustración 108. Proyección de la Avenida Morales. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: GAD Municipal de la Ciudad de Portoviejo.

La avenida Morales fue proyectada para que sea de tipo grado C, la cual en nuestra visita de campo podemos constatar que no hubo cambios en el tipo de vía y su calzada si comprendía los 5,70 metros.



Ilustración 109. Intercesión con la calle Sucre. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.



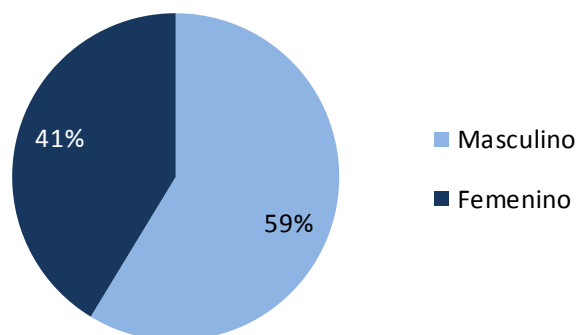
Ilustración 110. Intercesión con la calle Bolívar. Portoviejo. República del Ecuador. Fuente: Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso.

4.4.5. Resultados de las encuestas realizadas a los habitantes de la ciudad de Portoviejo.

Análisis cuantitativo:

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 1
DATOS DE ENCUESTADO
Genero



DESCRIPCIÓN	#	%
Masculino	81	58,70%
Femenino	57	41,30%
SUMAN	138	100%

TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

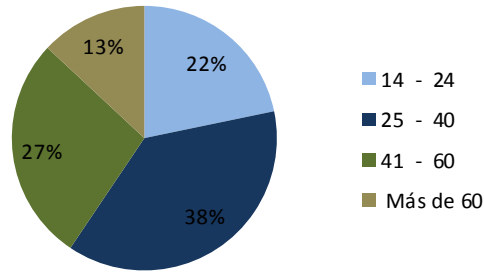
ANÁLISIS CUALITATIVO

De la poblacion encuestada el 58,70% es masculino, mientras que el 41,30% fueron femeninos.

Ilustración 111. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 1
DATOS DE ENCUESTADO
Edad



DESCRIPCIÓN	#	%
14 - 24	30	21,74%
25 - 40	52	37,68%
41 - 60	38	27,54%
Más de 60	18	13,04%
SUMAN	138	100%

TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

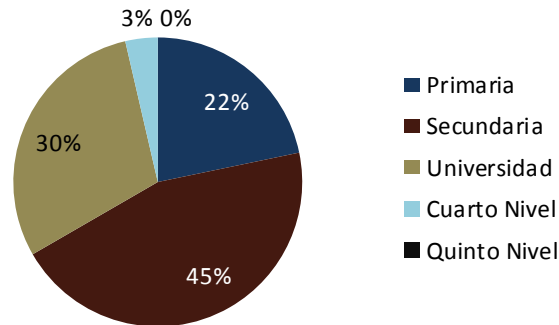
ANÁLISIS CUALITATIVO

El 37,68% de los encuestados poseen una edad que oscila en los 25 a 40 años, mientras que el 13,04% más de 60 años.

Ilustración 112. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes. Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 1
DATOS DE ENCUESTADO
Nivel de instrucción



DESCRIPCIÓN	#	%
Primaria	30	21,74%
Secundaria	62	44,93%
Universidad	41	29,71%
Cuarto Nivel	5	3,62%
Quinto Nivel	0	0%
Total	138	100%

TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

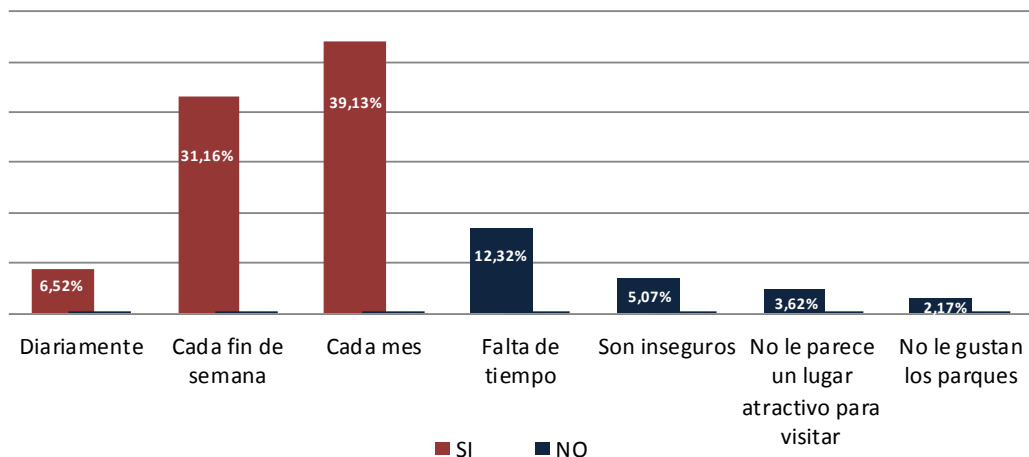
ANÁLISIS CUALITATIVO

El 44,93% de los encuestados indican que cursaron el nivel de instrucción secundaria, mientras que el 3,62% en cuarto nivel.

Ilustración 113. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes. Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 2	
¿Asiste usted a los parques/plazas/jardines (Verde Urbano) de la ciudad de Portoviejo?	



DESCRIPCIÓN		SUMAN	%
Si	Diariamente	9	6,52%
	Cada fin de semana	43	31,16%
	Cada mes	54	39,13%
Subtotal			76,81%
No	Falta de tiempo	17	12,32%
	Son inseguros	7	5,07%
	No le parece un lugar atractivo para visitar	5	3,62%
	No le gustan los parques	3	2,17%
Subtotal			23,19%
TOTAL		138	100%

Ilustración 114. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes. Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

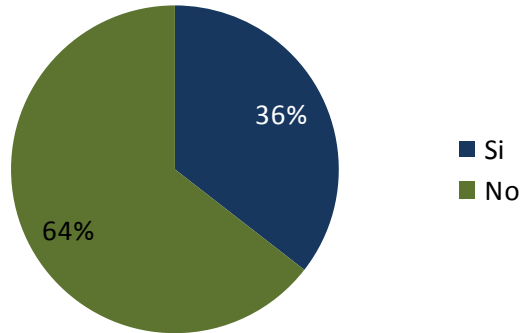
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

Como se puede apreciar en el gráfico la mayoría de las personas a las cuales se les realizó la encuesta el 39,13% indicaron que acuden cada mes a estas áreas verdes, el 31,16% señala que acuden cada fin de semana; sin embargo el 12,32% indicaron que no asisten a estos lugares por falta de tiempo, el 5,07% señala que estas áreas son inseguras debido a la delincuencia.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 3
¿Conoce o se le es familiar el tema sobre la conexión del verde urbano (Parques/Plazas/Jardines)?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	49	35,51%
No	89	64,49%
SUMAN	138	100%

Ilustración 115. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.

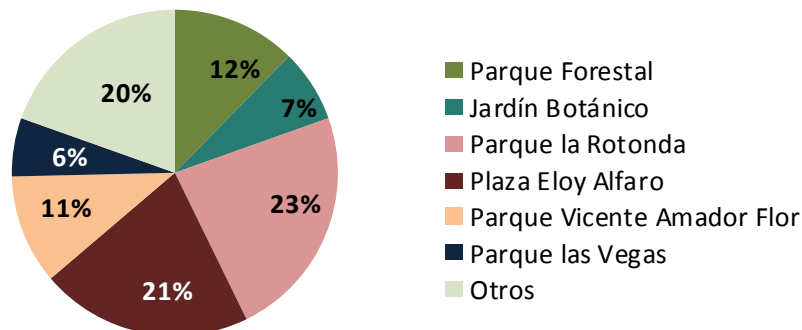
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De acuerdo a la encuesta el 64,49% no conocen acerca del tema sobre la conexión del verde urbano (Parques/ plazas / jardines). Mientras que el 35,51% señalaron que sí conocen el tema relacionado a la conectividad de espacios, lo cual nos refleja la falta de conocimiento que tienen los ciudadanos acerca de estos temas que son importantes para el desarrollo de las ciudades.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 4
¿Cerca de que parque/plaza/jardín de la ciudad de Portoviejo usted vive?



DESCRIPCIÓN	#	%
Parque Forestal	17	12,32%
Jardín Botánico	10	7,25%
Parque la Rotonda	32	23,19%
Plaza Eloy Alfaro	29	21,01%
Parque Vicente Amador Flor	15	10,87%
Parque las Vegas	8	5,80%
Otros	27	19,57%
SUMAN	138	100%

Ilustración 116. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes. Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

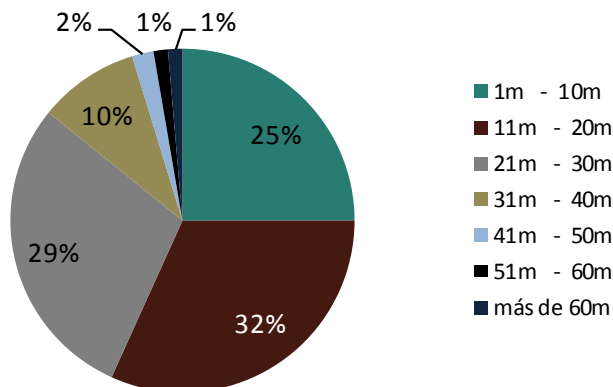
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De acuerdo a los datos obtenidos en la investigación realizada en la ciudad de Portoviejo, podemos observar que el 23,19% de los encuestados viven cerca el parque la Rotonda, debido a que la zona en la cual se encuentra este parque es de tipo residencial, educativa y comercial. Mientras que solo un 5,80% de los ciudadanos señalaron que viven cerca del parque las Vegas debido a que este parque se encuentra más retirado de la urbe.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 5
¿Aproximadamente cuanto tiempo le toma llegar desde su vivienda hasta un parque/plaza/jardín (Verde Urbano)?



DESCRIPCIÓN	#	%
1m - 10m	37	25,00%
11m - 20m	47	31,76%
21m - 30m	43	29,05%
31m - 40m	14	9,46%
41m - 50m	3	2,03%
51m - 60m	2	1,35%
más de 60m	2	1,35%
SUMAN	148	100%

Ilustración 117. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

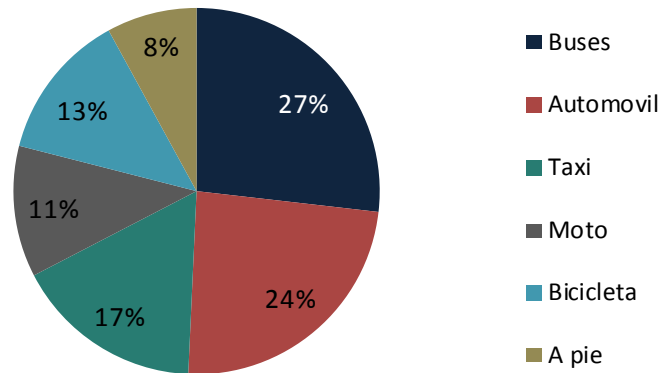
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De los encuestados, el 31,76% indicaron que les toma aproximadamente de 11 a 20 minutos llegar desde su vivienda hasta un parque/ plaza / jardín. Mientras que el 1,35% señaló que le toma de 51 a 60 minutos llegar hasta uno de estos espacios. Analizando el verde urbano de la ciudad de Portoviejo se concluye que existen áreas verdes dispersas en la urbe la cual las hace accesibles a una gran parte de la población.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 6
¿Qué medio de transporte utiliza usted para llegar a estos espacios?



