

Propuesta de diseño  
urbano para el  
mejoramiento del  
espacio público en la  
vía Samborondón.

Arianna Guimaraes Román.









## **Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil**

**Título de trabajo de titulación:** Propuesta de diseño urbano para el mejoramiento del espacio público en la vía Samborondón.

**Alumno:** Arianna Guimaraes Román

**Tutora:** Arq. Daniela Hidalgo. Msc. Phd.

Noviembre 2018

# 6 DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado primero a Dios por guiarme en todo momento y a mi hermosa familia por su incondicional apoyo, ya que este logro también es de ellos

# AGRADECIMIENTO

A mi papi por su amor incondicional hacia mí, por ayudarme en todo lo que he necesitado, aconsejarme y ser mi fortaleza en cada paso que doy. A mi mami que sin su ejemplo, dedicación y amor no habría logrado todo lo que he conseguido. A mis hermanos que siempre me sacan una sonrisa y me brindan alegría. A mi esposo por alentarme a dar siempre lo mejor de mí.

A mis amigos que a pesar de la distancia siempre son un apoyo más y me han enseñado el significado verdadero de la amistad. A mi querido mentor ya que sin sus conocimientos y apoyo no me convertiría en la profesional que soy.

También a mis profesores que he tenido a lo largo de esta carrera ya que su guía han sido los cimientos para entender mejor la arquitectura. Por último, a mi querida tutora Arq. Daniela Hidalgo por su paciencia y comprensión en todo momento y a la decana Arq. Natalie Wong por sus consejos.

# ÍNDICE GENERAL

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Dedicatoria</b>  | <b>6</b>     |
| <b>Agradecimientos</b>  | <b>7</b>     |
| <b>Índice general</b>   | <b>8-13</b>  |
| <b>Índice de imágenes</b>   | <b>14-17</b> |
| <b>Índice de gráficos</b>   | <b>18</b>    |
| <b>Índice de tablas</b>   | <b>19-20</b> |
| <b>Resumen/ Abstract</b>  | <b>23-25</b> |
| <b>Capítulo I: Antecedentes</b>   | <b>29-55</b> |
| 1.1.-Espacios público y movilidad humana  | 31-32        |
| 1.2.-Antecedentes de la parroquia La Puntilla   | 33-34        |
| 1.3.-Movilidad humana   | 34           |
| 1.4.-Relación proyecto GAD de Samborondón con propuesta a plantear en Vía Samborondón | 35-37        |
| 1.5.-Descripción detallada del problema   | 38-45        |
| 1.6.-Justificación  | 46-51        |
| 1.7.-Objetivo General y objetivos específicos   | 52-55        |
| <b>Capítulo II: Marco Referencial</b>   | <b>59-79</b> |
| 2.1.-Diseño urbano  | 58           |
| 2.2.-Movilidad humana   | 58           |
| 2.3.-Inclusión humana   | 58           |

|   |              |
|---|--------------|
| 2.4.-Acción urbana  | 59           |
| 2.5.-Accesibilidad  | 59           |
| 2.6.-Mobiliario urbano  | 59           |
| <b>Marco Teórico</b>  | <b>61-69</b> |
| 2.7.-Definición del espacio   | 63           |
| 2.8.-Diferencia entre espacio arquitectónico y espacio urbano   | 63           |
| 2.9.-Evolución del espacio público  | 64-69        |
| <b>Marco Legal</b>  | <b>70</b>    |
| 2.10.-Constitución del Ecuador 2008 derechos sobre espacios públicos                                    | 73           |
| 2.11.-Constitución del Ecuador 2008 inclusión personas con discapacidad al entorno urbano               | 74           |
| 2.12.-Ley orgánica del ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo refiriéndose a espacio público | 74-75        |
| 2.13.-Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito, seguridad vial                                    | 75-78        |
| 2.14.-Movilidad humana dentro del plan nacional de desarrollo 2017-2021 Toda una Vida Ecuador           | 79           |
| 2.15.-Municipalidad de Samborondón: uso del espacio y la vía pública                                    | 79           |
| <b>Capítulo III: Metodología de Investigación</b>   | <b>80-97</b> |
| 3.1.-Tipo de investigación  | 83-84        |
| 3.2.-Instrumentos y técnicas de investigación   | 84           |
| 3.3.-Población  | 85           |
| <b>Procesamiento de resultados de investigación</b>   | <b>86-87</b> |

|  |               |
|--|---------------|
| 3.4.-Resultados de encuestas   | 89-95         |
| 3.5.-Resultados de entrevistas   | 96            |
| 3.5.1.-Conclusiones entrevista 1   | 96            |
| 3.5.2.-Conclusiones entrevista 2   | 96            |
| 3.5.3.-Conclusiones entrevista 3   | 97            |
| <b>Capítulo IV: Casos Análogos</b>   | <b>98-113</b> |
| 4.1.-Regeneración calle Panamá Guayaquil, Ecuador                          | 101           |
| 4.1.1.-Antecedentes  | 101           |
| 4.1.2.-Propuesta de regeneración   | 102-104       |
| 4.1.3.-Mobiliario urbano actual de calle de panamá                         | 105           |
| 4.2.-Regeneración Zona 30 Cuenca, Ecuador                                  | 106           |
| 4.2.1.-Propuesta   | 106           |
| 4.2.2.-Situación Actual  | 107           |
| 4.3.-Regeneración calle Comerc de Barcelona, España                        | 108           |
| 4.3.1.-Antecedentes  | 108           |
| 4.3.2.-Propuesta   | 108-109       |
| 4.4.-Regeneración avenida del presidente Masaryk Polanco, Ciudad de México | 110           |
| 4.4.1.-Antecedentes  | 110           |
| 4.4.2.-Propuesta   | 110-112       |
| 4.4.3.-Actualidad  | 112-113       |

|  |                |
|--|----------------|
| <b>Capítulo V: Análisis del sitio</b>  | <b>114-135</b> |
| 5.1.-Análisis del clima  | 117-120        |
| 5.2.-Mapa de uso de suelo  | 121            |
| 5.3.-Análisis del equipamiento   | 122            |
| 5.4.-Análisis de la densidad   | 123            |
| 5.5.-Lotificación  | 124            |
| 5.6.-Vialidad  | 125            |
| 5.7.-Imágenes actuales del sitio   | 126            |
| 5.8.-Cortes transversales de la avenida Samborondón  | 127            |
| 5.8.1.-Corte transversal actual de la vía a la altura del centro comercial Alhambra              | 127            |
| 5.8.2.-Corte transversal actual de la vía a la altura del centro comercial Rio Centro Entre Ríos | 127            |
| 5.9.-Sistema vehicular   | 128            |
| 5.10.-Experiencia peatonal   | 129            |
| 5.11.-Mapa de servicio de transporte público y taxis   | 130            |
| 5.12.-Mapa de actividades  | 131            |
| 5.12.1.-Mapa de actividades 1 zona comercial Alhambra  | 131            |
| 5.12.2.-Conclusiones de mapa de actividad 1  | 132            |
| 5.12.3.-Mapa de actividades 2 zona comercial Village – Rio Centro Entre Ríos                     | 133            |
| 5.12.4.-Conclusiones de mapa de actividad 2  | 134            |
| 5.13.-Análisis FODA  | 135            |

|  |                |
|--|----------------|
| <b>Capítulo VI: Propuesta</b>                  | <b>136-177</b> |
| 6.1.-Estrategia 1                              | 139            |
| 6.2.-Estrategia 2                              | 140            |
| 6.3.-Estrategia 3                              | 141            |
| 6.4.-Estrategia 4                              | 142            |
| 6.5.-Estrategia 5                              | 143-144        |
| 6.6.-Estrategia 6                              | 145            |
| 6.7.-Estrategia 7                              | 146            |
| 6.8.-Estrategia 8                              | 147            |
| 6.9.- Concepto                                 | 148-153        |
| 6.10.-Diagrama Funcional                       | 154            |
| 6.11.-Cuadro de necesidades                    | 155-156        |
| 6.12.-Presupuesto                              | 157-165        |
| 6.13.-Imágenes                                 | 166-177        |
| <b>Capítulo VII: Conclusión</b>                | <b>178-181</b> |
| <b>Capítulo VIII: Anexos</b>                   | <b>182-189</b> |
| 8.1.-Anexo 1 Entrevista 1                      | 185-186        |
| 8.2.-Anexo 2 Entrevista 2                      | 186-187        |
| 8.3.-Anexo 3 Entrevista 3                      | 187-189        |
| <b>Capítulo IX: Referencias bibliográficas</b> | <b>190-198</b> |



# ÍNDICE DE IMÁGENES

## 1.2.-Índice de imágenes

|   |     |
|---|-----|
| Figura 1.-Ciclovía actual vía Samborondón   | 35  |
| Figura 2.- Acera izquierda vía Samborondón  | 35  |
| Figura 3.-Zonificación territorial  | 40  |
| Figura 4.-Monotonía   | 41  |
| Figura 5.-Rutas alternas  | 41  |
| Figura 6.-Parada de busvía Samborondón  | 42  |
| Figura 7.-Primer paso peatonal km10   | 43  |
| Figura 8.- Siniestros registrados por la CTE en el cantón del Samborondón 2011-2014 | 43  |
| Figura 9.-Usuarios que utilizan la vía Samborondón para caminar                     | 49  |
| Figura 10.-Usuarios que utilizan la vía Samborondón en bicicleta                    | 49  |
| Figura 11.-Calculo del tamaño de muestra  | 85  |
| Figura 12.-Habitantes tandaleando en la calle panamá                                | 101 |
| Figura 13.-Propuesta futura regeneración edificaciones calle panamá                 | 102 |
| Figura 14.- Museo municipal de arte contemporánea                                   | 102 |
| Figura 15.- Museo de cacao  | 102 |
| Figura 16.-Mobiliario urbano nuevo calle panamá                                     | 103 |
| Figura17.-Estatua vendedorcallepanamá   | 104 |
| Figura 18.- Estatua l calle panamá  | 105 |

|  |     |
|--|-----|
| Figura 19.- Estatua vendedor de periódico                        | 105 |
| Figura 20.-Estatua niño lustrador                                | 105 |
| Figura 21.-Estatua hombre parado                                 | 105 |
| Figura 22.-Estatua hombre caminando                              | 105 |
| Figura 23.-Regeneración zona 30                                  | 106 |
| Figura 24.-Situación actual zona 30                              | 107 |
| Figura 25.-Propuesta calle Comerc                                | 108 |
| Figura 26.-Propuesta regeneración avenida del presidente         | 111 |
| Figura 27.- Propuesta vegetación avenida del presidente          | 111 |
| Figura 28.-Corte de propuesta avenida del presidente             | 112 |
| Figura 29.-Vista aérea peatonal                                  | 112 |
| Figura 30.- Propuesta finalizada                                 | 112 |
| Figura 31.-Luminaria nueva avenida del presidente                | 113 |
| Figura 32.-Análisis del sitio seleccionado de la vía Samborondón | 120 |
| Figura 33.-Mapa del uso del suelo del sitio seleccionado         | 121 |
| Figura 34.- Análisis del equipamiento del tramo seleccionado     | 122 |
| Figura 35.- Densidad de uso del tramo seleccionado               | 123 |
| Figura36.-Lotificación del tramo seleccionado                    | 124 |
| Figura37.-Vialidad del tramo seleccionado                        | 125 |
| Figura 38.-Sitio a analizar                                      | 126 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 39.-Vista de la avenida por centro comercial Alhambra      | 126 |
| Figura 40.-Vista de la avenida por urbanización Biblos            | 126 |
| Figura 41.-Vista de la avenida por clínica Kennedy                | 126 |
| Figura 42.-Vista de la avenida por centro comercial Village Plaza | 126 |
| Figura 43.-Vista de la avenida por centro comercial Entre Ríos    | 126 |
| Figura 44.-Corte transversal 1                                    | 127 |
| Figura 45.-Corte transversal 2                                    | 127 |
| Figura 46.-Sistema vehicular del tramo seleccionado               | 128 |
| Figura 47.-Experiencia peatonal en tramo seleccionado             | 129 |
| Figura 48.-Ubicación del transporte público y terminales de taxis | 130 |
| Figura 49.-Mapa de actividad 1                                    | 131 |
| Figura 50.- Mapa de actividad 3                                   | 133 |
| Figura 51.-Implementación ciclovía                                | 139 |
| Figura 52.-Ubicación paradas de buses existentes y nuevas         | 140 |
| Figura 53.-Transporte público                                     | 141 |
| Figura 54.-Implementación de mobiliario urbano                    | 142 |
| Figura 55.-Implementación de áreas verdes                         | 143 |
| Figura 56.-Guayacán amarillo                                      | 144 |
| Figura 57.-Caoba  | 144 |
| Figura 58.-Fernan Sánchez   | 144 |

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Figura 59.-Nogal                      | 144 |
| Figura 60.-Inclusividad               | 145 |
| Figura 61.-Tamaño de aceras           | 146 |
| Figura 62.-Paso peatonal nuevo        | 147 |
| Figura 63.-Guayacán Amarillo concepto | 151 |
| Figura 64.-Analogía concepto          | 151 |
| Figura 65.-Boseto tramo 1             | 152 |
| Figura 66.-Explicación concepto       | 153 |
| Figura 67.-Diagrama funcional         | 154 |

# ÍNDICE DE GRÁFICOS

## 1.3.- Índice de gráficos

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1.- Desplazamiento en la vía Samborondón                                | 89  |
| Gráfico 2.- Planificación de la vía Samborondón                                 | 90  |
| Gráfico 3.-Actitud de conductores en la vía Samborondón                         | 90  |
| Gráfico 4.-Conformidad del peatón en la vía Samborondón                         | 91  |
| Gráfico 5.-Utilización de pasos peatonales y cebras en la vía Samborondón       | 91  |
| Gráfico 6.-Normativa de seguridad referida al peatón                            | 92  |
| Gráfico 7.-Accesibilidad de las personas con discapacidad en la vía Samborondón | 92  |
| Gráfico 8.-Áreas verdes en la vía Samborondón                                   | 93  |
| Gráfica 9.-Distancia de paradas de buses en la vía Samborondón                  | 93  |
| Gráfico 10.-Frecuencia de buses dentro de la vía Samborondón                    | 94  |
| Gráfico 11.-Incremento paso peatonales en la vía Samborondón                    | 94  |
| Gráfico 12.- Opinión acerca de ciclistas y corredores de la vía Samborondón     | 95  |
| Gráfico 13.-Utilización de ciclovía dentro de la vía Samborondón                | 95  |
| Gráfico 14.-Temperatura mínima y máxima promedio                                | 117 |
| Gráfico 15.-Categorías de nubosidad   | 117 |
| Gráfico 16.-Precipitación de lluvia mensual promedio                            | 118 |
| Gráfico 17.-Horas de luz natural y crepúsculo                                   | 118 |
| Gráfico 18.- Velocidad promedio del viento                                      | 119 |

# ÍNDICE DE TABLAS

## 1 1.4.- Índice de tablas

|  |     |
|--|-----|
| Tabla 1.-Proyección de la población de la parroquia La Puntilla                | 41  |
| Tabla 2.-Porcentaje población con discapacidad nivel cantonal                  | 44  |
| Tabla 3.-Porcentaje con discapacidad permanente en la población                | 50  |
| Tabla 4.-Desplazamiento en la vía Samborondón                                  | 89  |
| Tabla 5.- Planificación de la vía Samborondón                                  | 90  |
| Tabla 6.-Actitud de conductores en la vía Samborondón                          | 90  |
| Tabla 7.-Conformidad del peatón en la vía Samborondón                          | 91  |
| Tabla 8.-Utilización de pasos peatonales y pasos cebras en la vía Samborondón  | 91  |
| Tabla 9.-Normativa de seguridad referida al peatón                             | 92  |
| Tabla 10.-Accesibilidad de las personas con discapacidad en la vía Samborondón | 92  |
| Tabla 11.-Áreas verdes en la vía Samborondón                                   | 93  |
| Tabla 12.-Distancia de paradas de buses en la vía Samborondón                  | 93  |
| Tabla 13.-Frecuencia de buses dentro de la vía Samborondón                     | 94  |
| Tabla 14.-Incremento paso peatonales en la vía Samborondón                     | 94  |
| Tabla 15.- Opinión acerca de ciclistas y corredores de la vía Samborondón      | 95  |
| Tabla 16.-Utilización de ciclovía dentro de la vía Samborondón                 | 95  |
| Tabla 17.-Porcentaje de los usos de suelo                                      | 121 |
| Tabla 18.- Radio de uso de equipamientos                                       | 122 |

Tabla 19.- Porcentaje de densidad

123

Tabla 20.-Tabla de necesidades

155-156

Tabla 21.-Presupuesto

160-164







# RESUMEN/ABSTRACT

## Resumen

Este trabajo de titulación trata primordialmente sobre el rediseño de un tramo de la avenida Samborondón, ya que es una propuesta de diseño urbano cuya finalidad es mejorar el espacio público colocando al peatón como protagonista de esta vía. Se analizaron los antecedentes, el sitio y se utilizó la metodología de investigación explicativa para obtener datos más veraces obteniendo como resultado un cambio significativo para crear una vida urbana más dinámica y accesible.

Palabras Claves: Diseño urbano; mejoramiento, movilidad humana, peatón

### **Abstract**

This titling work is primarily about the redesign of a stretch of Samborondón Avenue, since it is a proposal for urban design placing the pedestrian as the protagonist. We analyze the background, the site and the explanatory research data to obtain more accurate data, resulting in a significant change to create a more dynamic and accessible urban life.

Key Words: Urban design, improvement, human mobility, pedestrian



"Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste"  
(Jane Jacobs, 1961)



C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

I

# ANTECEDENTES



## 1.1.-Espacios públicos y movilidad humana:

Corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona puede estar y circular libremente, ya sean estos espacios abiertos como parques, calles, plazas o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, entre otros. Por otra parte, se define el espacio público moderno a partir de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública, esa separación se reserva el suelo libre de construcciones ya que son para usos sociales característicos de la vida urbana que es de uso social colectivo. (Segovia & Neira, 2009).

Actualmente el término espacio público ha evolucionado de acuerdo con las necesidades que se han presentado. Este surgió de acuerdo como concepto sistémico con los filósofos Platón y Aristóteles, donde lo asocian a la política, que tiene como resultado lograr el bienestar. Este se obtiene si los espacios de socialización dan oportunidades para la participación de todos los habitantes. Debido a esto surge en el siglo XVI, la idea del bien común donde se expresa el espacio público como algo compartido por todos los seres humanos, que más adelante se convierte en un derecho de todos. (Segovia, 2007)

El primer texto en hacer énfasis acerca del espacio público, su uso y la perspectiva urbana fue presentado por la urbanista Janes Jacobs en 1961 llamado Muerte y vida de las grandes ciudades. La autora menciona la importancia de los espacios públicos para que una ciudad sea funcional y promueva la interacción social de sus habitantes y utiliza el término capital social para designarlas.

Por otro lado, Edward Hall (1966) dice que el tiempo y espacio son instrumentos que los seres humanos usan para dejar un mensaje. Por lo que el espacio define los territorios individuales de los colectivos, donde este es influenciado según la cultura de sus habitantes a distintas velocidades que repercuten en la vida urbana de una ciudad. (Vasquez, 2008).

Dado esto el urbanista Jan Gehl (2004) menciona que la ciudad debe poseer características donde los habitantes puedan tener contacto entre otros, ya que las personas necesitan conversar, caminar juntas. Analiza las cualidades que debe tener una acera para convertirse en un lugar atractivo para caminar y la influencia que tienen en los usuarios que la utilizan. El espacio público es la integración de todos los espacios de usos colectivos que ofrece una ciudad para mejorar las condiciones de la vida urbana.

Según Neira (2007) Estos espacios son los que permiten libertad de acceso y libertad de uso. No son propiedad de alguien, sino que están asociados a la autoridad de los gobiernos locales y a las restricciones de ellos mismo. Pero Carrión (2007) menciona que se debe comprender el espacio público por su condición urbana y cualidad histórica que posee.

En el último Hábitat III realizado en la ciudad de Quito-Ecuador, arquitectos de diferentes países hablaron de la nueva agenda urbana, que es una visión a escala mundial, donde tratan el tema de las ciudades para todos. Se refieren acerca de:

- La inclusión
- Movilidad humana de los habitantes de una ciudad
- Imagen urbana más funcional. (Comercio, 2016).