DESCRIPCIÓN	#	%
Buses	37	26,81%
Automovil	33	23,91%
Taxi	23	16,67%
Moto	16	11,59%
Bicicleta	18	13,04%
A pie	11	7,97%
SUMAN	138	100%

Ilustración 118. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

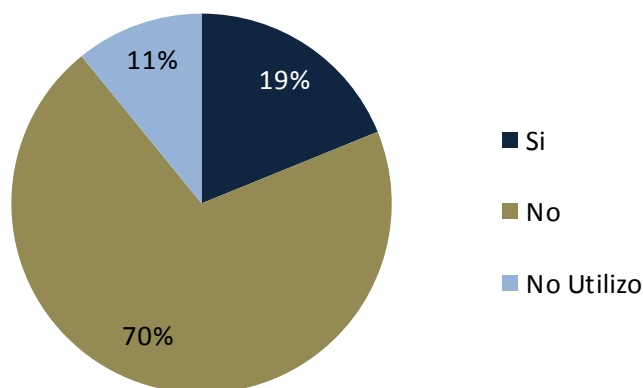
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De las personas que circulaban por nuestro eje de estudio el 26,81%, señaló que se movilizaban en transporte público para llegar a estos espacios; un 23,91% de los encuestados indicaron que utilizaban automóvil; el 16,67% señaló que se movilizaban en taxis; tan solo un 13,04% de usuarios utilizan la bicicleta como medio de transporte; un 7,97% llegan a pie. Lo que nos da a conocer que la circulación blanda es débil en la ciudad comparada con los valores del transporte motorizado y esto se debe a muchos factores como puede ser la superioridad de vehículo sobre el peatón, la falta de ciclovías o protección de las mismas.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 7
¿Considera que el transporte público es eficiente?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	26	18,84%
No	97	70,29%
No Utilizo	15	10,87%
SUMAN	138	100%

Ilustración 119. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

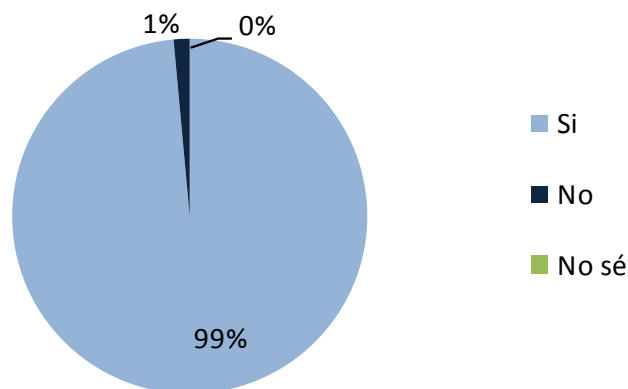
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

El 70,29% de los encuestados indicaron que el transporte público no es eficiente, mientras que el 10,87% indicó que no utilizan este servicio. Según las investigaciones realizadas se concluye que el transporte público es ineficiente ya que no cuenta con un carril exclusivo para los recorridos, sus unidades no están equipadas para que personas con movilidad reducida puedan acceder a este servicio. Existe un déficit de paradas lo cual genera inconformidad por parte de los usuarios.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 8
¿Considera que existe un alto tráfico vehicular al querer llegar a una de estas áreas?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	136	98,55%
No	2	1,45%
No sé	0	0,00%
Suman	138	100%

Ilustración 120. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

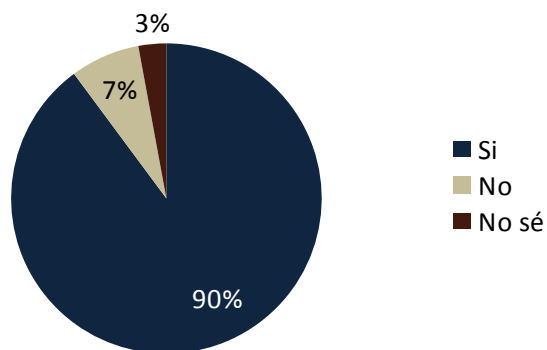
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

El 98.55% de los encuestados señalaron que existe un alto tráfico vehicular al querer llegar a una de estas áreas verdes, esto se da debido a que en la ciudad de Portoviejo existe demasiado transporte motorizado, el cual satura las principales vías como es el caso de la avenida José María Urbina que se encuentra dentro de nuestro eje estudiado. Otro motivo por el cual existe tráfico es debido a que la sociedad prefiere movilizarse en transportes motorizados que caminar o hacer uso de la bicicleta.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 9
¿Considera que existen barreras que impiden la libre circulación peatonal / ciclista entre estos espacios?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	124	89,86%
No	10	7,25%
No sé	4	2,90%
SUMAN	138	100%

Ilustración 121. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

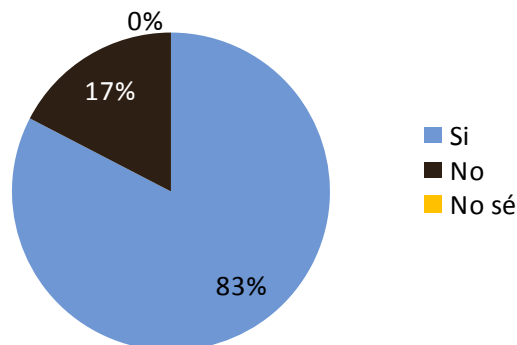
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De los encuestados el 89,86% señalaron que si existen barreras que impiden la libre circulación de peatones y ciclistas entre estos espacios. Una de las barreras más comunes es la de postes de luz en medio de las aceras, cerramientos en algunos equipamientos, aceras reducidas, desniveles en las aceras, rampas mal construidas, y superioridad del transporte motorizado.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 10
¿Cree usted que los parques, plazas o jardines deberían estar libres de cercas/cerramientos para una mejor accesibilidad?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	114	82,61%
No	24	17,39%
No sé	0	0,00%
SUMAN	138	100%

Ilustración 122. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

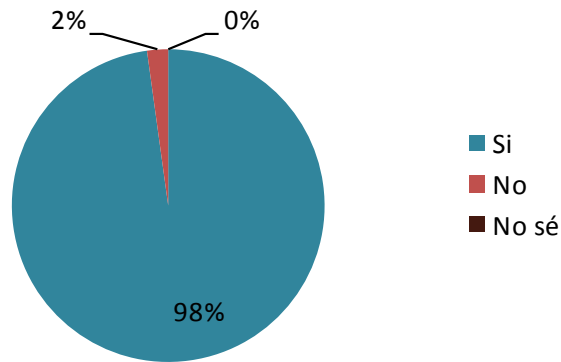
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

El 82,61% de los encuestados indicaron que los parques/ plazas / jardines deberían estar libre de cercas o cerramientos debido a que en algunas ocasiones estos lugares se encuentran cerrados lo cual hace imposible su acceso e impide que haya libre circulación entre estos espacios. A su vez el 17,39% de los ciudadanos señalaron que no deberían estar libre de cerramientos debido a la delincuencia e inseguridad.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 11
¿Cree que debería dársele mayor importancia al peatón / ciclista que a los vehículos particulares?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	135	97,83%
No	3	2,17%
No sé	0	0,00%
SUMAN	138	100%

Ilustración 123. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

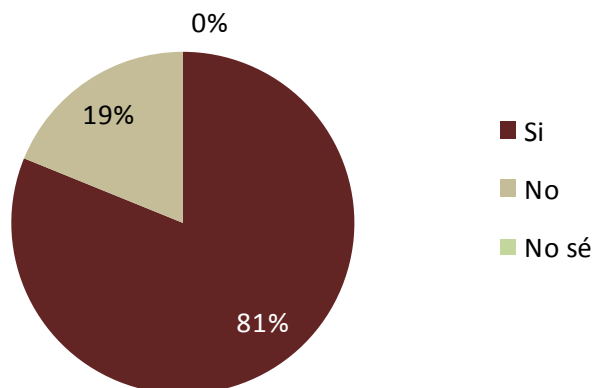
TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

De las personas que circulaban por nuestro eje de estudio el 97,83% de los encuestados indicaron que debería dársele mayor prioridad al peatón y ciclista que a los vehículos particulares, indicaron también que en nuestro medio son pocas las personas que tienen cultura vial y respetan la circulación blanda.

ANÁLISIS CUANTITATIVO

PREGUNTA 12
¿Considera que deberían generarse más proyectos de áreas verdes en la ciudad de Portoviejo?



DESCRIPCIÓN	#	%
Si	112	81,16%
No	26	18,84%
No sé	0	0,00%
SUMAN	138	100%

Ilustración 124. Tabulaciones, porcentajes y conclusiones de las encuestas aplicadas a los estudiantes.
Fuente: Gráfico elaborado por los autores del presente análisis de caso. Ecuador. (2017).

TOTAL DE ENCUESTADOS: 138 PERSONAS QUE RESPRESENTA EL 100%

ANÁLISIS CUALITATIVO

El 81,16% de los encuestados indicaron que deberían generarse más proyectos de áreas verdes en la ciudad de Portoviejo debido a que no solamente mejora la estética de la ciudad sino, que también mejora la calidad de vida de sus habitantes. A su vez el 18,84% de los ciudadanos señalaron que no deberían desarrollarse más proyectos de áreas verdes debido a que tienen prioridad por la reactivación del comercio.

CAPITULO V

5. Conclusiones y recomendaciones.

5.1. Conclusiones

1. La mayoría de los habitantes carecen de conocimiento respecto al tema de la conectividad del verde urbano.
2. Se evidenció escasa conectividad entre los parques, plaza y jardín de nuestra área de estudio debido a la falta de planificación del verde urbano.
3. Teniendo en cuenta los proyectos que se han ejecutado como son el parque la Rotonda y el parque lineal las Vegas, el cantón aún no cumple con los m² de área verde establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS).
4. Algunas de las calles o avenidas que se conectan directamente al eje estudiado no poseen un infraestructura viaria adecuada, falta de aceras y en algunos casos sin ningún tipo de tratamiento.
5. La mayoría de los tramos cumplen con la normativa respecto a las medidas de aceras y retiros aunque existen algunos con aceras reducidas y barreras urbano-arquitectónicas que dificultan la movilidad del peatón.
6. Se evidenció la falta de vegetación en calles y avenidas que están conectadas directamente a nuestra área de estudio.
7. Los usos de suelo varían a lo largo del eje estudiado, debido a que algunos comerciantes e instituciones se trasladaron hasta estas zonas generando incumpliendo de acuerdo a las leyes del ordenamiento territorial.

8. El GAD de Portoviejo se encuentra ejecutando el plan maestro urbano, el cual tiene como objetivo la planificación urbana tomando en cuenta los ámbitos sociales, económicos culturales y ambientales en todo el cantón.
9. El eje analizado estará conectado directamente al centro histórico y al sector el Negrital los cuales son unos de los mayores polos de desarrollo de la ciudad.
10. Cada infraestructura verde dentro de nuestra área de estudio posee un atractivo y tipología que lo caracteriza.
11. Los parques que poseen cerramientos generan inconformidad debido a la reducida accesibilidad y movilidad.
12. En algunos equipamientos educativos se genera congestión debido a la escasa cultura vial por parte de los ciudadanos.
13. Se evidenció la falta de ciclovías en ciertas áreas, y las que existen se encuentran obstaculizadas por el vehículo privado debido a la escasez de estacionamientos.
14. Se determinó que el transporte público es ineficiente ya que no cuenta con un carril exclusivo para los recorridos, sus unidades no están equipadas para que personas con movilidad reducida puedan acceder a este servicio.

5.1. Recomendaciones

1. Orientar a los ciudadanos sobre el tema de la conectividad del verde urbano para poder crear conciencia de su importancia.
2. Mejorar la conectividad del verde urbano mediante corredores verdes, teniendo en cuenta diferentes ámbitos sociales, económicos, culturales, y ambientales del sector.
3. Crear nuevos proyectos de áreas verdes para poder tener una ciudad más verde, cumplir la normativa y a su vez mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
4. Mejorar la conexión a lo largo del eje estudiado mediante el mejoramiento de calles y aceras.
5. Que las autoridades gestionen un plan para arborizar las calles y avenidas existentes.
6. Que el GAD Municipal socialice los proyectos, normativas y planes de desarrollo ante la ciudadanía.
7. Que en los futuros proyectos de áreas verdes se aprovechen las conexiones con los polos de actividades de manera que todos los sectores se vean beneficiados.
8. Realizar un proyecto integral como campañas sociales y ambientales donde se determine la importancia de cada parque, plaza o jardín y así lograr a partir de esto crear un sistema de áreas verdes que conecten toda la ciudad.
9. Regular mediante ordenanzas, el uso de suelo y así poder determinar las distintas zonas que existen.
10. Proyectar nuevas ciclovías con protección para que el vehículo privado no invada dichas áreas.

11. Implementar cámaras de vigilancia y guardias para aumentar la seguridad de estos equipamientos y así poder eliminar barreras como cerramientos.
12. Eliminar barreras que dificulten el libre desplazamiento de los usuarios, y a su vez implementar sistemas de movilidad integral como pavimentos podo táctil y rampas adecuadas para los ciudadanos.
13. Crear campañas de concientización acerca de los problemas que conlleva la mala cultura vial existente en nuestro cantón.
14. Implementar el transporte público inclusivo y su vez generar carriles exclusivos.