## 1.2.- Antecedentes de la parroquia La Puntilla

En la década de los sesenta la vía Samborondón, en especial la parroquia La Puntilla no se la conocía por ser zona residencial, sino por las actividades arroceras. Actualmente, en la parroquia la Puntilla esta actividad económica no existe debido al alto crecimiento de las urbanizaciones cerradas y equipamientos, pero es aún practicada por sus habitantes en las zonas rurales.

En 1694, el nombre de Samborondón se da por una capilla religiosa que poseía una campana de bronce con su nombre. En 1776 se fundó Samborondón como pueblo, y un año después se establece como parroquia. En 1820 junto a Guayaquil tuvo su independencia, dado esto en 1837 se dieron los primeros indicios de Samborondón, y por ello en 1955 recibió la cantonización la cual abrió muchas puertas y oportunidades de crecimiento. Samborondón en el año 1920 formo parte del cantón de Guayaquil con 5000 habitantes (Samborondon, 2014).

El interés de esta zona se dio desde la construcción del puente La Unidad Nacional en 1969, que unió Samborondón con Guayaquil, debido a este enlace las inmobiliarias de Ramón Fernández Vásquez, Luis Gómez Ycaza, Carlos Sánchez Aguilar, Clemente Durán-Ballén Wright y Jorge Roca Orrantia, fueron pioneras en iniciar construcciones de urbanizaciones y planes de vivienda en el sector de La Puntilla. Su iniciativa comenzó el 10 de diciembre de 1968 cuando compraron la hacienda Tornero que se localizaba antes en su territorio. La Puntilla y Entre Ríos fueron las primeras urbanizaciones abiertas en construirse. En 1980 edificaron la primera urbanización cerrada Los Lagos, la cual marco el inicio de estos conjuntos residenciales a lo largo de toda la vía. (Universo, 2005).

El auge de construir urbanizaciones privadas comenzó cuando se finalizó la construcción de la vía perimetral en 1988, lo cual incrementó el uso residencial, por lo que los habitantes de Guayaquil se comenzaron a mudar a Samborondón para buscar

un lugar más seguro, tranquilo y menos contaminando. Una vez consolidada el área residencial comenzó el crecimiento de los sectores comerciales. El primer centro comercial que se creó en 1995 fue Rio Centro Entre Ríos propiedad de Corporación el Rosado, dos años después se construyó Puntilla Mall propiedad de la familia Isaías, pero el centro comercial se incautó y al poco tiempo cerró y nunca más volvió a abrir en el sector. En los años siguientes las actividades comerciales se incrementaron creando el Paseo Comercial Bocca (2003) La Piazza Samborondón (2004) Las Terrazas (2009) Plaza Nova (2009) El Village (2010) Plaza Lagos (2010 primera fase y segunda etapa 2012) Piazza Ciudad Celeste (2012) Plaza Navona (2012) (Miranda, 2018).

A nivel urbano en el presente año 2018, se creó el primer paso peatonal en abril en el km 10. Así mismo se acaba de inaugurar la primera fase del puente nuevo que estuvo a cargo del consorcio Enlace 780 el 3 de mayo que une el oeste de Guayaquil con Samborondón. Actualmente están trabajando para terminar la segunda fase creando un paso desnivel. (Universo E. , Puente Guayaquil - Samborondón se inauguró el 3 de mayo, 2018). A nivel comercial se inauguró Plaza Batán en el km9, Buena Vista en el km 1, Food Garden en el km 1,5 y el nuevo centro comercial Alhambra a finales de mayo por la alta demanda de usuarios de la zona.

### **1.3.-Movilidad humana:**

Según la Defensoría del pueblo Ecuador, 2016 la movilidad urbana es un tema relativamente nuevo que existe para referirse a los procesos que una persona puede pasar cuando se establece temporal o permanentemente en un sitio distinto al que nacieron o estuvieron un largo tiempo. También es parte de la historia de la humanidad, ya que las personas que circulan tienen distintas culturas y sobre ellas se deben construir políticas. . (Ecuador, 2016)

#### 1.4.-Relación proyecto GAD de Samborondón con propuesta a plantear en Vía Samborondón



Figura 1.- Ciclovia actual de la vía Samborondón

Foto tomada por autor



Figura 2.- Acera izquierda vía Samborondón

Foto tomada por autor

El proyecto que se está realizando por parte del GAD en la vía Samborondón beneficia principalmente al vehículo ya que se disminuyó las áreas verdes para aumentar un carril de cada lado de la vía Samborondón. Al mismo tiempo se quitó la vegetación existente en ciertos tramos de la avenida para crear una ciclovia lo cual afectó al espacio público del sitio. También se creó una ciclovia de cada lado de la vía la cual posee una medida muy angosta y los ciclistas deben tener cuidado cuando hacen uso de ella.

La propuesta de este trabajo de titulación es mejorar el espacio público para los peatones ya que son el centro de una ciudad y se debe diseñar en base a ellos no al vehículo. Debido a eso se optó por crear aceras más dinámicas y anchas con mobiliario urbano moderno para que su uso sea más placentero utilizando al mismo tiempo vegetación autóctona del sitio. A diferencia del GAD la ciclo vía se diseñó en el parterre central, ya que cuando se conversó con los ciudadanos caminantes, ciclistas u otros les pareció que esa ubicación funcionaría más y sería más fluida en comparación a colocarla en los laterales de la vía. El principal objetivo es mejorar el espacio público por ende se diseñó dos parques en los terrenos vacíos que existían en el tramo seleccionado para que los peatones disfruten del área verde de la zona.





# DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA



Premisa: **El peatón es y debe ser el principal protagonista de la movilidad urbana.**

La Vía Samborondón se encuentra en el cantón Samborondón creado el 31 de agosto de 1955 con una población total de 85075 habitantes (GAD, 2014). De acuerdo con el análisis estadístico del cantón, la zona a analizar se denomina Z2, la cual es conocida como el territorio de la parroquia satélite La puntilla (ver figura 3).

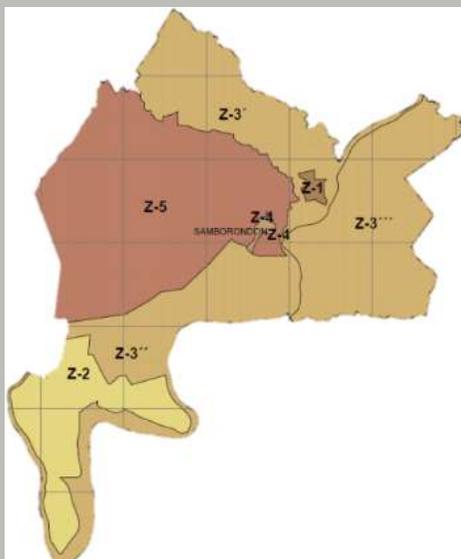


Figura 3.- Zonificación territorial

Fuente: GAD Municipal del cantón Samborondón

La vía Samborondón a partir de los años noventa fue una alternativa habitacional para los guayaquileños por la falta de planes habitacionales, y el incremento de delincuencia en Guayaquil. Debido a esto las familias optaron por buscar un lugar más seguro y confortable para su crecimiento, sin pensar las consecuencias del eje vial a futuro. Actualmente se puede ver que su imagen urbana ha sido el resultado del crecimiento exponencial de las urbanizaciones, donde la convivencia y coexistencia de los usuarios que habitan o hacen uso de ella ha sido la más afectada. (SUPRAQUAM, 2015).

En la vía Samborondón, considerada vía principal, no existen espacios diseñados para el peatón donde este pueda circular de una forma segura y activa. En ciertos tramos a lo largo de la vía las aceras no existen y los carriles vehiculares se convierten en sus aceras volviendo la circulación peligrosa para los peatones. La movilidad humana en la urbe enfrenta problemas de accesibilidad por este motivo existe un proceso para reorganizar la circulación vehicular y peatonal a cargo del Municipio de Samborondón (Miranda, 2016).

Uno de los problemas principales es que no existen vías secundarias para llegar a un lugar de destino. Esto se debe porque a lo largo de la vía se encuentran ubicadas las urbanizaciones privadas y para movilizarse los usuarios utilizan la vía como principal acceso, lo cual conlleva problemas de tránsito en horas pico. Esto sucede porque la mayoría de sus habitantes viven en Samborondón, pero trabajan en Guayaquil, por lo que tienen el horario de trabajo de entrada y salida similar, provocando en la mañana desde las 9:00 am tráfico para salir de Samborondón y a partir de las 16:30pm tráfico para volver a sus hogares. Esto de acuerdo con una de las urbanistas más reconocidas de la historia Janes Jacobs dijo que no poseer rutas alternativas es el declive de una ciudad, ya que al no dar opciones para su trayectoria se pierde también la diversidad del sitio volviendo el trayecto monótono no solo para el usuario sino también para el vehículo. (Ver figura 4 y 5) (Jacobs, 1961). En el caso de la vía Samborondón esto sucede por la mala planificación que se tuvo desde un inicio, ya que el Municipio no consideró el crecimiento que se ha dado en la vía, el cual ha sido exponencialmente a lo largo del 2010 al 2014. (Ver Tabla 1)

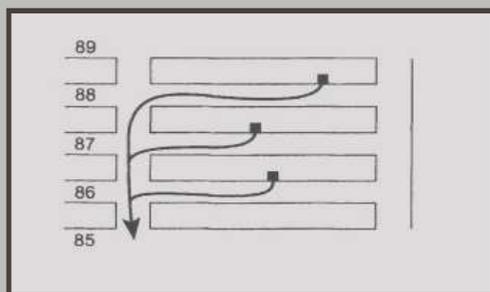


Figura 4.- Monotonía

Fuente: Muerte y vida de las grandes ciudades, Janes Jacob

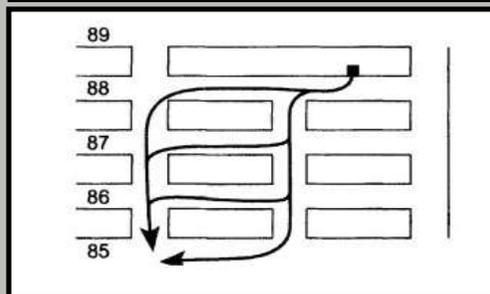


Figura 5.- Rutas alternas

Fuente: Muerte y vida de las grandes ciudades, Janes Jacob

Tabla 1. Proyección de la población de la parroquia La Puntilla

| Z-2 La Puntilla   | 2010   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Urbano</b>     |        |        |        |        |        |        |        |
| <b>Satélite</b>   |        |        |        |        |        |        |        |
| <b>Habitantes</b> | 29.803 | 42.379 | 46.278 | 50.536 | 55.185 | 60.262 | 65.806 |

Fuente: Proyecciones GAD Municipio Samborondón

Por otro lado, en cuanto al transporte público las paradas de buses no son las adecuadas y no tienen una buena señalización. Actualmente en el eje vial existen casos donde solo se encuentra la parada de bus sin la acera como protección al peatón, u otros en los cuales una acera de dimensiones no adecuadas haciendo que los usuarios tengan que movilizarse por la vía vehicular hasta la parada de bus y quedar a la deriva volviendo peligrosa su circulación. (Ver figura 6).



Figura 6.- Parada de bus vía Samborondón

Fuente: Tomada por el autor

Otro servicio público es El Trolley a cargo del Municipio de Samborondón, pero con la diferencia que es gratis para los habitantes de La Puntilla que pagan y mantienen al día el predio de su vivienda. Se les otorga dos tarjetas por vivienda para que usen de forma gratuita este servicio. El problema conlleva que para en todas partes de la vía sin poseer una parada o señalización y tiene un horario fijo. Si un usuario lo emplea para ir a otro sitio dentro de la vía para volver tiene que esperar de treinta minutos a una hora para que vuelva a pasar para regresar a su vivienda, lo cual lo vuelve incomodo ya que pierde la libertad de irse cuando el usuario quiera. Actualmente hay una app donde se puede ver la ruta del trolley y por donde se encuentra dentro de la vía. (Universo, 2017).

Actualmente se deben considerar diferentes medios de transportes uno es el vehicular que puede ser público o privado, el uso de bicicletas y la movilidad humana. Presentemente se ha incrementado los ciclistas en la vía Samborondón y tomando como concepto que una ciudad es para todos, hace que este grupo se le deba brindar un espacio adecuado el cual es la ciclovía, debido a esta carencia utilizan el espacio de los peatones y hasta a veces de los carriles vehiculares para su circulación. En un conteo realizado el martes 8 de mayo de 2018 a las 18:00 pm hasta las 19:00 pm circularon 67 ciclistas los cuales se pudo



Figura 7.- Primer paso peatonal km10

Fuente: El Universo 2018

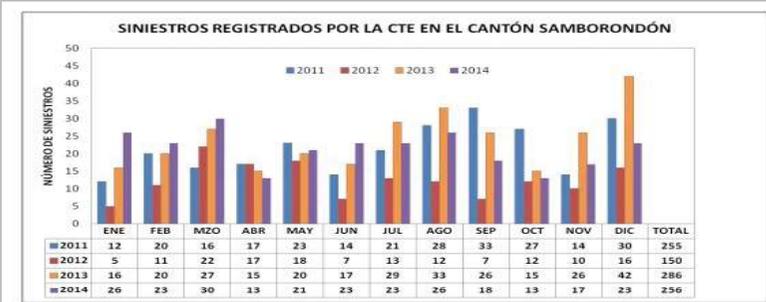


Figura 8 Siniestros registrados por la CTE en el Cantón 2011 - 2014

Fuente: Comisión de tránsito del Ecuador (2014)

percatar que muchos de ellos tuvieron problemas para su circulación ya que estaban usando las vías vehiculares, colocando su vida en peligro.

Dicha problemática se refleja también en los usuarios que toman el espacio público para realizar actividades deportivas quienes se ven forzados hacer uso del eje vial volviendo peligrosa su situación. Durante el conteo de ciclista se observó también a 44 personas trotando donde 4 de ellas casi son accidentadas por un vehículo privado que paso a lado a altas velocidades y un bus de uso público que se paró en mitad de la calle sin percatar su presencia. Hitler Pinos, docente de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Especialidades Espíritu Santo, dice que el peatón en este sector es muy vulnerable debido a que los usuarios que poseen vehículos van a velocidades elevadas y los peatones mismos no respetan los pasos cebras, semáforos, entre otras señales de tránsito. (Miranda, 2016).

Los pasos peatonales a lo largo de esta vía son casi inexistentes, por lo que los usuarios muchas veces deciden cruzar la calle de un lado a otro con los carros circulando, y en algunas ocasiones esto causa accidentes automovilísticos porque es una vía donde los vehículos livianos pueden andar a una velocidad máxima permitida de 90km por hora y los pesados a 70 km por hora. El único paso peatonal existente es en el kilómetro 10 de la vía

Samborondón el cual fue inaugurado en abril de 2018 (Ver figura 7) por la demanda de peatones que hay en dicha zona debido a la existencia de edificaciones de carácter público, además de permitir el desvío a Samborondón y Daule. Aun teniendo un ascensor en dicho paso elevado existen peatones que igual deciden cruzar la calle por no querer subir las escaleras. (Universo E. , El primer paso para peatones, en Samborondón, ya está habilitado, 2018). Dado esto en la Figura 6 se puede ver los siniestros

| Topo de Discapacidad | Porcentaje de la población | Número de Personas |
|----------------------|----------------------------|--------------------|
| No especificada      | 0,00%                      | 114                |
| Mental               | 0,34%                      | 232                |
| Auditiva             | 0,58%                      | 394                |
| Visual               | 1,02%                      | 690                |
| Físico-Motora        | 2,25%                      | 1.521              |
| Intelectual          | 0,61%                      | 414                |
| <b>Total Cantón</b>  | <b>4,20%</b>               | <b>3.365</b>       |

Table 2.- Porcentaje población discapacidad nivel cantonal

Fuente INEC Censo Poblacional y vivienda 2010

tasa de vehículo por hogar es de 1,5 y el crecimiento vehicular de los últimos 10 años es de 13% debido al incremento poblacional que ha sufrido La Puntilla, según la Comisión de Transito del Ecuador (CTE,2016). Todo esto sumado a la mala zonificación que posee donde no existen usos mixtos y solo hay una clara diferenciación entre el uso residencial y comercial provoca que el usuario no tenga más solución que

registrados a lo largo de la vía durante los años 2011 al 2014 por la Comisión de Tránsito del Ecuador los cuales son cifras elevadas.

Al contemplar todos los aspectos de los usuarios dentro de la vía Samborondón, nos faltaría la problemática de accesibilidad para las personas con movilidad reducida. A nivel de cantón las discapacidades en la población son de 4,20% (Ver tabla 2). Debido a esto a lo largo de la vía se puede percatar que hay carencia de acceso a aceras existentes para las personas con algún tipo de discapacidad, ya que cuando ellas circulan a lo largo de la vía no pueden transitar de manera continua y segura por la mala planificación urbana que existe en el eje vial.

Por otro lado, al ser considerado como eje vial los equipamientos se encuentran aglomerados lo que produce más tráfico vehicular. La

adquirir un vehículo para su movilización por falta de planificación urbana. Actualmente existen 164 conjuntos residenciales y 10 centros de comercio en la parroquia la Puntilla (Gonzalez, 2017).

Por último, la falta de coexistencia (peatón, bicicleta, transporte público, trolley y vehículo privado a motor) donde cada uno debe tener su espacio dentro de la imagen urbana que presenta esta vía como acceso principal a las residencias y a los comercios que están a su alrededor. Ya que se debe crear una coexistencia primero entre peatón – bicicleta, donde la bicicleta es considerada movilidad sostenible, pero al mismo tiempo es considerado un vehículo que puede llegar a tener velocidades elevadas y necesita su propio espacio dentro de la circulación urbana sin introducirse en el espacio del peatón. Segundo la coexistencia bicicleta – transporte público debido que van estos dos carriles uno a lado del otro por lo que no debe afectar el funcionamiento de ninguno haciendo que el usuario se sienta cómodo y seguro. Y por último coexistencia vehículo privado a motor – con todo lo demás porque deben coexistir entre sí y respetar su circulación de una manera armónica que ayude en la imagen urbana de la vía. (Kisters & Montes, 2012).



# JUSTIFICACIÓN





## 1.5.-Justificación del trabajo de titulación:



Figura 9.- Usuarios que utilizan la vía Samborondón para caminar

Figura 10.- Usuarios que utilizan la vía Samborondón para andar en bicicleta

Fuente Strava, 2017

Fuente Strava, 2017

La movilidad humana cobra vital importancia ya que el usuario es el protagonista del entorno urbano y en la vía Samborondón su actor principal es el vehículo privado. Este tema surgió para mejorar el espacio público en la vía Samborondón y de acuerdo con los mapas de la compañía Strava donde se muestra el calor creado por las actividades públicas (trotar o caminar y andar en bicicleta) generadas en los últimos dos años se pudo obtener información sobre qué tan frecuente los habitantes o usuarios externos emplean la vía para su circulación lo que permite comprender de mejor manera la importancia de la movilidad humana en la vía Samborondón. (Ver figuras 9 y 10) (STRAVA, 2017).

En la figura 7 se observa que existe una gran demanda de personas que caminan o trotan en la avenida y según el tono (calor que se lo simboliza en este caso con amarillo) se nota que la más usada en toda la parroquia La Puntilla es la vía Samborondón. Esto se debe porque es la que conecta a todos los usuarios para que lleguen a sus destinos. Por otro lado, en la figura 8 trata sobre los usuarios que utilizan la bicicleta como movilidad esta se la puede contemplar mediante el color azul y se puede llegar a una misma conclusión, con la diferencia de que existen menos usuarios empleando la bicicleta como medio de movilidad como se puede ver al comparar ambas figuras.

En un conteo realizado el martes 8 de mayo de 2018 de 18:00pm a 19:00pm se pudo percatar a 67 usuarios en bicicletas y 44 trotando en la avenida. Todos tuvieron problemas para circular en ella por no poseer un espacio adecuado donde 18 usuarios en bicicleta no respetaron las señales de tránsito tales como los semáforos y 4 de los

usuarios trotando casi son accidentadas por un vehículo privado que paso a altas velocidades y un bus de uso público que paro a la mitad de la calle sin percatar su presencia.