CAPITULO VI

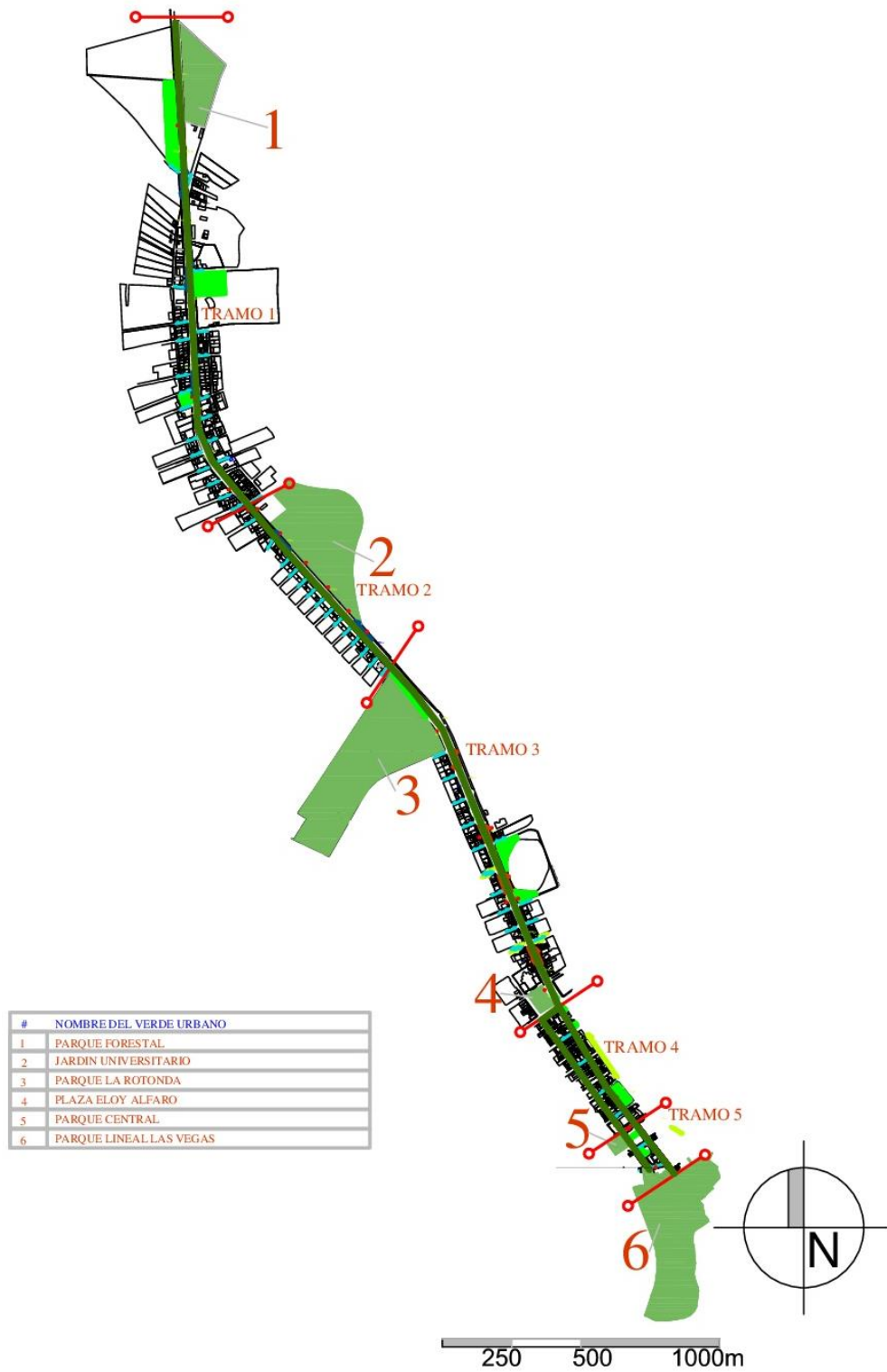
6. La Propuesta

6.1. Delimitación de la Propuesta

En la investigación que realizada por los autores del presente análisis de caso tanto en gabinete como en campo se ha tenido de metodología la implementación de las encuestas, entrevistas, mapas temáticos y fichas de observación. Como resultado de todas estas metodologías de estudio, se pone en consideración que la conectividad del verde urbano en la ciudad de Portoviejo, es ineficiente lo cual provoca que no haya una buena accesibilidad, movilidad y conexión entre este eje vial. Dicho esto, proponemos soluciones a los problemas encontrados en nuestro análisis. De esta forma se les brindará privilegio al peatón / ciclista y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

6.3. Alcance de la Propuesta

La longitud del eje estudiado es de 4,7 km aproximadamente y comprende a la avenida José María Urbina, una de las vías más importantes de la ciudad, ya que posee un alto flujo vehicular y además a las avenidas Morales y Olmedo que se conectan con el centro histórico de la ciudad.



Área a intervenir en la propuesta.

Lineamientos de propuesta

GESTIÓN DEL AGUA



Depósitos de infiltración que actúan como zonas de embalse superficial donde se almacena el agua hasta que se produce la infiltración. Portland.



Jardines de lluvia actúan como filtro de las aguas de escorrentía reduciendo los contaminantes que entran a los sistemas de saneamiento. Washington.



Sistemas de recogida de aguas pluviales. Portland.

DISEÑO Y GESTIÓN DEL VERDE URBANO



Recuperación de los ecosistemas fluviales urbanos con diseños que favorecen el acercamiento al agua. Chaumont-Sur-Loire.



Jardines verticales que incrementan la superficie de espacio verde y el índice biótico del suelo. Londres.



Integración de diseños urbanos funcionales y generación de hábitats para insectos, pequeñas aves y polinizadores. Chaumont-Sur-Loire.



Conservación de microespacios de biodiversidad en los procesos de renovación urbana. Londres.

Cuadro. ejemplos de intervenciones de transformación urbana para la mejora de los servicios ecosistémicos en la ciudad.

MOVILIDAD EN LA CIUDAD



Reconversión de infraestructuras ferroviarias en corredores verdes asociadas a ejes de movilidad peatonal. Promenade Plantée, París.



Soterramiento de infraestructuras de metro y generación de corredores verdes en superficie que favorecen la cohesión y la identidad social e aumentan la calidad de vida. SW Corridor, Boston.

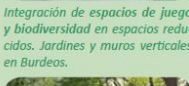


Reutilización de infraestructuras lineales para espacios de movilidad peatonal e integración en la trama urbana como ejes naturales para el encuentro, el ocio y el deporte. High Line, Nueva York.

RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO



Huertos urbanos para el aprendizaje y la producción de alimentos de proximidad. Huertos comunitarios en Burdeos.



Integración de espacios de juego y biodiversidad en espacios reducidos. Jardines y muros verticales en Burdeos.



Mejora de la biodiversidad y la biocapacidad en espacios verdes públicos. Cementerio en el Boston Common.



Incremento de los espacios para el juego, el aprendizaje y el descubrimiento a través del paisaje y el contacto con la naturaleza. Patio escolar en Filadelfia.

RENOVACIÓN Y REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS

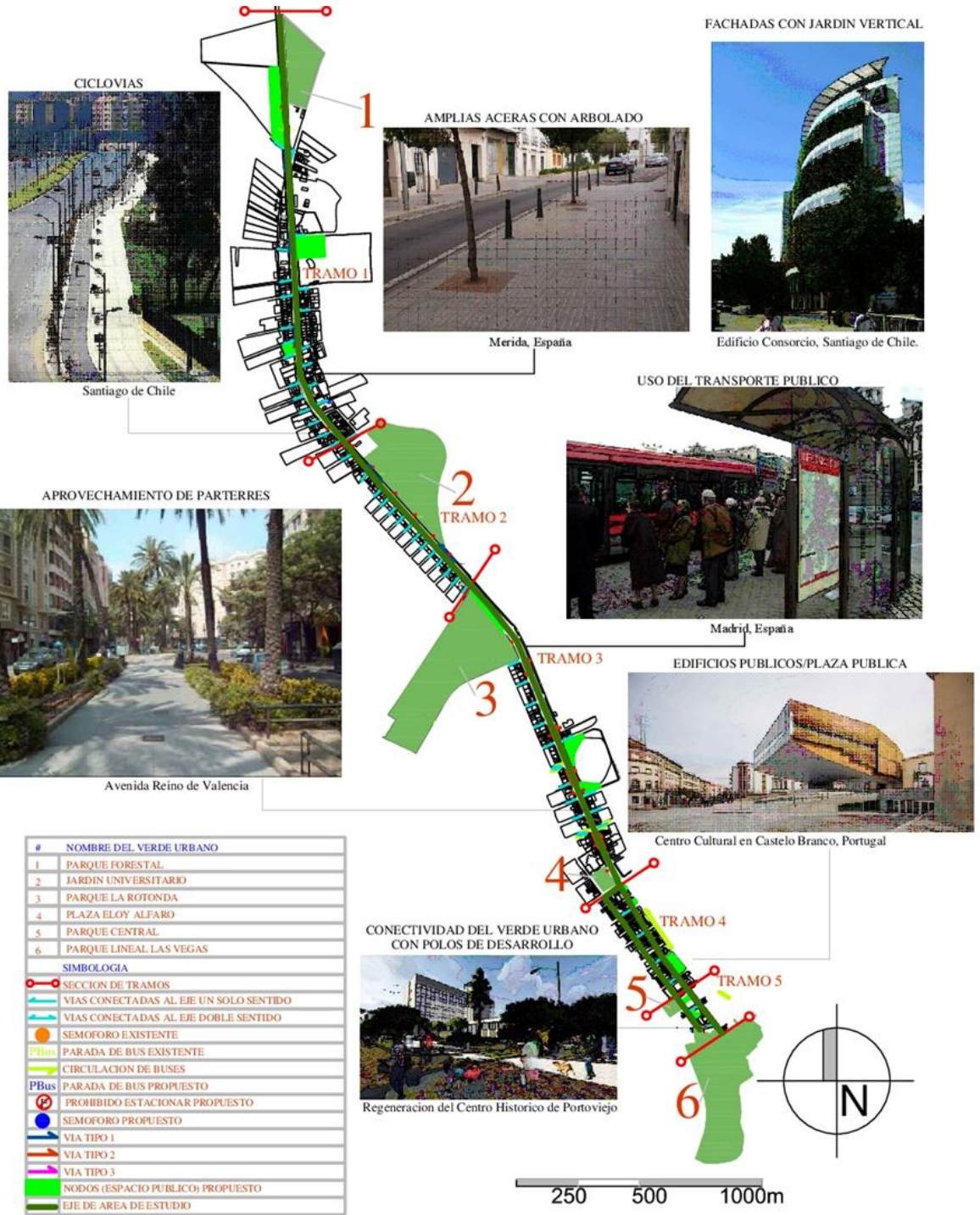


Fachada vegetal que favorece el aislamiento térmico, regula la temperatura por evapotranspiración, filtra y retiene contaminantes y genera un atractivo elemento visual. Museo de quai Branly, París.

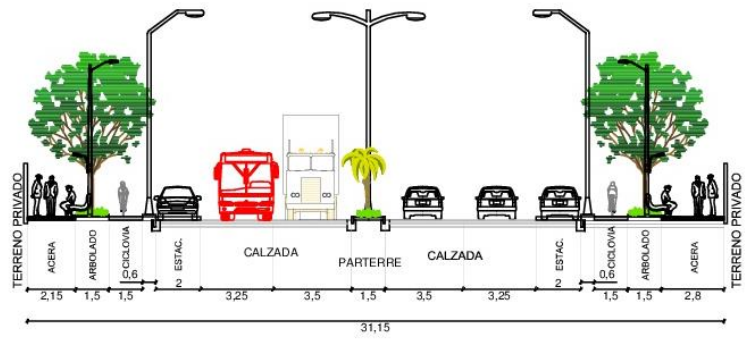
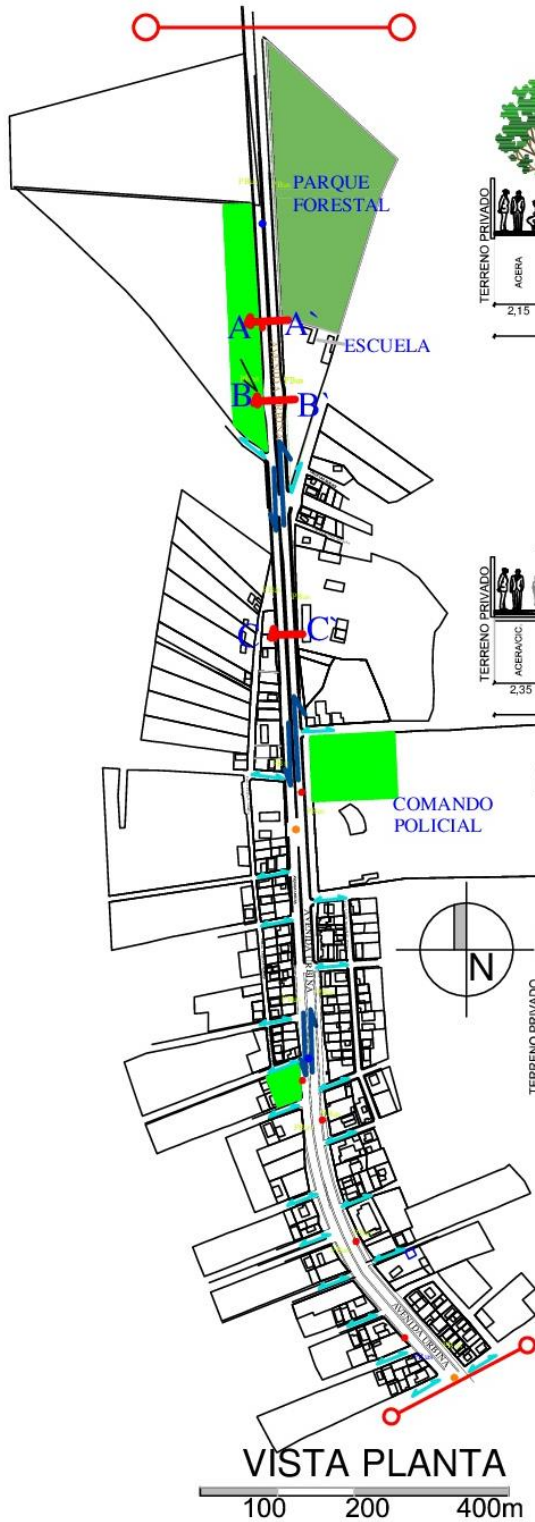


Diseño de espacios verdes comunitarios para la producción de alimentos locales en las cubiertas de edificios. Eagle Street, Rooftop Farm, Brooklyn.

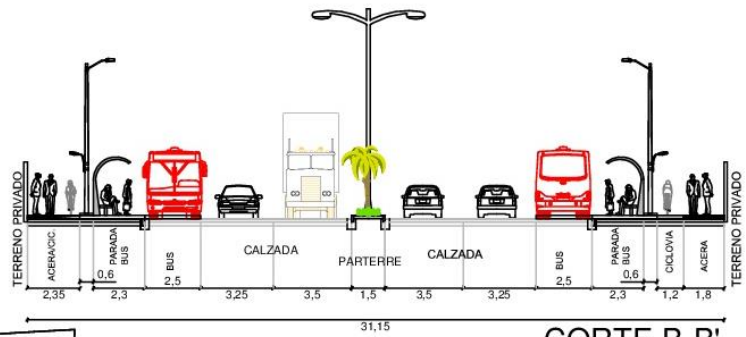
Cuadro. ejemplos de intervenciones de transformación urbana para la mejora de los servicios ecosistémicos en la ciudad.