Conjuntamente es indispensable mejorar las condiciones de acceso para las personas con movilidad reducida, las cuales en el

| Topo de Discapacidad | Porcentaje de la población | Número de Personas |
|----------------------|----------------------------|--------------------|
| No especificada      | 0,00%                      | 114                |
| Mental               | 0,34%                      | 232                |
| Auditiva             | 0,58%                      | 394                |
| Visual               | 1,02%                      | 690                |
| Físico-Motora        | 2,25%                      | 1.521              |
| Intelectual          | 0,61%                      | 414                |
| <b>Total Cantón</b>  | <b>4,20%</b>               | <b>3.365</b>       |

Tabla 3.- Porcentaje de discapacidad permanente en la población

Fuente INEC Censo Poblacional y vivienda 2010

cantón Samborondón existe un porcentaje del 4,20% donde por cada 100 habitantes 4 sufren una discapacidad permanente de acuerdo con los datos obtenidos en el último censo realizado en el 2010 (Ver Tabla 3) (GAD, 2014).

De los 3,365 habitantes con discapacidad 1,171 representan a la parroquia La Puntilla. (Universo E., 2014). A lo largo de la avenida se puede percatar que no en todas partes hay accesibilidad para las personas con movilidad reducida, por lo que su circulación puede tornarse peligrosa. Por este motivo la Autoridad de Tránsito de Samborondón (ATS) desarrolla el registro de vehículos de personas con discapacidad físico-motriz desde el 14 de mayo de 2018 para que obtengan el sticker y puedan estacionarse en los parqueos destinados para ellos.

El espacio público cobra vital importancia al comprender que una ciudad es creada para todos y el peatón es y debe ser siempre el principal protagonista de la imagen urbana, como este se involucra en ella y las facilidades que puede encontrar para hacer más llevadero su recorrido. Esto es lo que no tiene la avenida principal de Samborondón porque falto crear un plan de crecimiento y urbanístico para el sitio. La propuesta busca analizar, generar criterios urbanos para el mejoramiento de los espacios públicos en un sector determinado de la vía Samborondón.

La avenida Samborondón se eligió debido al crecimiento exponencial que ha tenido durante las últimas décadas, ya que es el lugar donde la mayoría de las familias quieren vivir debido a las ventajas y seguridad que ofrece la zona, con el único defecto de ser diseñada para el vehículo en lugar que sus habitantes puedan disfrutar de ella y poder caminar libremente en los espacios verdes que ofrece.





# OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

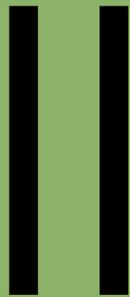


### **Objetivo General:**

Proponer un diseño urbano para el mejoramiento del espacio público en la vía Samborondón revitalizando el lugar con el fin de crear un ambiente más dinámico y activo para los diferentes usuarios que forman parte de la avenida.

### **Objetivos Específicos:**

1. Identificar las problemáticas de la vía Samborondón analizando el sitio donde se va a intervenir
2. Generar criterios urbanos para solucionar las diferentes problemáticas que se presentan alrededor de la vía Samborondón
3. Garantizar condiciones fluidas de circulación entre peatones y ciclistas para crear una coexistencia funcional que ayude a la imagen urbana de la vía.



# MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO Y LEGAL



Este trabajo tiene como finalidad realizar una propuesta de diseño urbano para el mejoramiento del espacio público en la vía Samborondón. Para ello, es necesario definir ciertos términos que nos ayudaran a entender mejor el texto. Tal es el caso de la movilidad humana como protagonista del diseño a plantear. Sin embargo, como es un trabajo que tiene como finalidad la inclusión urbana, es inevitable estar al tanto acerca de la accesibilidad refiriéndonos en términos arquitectónicos y el mobiliario urbano que debe estar presente para tener una coexistencia amigable en todas sus condiciones.

### **2.1.-Diseño Urbano:**

Se entiende como diseño urbano según el Arq. Pedro Urzúa (2012) al tratamiento de los espacios públicos que tiene una ciudad tales como: avenidas, plazas, parques, veredas, calles entre otras buscando satisfacer las necesidades de una comunidad o sociedad, ya que su finalidad es hacer la vida urbana más accesible y cómoda para que los usuarios pueden gestionar su vida social en un espacio urbano. (Ramirez, 2012).

### **2.2.-Movilidad humana:**

Según la Defensoría del pueblo Ecuador (2016) la movilidad humana es un tema relativamente nuevo que existe para referirse a los procesos que una persona puede pasar cuando se establece temporal o permanentemente en un sitio distinto al que nacieron o estuvieron un largo tiempo. También es parte de la historia de la humanidad, ya que las personas que circulan tienen distintas culturas y sobre ellas se deben construir políticas. . (ecuador, 2016).

### **2.3.-Inclusión Urbana:**

Este concepto se relaciona con las situaciones sociales en las cuales se debe incluir a todos los grupos sociales dentro del entorno e imagen urbana que una ciudad presente. No solo se habla de un determinado grupo de personas si no de los diferentes sectores que puede tener una ciudad, ya que al no dejarlos afuera previene la delincuencia y violencia a las calles. Puesto que hay que integrar la vida comunitaria a todos los miembros de la sociedad para que hagan uso de su espacio urbano. (Murillo, 2014).

#### **2.4.-Acción Urbana:**

Se puede definir por Manuel Saga (2014) como la intervención urbanística constructiva en sectores de las vías públicas y el contexto urbano, donde lo importante no es su localización sino el impacto sobre las relaciones que produce en los diferentes usuarios. (Saga, 2014).

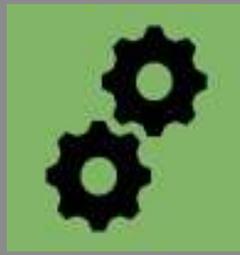
#### **2.5.-Accesibilidad:**

Por otra parte, la universidad de Valladolid (2013) define como accesibilidad al conjunto de características que debe poseer un entorno, producto o servicio para ser utilizado en escenarios de comodidad, seguridad e igualdad para todas las personas y en particular para aquellas que poseen algún tipo de discapacidad. También nombre que el primer concepto surgió en 1963 en Suiza por el congreso internacional para la supresión de barreras arquitectónicas donde se refirieron como objetivo prioritario para lograr la integración de las personas con discapacidad y el medio que las rodea. (UVa, 2013).

#### **2.6.-Mobiliario Urbano:**

Según el Arq. Pedro Urzúa (2012) los mobiliarios urbanos también se los conoce como elementos urbanos es el equipamiento instalado en una vía pública que puede poseer varios propósitos. Estos pueden ser: paradas de buses, luminarias, bancas, tachos de basura, cabinas telefónicas, entre otros. Son para el uso colectivo de una comunidad y se debe tomar en cuenta la accesibilidad que estos deben tener para los usuarios de una ciudad. (Ramirez, 2012).





# MARCO TEÓRICO



### **2.7.-Definición del espacio:**

El termino espacio se puede definir como la extensión que contiene toda la materia existente, en otras palabras, al espacio que un objeto ocupa en un terreno. Pero al mismo tiempo se la puede utilizar para referirnos al espacio exterior cuando hablamos del universo, también su uso está vinculado con el paso del tiempo cuando dialogamos acerca de dos sucesos. Debido a los diferentes significados que la palabra espacio puede tener su concepto varía según el contexto en el cual se lo indague o relacione con algún lugar (Porto & Gardey, 2014).

### **2.8.-Diferencia entre espacio arquitectónico y espacio urbano:**

El espacio urbano como su nombre mismo lo dice es el lugar destinado para que los habitantes de una ciudad tengan actividades diversas para no crear la monotonía en el sitio, creando un espacio donde los diferentes usuarios tengan la oportunidad de interactuar unas con otras. Para su éxito este debe formar parte de la sociedad para que no sea olvidado y abata en declive. Un claro ejemplo son las plazas, los parques, entre otros partes. (Ebro, 2009) Mientras que cuando nos referimos a un espacio arquitectónico no estábamos hablando de un lugar social, físico o biológico, sino de un lugar creado y diseñado por el hombre donde se lo organiza y se relacionan las diferentes necesidades que puede haber en un proyecto. Tal es el caso del diseño de una casa que primero uno debe saber cómo se relacionan los diferentes espacios entre sí para su correcto funcionamiento (EcuRed, 2018).

## 2.9.-Evolución del espacio público:

Desde el comienzo se puede notar como se ha ido transformando el espacio público en las diferentes etapas históricas que ha ido viviendo la humanidad. Podemos darnos cuenta de cómo estos han cambiado y al mismo tiempo compararlos y ver cuán efectivo han sido para las sociedades y como un modelo puede tener diferentes resultados si se la coloca en otra ciudad. Los primeros indicios del espacio público fueron para satisfacer las necesidades de las personas y desarrollar actividades donde estas puedan interactuar entre ellas y sirva para unir la comunidad. Según Diego Hurtado (2012) esta época comenzó con las plazas que variaban según el clima y la cultura de cada ciudad. En las ciudades griegas el espacio público era en la platea, la cual era la plaza pública donde los griegos tenían actividades como comunidad. La Platea era el lugar del teatro, el escenario con las butacas donde los espectadores interactuaban entre ellos, y apreciaban los espectáculos que se presentaban ahí. (Edukavital, 2013).

Después el espacio de circulación comienza a ganar terreno haciendo que el espacio social se desvincule un poco del espacio público. Tal es el caso en la capital francesa por los trabajos de Hausmann donde demolió las calles estrechas que fueron sustituidas por grandes avenidas y bulevares rodeados por árboles que trajeron más vida a las calles de París y en la actualidad es donde la vida urbana sucede (Internacional, 2012). Es así como el Licenciado en urbanismo Jorge Amado (2012) dice que antes las calles solo se usaban para delimitar una zona de otra o dividir lo público de lo privado, pero adquieren connotaciones por las necesidades que se van presentando por el ser humano de relacionarse entre sí en un espacio abierto para circular y tener acceso a otras edificaciones de la ciudad (Amado, 2012).

Con el desarrollo masivo que las sociedades van teniendo, la modernidad va apareciendo, por lo que existen grandes cambios a nivel urbano como las grandes vías, los conjuntos habitacionales construyéndose, manzanas largas, entre otras cosas. Debido

a esto el espacio social queda desligado completamente del espacio público y este es destinado netamente a la circulación, para que los habitantes tengan una mejor producción en la industrialización. Brasilia diseñada por Lucio Costa es un claro ejemplo, donde como concepto uso la forma de un avión y por medio de ello definió cada función urbana por separado haciendo que los bloques habitacionales estén separados de los bloques gubernamentales y la circulación favorezca a los motorizados. Debido a todos los cambios que ocurrieron llegamos al más importante la globalización, donde todo comienza a hacer automático como cajeros, supermercados, entre otras cosas y las personas viven en su mundo que dejan la vida urbana a un tercer nivel, sin darnos cuenta las consecuencias que trae a nuestras sociedades (Hurtado, 2012).

Todo esto nos ha llevado a lo que actualmente estamos viviendo la época de la soledad e individualismo desesperante, donde el espacio público lo dejamos aún lado porque vivimos en una sociedad consumista.

Muerte y Vida de las grandes ciudades fue el primer texto en hacer énfasis acerca del espacio público, su uso y la perspectiva urbana fue presentado por la urbanista Janes Jacobs en 1961. La autora menciona temas de gran relevancia en la actualidad tal es el caso de las aceras, ya que son lugares de paso que conducen a un destino final y si no hay vida en ellas las personas dejan de circular volviendo ese trayecto un lugar inseguro por la falta de usuarios en ella. Para que una acera funcione y sea activa y segura es necesario poseer dentro de ella personajes tales como: el vendedor de periódico, de bebidas en el quiosco, la señora de la tienda, entre otras cosas que interactúan con los peatones que circulan por ella para hacer su trayecto más memorable y participativo con lo que tienen a su alrededor.

Tampoco la autora no deja aún lado las calles y crítica mucho como los urbanistas le han dado una cara muy seria sin poseer atractivos y poco a poco ella prevé la muerte de las aceras y las calles por esa actitud que le dan los diseñadores. Por otro lado, menciona los conjuntos habitacionales los cuales dice que falta elementos urbanos que formen parte de ellos, puesto

que juegan un papel fundamental en la vida urbana, y en entre más ojos haya en la calle viendo lo que sucede más seguro se vuelve un lugar. Muchas veces los barrios fracasan debido a eso, porque no pueden hacerle frente a la falta de inseguridad que existen, por la mala planificación que tienen en especial si están ubicados en calles pequeñas y desamparadas.

El éxito de una acera es cuando una persona que no pertenece al barrio por donde está circulando se siente segura en medio de todos los desconocidos. La autora también recalca que la vida pública se perdió cuando comenzaron a existir cerramientos y los vehículos comenzaron a tener un papel más protagónico en la vida urbana. El desinterés de las personas es lo que hace que una acera y calle se vuelva insegura. Una calle con los equipamientos necesarios y eficientes puede disminuir ese sentimiento a los usuarios y al mismo tiempo la circulación de ellos la vuelve más activa ya que van viendo que sucede alrededor mientras llegan a su destino final.

Para que esta muerte se de en las aceras una de las principales causantes es la monotonía que es la destrucción de la vida y los espacios públicos. Mientras más diversos sea un lugar más activo será. El otro problema son los grandes bloques de manzanas que deberían ser cortos y dar rutas alternativas para llegar a otro lugar. Al tener supermanzanas lo que se genera es monotonía y poco dinamismo dentro de la ciudad. También menciona el abandono de las calles, puesto que debería haber actividad en ellas todo el tiempo para la seguridad de los usuarios circulando. La diversidad es fundamental para mantener un barrio o sector activo porque si en un sector solo se vuelve comercial causará embotellamiento, mientras más opciones tenga mejor será la circulación (Jacobs, 1961).

Por otro lado, el urbanista Jan Gehl (2010) escribió el libro una ciudad para todos en 2010 y en el 2013 como estudiar la vida pública ambos libros son un análisis de como la ciudad antes nos moldeaba, pero ahora nosotros somos quien la moldeamos

para hacer los espacios públicos más atractivos. El autor crea un paradigma donde limita el uso de los automóviles para generar más espacio público que poseen un valor social alto para las comunidades.

Al mismo tiempo dice que el hombre es el principal elemento en la materia urbana, pero en el pasado no ha sido el protagonista de la vida urbana, sino que todo lo que han diseñado en las ciudades ha sido en torno a los vehículos lo cual ha provocado el declive de lo urbano. La ciudad se diseñó tomando escala el modelo del auto haciendo que el ser humano este en segundo plano. Para realizar cambios significativos que mejoren la calidad de vida hay que saber cómo los usuarios se movilizan para que se sientan cómodos dentro de su entorno urbano.

Hay que promover una ciudad orientada a las personas. Gehl también dice que el espacio que queda entre los edificios hay que diseñarlos para los habitantes ya que ese es el espacio público de circulación de ellas. Muchas veces estas personas se han visto maltratadas dentro de su entorno urbano ya que el trayecto se vuelve engorroso y provoco que utilicen transporte para su circulación. Otro problema clave de las ciudades es que las áreas de descanso se han reducido o ya son inexistentes en algunos casos lo cual provoca que el peatón no quiera circular en esa trayectoria y exista un abandono por parte de ellos de esa zona.

Para generar una calidad de vida buena hay que hacer que las ciudades mejoren su espacio público. Las aceras son las principales causantes del declive o el éxito de una ciudad. Al construir una ciudad en base del vehículo lo que se está provocando es la deshumanización de los espacios que habitamos. Se pierde la promesa de la vida urbana amigable, activa y cómoda debido a esto. El peatón siempre debe ser el protagonista del diseño de una ciudad y la dimensión humana nunca debe ser descuidada o ignorada para el mejor funcionamiento de la sociedad y comunidad. El espacio público es la

integración de todos los espacios de usos colectivos que ofrece una ciudad para mejorar las condiciones de la vida urbana (Gehl, 2010).

En el último Hábitat III realizado en la ciudad de Quito-Ecuador, arquitectos de diferentes países hablaron de la nueva agenda urbana, que es una visión a escala mundial, donde tratan el tema de las ciudades para todos. Critican mucho la falta de inclusión social e igualdad de accesos para todos los ciudadanos, como el diseño de una ciudad ha ido evolucionando, colocando al individuo en un papel secundario cuando debería ser el protagonista de su propia urbe.

Gracias a esto la comunidad internacional está tomando conciencia para realizar cambios significativos que mejoren la vida pública del ciudadano. Hay que romper barreras arquitectónicas para lograr con el objetivo final de ciudades inclusivas. Las ciudades son las que deberían dar oportunidades a los usuarios, pero es algo contradictorio ya que ellas son las causantes de la desigualdad que se logra percibir al analizarlas. La sostenibilidad de las urbanizaciones masivas en el mundo son también causantes de la falta de accesibilidad ya que las personas se encierran en su conjunto y la vida urbana fuera del deja de preocuparles (UCGL, 2013).

Hay que crear modelos de desarrollo integrales con el fin de lograr sostenible y estabilidad. Ser eficiente permitiendo que la mayoría de la población se beneficie de esta propuesta para que sea más equitativa.









## **2.10-Constitución del Ecuador 2008 derechos sobre espacios públicos:**

En la última Constitución del Ecuador del año 2008 encontramos los siguientes artículos que hacen referencia a los espacios públicos de una ciudad, la accesibilidad que deben poseer y como los habitantes tienen derecho a poseer un espacio público y seguro donde ellos puedan hacer uso de este sin ningún problema o delimitante como podemos ver en los siguientes artículos:

Capítulo primero

Sección Cuarta Cultura y Ciencia

Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

También en el artículo 31 se vuelve a recalcar sobre los derechos de las personas de disfrutar los espacios públicos que ofrece una ciudad. Este derecho es fundamental para crear armonía y paz en el entorno urbano que se presenta (Constituyente, 2008).

## **2.11.-Constitución del Ecuador 2008 inclusión personas con discapacidad al entorno urbano**

Por otro lado, también en esta misma Constitución del Ecuador se reconoce los derechos de las personas con alguna discapacidad y la integración que están deberían tener en los espacios urbanos. Mencionando en el artículo 47 que el Estado les garantizará a las personas con movilidad reducida accesibilidad y integración social. Así mismo reconoce a las personas con discapacidad los derechos a:

Capitulo Tercero

Sección Sexta Personas con discapacidad

10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas.

Art.48.- El Estado adoptara a favor de las personas con discapacidad medidas que aseguren:

3.El desarrollo de programas y políticas dirigidas a fomentar su esparcimiento y descanso.

## **2.12.-Ley Orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo refiriéndose a espacio público**

La ley Orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo creada en el 2016 también regula y menciona a los espacios públicos como derecho de los ciudadanos los cuales deben tener una fácil accesibilidad a ellos. Eso lo encontramos en los siguientes artículos:

Art. 1.- Objeto.- Esta Ley tiene por objeto fijar los principios y reglas generales que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo urbano y rural, y su relación con otras que incidan significativamente sobre el

territorio o lo ocupen para que se articulen eficazmente promuevan el desarrollo equitativo y equilibrado del territorio y propicien el ejercicio del derecho a la ciudad, al hábitat seguro y saludable, y a la vivienda adecuada y digna, en cumplimiento de la función social y ambiental de la propiedad impulsando un desarrollo urbano inclusivo e integrados para el Buen Vivir de las personas, en concordancia con las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

Art. 3.- Fines. - Son fines de la presente Ley:

6. Definir parámetros de calidad urbana en relación con el espacio público, las infraestructuras y la prestación de servicios básicos de las ciudades, en función de la densidad edificatoria y las particularidades geográficas y culturales existentes (Ley Organica, 2016).

### **2.13.-Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial**

La presenta ley sacada en el año 2015 tiene como objetivo fomentar el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para proteger a las personas y bienes que circulan de un lugar a otro en el territorio ecuatoriano. Teniendo presente que la movilidad humana está presente para el planteamiento del diseño urbano de la vía Samborondón hay que tener en cuenta los siguientes artículos:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Por otro lado, en el siguiente artículo 2 menciona los principios donde recalca el tránsito libre y a la recuperación del espacio público en beneficios de los peatones y transporte no motorizados para crear ciudades amigables que beneficien a los habitantes. (Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2015)

También se refiere a los actores que están presentes en la seguridad vial de las calles como los peatones, pasajeros y los ciclistas que hacen uso del espacio público. Los cuales los menciona en los siguientes artículos a continuación:

Capítulo I de los usuarios de las vías

Sección 1 de los peatones

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario.

g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Por otro lado, en el artículo 199 menciona sobre el comportamiento del peatón cuando circula dentro de la vía pública recalcado que deben acatar las indicaciones de los agentes de tránsito, utilizar las aceras para que no atenten a su seguridad, cruzar por los pasos cebra o pasos elevados, embarcarse y desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, entre otras cosas. (Ecuador, Ley Organica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2015) Es necesaria una buena conducta de los peatones dentro de la urbe urbana para crear armonía para que todo se pueda desenvolver de una forma correcta. El peatón respetando al vehículo y viceversa.