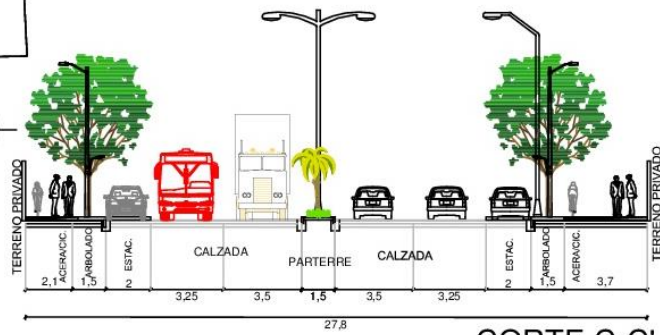
TRAMO 1



CORTE A-A



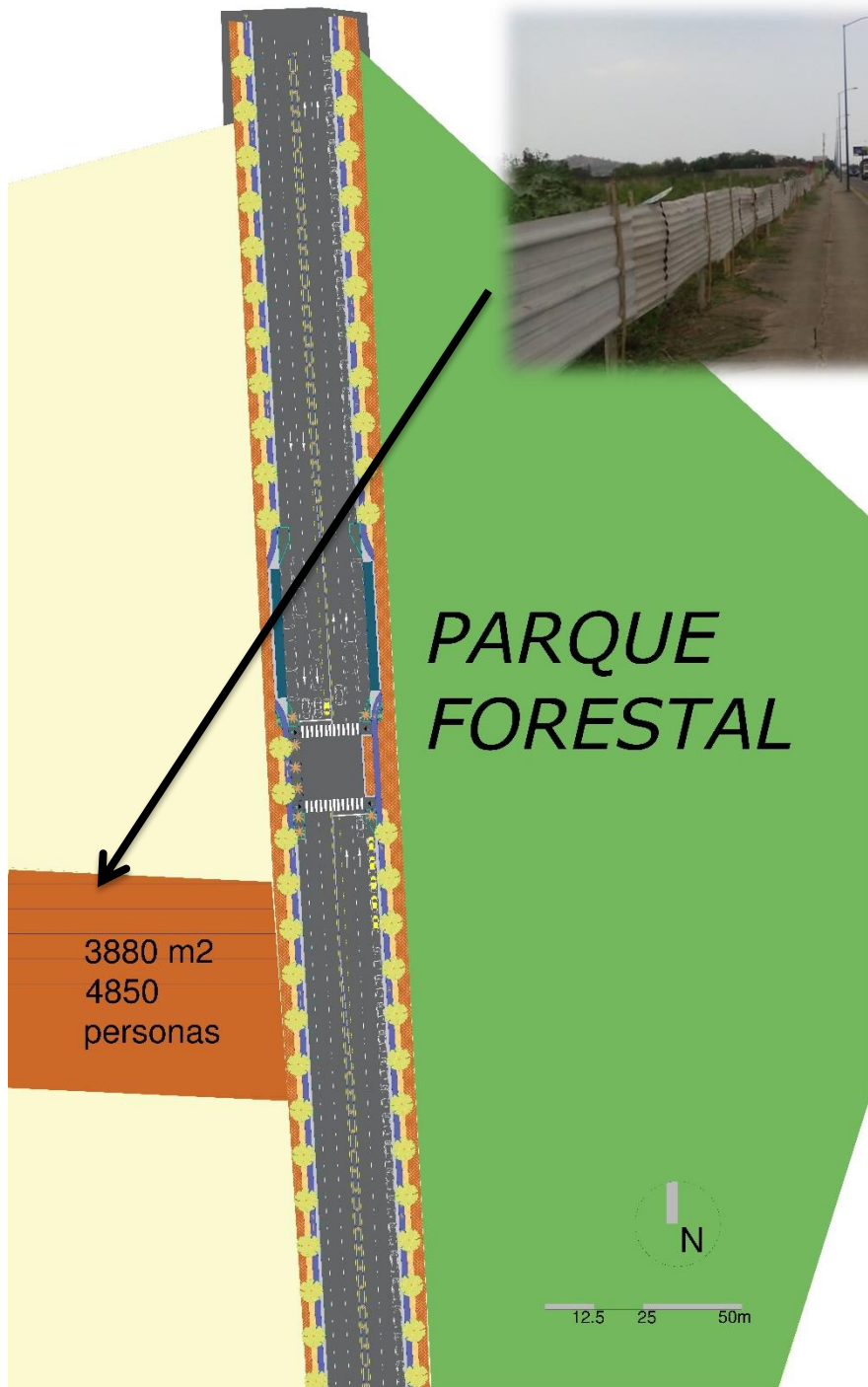
CORTE B-B'



CORTE C-C'

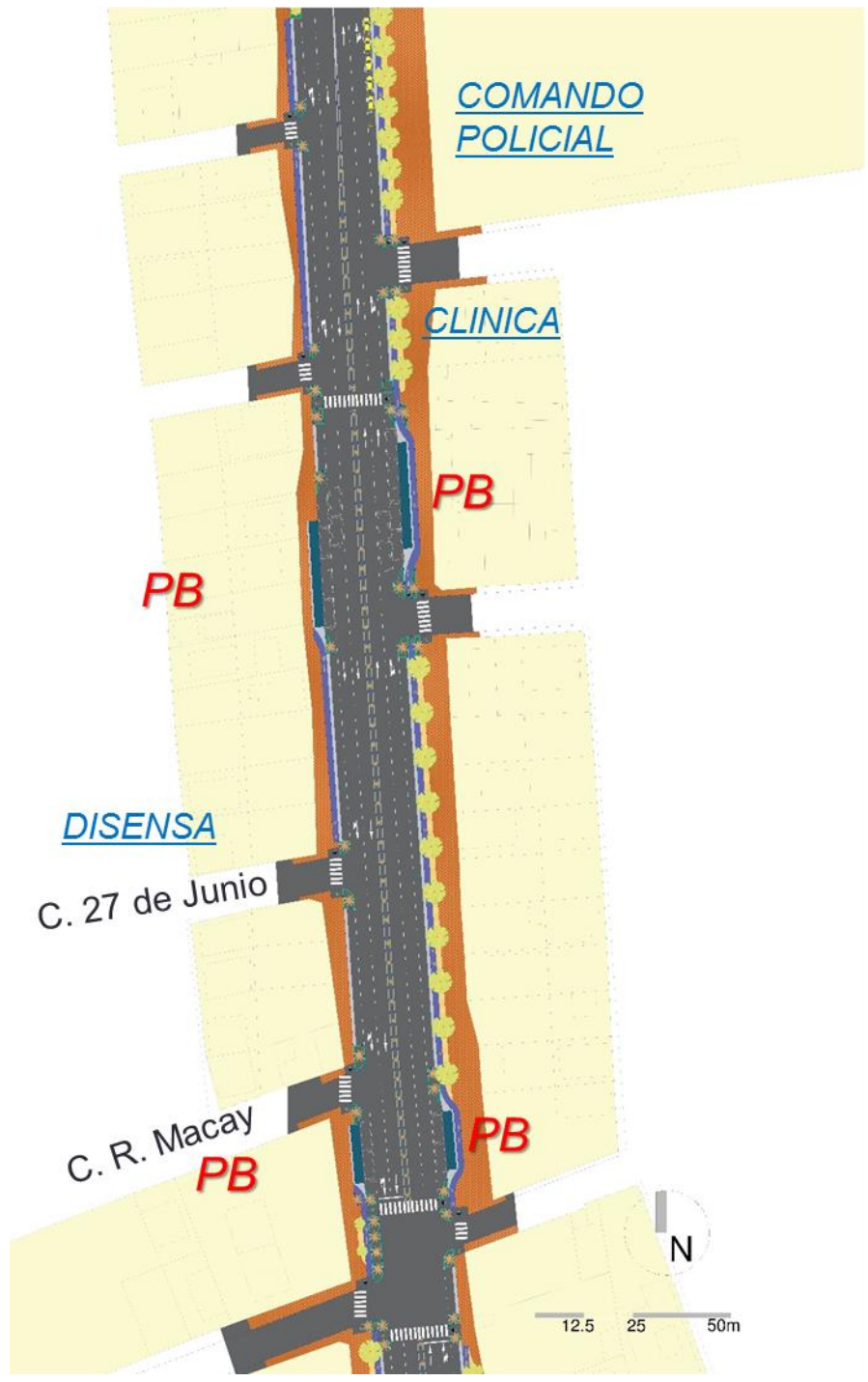
SIMBOLOGIA	
	SECCION DE TRAMOS
	VIAS CONECTADAS AL EJE UN SOLO SENTIDO
	VIAS CONECTADAS AL EJE DOBLE SENTIDO
	SEMAFORO EXISTENTE
	PARADA DE BUS EXISTENTE
	CIRCULACION DE BUSES
	PARADA DE BUS PROPUESTO
	PROHIBIDO ESTACIONAR PROPUESTO
	SEMAFORO PROPUESTO
	VIA TIPO 1
	VIA TIPO 2
	VIA TIPO 3
	NODOS (ESPACIO PUBLICO) PROPUESTO
	EJE DE AREA DE ESTUDIO
	NOMBRE DEL VERDE URBANO
	1 PARQUE FORESTAL
	2 JARDIN UNIVERSITARIO
	3 PARQUE LA ROTONDA
	4 PLAZA ELOY ALFARO
	5 PARQUE CENTRAL
	6 PARQUE LINEAL LAS VEGAS

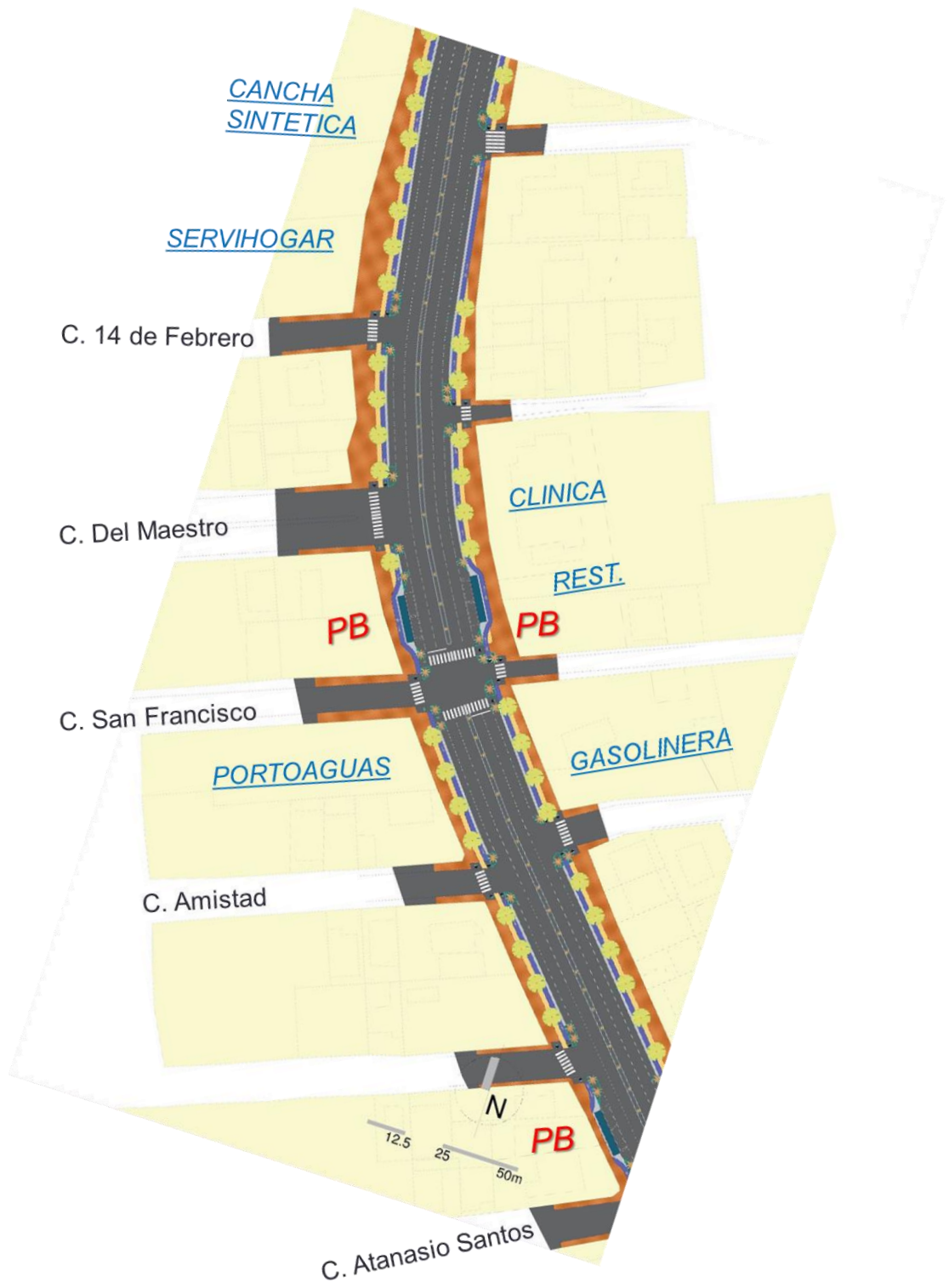




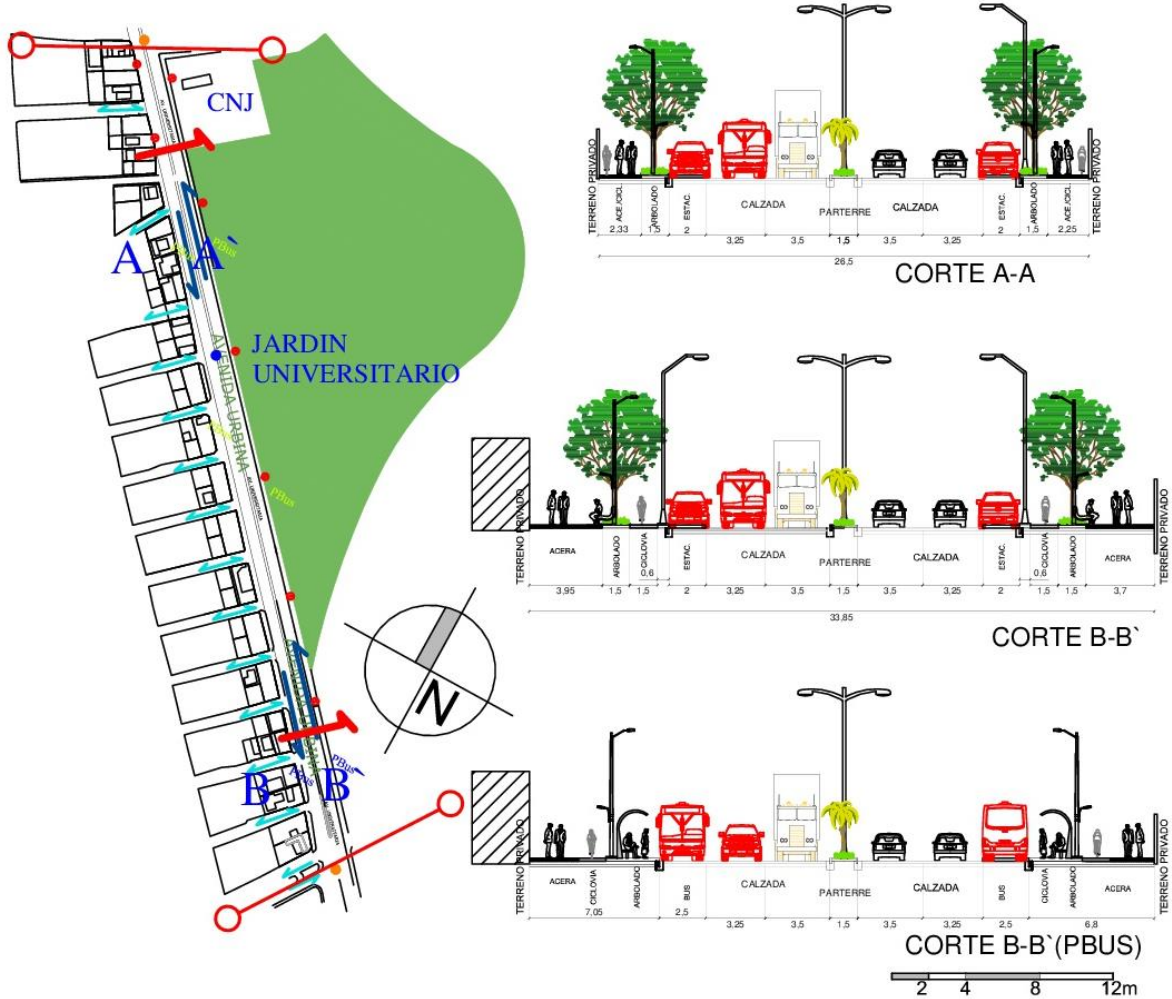








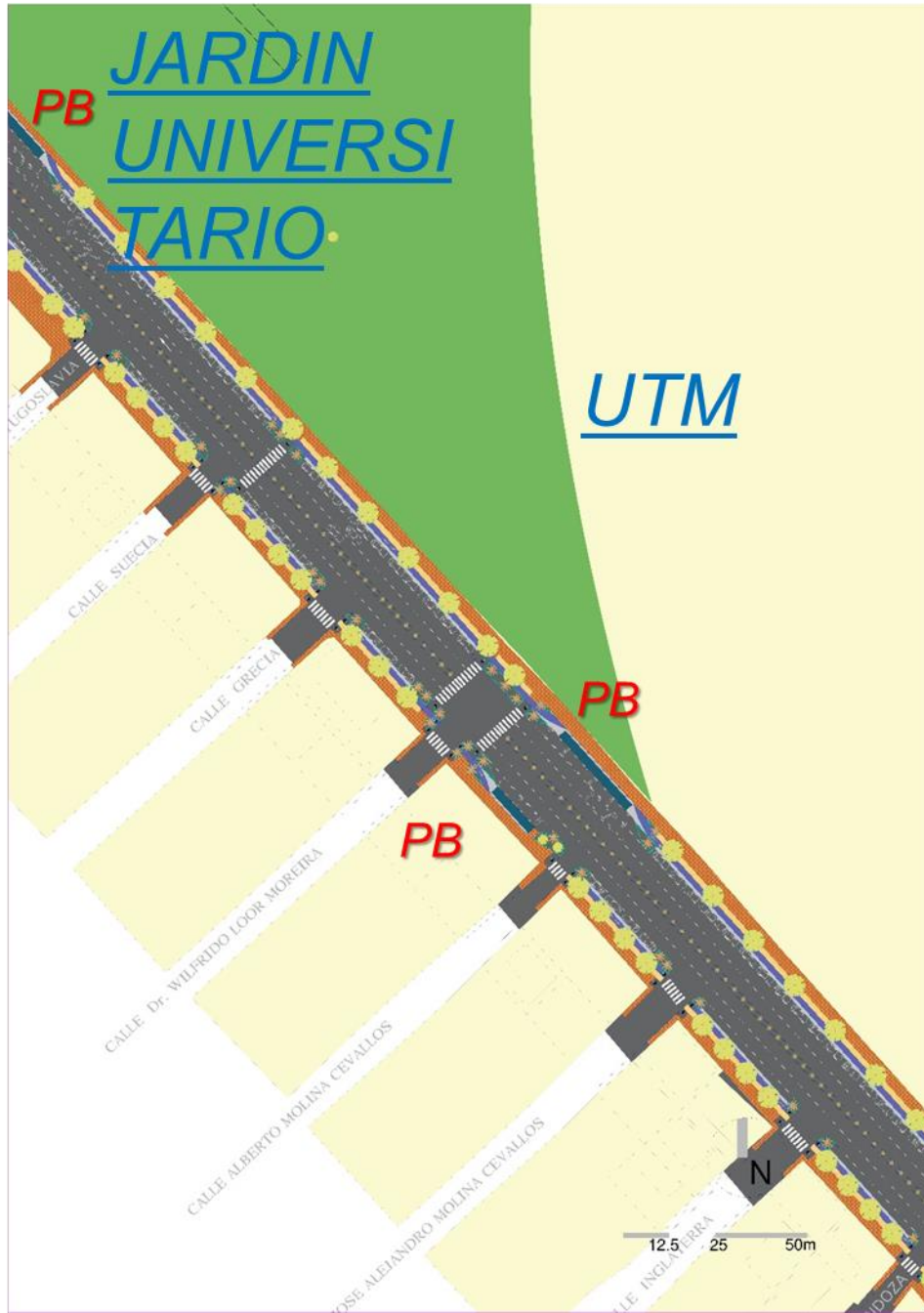
TRAMO 2



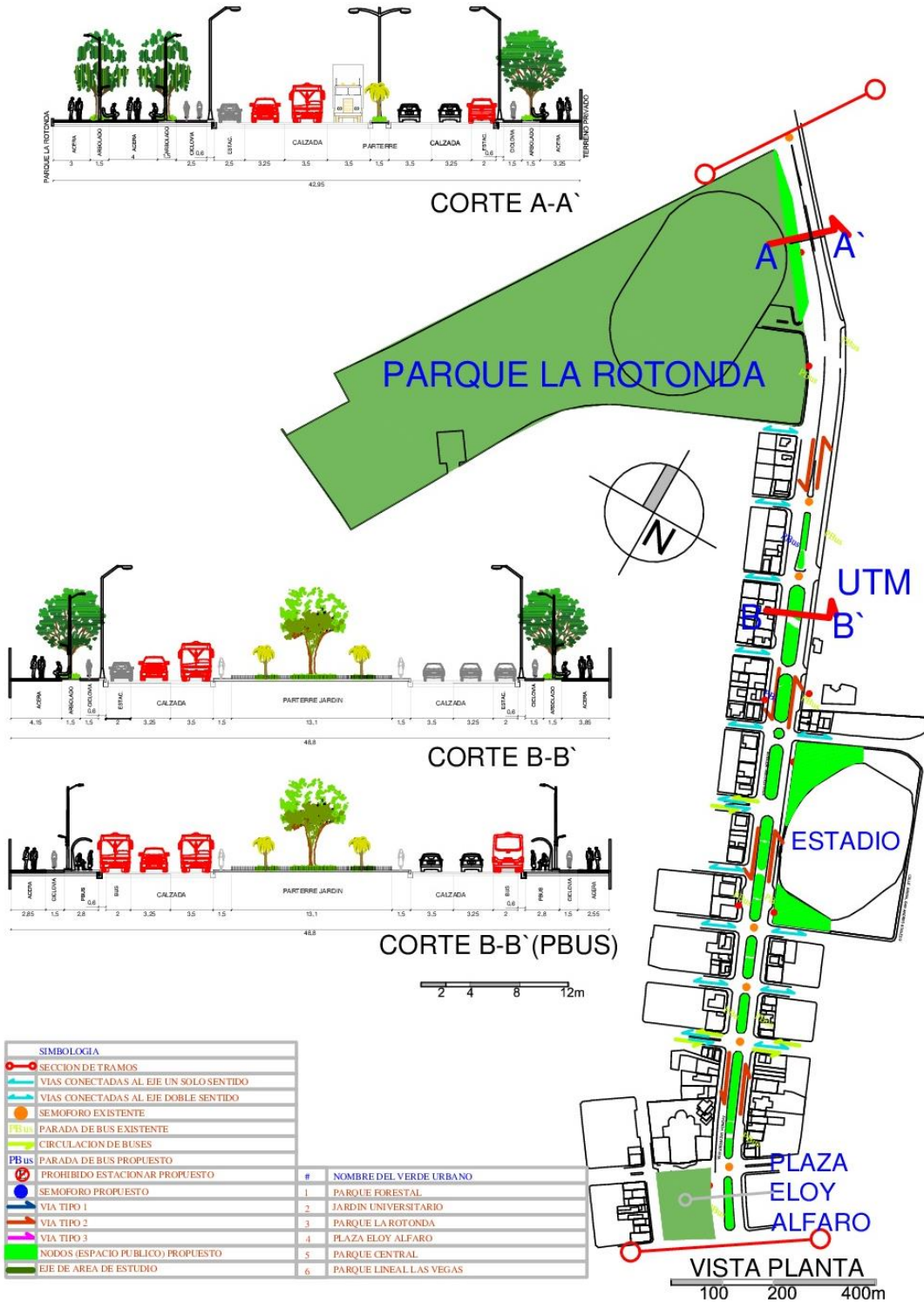
SIMBOLOGIA	
	SECCION DE TRAMOS
	VIAS CONECTADAS AL EJE UN SOLO SENTIDO
	VIAS CONECTADAS AL EJE DOBLE SENTIDO
	SEMOFORO EXISTENTE
	PARADA DE BUS EXISTENTE
	CIRCULACION DE BUSES
	PARADA DE BUS PROPUESTO
	PROHIBIDO ESTACIONAR PROPUESTO
	SEMOFORO PROPUESTO
	VIA TIPO 1
	VIA TIPO 2
	VIA TIPO 3
	NODOS (ESPACIO PUBLICO) PROPUESTO
	EJE DE AREA DE ESTUDIO