Tampoco deja a un lado a las personas con movilidad reducida ya que menciona sus derechos y recalca la accesibilidad que deberían tener cuando circulan por las calles o aceras de la ciudad. Lo cual se puede ver en el siguiente artículo:

Art. 200.- Las personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,

b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos

Por otra parte, recalca los derechos de los pasajeros al bajar de un vehículo público y como ellos deben respetar las señales de tránsito para tener un funcionamiento adecuado en la vida urbana. Esto lo podemos ver en los siguientes artículos:

Sección 2 de los pasajeros

Art. 202.- Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;

No deja aún lado al ciclista que hoy en día están teniendo un papel más activo en las sociedades y como medio de transporte los ciudadanos están optando por usarlo. Esto se puede ver en los siguientes artículos:

Sección 3 de los ciclistas y sus derechos

Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;

b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares;

c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares;

d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías;

f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

(Ecuador, Ley Organica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 2015)

## **2.14-Movilidad Humana dentro del Plan Toda una Vida 2017:**

El Plan Nacional Toda una vida 2017-2021 es un plan por parte del Gobierno hecho para los ciudadanos y los habitantes que viven en país, donde la movilidad humana está más presente y se incluye dentro de la planificación y políticas públicas que toman en cuenta su concepto de movilidad humana. Lo que se quiere logra es fomentar la inclusión y garantizar la protección de personas en situación de movilidad humana con atención a las necesidades especiales de protección de los grupos de atención prioritaria a nivel regional. (Ministerio de relaciones exteriores y movilidad humana, s.f.)

## **2.15.-Municipio de Samborondón uso del espacio y vía pública**

Mientras que el Municipio de Samborondón donde se encuentra la vía Samborondón sobre la cual se va a realizar el presente trabajo define el espacio y la vía pública en los siguientes artículos:

### Capítulo I Generalidades

#### Art. 1 Definición del espacio y vía pública:

Para los efectos de esta Ordenanza se entenderá por vía pública a las calles, plazas, parques, pasajes, portales, aceras, parterres, malecones, puentes y todos los lugares públicos de tránsito vehicular o peatonal; así como también los caminos y carreteras que intercomunican las parroquias urbanas de la cabecera cantonal de Samborondón, hasta seis metros de cada costado de la superficie de la rodadura

(Samborondón, 2011)



C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O



# METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN



### 31.-Tipo de Investigación:

El actual proyecto que aborda con el tema de una propuesta de diseño urbano para el mejoramiento de la movilidad humana en la vía Samborondón se lo trabajará con una investigación explicativa, ya que esta nos ayuda a establecer las causas por las cuales se origina un acontecimiento o situación. Según Daisy Yanez (2015) revela el ¿Por qué? y el ¿Para qué? de un fenómeno que tiene como finalidad proporcionar la realidad más cercana del objeto de estudio. Esta información nos ayudará a entender mejor las variables que se presentan en la investigación y al mismo tiempo entender como interactúan unas con otras. Además, es importante tener conocimiento previo de la situación de la cual vamos a investigar. Esto puede ser mediante: predicciones, evaluaciones y diagnósticos. (Yanez, 2015)

Mediante el diagnostico urbano se evalúa los problemas del sector, por otra parte, también los antecedentes del lugar juegan un papel crucial para entender el comportamiento del sitio. Este tipo de investigación nos ayudará a entender mejor la problemática de coexistencia que existe actualmente, ya que sabiendo las causas se puede lograr una solución a ellas.

Por otro lado, vamos a obtener datos cualitativos y cuantitativos, debido a que el tema propuesto se maneja de varias formas para la recopilación de datos. Cuando nos referimos a los datos cualitativos hablamos acerca de la información que vamos a conseguir de entrevistas, observación de la zona y percepción ya sea de los usuarios o del autor. Mientras que la recopilación de datos cuantitativos se da por medio de encuestas logrando así la información necesaria que después se analizará y evaluará.

El interés de este tema de investigación comenzó como experiencia personal ya que al ser un usuario que vive dentro de la parroquia La Puntilla se pudo analizar y evaluar mejor la movilidad humana de la zona. Esto se convirtió en un tema relevante debido a que la imagen urbana de un lugar es lo que vitaliza al sitio dándole más dinamismo que es lo que carece la Vía Samborondón. Es necesario que en la propuesta de diseño urbano el peatón tenga mayor protagonismo para que sea más funcional una ciudad. La finalidad de escoger este tipo de investigación explicativa para el proyecto a realizar es que nos manifiesta las causas de como originaron los problemas de la situación actual.

### **3.2.- Instrumentos o técnicas de investigación**

Para la siguiente metodología se utilizará dos tipos de herramientas la primera las entrevistas que nos permitirán acceder a información relevante ya sea por usuarios de la vía Samborondón o por profesionales que tienen experiencia en diseño urbano. La segunda son las encuestas a un grupo de población determinada (muestra) la cual nos ayudará a entender mejor la problemática y como los usuarios se sienten al usar la vía Samborondón para transportarse de un lugar a otro. Llamamos muestras al grupo de personas cuyas opiniones o comportamientos de lo que estamos investigando nos interesa saber. Esta información por recopilar debe ser de manera aleatoria para tener respuestas más veraces.

### 3.3.- Población:

Tamaño de muestra:

? Tamaño de la población: 85075

? Nivel de confianza (%): 95 ▾

? Margen de error (%): 5

---

**CALCULAR**

Tamaño de la muestra:  
**383**

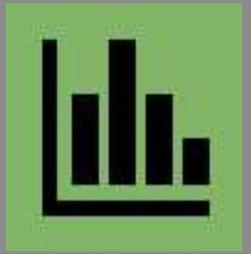
Figura 11.-Cálculo de tamaño de muestra

Fuente: Survey Monkey (1999)

Según SurveyMonkey (1999) para sacar el tamaño de la muestra se necesita primero la población de la Parroquia La Puntilla, que posee 85075 habitantes con esta información se obtiene una muestra de 383 habitantes (Ver Imagen 11). Como la propuesta de diseño se la va a hacer a un cuarto de la población, esta cantidad se divide para cuatro y se obtiene: 95.76 que equivale a 96 habitantes, convirtiéndose en la muestra de la actual propuesta a realizar (SurveyMonkey, 1999).



# PROCESAMIENTO DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN





Para el procesamiento de los resultados obtenidos, se tabulo las respuestas que dieron los usuarios en las encuestas, para así obtener los porcentajes correspondientes y a su vez analizarlos para entender mejor la problemática de la vía Samborondón.

**3.4.-Resultados de Encuestas:**

1.- ¿Cómo te desplazas habitualmente en la Vía Samborondón?

Table 4.- Desplazamiento en la vía Samborondón

|                  | Número | Porcentaje |
|------------------|--------|------------|
| Caminando        | 9      | 9%         |
| Autobús          | 33     | 33%        |
| Vehículo privado | 53     | 53%        |
| Sambo Trolley    | 1      | 1%         |
| Bicicleta        | 4      | 4%         |
| Total            | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

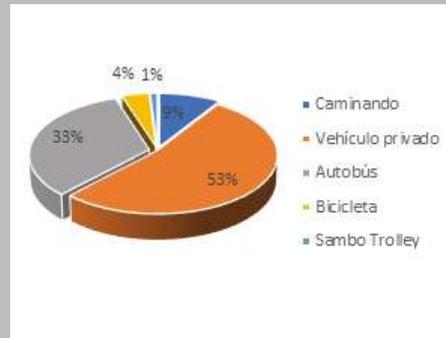


Gráfico 1.-Desplazamiento en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

Por medio de esta pregunta tenemos como resultado que el 53% se moviliza mediante su vehículo privado ya sea por comodidad o porque viven en la zona. A esto le sigue que el 33% se traslada utilizando el servicio público y el 9% camina, mientras que el 4% usa bicicleta y el 1% el Sambo Trolley. Esto es positivo ya que tendrás los diferentes puntos de vista ya sea del conductor o el peatón.

## 2.- ¿Crees que la vía Samborondón está mal planificada?

El 63% de los encuestados consideran que la vía Samborondón está mal planificada esto nos lleva a concluir que es porque perciben que hay un problema que afecta a la circulación ya sea peatonal o vehicular.

Tabla 5.- Planificación vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 63     | 63%        |
| No    | 37     | 37%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

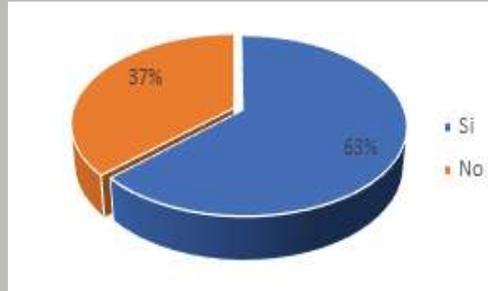


Gráfico 2.- Planificación vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

## 3.- ¿Consideras que los conductores de la vía Samborondón respetan al peatón?

Mediante esta pregunta obtenemos que el 82% no se siente respetado por los vehículos cuando ellos circulan como peatones dentro de la vía Samborondón. Esta es una problemática actual de la avenida ya que los vehículos públicos o privados andan velocidades elevadas sin importarles el peatón

Tabla 6.- Actitud de conductores dentro de la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 18     | 18%        |
| No    | 82     | 82%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

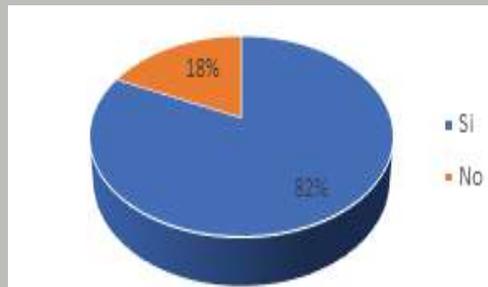


Gráfico 3.- Actitud de conductores dentro de la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

4.- ¿Te sientes inseguro como peatón en la vía Samborondón?

El 68% de las personas se sienten inseguras circulando en la avenida, esto está relacionado con la pregunta anterior ya que los vehículos privados o públicos no respetan al peatón. Por otro lado, se puede decir que también se debe a la falta de seguridad en la vía.

| Tabla 7.- Conformidad del peatón en la vía Samborondón |        |            |
|--|--------|------------|
|  | Número | Porcentaje |
| Si   | 68     | 68%        |
| No   | 32     | 32%        |
| Total  | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

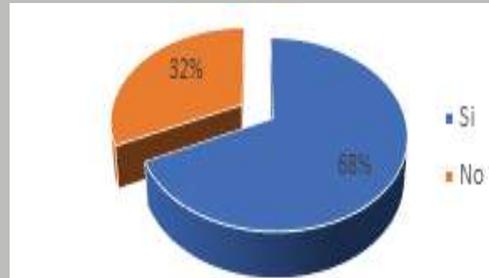


Gráfico 4.- Conformidad del peatón dentro de la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

5.- ¿Utilizas los pasos cebras o peatonales para cruzar la calle?

Esto nos da de resultado que el 83% de las personas si cruzan dentro de la vía Samborondón por los lugares indicados según normas de circulación vial del peatón. Este resultado es positivo ya que tenemos una población que respeta las normativas.

| Tabla 8.- Utilización de pasos cebras y peatonales en la vía Samborondón |        |            |
|--|--------|------------|
|  | Número | Porcentaje |
| Si   | 83     | 83%        |
| No   | 17     | 17%        |
| Total  | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

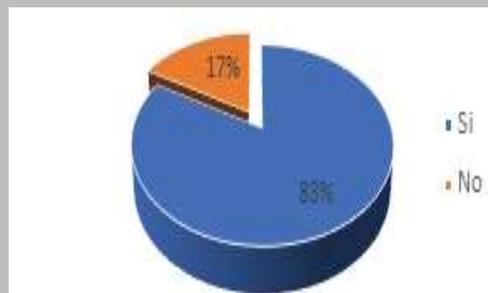


Gráfico 5.- Utilización de pasos cebras y peatonales en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

6.- ¿Conoces la normativa de seguridad vial referida al peatón?

El 54% de las personas encuestadas conocen las normativas viales referidas al peatón. Esto nos hace concluir que debería haber cursos acerca de las normativas para que todos los habitantes cuando circulen dentro de la vía Samborondón respetan dichas normas.

Tabla 9.- Normativa de seguridad referida al peatón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 54     | 54%        |
| No    | 46     | 46%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

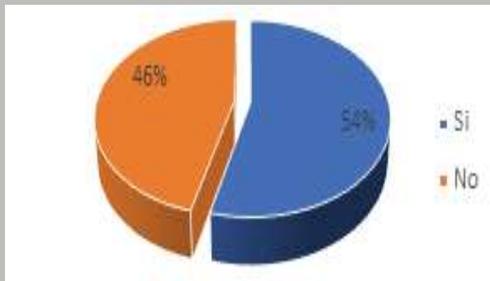


Gráfico 6.- Normativa de seguridad referida al peatón

Gráfico hecho por el autor

7.- ¿Consideras que la vía Samborondón facilita la circulación para las personas con discapacidad?

Con el resultado que el 75% de los encuestados no consideran que la vía Samborondón facilita la circulación para las personas con discapacidad, nos permite conocer otra problemática de la actualidad

Tabla 10.- Accesibilidad de las personas con discapacidad en la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 25     | 25%        |
| No    | 75     | 75%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

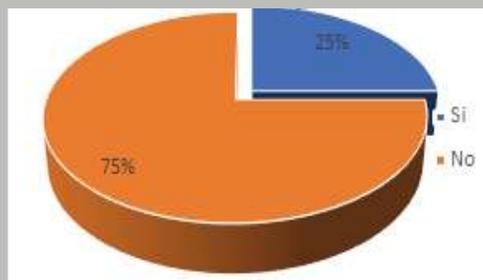


Gráfico 7.- Accesibilidad de las personas con discapacidad en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

8.- ¿Consideras que hace falta más área verde (árboles) para producir sombra en las aceras y poder caminar con mayor comodidad en ella?

El 90% considera que hace falta más área verde en la vía Samborondón no solo para producir sombra, sino que también trae más vitalidad a la zona volviéndola más pintoresca y atractiva para los peatones.

Tabla 11.-Áreas verdes en la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 90     | 90%        |
| No    | 10     | 10%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

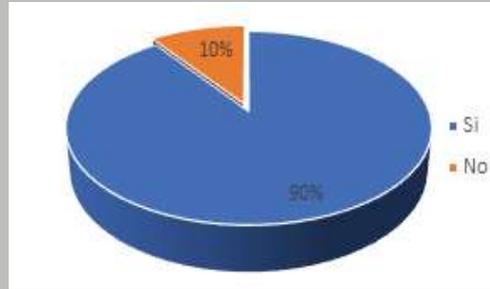


Gráfico 8.-Areas verdes en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

9.- ¿Consideras que la distancia entre paradas de buses es la adecuada?

El resultado concluyo en un empate donde a la mitad de los encuestados si les molesta la distancia que tienen las paradas de buses y a la otra mitad cree que están bien ubicadas

Tabla 12.-Distancia de paradas de buses en la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 50     | 50%        |
| No    | 50     | 50%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

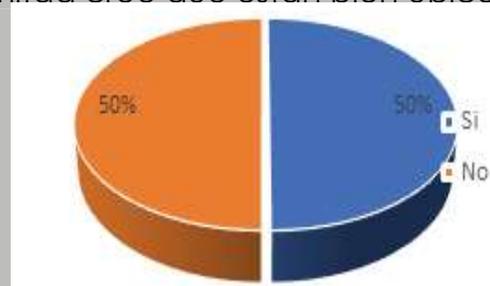


Gráfico 9.-Distancia de paradas de buses en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

10.- ¿Consideras que las frecuencias de los buses son suficiente en la vía Samborondón? (Tiempo de espera)

El 52% de los encuestados consideran que la frecuencia de buses no es suficiente en la vía Samborondón, esto se debe a la demanda que existe en la zona para trasladarse de un sitio a otro.

Tabla 13.-Frecuencia de buses dentro de la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 48     | 48%        |
| No    | 52     | 52%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

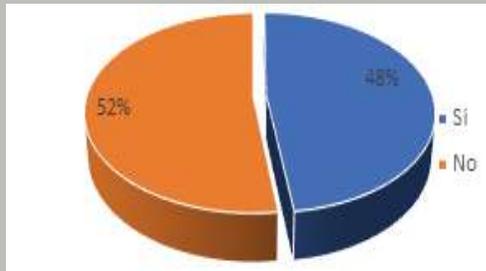


Gráfico 10.-Frecuencia de buses dentro de la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

11.- ¿Crees que es necesario el incrementó de pasos peatonales en la vía Samborondón?

Con el resultado que el 89% de los encuestados consideran que es necesario el incrementó de pasos peatonales en la vía Samborondón, encontramos otra problemática de la actualidad para los peatones que se les hace difícil cruzar la calle.

Tabla 14.-Incremento de pasos peatonales en la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 89     | 89%        |
| No    | 11     | 11%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

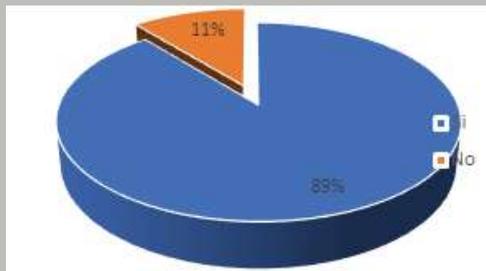


Gráfico 11.-Incremento de pasos peatonales en la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

12.- ¿Crees que los ciclistas y corredores necesitan su propia vía dentro de la vía Samborondón?

El 88% de los encuestados consideran que es necesario que los ciclistas y corredores tengan su propia vía dentro de la avenida de Samborondón. Esto se debe por su seguridad y para que no invadan las aceras o carriles vehiculares y haya una mejor coexistencia entre todos los usuarios.

Tabla 15.-Opinión acerca de corredores y ciclistas de la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 88     | 88%        |
| No    | 12     | 12%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

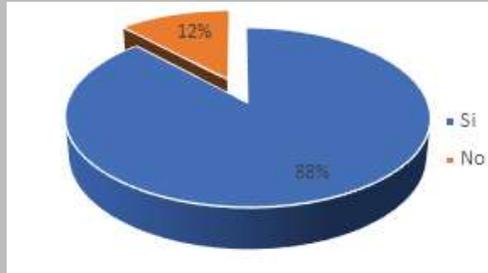


Gráfico 12.-Opinión acerca de corredores y ciclistas de la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

13.- ¿Si existirá una ciclovia y tuvieras varias alternativas de transporte, optarías por transportarte en bicicleta?

Una ciclovia dentro de la vía Samborondón sería algo positivo en la zona, ya que el 77% de los encuestados si optara por circular en ella, lo cual conlleva a reduciría el tráfico y mejorar la imagen urbana de la zona.

Tabla 16.-Utilización de ciclovia dentro de la vía Samborondón

|       | Número | Porcentaje |
|-------|--------|------------|
| Si    | 77     | 77%        |
| No    | 23     | 23%        |
| Total | 100    | 100%       |

Tabla hecha por el autor

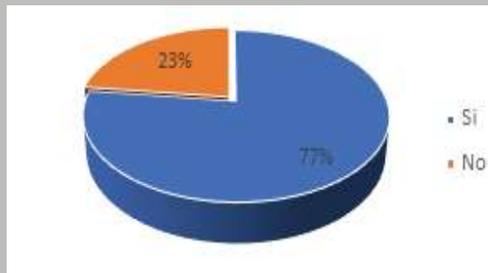


Gráfico 13.-Utilización de ciclovia dentro de la vía Samborondón

Gráfico hecho por el autor

### **3.5.-Resultados de entrevistas:**

#### **3.5.1.-Conclusiones de entrevista #1:**

El estudiante de arquitectura de la UEES Juan Pablo Burneo considera que la vía Samborondón prioriza a los carros sobre los peatones, ya que han cortado árboles alrededor de la avenida para construir otro carril vehicular. También menciona que los árboles son importantes para producir sombra a los usuarios que caminan en la zona. Por otro parte considera que el problema principal es que solo existe una vía de transporte y los habitantes de Samborondón carecen de vías secundarias para llegar a su destino final, por eso sucede la aglomeración de vehículos a horas pico. Recalca la falta de pasos peatonales en zonas comerciales y de una ciclovía que pudiera estar a un lado de la avenida ya que es necesaria por el incremento de ciclistas que hay en la zona. (Ver anexo 1).