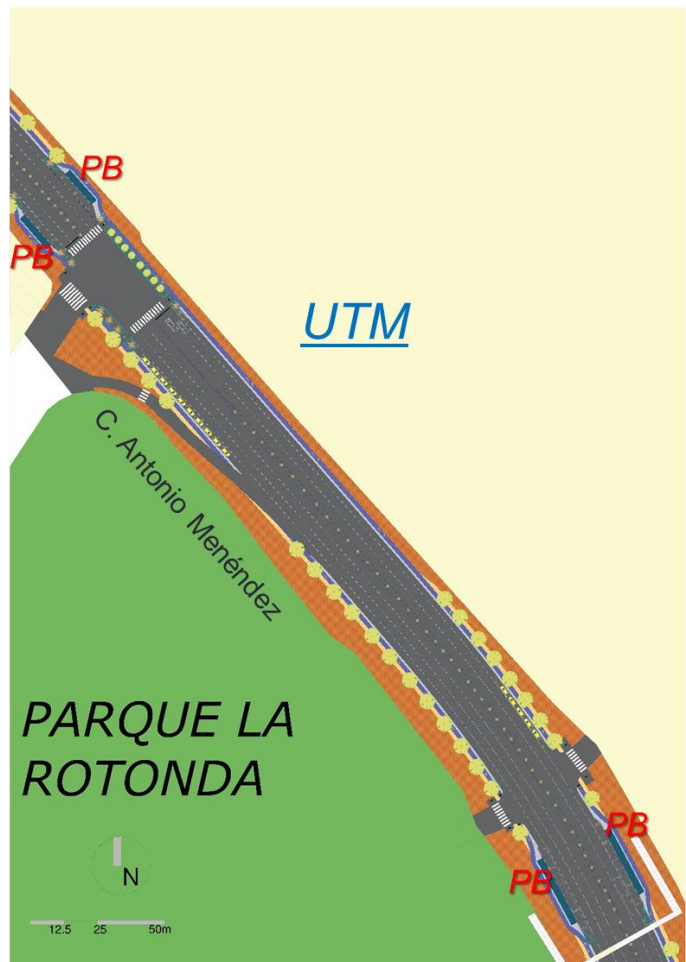
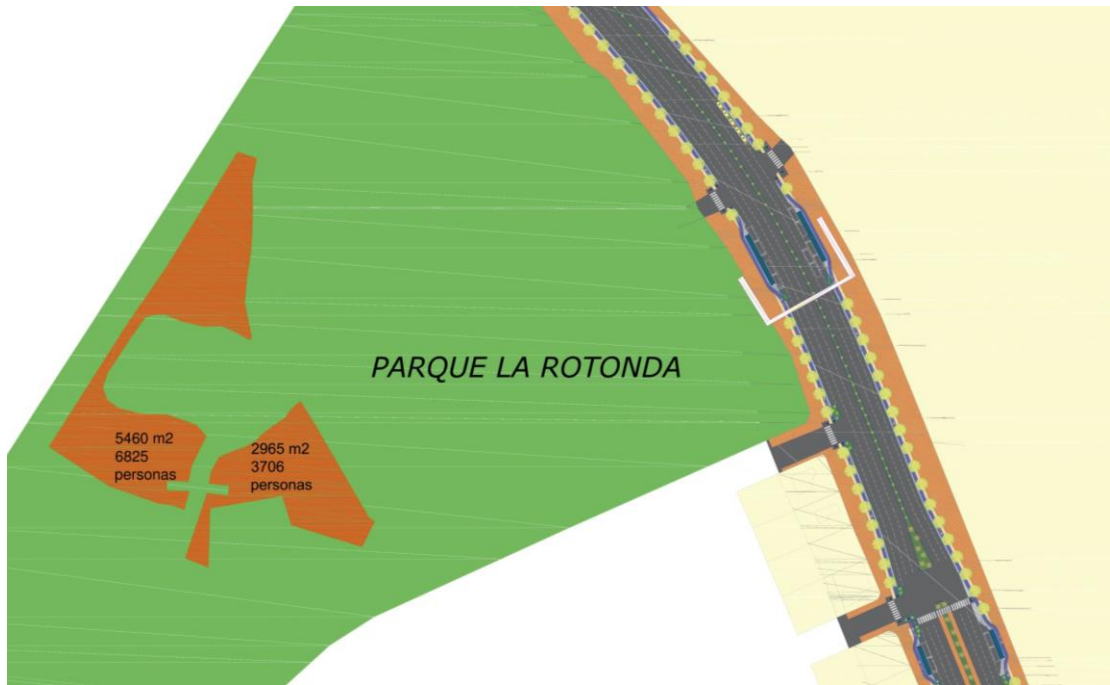
#	NOMBRE DEL VERDE URBANO
1	PARQUE FORESTAL
2	JARDIN UNIVERSITARIO
3	PARQUE LA ROTONDA
4	PLAZA ELOY ALFARO
5	PARQUE CENTRAL
6	PARQUE LINEAL LAS VEGAS

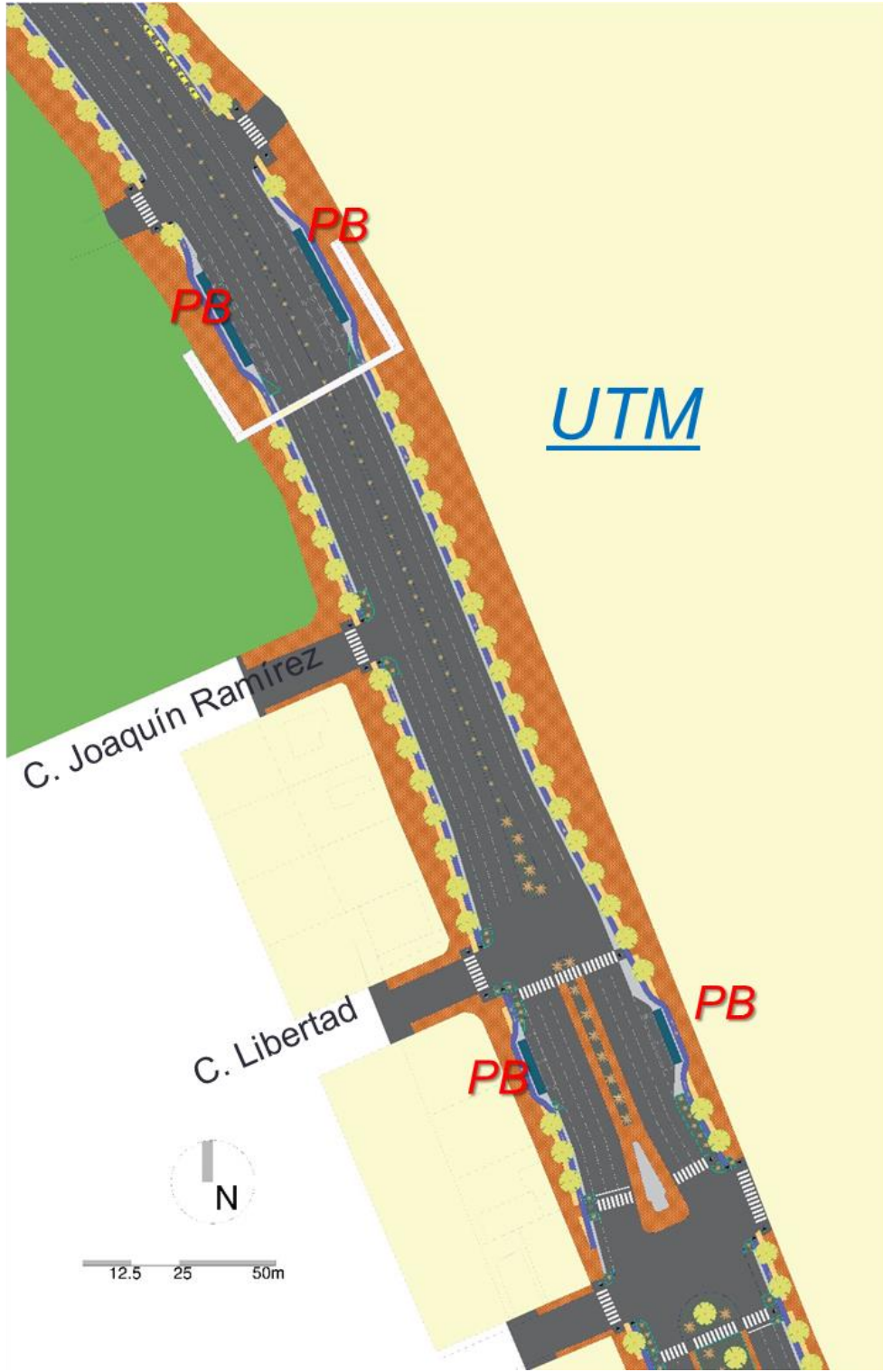


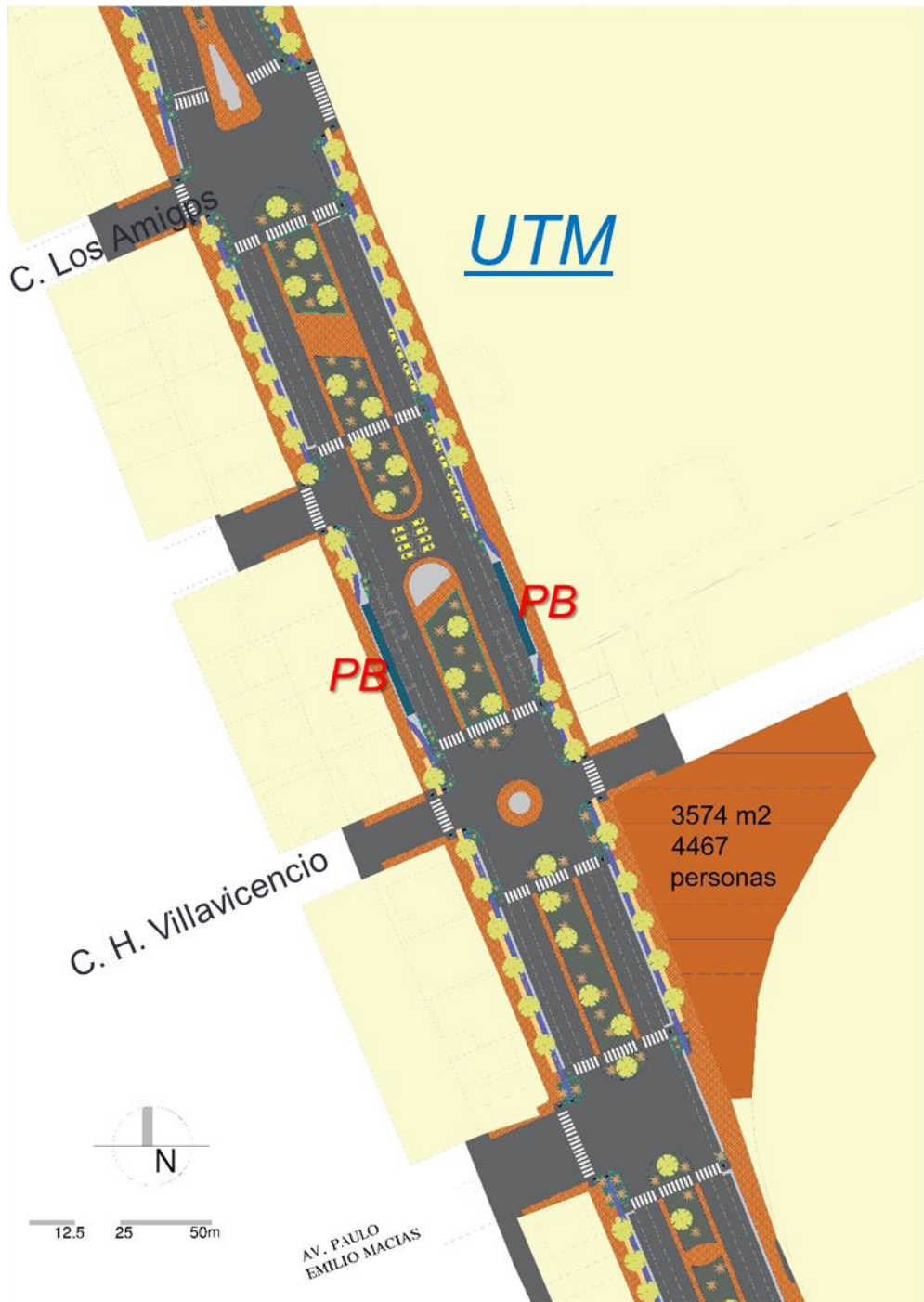


TRAMO 3

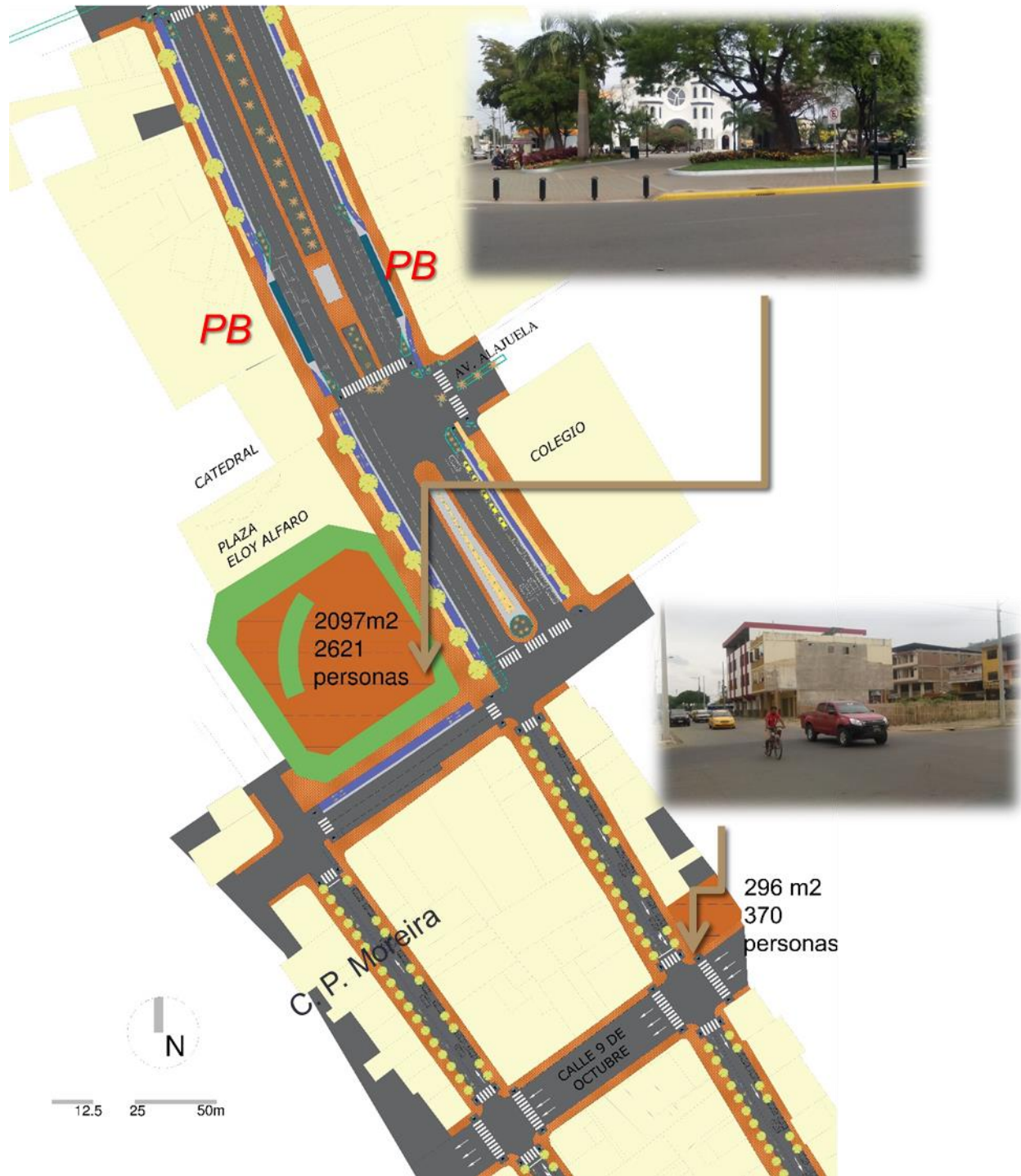




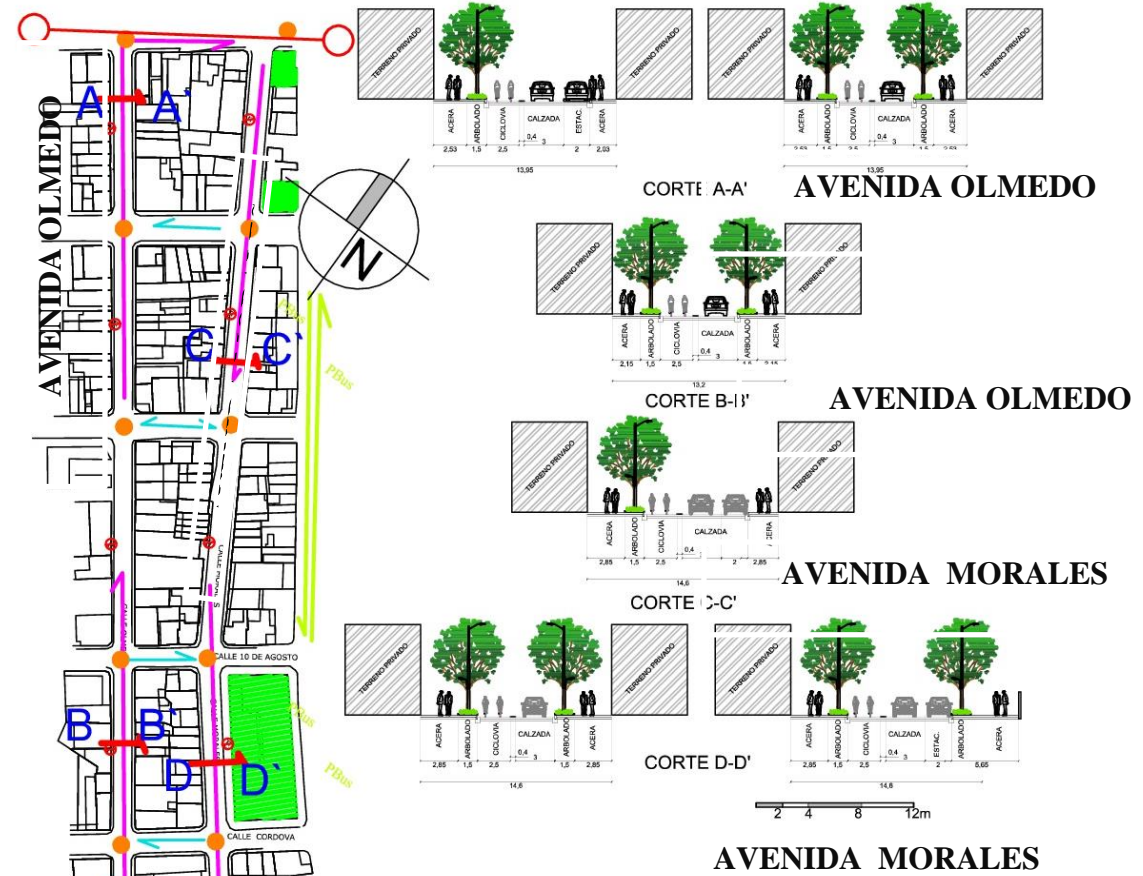








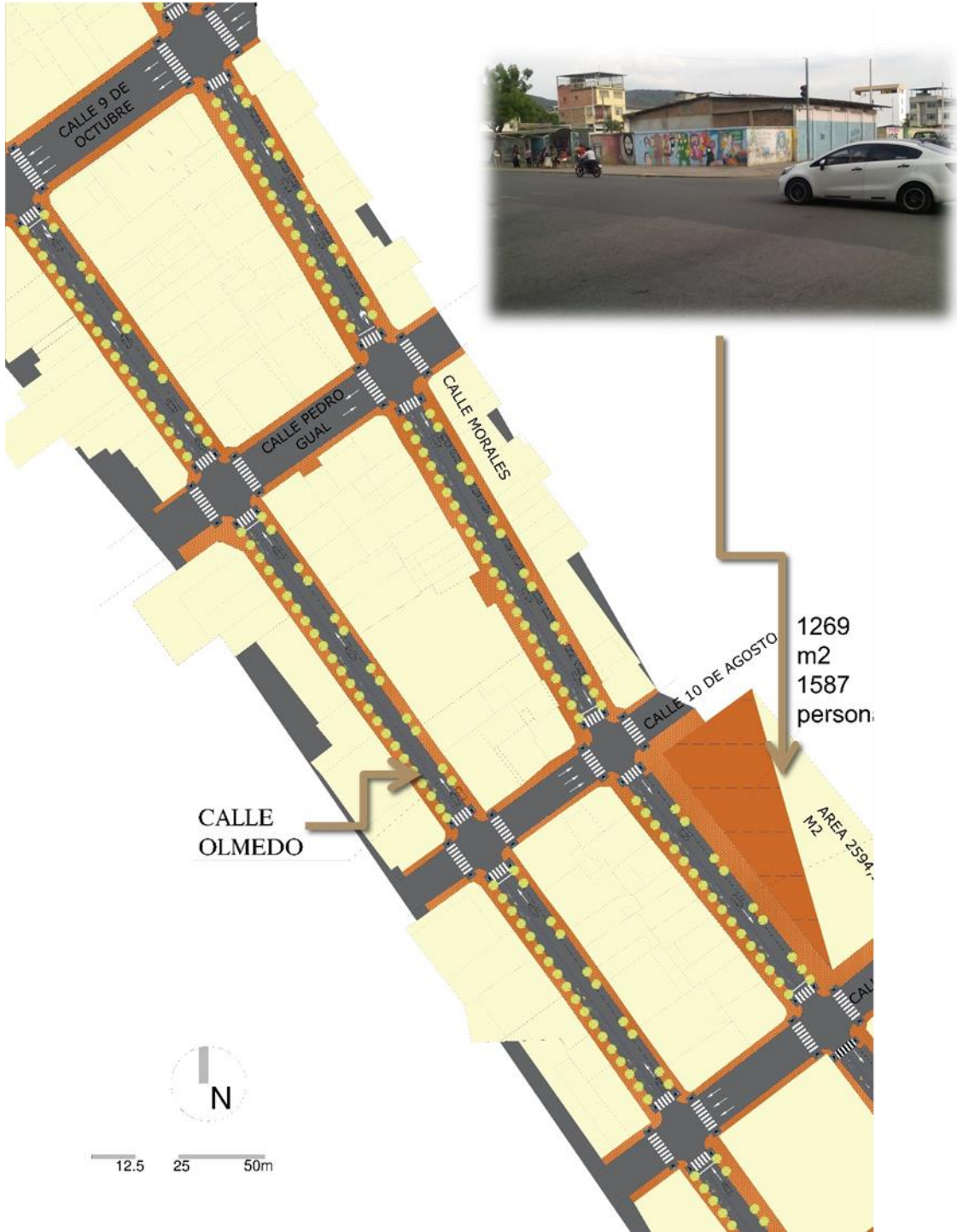
TRAMO 4



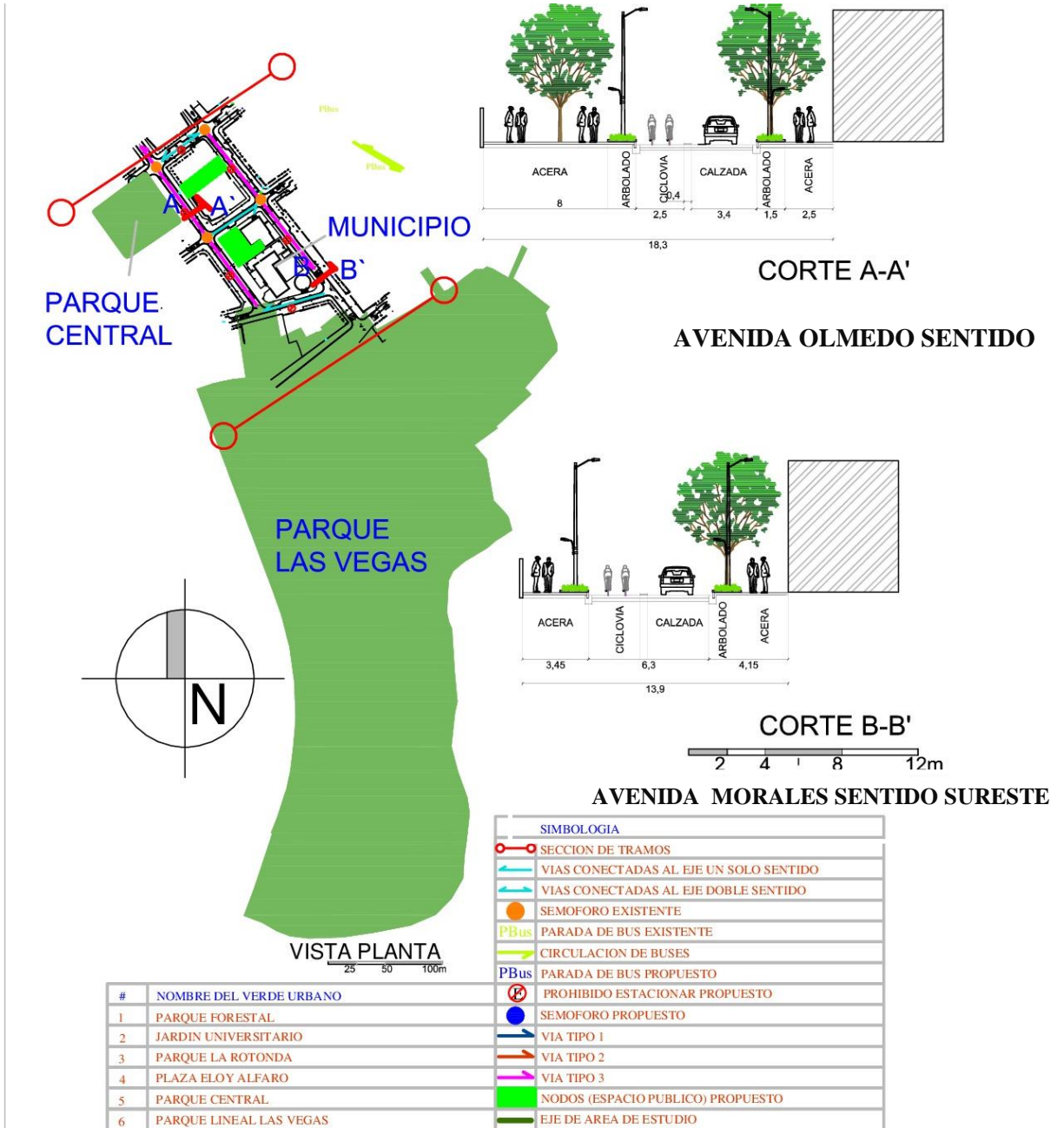
VISTA PLANTA
25 50 100m

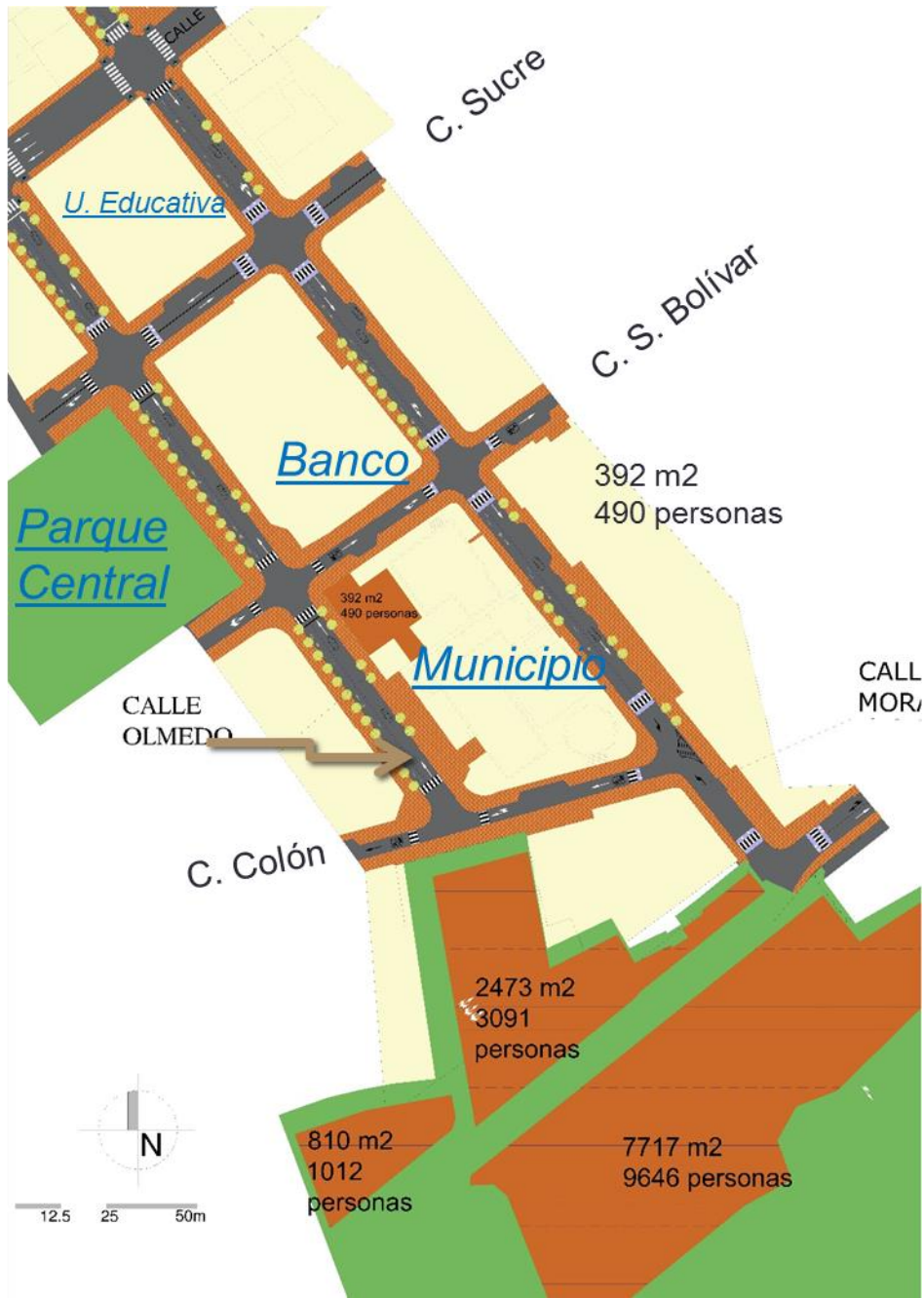
#	NOMBRE DEL VERDE URBANO
1	PARQUE FORESTAL
2	JARDIN UNIVERSITARIO
3	PARQUE LA ROTONDA
4	PLAZA ELOY ALFARO
5	PARQUE CENTRAL
6	PARQUE LINEAL LAS VEGAS

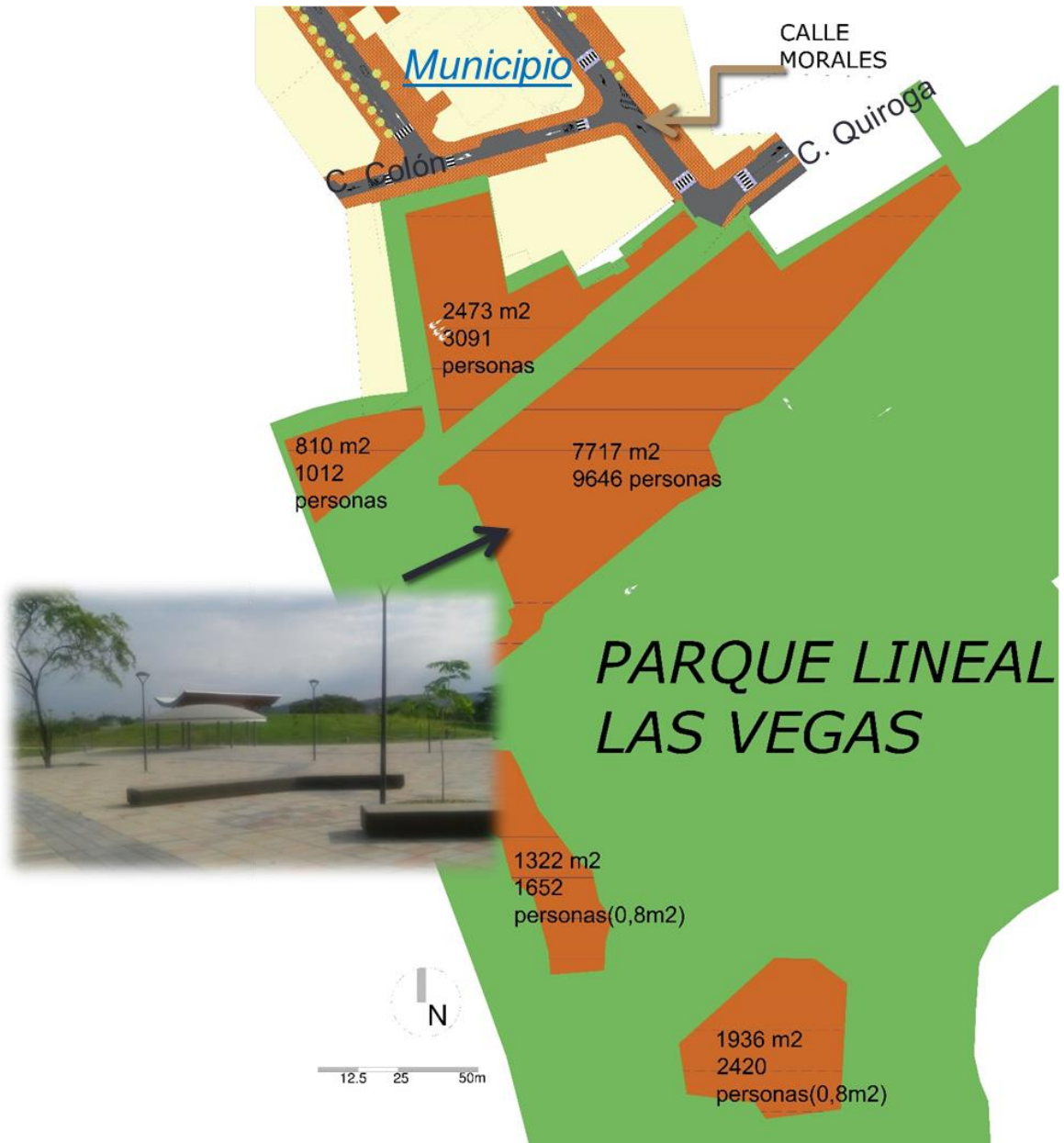
SIMBOLOGIA	
	SECCION DE TRAMOS
	VIAS CONECTADAS AL EJE UN SOLO SENTIDO
	VIAS CONECTADAS AL EJE DOBLE SENTIDO
	SEMAFORO EXISTENTE
	PARADA DE BUS EXISTENTE
	CIRCULACION DE BUSES
	PARADA DE BUS PROPUESTO
	PROHIBIDO ESTACIONAR PROPUESTO
	SEMAFORO PROPUESTO
	VIA TIPO 1
	VIA TIPO 2
	VIA TIPO 3
	NODOS (ESPACIO PUBLICO) PROPUESTO
	EJE DE AREA DE ESTUDIO



TRAMO 5







BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Quito. Secretaria del territorio (2017). [en línea]. Consultado: [07, enero, 2018]. Disponible en: <http://sthv.quito.gob.ec/portfolio/red-verde-urbana/>
- Asamblea nacional de la República del Ecuador. (2010). Ley orgánica de educación superior. Quito. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Obtenido de http://uide.edu.ec/SITE/norma_juridica.pdf
- Asamblea Nacional. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Obtenido de: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. Santiago de Chile. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php/script_sci_arttext/pid_S025071612003008600002/Ing_es/nrm_iso
- Capel, H. (2003). A modo de introducción: Los problemas de las ciudades. [en línea]. Consultado: [09, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.publicacionescajamar.es/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneoeconomico/3/mediterraneo-economico-3.pdf#page=9>
- Carrión, F. (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. Fabio Velásquez. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región. [en línea]. Consultado: [10, enero, 2018]. En:

<http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=A>

- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005) Parte I- Disposiciones Generales, Artículo I.
- Chulia, Javier. (2012). Jara Jardinería y Paisajismo. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: <http://jaravalencia.blogspot.com/2012/10/frederick-law-olmsted-el-creador-de.html>
- Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador (2013). S.L: Secretaria Ejecutiva Nacional Y Sindicatura Nacional.
- Consejo de Educación Superior, (2013). Reglamento del régimen Académico. Quito. [En línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.utpl.edu.ec/sites/default/files/documentos/reglamento-de-regimen-academico-2015.pdf>
- Derecho A La Ciudad. [En línea]. Consultado: [8, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.hical.org/documentos/cartaderechociudad.pdf>
- Escudero, Catalina. (2013). “Análisis de la evolución de la infraestructura de transporte urbano entre 1992 – 2012 y las condiciones de accesibilidad y conectividad en la comuna de quilicura”. Tesis. [En línea]. Consultado: [02 enero de 2018]. En: http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/113862/escudero_c.pdf?sequence=1
[file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/PANCHO/Downloads/109998-163119-1-PB%20(1).pdf)
- GAD Municipalidad de Cuenca. (2017). [en línea]. Consultado: [07, enero, 2018]. Disponible en: <http://www.cuenca.gov.ec/>

- Gasteiz, Victoria. (s/f). Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. [en línea]. Consultado: [06, enero, 2018]. En: <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?accionWe001=ficha&accion=home>
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo. (2012). Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [06, Enero, 2018] Disponible en: http://app.sni.gob.ec/snmlink/sni/PDOT/ZONA4/NIVEL_DEL_PDOT_CANTONAL/MANABI/PORTOVIEJO/IEE/MEMORIA/AS_TECNICAS/mt_portoviejo_socioeconomico.pdf
- Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo. Resumen ejecutivo. Portoviejo: S.E.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Portoviejo. Provincia de Manabí. República del Ecuador. Información proporcionada por Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Portoviejo de la base de datos del Jefe del Departamento de Planificación. Consultado: [24, noviembre, 2017].