#### **3.5.2.-Conclusiones de entrevista #2:**

Narcisa Chiriguaya vive desde hace 8 años en el cantón Samborondón como servicio doméstico puertas a dentro y menciona que la vía Samborondón prioriza al vehículo, ya que en la actualidad benefician al conductor sobre el peatón y si se tuviera que cambiar algo fuera el límite de velocidad para que los carros circulen con más cautela dentro de las calles. Por otro lado, considera que el problema principal es que los conductores vehiculares no respetan al usuario caminante y que es necesario el implementó de pasos peatonales en zonas comerciales y disminuir la distancia de los semáforos que hay en la avenida ya que por eso los peatones cruzan al otro lado de la acera en mitad del carril vehicular. (Ver anexo 2).

### **3.5.3.-Conclusiones de entrevista #3:**

El arquitecto Daniel Wong especializado en diseño urbano tiene un punto diferente acerca de porque se prioriza al vehículo sobre el peatón, ya que menciona que esto sucede por como la vía fue planificada, y al mismo tiempo recalca que de hecho no fue planificada. También dice que no existen vías secundarias para llegar a otro sitio por lo que sucede la aglomeración y aporta la idea de crear un paso peatonal a un segundo nivel ya que en la actualidad la relación vehículo - peatón es muy agresiva. Menciona que la ubicación de la ciclovía sea aún lado o en el centro es irrelevante ya que ambas ubicaciones funcionarían. (Ver anexo 3).



CAPÍTULO

# IV

CASOS ANÁLOGOS



## 4.1.-Regeneración Calle Panamá Guayaquil, Ecuador



Figura 12.-Habitantes tandaleando en la calle panamá

Fuente El Universo (2016)

### 4.1.1.-Antecedentes:

La calle de panamá es un icono del Guayaquil antiguo debido a la historia que posee. Antiguamente los comerciantes y exportadores vecinos de la calle acostumbraban a tendear o secar las pepas de cacao en las veredas (Ver figura 12) El cacao llegaba a Guayaquil por vía fluvial y la mayoría de las bodegas de las casas exportadoras estaban en la tradicional calle de Panamá cuya comercialización en los años 1800 fue el principal motor del desarrollo económico y social (Alejandro, 2016).

Esta calle está localizada en Guayaquil en el centro de la ciudad. Según el diario nacional El Universo (2013) es una antigua zona cacaotera que en la época de la Colonia se llamó calle Real y antiguamente también fue conocida por el nombre de La Libertad en el siglo XVIII y, finalmente, en 1924 tomó el nombre como actualmente se la conoce. Los comerciantes y exportadores también estaban asentados en el

malecón de la ría (río Guayas), donde tenían sus casas de comercio con amplias bodegas para almacenar el fruto hasta su exportación. Esta calle está en regeneración desde ya algún tiempo porque se pretende rescatar la historia que tiene. (Universo, 2007)

### 4.1.2.-Propuesta de Regeneración:

La Regeneración de la Calle de Panamá es desde Loja hasta Junín (Ver figura 13). Se harán construcciones de museos, dos hoteles y ampliación de la vereda. La ampliación de la vereda ya está hecha en la calle, pero las edificaciones ya tienen los planos listos solo falta la aprobación del municipio para poder continuar con la regeneración que se quiere dar.

Según El Universo (2013) en esta calle habrá dos museos: el Museo Municipal de Arte Moderno y Contemporáneo y el Museo del Cacao, que se ubicará

en la Casa del Señor Walter Guzmán como vemos en la figura 14 y 15, Patrimonio de la Ciudad. Así se hace realidad un sueño que destaca a Guayaquil como Capital Histórica del Cacao.

Además, para el funcionamiento del Museo del Cacao, el Cabildo expropió una casa en la esquina de las calles Imbabura y Panamá, la cual será restaurada. El Swissôtel y hotel Boutique y residencias Giardini abrirán una sucursal en ese sector.



Figura 13.-Propuesta futura edificaciones calle de panamá

Fuente La Revista El Universo (2013)



Figura 14.-Museo municipal de arte contemporáneo

Fuente Guayaquil es mi destino (2018)



Figura 15.-Museo del cacao

Foto tomada por el autor

También El Universo (2013) habla acerca de la regeneración hecha por el alcalde de Guayaquil Jaime Nebot la cual se inauguró en octubre del 2014. Esta trató de adoquinar la calle, colocar los cables de electricidad bajo tierra e instalar varias esculturas que muestran las figuras costumbristas de Guayaquil, como el cangrejero, el periodiquero, el betunero y personajes íconos como Alberto Spencer. El objetivo de todo esto es convertir un barrio que estaba deprimido en una zona agradable y que tenga una atractiva turística.

Luego de más de un año de trabajo de regeneración urbana, se ven las veredas reconstruidas y más amplias, con bolas de cemento a manera de ornamento, son los cambios que han logrado. Pero tras ese lapso aún queda cableado eléctrico aéreo, que se observa como tallarines y generan un aspecto de descuido. En otros procesos de regeneración, esas conexiones han quedado debajo de la tierra. (Ver figura 16) Se aplicó otro concepto de regeneración urbana, haciendo peatonal varias de las calles y suprimiendo dos carriles al tráfico vehicular para dar mayor facilidad a los turistas. (Universon L. R., 2013)



Figura 16.-Mobiliario urbano nuevo calle panamá

Foto tomada por autor

Se convirtió actualmente la calle Panamá a un solo carril (de norte a sur) con espacios de parqueo hacia el este, para que no haya doble columna de carros, y así tener más fluidez durante los periodos del día que será más vehicular. Esto nos permite que ganemos el espacio de la vereda del lado este en más de tres metros y medio. Así quedara una vereda de aproximadamente seis metros y en ciertas partes hasta más ancha. Haciendo todos estos cambios lo que logran es priorizar al peatón sobre el vehículo.

Sin embargo, en las calles transversales a la Panamá existirán áreas de parqueo. Todo el ancho de la calle tendrá asfalto, pero los portales y las veredas del lado este estarán adoquinados. Son adoquines de cemento de 30 por 30 cm y de 30 por 60 cm, de color gris combinado con terracota. Lámparas de ledes formarán parte del alumbrado, al igual que paneles fotovoltaicos. También, como parte de sus recursos, utilizarán cámaras para controlar la seguridad y el tránsito. (Universo L. R., 2013)

Por otro lado, también menciona El Universo (2013) que alrededor de toda la calle de Panamá colocaran esculturas a escala humana de personajes cívicos, costumbristas y folclóricos como José Joaquín de Olmedo, Vicente Rocafuerte, Medardo Ángel Silva, Juan Pueblo, el canillita, niñitos, Juan Montalvo, Alberto Spencer, el Rey de la Galleta y demás. (Universo L. R., 2013). Ya que lo que proponen es que los niños y jóvenes conozcan estas figuras y pregunten por ella y se convierta esta calle en icono del centro de la ciudad de Guayaquil. (Ver figura 17)



Figura 17.-Estatua vendedor calle de Panamá

Foto tomada por autor

### 4.1.3.-Mobiliario actual de la calla Panamá:

Calle #1 Loja y Panamá



Figura 18.- Estatua 1 calle de panamá

Foto tomada por autor

Calle #4 Tomás Martínez y Panamá



Figura 19.-Estatua vendedor de periódico

Foto tomada por autor

Calle #5 Imbabura y Panamá



Figura 20.-Estatua niño ilustrador

Foto tomada por autor

Calle #6 Luzarraga y Panamá



Figura 21.-Estatua hombre parado

Foto tomada por autor



Figura 22.-Estatua hombre caminando

Foto tomada por autor

## 4.2.-Regeneración Zona 30 Cuenca, Guayaquil

### 4.2.1.-Propuesta:

El tema de regeneración de la zona 30 en la ciudad de Cuenca, Ecuador se dio por parte de profesionales y estudiantes de Arquitectura que estuvieron promoviendo el tema de movilidad urbana. Ellos pertenecen al grupo colectivo comunitario Raíces Creativas donde hacen referencias a temas que colocan al peatón en un papel más activo en la ciudad.

Raíces Creativas propuso según el diario cuencano Mercurio (2015) es aumentar la vereda a seis metros y disminuir la calzada a la mitad, haciendo que la velocidad límite de las calles sea de 30km/hora, así obtuvo el nombre zona 30. Es un plan para todas las calles del centro de cuenca donde tratan de generar

más espacios para los peatones para crear más interacción social entre los habitantes de la zona (vivo, 2015).

El aumento de la vereda es según la necesidad de cada calle especialmente según el comercio que hay en la zona, ya que aseguran que esto dinamizara el comercio. La propuesta también incluye áreas verdes, mobiliario de descanso, estacionamiento para bicicletas y generadores de encuentros sociales (Ver figura 23).

Lo propuesto al municipio de Cuenca se h realizado en la calle Borrero desde la Bolívar hasta la Sucre en el centro. Es un plan ligado a crear más espacios públicos para los habitantes que limita el acceso de vehículos públicos y privaos al centro histórico.



Figura 23.-Regeneración zona 30 Cuenca

Fuente El comercio (2015)

También el autor menciona que el grupo Raíces Creativas quiere crear una convivencia más amigable entre el vehículo y los peatones, ya que los usuarios caminantes son más y merecen más espacio.

Las medidas que establecieron para disminuir la calle vehicular fueron por un estudio realizado donde se determinó que un bus de transporte urbano requiere de tres metros de ancho para circular.

#### 4.2.2.-Situación Actual:

La propuesta ha sido un éxito según los ciudadanos cuencanos. Según El Diario Mercurio (2015) una habitante de la zona Cecilia Asmal usuario de la zona menciona que le parece una buena iniciativa ya que en el centro histórico hay demasiado tráfico y está propuesta ayuda a disminuir eso y al mismo tiempo reduce contaminación y hace que la ciudad tenga un aspecto mejorado (vivo, 2015)

En la actualidad dividieron la calle en dos espacios. Al lado derecho colocaron la calzada para la circulación vehicular donde está separada del área verde colocada del lado derecho separado por bolardos. Agregaron árboles a la zona bancas y estacionamiento para bicicletas. Dejaron el lado izquierdo netamente para los peatones (Ver Imagen 24). Por otro lado, el diario El Comercio (2015) menciona que la intención es que los conductores se den cuenta que comparten espacio con los peatones y usuario de la zona. También promueven la disminución de contaminación auditiva y al mismo tiempo un transporte seguro. Se está analizando para peatonizar algunas calles en el centro histórico, pero todavía el municipio no ha dicho nada al respecto (Comercio, 2015).



Figura 24.-Situación actual zona 30 Cuenca

Fuente El comercio (2015)

### 4.3.-Regeneración de la calle Comerc de Barcelona, España

#### 4.3.1.-Antecedentes:

La regeneración de la calle Comerc de Barcelona, España se dio por parte del ayuntamiento de Barcelona ya que es parte del proyecto de reurbanización de Ciutat Vella a lo que se denomina el centro histórico de la ciudad. Actualmente esta calle está situada al frente de mercado restaurado y según el periódico (2017) solo tiene un carril para la circulación de vehículos en un sentido con servicio de carga y descarga, aparcamiento para discapacitados bicicletas y motos, excesiva vegetación, entre otras cosas (elPeriodico, 2013).

Este proyecto se hizo con la interacción del vecindario, comercios y usuarios que utilizan esas vías de circulación. Lo que se quiere lograr es una nueva zona de paseo y esparcimiento para crear continuidad con la reurbanización que se está haciendo también en los entornos con materiales de bajo impacto ambiental (Barcelona, 2017).

#### 4.3.2.-Propuesta:

Consiste en quitar el pavimento de la calle y cambiarlo por adoquines para conseguir que el peatón sea el principal protagonista de esta calle. También se renovará los mobiliarios urbanos y la



Figura 25.-Propuesta regeneración calle Comerc

Fuente EL Periódico (2017)

vegetación de la zona trayendo árboles no nativos y agregando un parterre central (Ver figura 25). Por otro lado, se alejarán los árboles que están cerca de las fachadas de los edificios para que generen sombra a los nuevos usuarios caminantes que van a ver en el futuro. Es un proyecto que quiere reactivar la zona peatonal quitando la vía vehicular y para priorizar las necesidades de los habitantes y turistas que caminan en la ciudad.

Esta intervención se hará en 1734 metros cuadrados donde van a recuperar los adoquines originales de piedra recuperando parte de la memoria vecinal ya que esos adoquines son que se usan en otros espacios públicos tales como: la plaza comercial. El objetivo de esto es recuperar la identidad del lugar utilizando materiales característicos de Barcelona, recuperando la memoria vecinal.

#### 4.4.-Regeneración Avenida el presidente Masaryk en Polanco, Ciudad de México

##### 4.4.1.-Antecedentes:

La avenida del presidente Masaryk ubicada en Polanco en la ciudad de México es la considerada la vía más importante de Iberoamérica esto se debe a lo que posee a su alrededor tales como restaurantes y tiendas famosas. La regeneración se dio por convenio privado-público con financiamiento de instituciones públicas que tratan de rescatar el valor patrimonial que tiene. La finalidad no es solo mejorar la imagen urbana de la zona sino también atraer turistas y mejorar la coexistencia del tráfico vehicular con los peatones del área. El proyecto fue realizado por el arquitecto Bernardo Gómez Pimienta el encargado de realizar los cambios dentro de la avenida para atraer más dinamismo crean veredas más amplias y colocando al peatón como protagonista de la avenida. El costo del proyecto es de 480 millones de pesos (Proyectobaq, 2016).

Según Addi Gutiérrez (2014) esta regeneración es beneficiosa para la zona ya que no solo la volverá más atractiva, sino que también generará empleos directos e indirectos en el área. Mejorará la convivencia entre peatones y automóviles, ya que es muy agresiva en la actualidad (Gutiérrez, 2014).

##### 4.4.2.-Propuesta:

Según Proyecto BAQ (2016) para la regeneración de la avenida del presidente tuvieron cuatro diferentes temas que trataron, los cuales son:

1. Prioridad siempre el peatón y mantener una accesibilidad universal en todo el proyecto dejando zonas de circulación sin barreras para mantener un recorrido longitudinal en los tres km de la vía.

2. Eliminar la presencia de cables aéreos, esto se logra mediante la implementación de trincheras subterráneas de las instalaciones eléctrica, teléfono, entre otras. También mantener una iluminación adecuada y eficiente con bajo consumo energético.

3. Nuevo mobiliario urbano en toda la avenida comenzando con bancas, estacionamiento de bicicletas, semáforos, entre otras cosas.

4. Regenerar las áreas verdes implementada vegetación de especies existentes y locales, también sustituir la vegetación que está enferma o muerta. (Ver figura 26 y 27) (Proyectobaq, 2016).



Figura 26.-Propuesta regeneración avenida del presidente

Fuente Proyecto BAQ (2016)



Figura 27.-Propuesta vegetación avenida del presidente

Fuente Proyecto BAQ (2016)

También se disminuyeron los carriles destinados a tránsito vehicular dejando solo dos vías. (Ver figura 28).



Figura 28.-Corte de propuesta avenida del presidente

Fuente Proyecto BAQ (2016)

#### 4.4.3.-Actualidad:



Figura 29.-Vista de área peatonal

Fuente ArchDaily (2014)



Figura 30.-Propuesta finalizada

Fuente ArchDaily (2014)



Figura 31.-Luminaria nueva avenida del presidente

Fuente ArchDaily (2014)

Lograron involucrar al peatón de manera natural en el entorno convirtiéndolo en el protagonista de la zona. Se convirtió la avenida en un lugar seguro con fácil accesibilidad y por sobre todo ordenado. Se mejoró la imagen urbana lo cual benefició a la zona trayendo de nuevo a los usuarios que habitan cerca y a turistas, ya que se identificó los problemas de coexistencia que había anteriormente. Se rescató al mismo tiempo el valor patrimonial que tiene y se cumplió con los cuatro propósitos que se pusieron cuando comenzaron a diseñar la regeneración de la avenida el presidente. (Cruz, 2014).



# V

## ANÁLISIS DEL SITIO



## 5.-Análisis del sitio:

### 5.1 Análisis del clima:

La Vía Samborondón pertenece al Cantón Samborondón que es conocida por poseer un clima caluroso, el cuál varía según el mes del año. (Ver gráfico 14). En la siguiente figura la línea roja representa la temperatura máxima y la azul la temperatura mínima.

Según la página web weatherspark (2016) los meses de marzo a mayo son los más calurosos donde podemos tener temperaturas promedio diarias de 30 °C, en cambio los meses con temperatura más fresca es de junio a agosto con 29 °C.

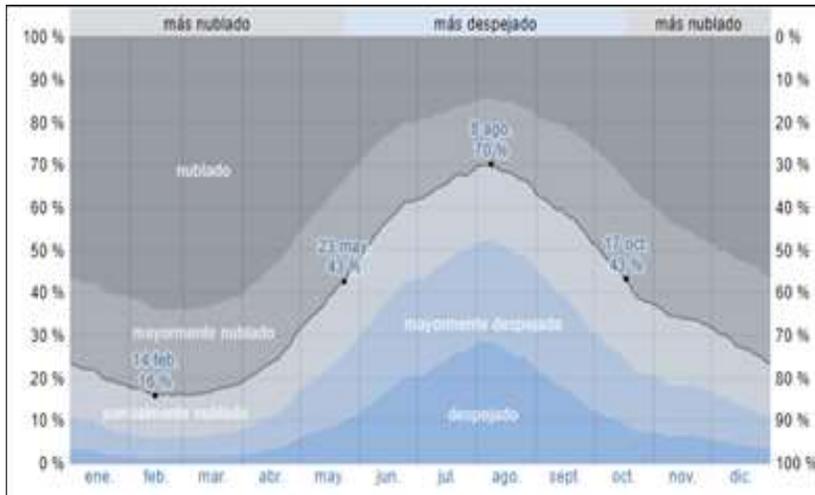


Gráfico 15.-Categorías de nubosidad

Fuente: Weatherspark (2016)



Gráfico 14.-Temperatura máxima y mínima promedio

Fuente: Weatherspark (2016)

Por otro lado, también menciona que el nivel de nubosidad del cielo depende a la época del año en la cual los usuarios se encuentran. Cuando el cielo está más despejado es desde el 23 de mayo al 17 de octubre con una duración de 4.8 meses. Mientras que desde el 17 de octubre al 23 mayo es el tiempo más nublado con una duración de 7.2 meses. (Ver gráfico 15).

Mientras que la que época de lluvia varía según la estación en la cual nos encontramos. Esta es desde el 15 de noviembre al 25 de junio la cual dura 7.3 meses. (Ver gráfico 16)

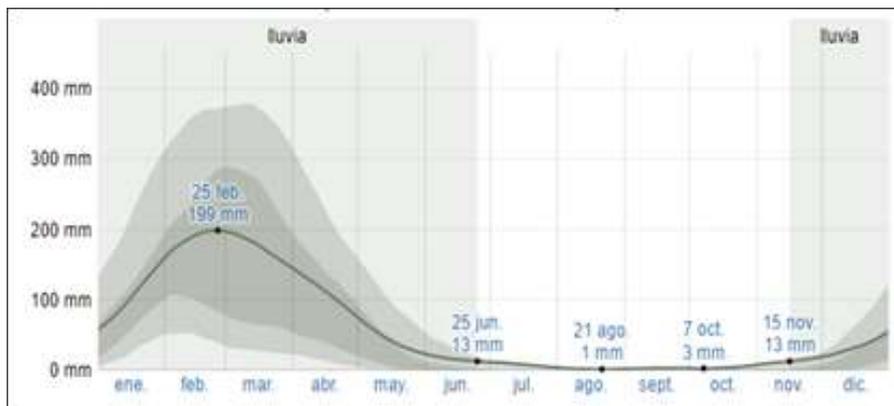


Gráfico 16.-Precipitación de lluvia mensual promedio

Fuente: Weatherspark (2016)

La salida y entrada del sol durante todo el año no varía, solo varía 15 minutos de las 12 horas en todo el año. (Ver gráfico 17).



Gráfico 17.-Horas de luz natural y crepúsculo

Fuente: Weatherspark (2016)

El viento principalmente depende de la topografía del lugar. El tiempo más ventoso de Samborondón dura desde el 21 de junio al 16 de enero 6.8 meses donde encontramos velocidades promedio de 12.6 km/h. Mientras que la época más calmada es desde el 16 de enero hasta el 21 de junio con 5.2 meses con una velocidad promedio de 9.9 km/h (Ver gráfico 18) (spark, 2016). Por medio de esta información podemos analizar mejor el tramo de la vía Samborondón desde el Rio Centro Entre Ríos km 1.5 hasta el nuevo centro comercial Alhambra km 2.5.