- Gómez Gonçalves, Alejandro. (2013). Localización y acceso al verde urbano de la ciudad de Salamanca. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles: S.E.
- Hardoy, J. E. (1973). La forma de las ciudades coloniales en la América española. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Obtenido de: <http://search.proquest.com/openview/6429c98be2f292e5ea3a5d759c9cc0c3/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1817830>
- Hernández Moreno, Silverio. (2008). Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. Vol 11. México: Editorial Espacios Públicos.

- Hernández, E. P. (2000). Paisaje urbano en nuestras ciudades. S.L: S.E
- Huerta, J. (2007). Discapacidad y diseño accesible. S.L: S.E.
- Jijón, Ramiro. (2015). “El proceso de la elaboración de una tesis de grado en la escuela de arquitectura y urbanismo”. S.L. S.E.
- Kipar, Andreas. (2007). Milán Parks Un Piano del verde....verdo “L’EXPO 2015”. Italia: Comune di Miláno.
- Méndez Crousset, Elizabeth (2013). Sistema de espacios verdes urbanos de Valencia. Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos. [en línea]. Consultado: [06, enero, 2018]. Disponible en: <https://riunet.upv.es/handle/10251/43872>
- Méndez Crousset, Elizabeth. (2013). Hacia un sistema de parques para Valencia. Estudio de conectividad entre espacios verdes urbanos. España: Editorial UPV.
- Ministerio de vivienda y urbanismo. (2012). Hacia una Nueva Política Urbana para Chile: Antecedentes históricos. Santiago, Chile: Editorial LOM.
- Molina Cedeño, Ramiro. (2009). Historia de la ciudad de Portoviejo. S.E
- Nualart, J. (1965). Concepto de ciudad. Cuadernos de arquitectura. S.L:S.E
- Ordenanza Del Plan De Movilidad Sustentable Del Cantón Portoviejo. (2013). Título I Normas
- Ordenanza del plan de movilidad sustentable del cantón Portoviejo (2016). [en línea]. Consultado: [09, enero, 2018]. Recuperado de: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

- Ortega Bravo, Bolívar. (2017). Análisis paisajístico del sistema de parques urbanos del casco central de la ciudad de Portoviejo. Tesis Magistral. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/27932/1/Tesis.pdf>
- Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona. (2010). S.L: S.E.
- Portas, Nuno. (2003). El surgimiento del proyecto urbano. S.L: Editorial Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès
- Portoviejo Capítulo I Del Objeto, Ámbito, Aplicación Y Plazo. GAD Municipal Del Cantón Portoviejo. [En línea]. Consultado: [8, enero, 2018]. Disponible en: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>
- Programa de ordenamiento físico-espacial del área urbana de la ciudad de Po.rtoviejo (2011)
- Reyes Päcké, Sonia. (2010). Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile. Scielo. [en línea]. Consultado. [02 de enero de 2018]. Disponible en: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000300004
- Rogers, R., Gumuchdjian, P., & Maragall, P. (2000). Ciudades para un pequeño planeta. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. En: http://www.fadu.edu.uy/tallerdanza/carp-2015/files/2015/07/RogersGumuchdjian_Ciudades-para-un-pequeno-planeta1.pdf
- Salingeros, Nikos. (2005). Teoría de la Red Urbana. (en línea). Consultado: (03 de enero de 2018). En: <http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>
- Santos, Luis, y otros. (2011). “Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” Ciudades. (en línea). Consultado: (02 de enero de 20118). Disponible en: <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20013->

032%20SANTOS%20y%20DE%20LAS%20RIVAS.pdf sck%3D&response-
contentdisposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_
PUBLICO.pdf

- Soto, L., & Luis, J. (2011). El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos. [en línea]. Consultado: [10, enero, 2018]. En: <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10322/1/CIUDADES-2011-14-PAISAJE.pdf>
- Varcárcel, Josefa. (2014). Los peatones. [en línea]. Consultado: [10, enero, 2018]. En: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf
- World Health Organization. (2012).) “Health indicators of sustainable cities”. [en línea]. Consultado: [05, enero, 2018]. Disponible en: http://www.who.int/hia/green_economy/indicators_cities.pdf.

ANEXOS