El viento predominante de la zona proviene desde el suroeste hacia el noreste, lo cual no es favorable a la vía principal ya está los corta, mientras que las vías secundarias son paralelas a ellos lo que lo hace favorable. Por otra parte, la presencia de lagos dentro de las urbanizaciones cerradas que están a lo largo de la vía principal es positivo fomentando microclimas internos en las ciudadelas. (Ver Imagen 32).

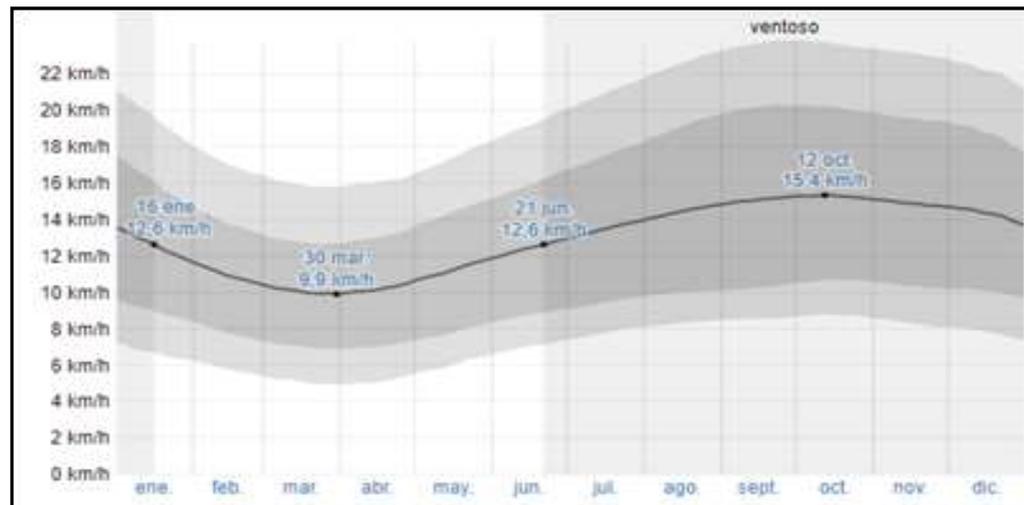


Gráfico 18.-Velocidad promedio del viento

Fuente: Weatherspark (2016)



## 5.2.-Mapa de uso del suelo:

Al analizar el mapa de uso de suelo se concluye que la mayoría es zonas residenciales el cual representa el 84.14% debido a la creación de planes habitacionales. En segundo lugar, tenemos la zona de instituciones educativas con 7.95% que se encuentran entre las zonas residenciales, seguido por las zonas comerciales con 6.88% que es muy sectorizada. Por último, solo existe un espacio de arte y entretenimiento en el perímetro el cual corresponde al 0.79% y una zona de salud (Clínica Kennedy) con 0.24% (Ver imagen 33).

| Tabla 17.-Porcentaje de uso de suelo |               |        |
|--------------------------------------|---------------|--------|
| Zona                                 | M2            | 100%   |
| Zona Residencial                     | 2148205.23 m2 | 84.14% |
| Zona Comercial                       | 175734.36 m2  | 6.88%  |
| Zona de instituciones educativas     | 202496.09 m2  | 7.95%  |
| Zona de arte y entretenimiento       | 20385.59 m2   | 0.79%  |
| Zona de salud                        | 6170.80 m2    | 0.24%  |

Tabla hecha por autor

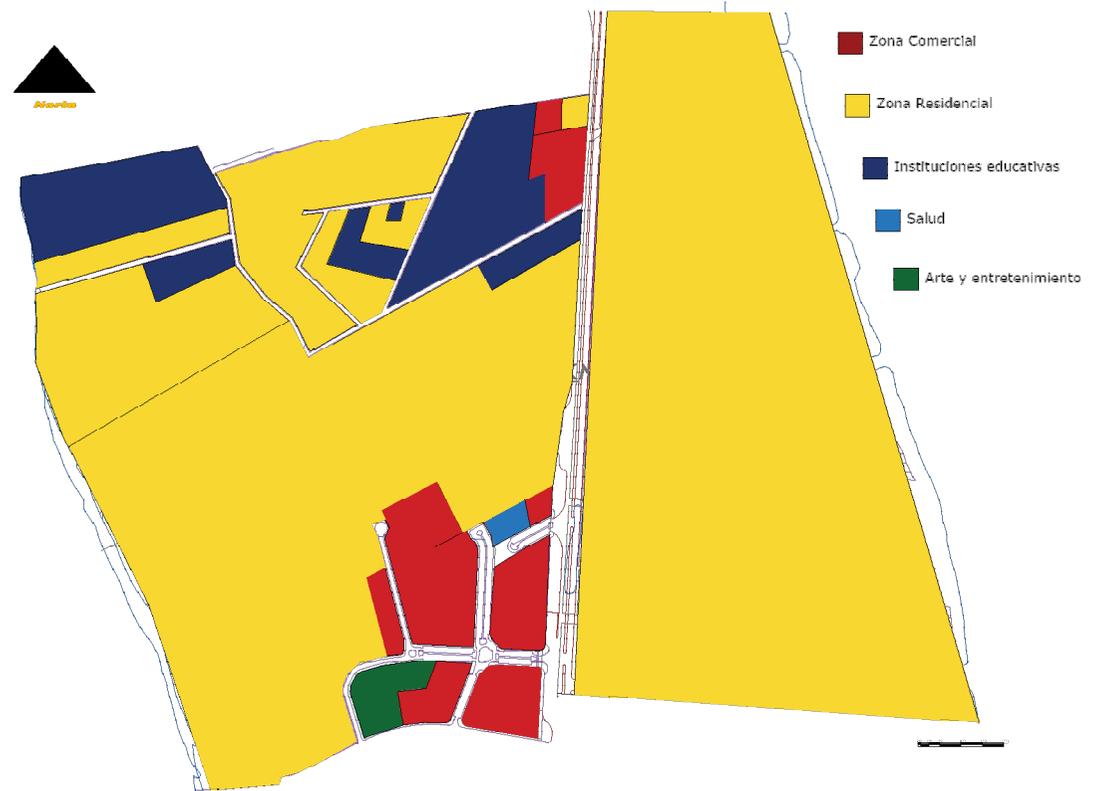


Imagen 33.-Mapa de uso del suelo del tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

### 5.3.-Análisis del equipamiento:

En la siguiente imagen se puede ver como los diferentes equipamientos están relacionados entre ellos y el espacio que abarca cada uno. Con celeste se puede ver los radios de las escuelas, colegios y universidades que existe en la zona, siendo estos de 1000m de radio de uso. Por medio de esto se puede observar que existen instituciones educativas muy cerca una de otra, tal es el caso de La Moderna, el Crear y el Nuevo Mundo todos centros educativos que no respetan el radio mínimo de separación que deberían tener. También se puede evidenciar la presencia de centros

| Equipamiento              | Radio de uso |
|---------------------------|--------------|
| Instituciones educativas  | 1000 m       |
| Centros comerciales       | Ciudad       |
| Edificios administrativos | Ciudad       |

Tabla 18.-Radio de usos de equipamientos

Tabla hecha por autor

comerciales tales como el Rio Centro Entre Ríos y el Village Plaza que solo los separa una calle y estos no son los único puesto que existen más plazas comerciales que padecen de lo mismo.

Por último, se puede evidenciar lo mismo con las edificaciones administrativas que se

encuentran en una misma calle una a lado de otra, lo cual provoca la aglomeración de tráfico en la zona.

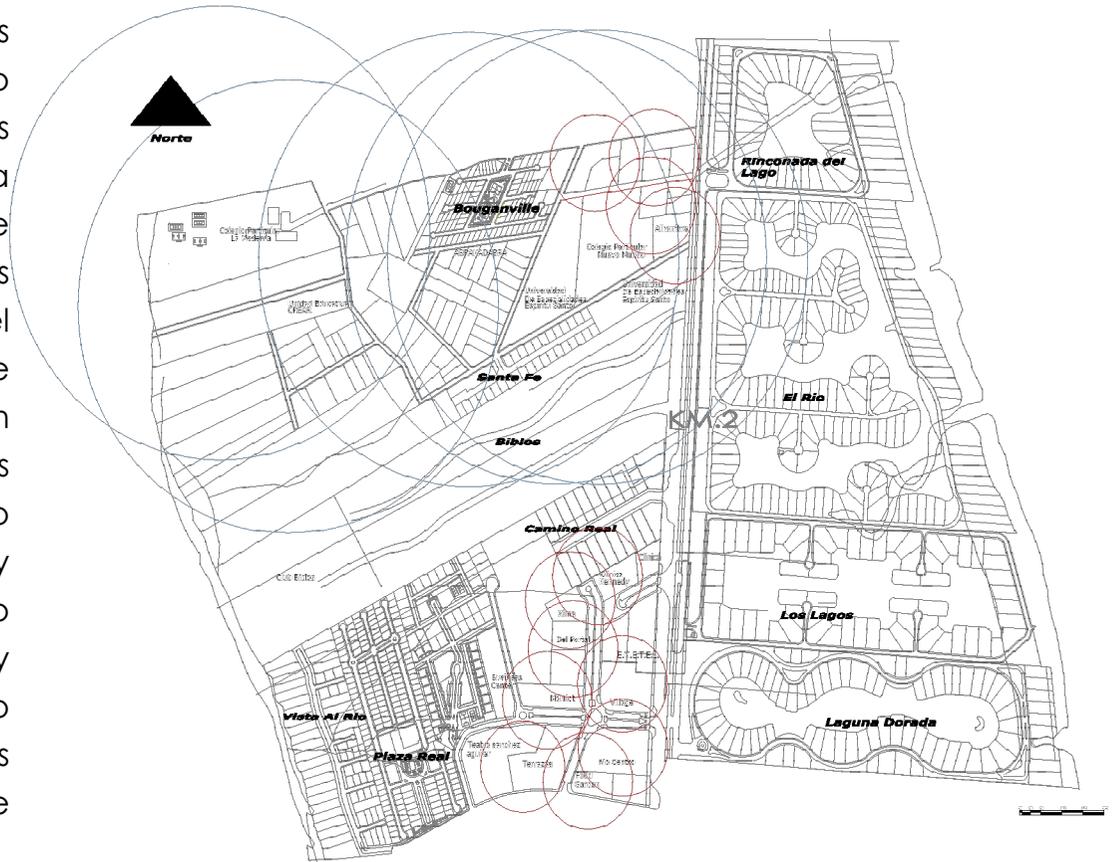


Imagen 34.-Análisis de equipamiento del tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

#### 5.4.-Análisis de densidad:



Según el análisis de densidad realizado en el área seleccionada se puede ver que existe una alta densidad baja con 84.14% que corresponde a las zonas residenciales, seguido por la densidad media con 7.95% las cuales son edificaciones de hasta tres pisos. Por último, tenemos la densidad alta con 7.91%.



|                |        |
|----------------|--------|
| Densidades     | 100%   |
| Densidad baja  | 84.14% |
| Densidad media | 7.95%  |
| Densidad alta  | 7.91%  |

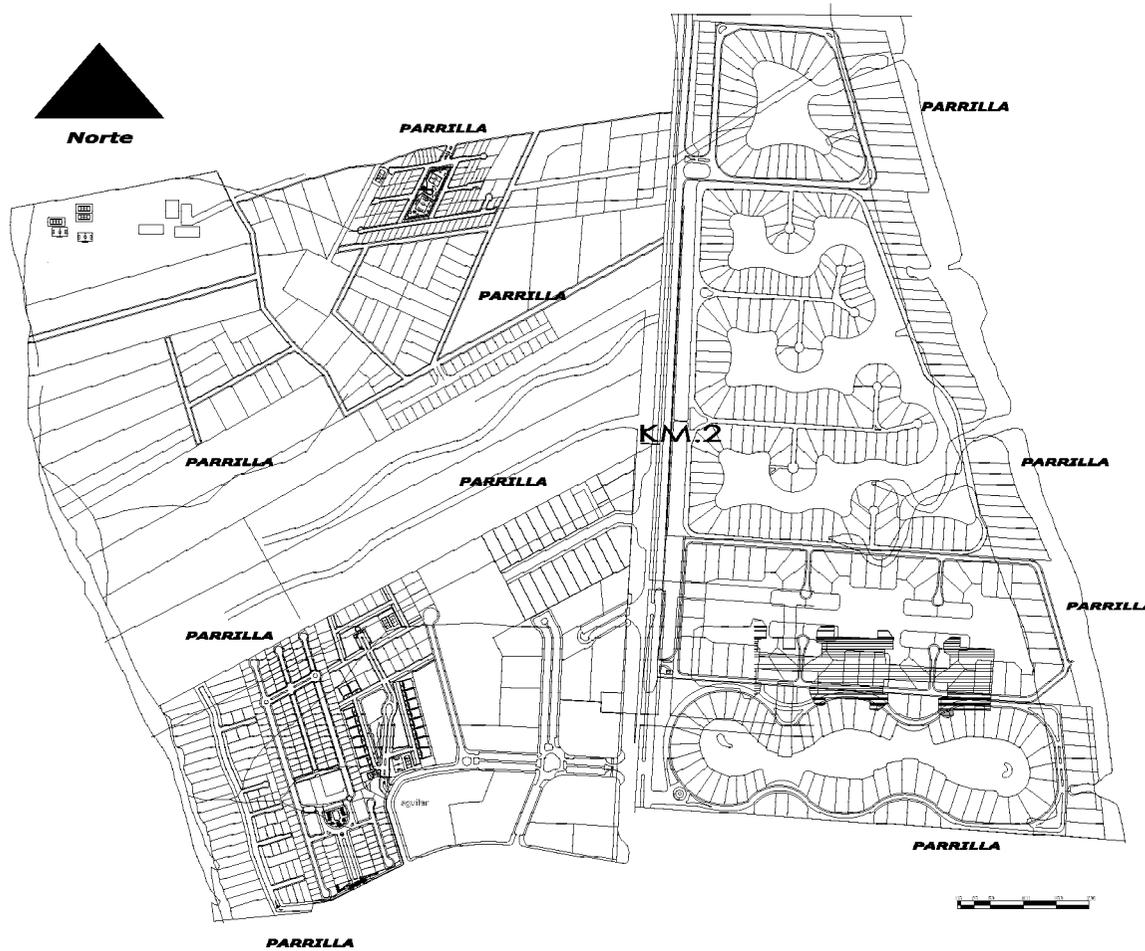
Tabla 19.-Porcentaje de densidad

Tabla hecha por autor

Imagen 35.-Densidad del tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

## 5.5.-Lotificación:



El tipo de lote predominante en el sector de Samborondón da a la formación de las urbanizaciones es de tipo parrilla, ya que corresponde a lotes privados. La densidad de este tipo de lotes como lo mencionamos anteriormente es baja y el mantenimiento de este le corresponde en su totalidad al usuario y dueño del lote. El patrón que posee es como se puede observar en la figura cuadriculadas alargadas una al lado de la otra con una vía vehicular de por medio.

Imagen 36.-Lotificación del tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

## 5.6.-Vialidad:



La vía principal del cantón es la avenida Samborondón como se la puede ver en la imagen con color rojo estás normalmente tienen un ancho entre 30 a 35 metros, pero esta tiene 30 metros. Las vías secundarias están detonadas de color azul y están conectadas a la vía principal mientras que las vías terciarias son las que están dentro de las urbanizaciones cerradas y son de menor dimensión y sirven de conexión a las vías secundarias.

Imagen 37.-Vialidad del tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

5.7.-Imágenes del sitio:



Imagen 43.-Vista de la avenida por centro comercial Village Plaza

Foto tomada por autor



Imagen 42.-Vista de la avenida por centro comercial Rio Centro Entre Ríos

Foto tomada por autor

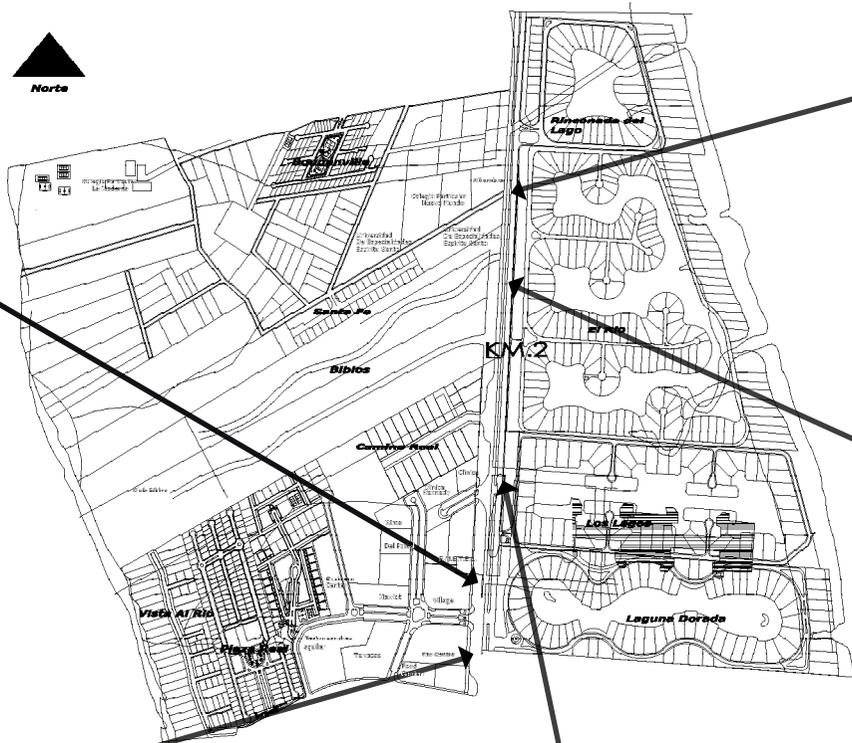


Imagen 38.-Sitio a analizar

Imagen hecha por autor



Imagen 39.-Vista de la avenida por centro comercial Alhambra

Foto tomada por autor



Imagen 40.- Vista de la avenida por urbanización Biblos

Foto tomada por autor



Imagen 41.-Vista de la avenida por Clínica Kennedy

Foto tomada por autor

## 5.8.-Cortes de la avenida Samborondón.

### 5.8.1.- Corte transversal actual de la vía Samborondón a la altura del centro comercial Alhambra

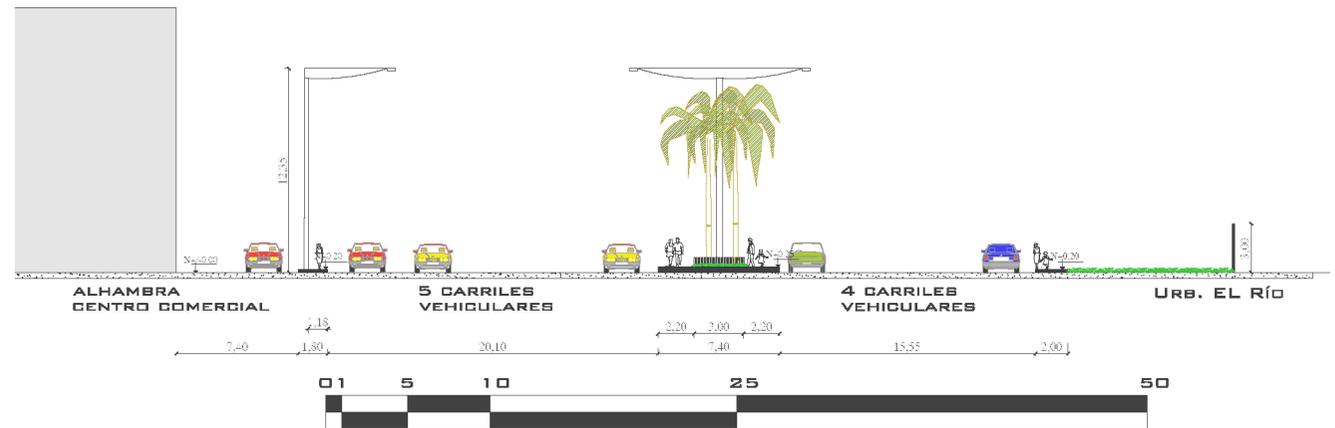


Imagen 44.- Corte transversal 1

Imagen hecha por autor

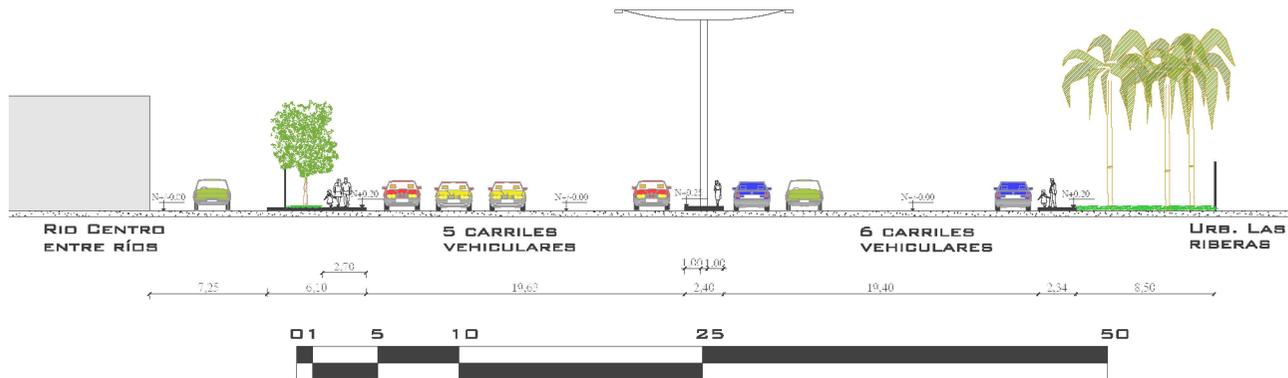
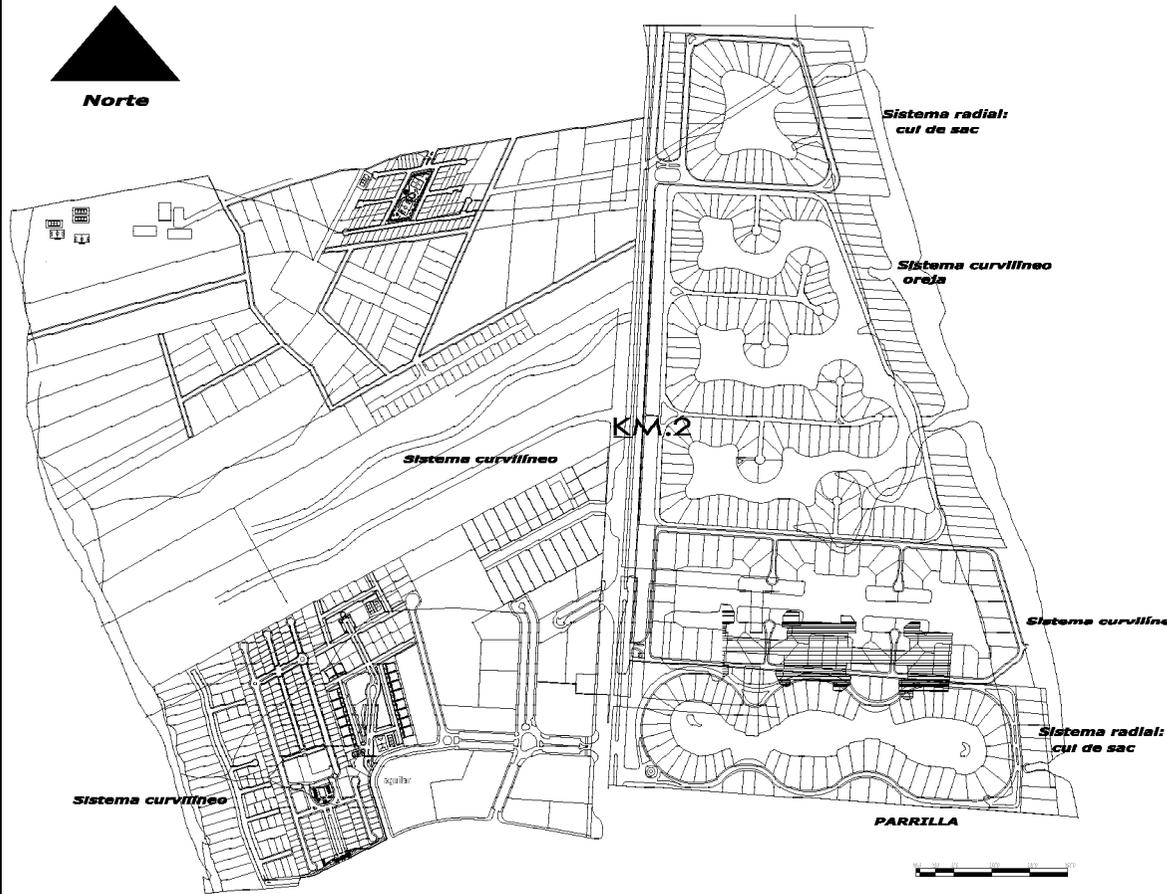


Imagen 45.-Corte transversal 2

Imagen hecha por autor

### 5.8.2.- Corte transversal actual de la vía Samborondón a la altura del centro comercial Rio Centro Entre Ríos

## 5.9.-Sistema vehicular:



En cuanto al sistema de circulación vehicular nos encontramos con dos tipos presente en las urbanizaciones, el sistema radial Cul de Sac y el sistema curvilíneo de oreja.

El sistema radial se basa en dirigir el flujo hacia un centro común de interés o de actividades. Este sistema no es fácilmente adaptable al cambio ya que resulta difícil de manejar por la concentración vehicular.

El otro sistema presente es el curvilíneo, que tiene la ventaja de adaptarse más fácilmente a la topografía. Es un sistema relacionado con el tráfico a nivel local y puede tener variedad de calles y alineamientos

magen 46.-Sistema vehicular en el tramo seleccionado

magen hecha por autor

## 5.10.-Experiencia peatonal:



La mayoría de las vías de Samborondón son funcionales ya que cuentan con un buen estado de mantenimiento, pero no poseen accesibilidad para las personas con discapacidad. La única área donde existen vías accesibles para todos los usuarios es donde se concentra el área comercial, donde están los dos centros comerciales más grandes de la zona (Río Centro Entre Ríos y el Village Plaza). Actualmente existen vías inutilizables esto se debe porque están trabajando en la avenida para crear otro carril vehicular y por último encontramos vías deterioradas solo un tramo, pero este no impide que los usuarios circulen

Imagen 47.-Experiencia peatonal en tramo seleccionado

Imagen hecha por autor

## 5.11.-Mapa de servicio de transporte público y taxis:



Actualmente en la zona existen tres paradas de buses las cuales dos de ellas están en un buen estado y accesible mientras que la otra solo tiene el equipamiento necesario esto se debe a la regeneración que el municipio de Samborondón está realizando desde el 2017. Por otro lado, las terminales de taxis también se encuentran en un buen estado y son accesible y agradables para cualquier usuario que quiera hacer uso de ellas.

Imagen 48.-Ubicación de paradas de transporte público y terminales de taxis

Imagen hecha por autor

## 5.12.-Mapa de actividades:

### 5.12.1.-Mapa de actividades 1 Zona Comercial Alhambra

Del análisis llevo a cabo el día 18 de Julio del 2018 a las 11:00 am hasta las 11:30 am se puede concluir lo siguiente:

-Es una zona mixta donde podemos encontrar actividades comerciales y educativas

-El transporte público deja y recoge pasajeros en la zona de cada 5 a 10 minutos

- Durante el día hay más actividad y dinamismo ya que en la noche la zona comercial cesa

-Falta espacio público para que los peatones se puedan sentar (mobiliario urbano)

-Usuarios se ejercitan alrededor de la zona ya sea trotando o andando en bicicleta

-Existe actividad cívica ya sea por parte de los vigilantes en la zona o por seguridad privada de las edificaciones.

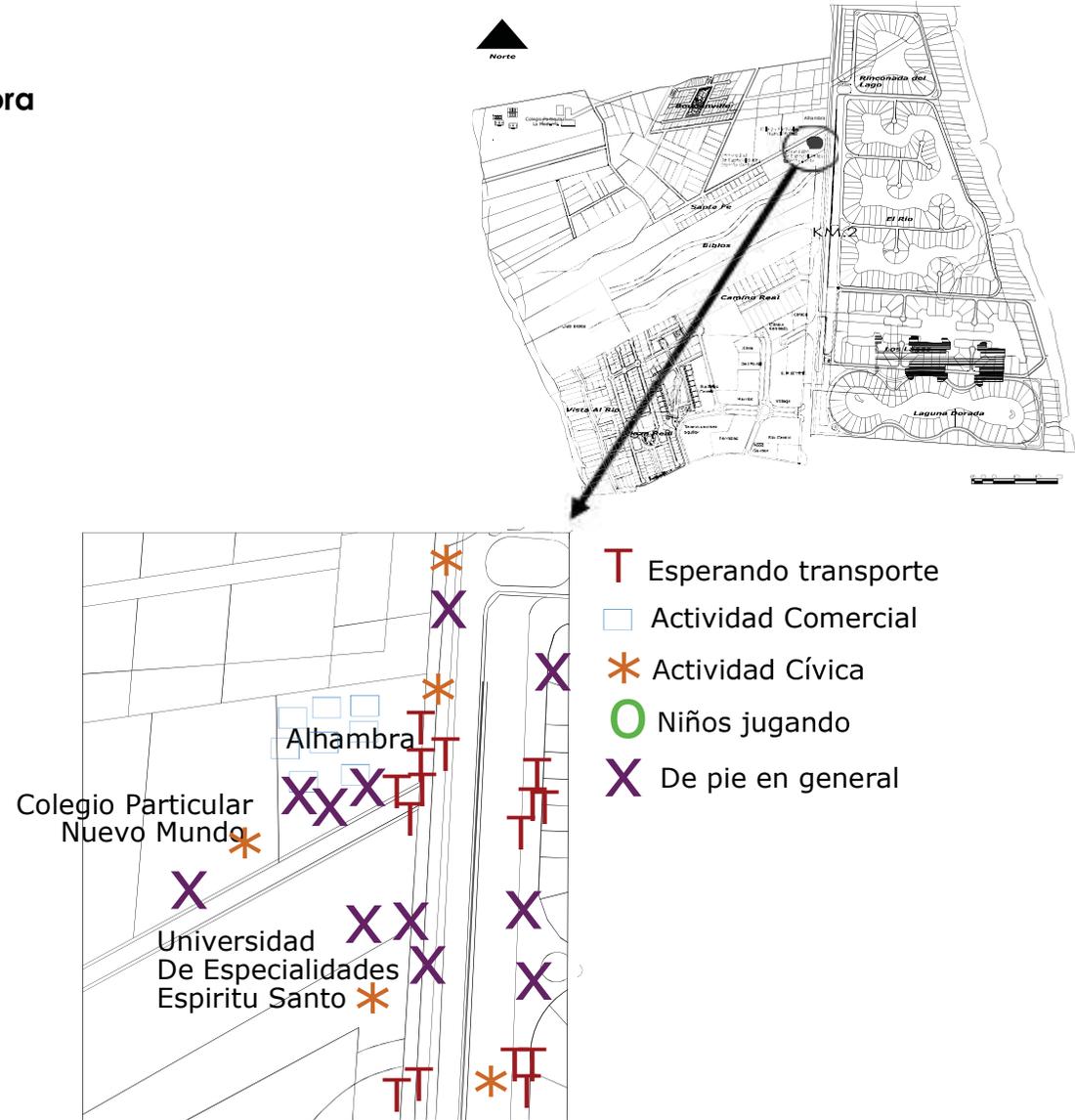


Imagen 49.-Mapa de actividades 1

Imagen hecha por autor

### **5.12.2.-Conclusiones de mapa de actividad 1:**

1.- ¿Qué aprendiste hoy en el terreno que no hubieras descubierto con un análisis de fuentes secundarias?

Las fortalezas y debilidades del sitio ya que se analiza lo que sucede alrededor, para entender el funcionamiento del área evaluada. También se visualiza a los usuarios que transitan y hacen usos de los equipamientos y se puede comprender los obstáculos que se presentan.

2.- ¿Cuáles son las principales fortalezas de ese sector?

La accesibilidad que posee para que cualquier tipo de usuario puede llegar a él y la alta oferta comercial que presenta ya que ayuda a crear más dinamismo en la zona

3.- ¿Cuáles son los principales problemas que se pueden resolver a través de la inversión en el espacio público?

La falta de área verde que permitan disfrutar de un ambiente más saludable y armónico y la falta de espacios inclusivos para pasear.

### 5.12.3.-Mapa de actividades 2 zona comercial Village – Rio Centro Entre Ríos:

Del análisis llevo a cabo a las 13:00 am se puede concluir lo siguiente:

- Es una zona mixta donde podemos encontrar actividades comerciales de un lado y al otro lado zonas residenciales
- El transporte público deja y recoge pasajeros en la zona de cada 5 a 10 minutos
- Durante el día y en la noche se encuentran esta zona activa, ya que ofrece actividades para seguir empleándola
- Falta espacio público para que los peatones se puedan sentar (mobiliario urbano)
- Usuarios se ejercitan alrededor de la zona ya sea trotando o andando en bicicleta
- Existe actividad cívica ya sea por parte de los vigilantes en la zona o por seguridad privada de las edificaciones.
- Existen problemas de aglomeración vehicular para la alta demanda que tiene
- Falta área verde y árboles que produzcan sombra a los peatones

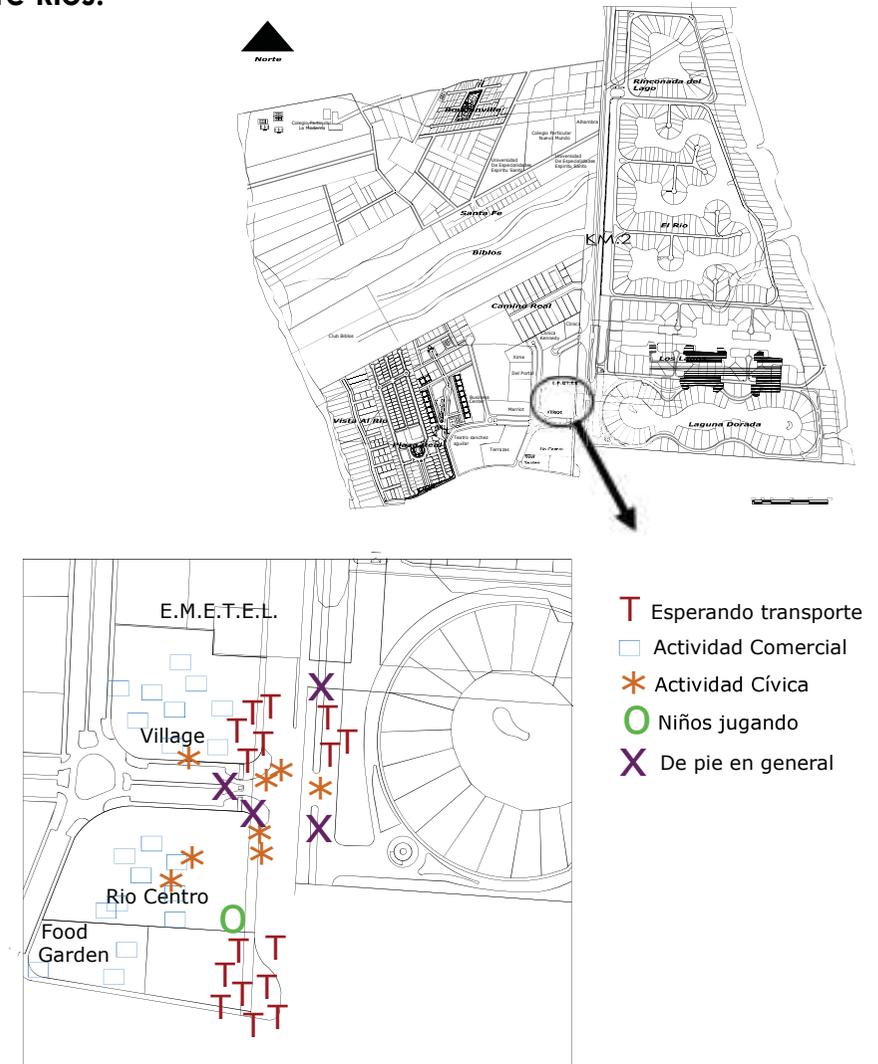


Imagen 50.-Mapa de actividades 2

Imagen hecha por autor

#### 5.12.4.-Conclusiones de mapa de actividad 2:

1.- ¿Qué aprendiste hoy en el terreno que no hubieras descubierto con un análisis de fuentes secundarias?

Las fortalezas y debilidades del sitio ya que se analiza lo que sucede alrededor, para entender el funcionamiento del área evaluada. También se visualiza a los usuarios que transitan y hacen usos de los equipamientos y se puede comprender los obstáculos que se presentan.

2.- ¿Cuáles son las principales fortalezas de ese sector?

Que es una zona que siempre está activa ofreciendo a los diferentes usuarios actividades ya sean gastronómicas, comerciales, entre otras.

3.- ¿Cuáles son los principales problemas que se pueden resolver a través de la inversión en el espacio público?

La falta de áreas verde es un problema en la zona, también más parqueaderos para los usuarios que hacen uso de la infraestructura que existe, y por último implementar una zona para los usuarios que trotan o usan bicicleta para movilizarse o actividad física. También falta un área para los niños que puedan jugar.

### 5.13.-Análisis FODA:

#### OPORTUNIDADES

#### FORTALEZAS

- Los usuarios no necesitan salir de Samborondón para conseguir lo que buscan (comida, cine, educación, entre otras)
- No existe contaminación auditiva
- Los usuarios no tienen que avanzar hasta el final de la vía para virar en U
- Ofrece seguridad a los habitantes del sector
- Posee una buena iluminación vehicular en toda la vía principal
- Buen sistema de drenaje durante época lluviosa
- Posee cuatro carriles vehiculares de cada lado de la avenida Samborondón

- Crecimiento comercial dentro de la avenida Samborondón
- Nuevas alianzas con otros municipios para crear obras públicas que beneficien al sector
- Incrementación de inversión privada debido a la buena calidad de la vía
- Aplicación de tecnología dentro de la avenida para implementar nuevos cambios de seguridad
- Oportunidad de crear una ciclo vía debido al incremento de usuarios que hacen ese deporte
- Regenerar la vía mediante un plan vial lo cual mejore la circulación de todos los usuarios debido al ancho de la vía
- Debido a los impuestos prediales se puede financiar proyectos de espacio públicos como mejoramiento de aceras
- Los terrenos vacíos sirven para crear espacios comunes

#### DEBILIDADES

- No hay vías alternativas para ir a un mismo lugar
- Falta de áreas verdes en la zona
- Falta de mobiliario urbano
- Equipamiento están muy sectorizados dentro de la avenida
- Falta de árboles que produzcan sombra a los peatones
- Mala señalización dentro de la vía
- Falta de equipamiento para paradas de buses
- Límite de velocidad de vehículos es muy alto para las zonas residenciales
- Crecimiento de los últimos años ha sido muy exponencial

#### AMENAZAS

- Aumento de planes habitacionales en crecimiento horizontal
- Transporte público no respetan señalización, ni paradas, ni límites de velocidades
- Tráfico en horas picos
- Falta de cumplimiento de normativa por parte de los usuarios
- Puente nuevo creado por enlace 780 provoca que usuarios de otras partes usen la avenida Samborondón lo cual provoca más tráfico al sector
- Contaminación ambiental en el sector por construcciones
- Peatones cruzan al otro lado de la calle con vehículos andando lo que produce accidentes.



C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

**VI**

PROPUESTA



## 6.-Estrategias:

### 6.1.-Estrategia 1

Implementación de ciclovía a cada lado de la vía Samborondón

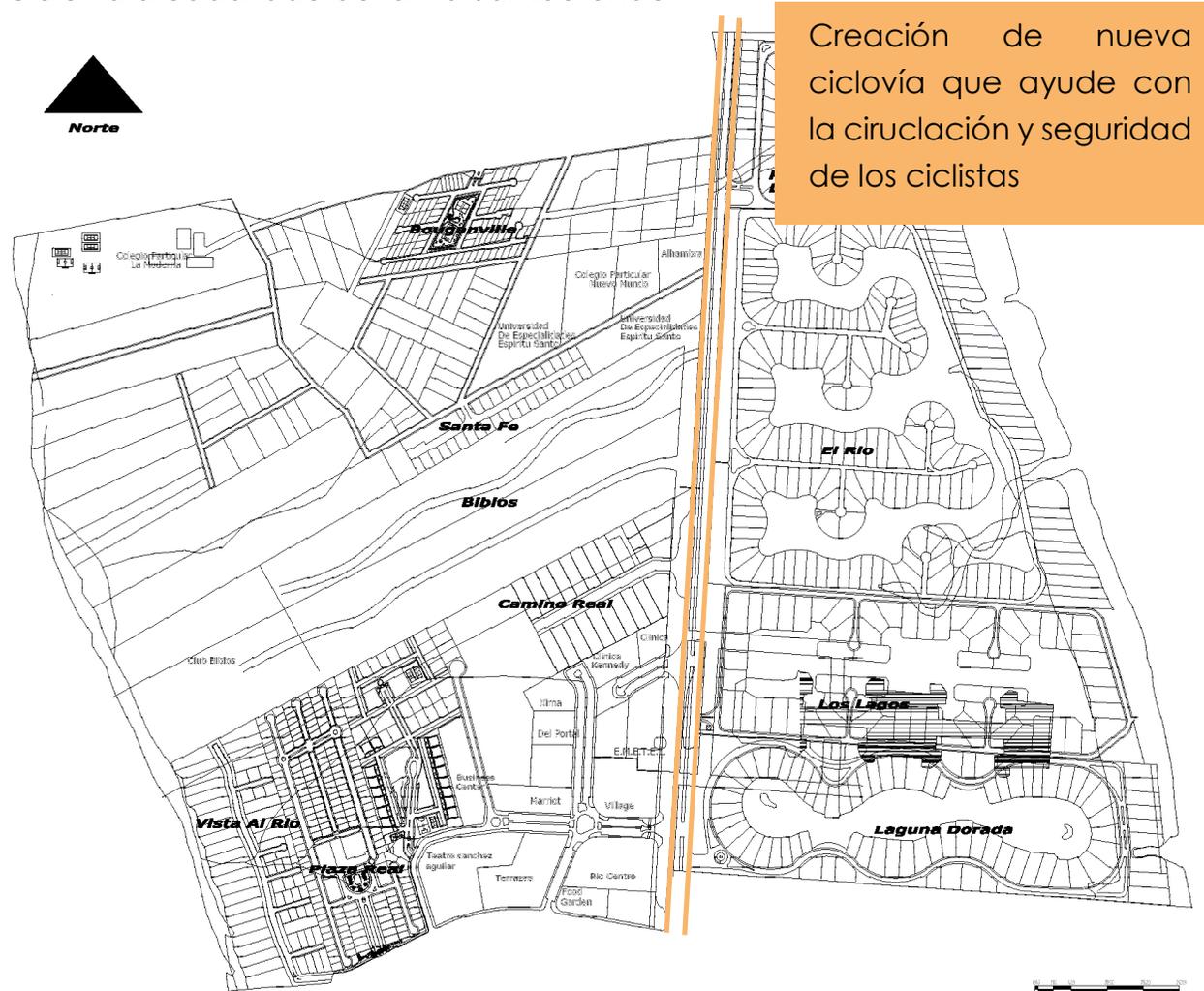
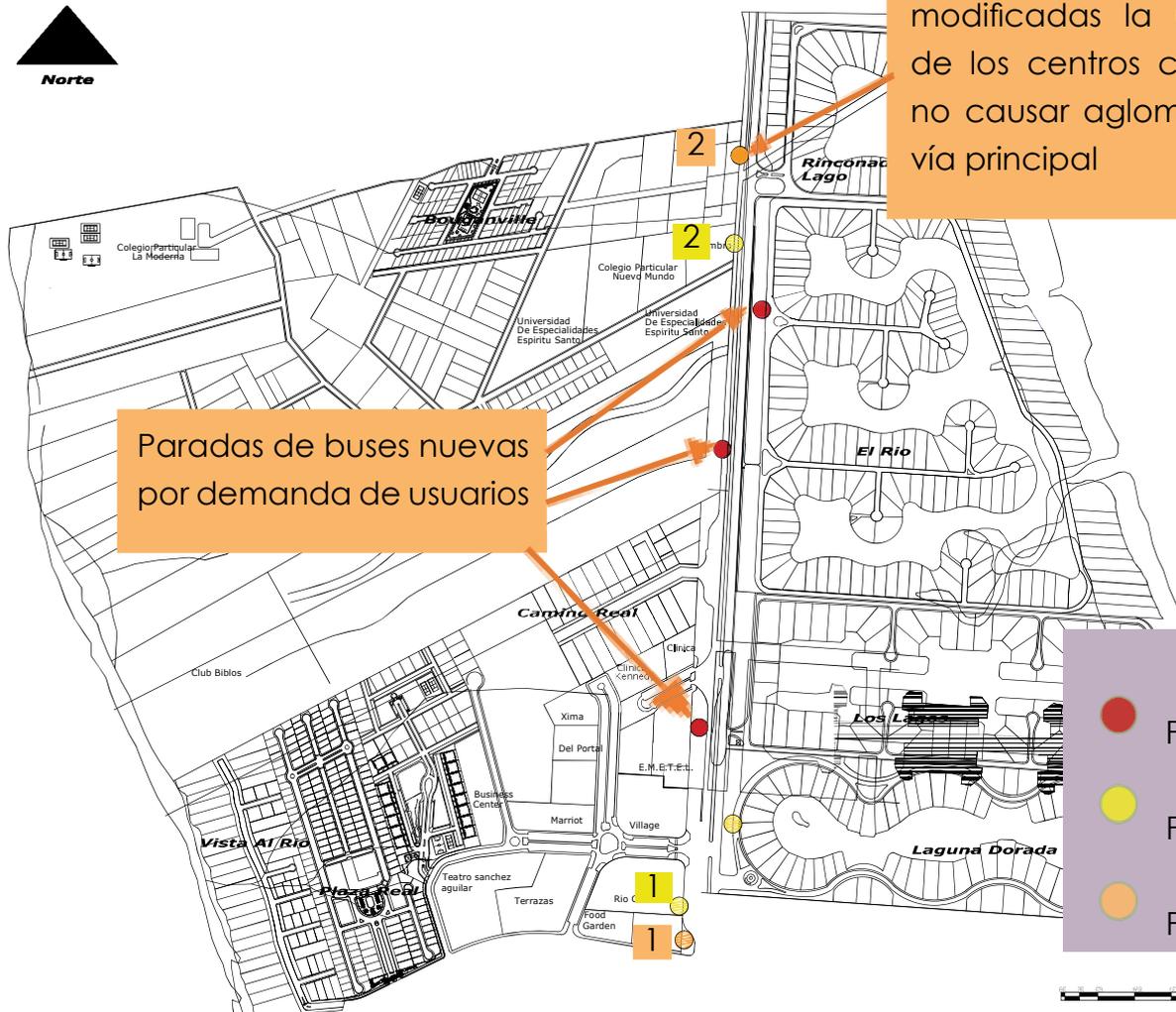


Imagen 51.-Implementación de ciclovía

Imagen hecha por autor

## 6.2.-Estrategia 2

Modificar ubicación de las paradas de buses existentes y crear nuevas



Paradas de buses existentes modificadas la ubicación (antes de los centros comerciales) para no causar aglomeramientos en la vía principal

Paradas de buses nuevas por demanda de usuarios

Leyenda

- Parada de bus nueva
- Parada de bus existente
- Parada de bus modificada

Imagen 52.-Ubicación paradas de buses existentes y nuevas

Imagen hecha por autor

### 6.3.-Estrategia 3

Crear espacio para que el transporte público

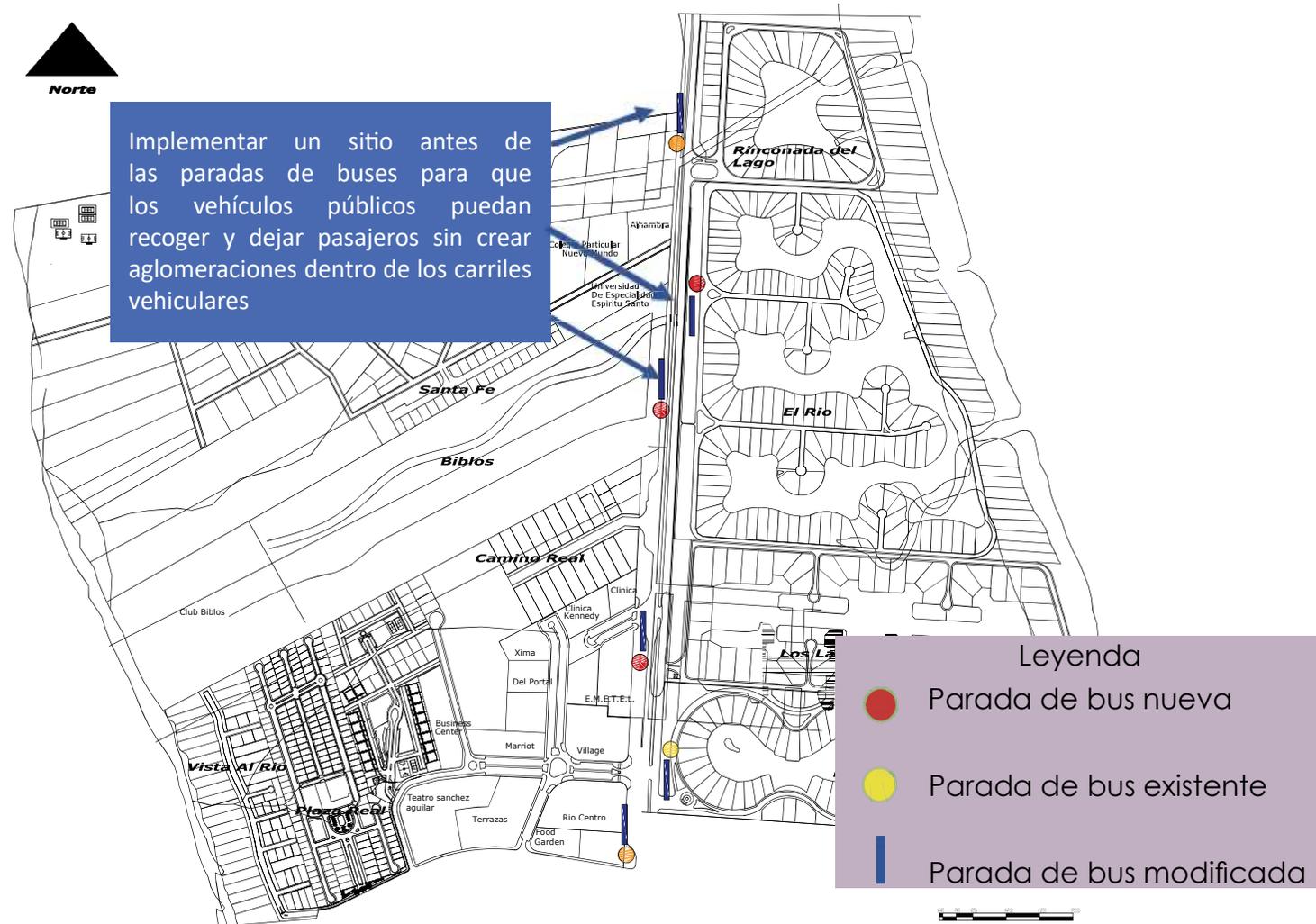


Imagen 53.-Transporte público

Imagen hecha por autor

### 6.4.-Estrategia 4

Creación de nuevo mobiliario urbano (bancas, tachos y luminarias)

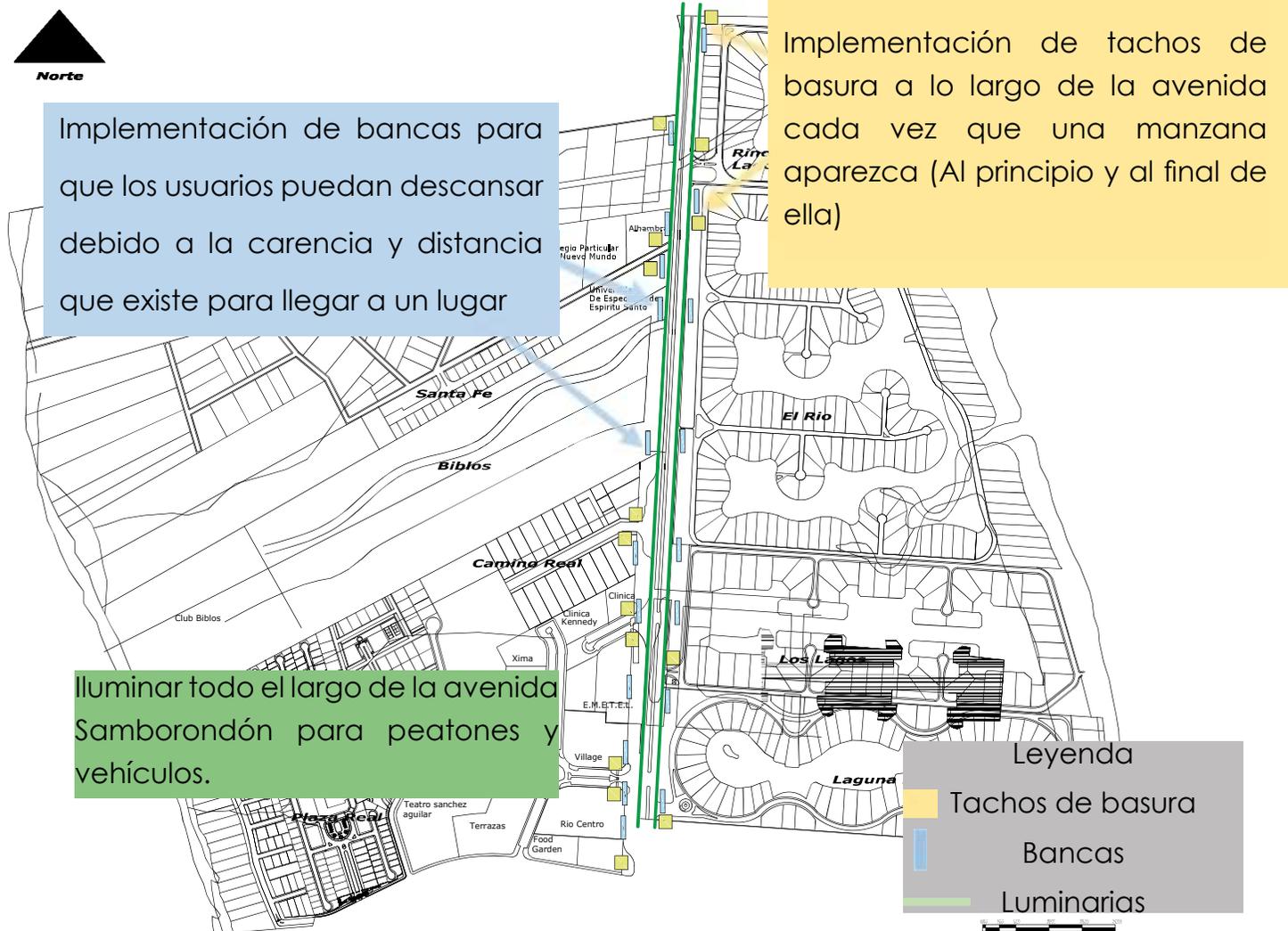


Imagen 54.-Implementación mobiliario urbano

Imagen hecha por autor

## 6.5.-Estrategia 5

Mejorar las áreas verdes dentro de la vía Samborondón

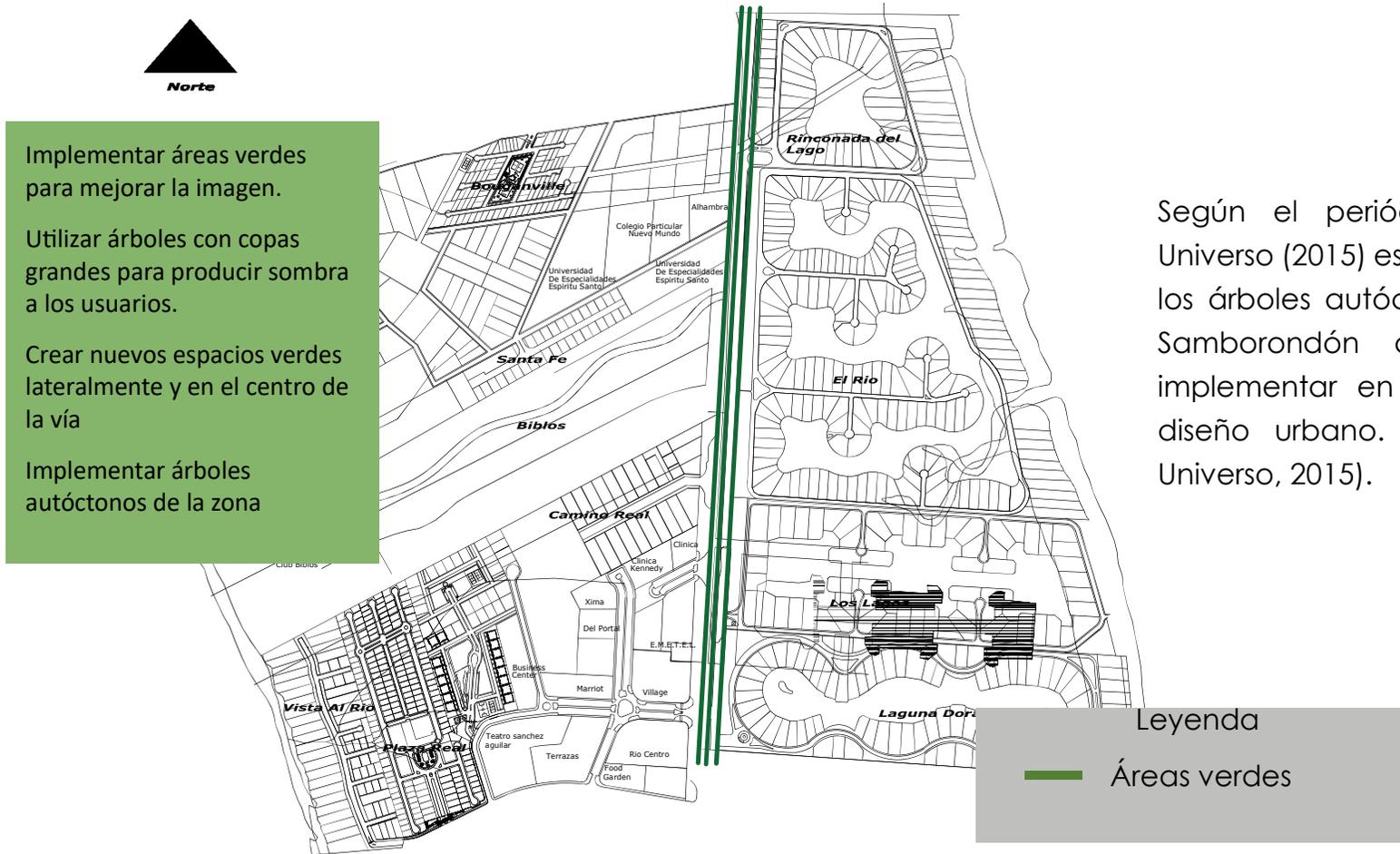


Imagen 55.-Implementación áreas verdes

Imagen hecha por autor

Según el periódico nacional El Universo (2015) estos son algunos de los árboles autóctonos del cantón Samborondón que se pueden implementar en la propuesta de diseño urbano. (Universo E. , El Universo, 2015).

## Árboles autóctonos que implementar

## Guayacan amarillo



Imagen 56.-Guayacan Amarillo

Fuente Wordpress (2012)

Altura: 14 – 20 m    Copa: 3 – 4m

Diámetro de tronco: 0.60m

Tronco recto sin ramificaciones

Sembrado: eliminar la maleza y labrar tierra para penetración de raíces más estables, preferibles en suelos fértiles drenados. Posee crecimiento lento

Cuidado: Requiere alta luminosidad y durante su primer año se necesita un ploteo por susceptibilidad a maleza

Temporada seca suelta sus hojas y en febrero y marzo florecen sus flores amarillas.

(García, 2012)

## Fernán Sánchez



Imagen 58.-Fernan Sánchez

Fuente Tropical Woods (2016)

Altura: 20 m

Flores verdes amarillentas

Copa: amplia y redonda

Diámetro de tronco: 0.60m

Tronco recto cilíndrico

Florece en septiembre y octubre

Sembrado: necesita suelo con materia orgánica media, necesario limpiar maleza y se lo planta en hoyo de 40x40x40 cm.

Cuidado: Factor limitante de crecimiento el suelo mal drenado. Posee poda natural pero igual es necesario hacerle para que sus ramas no se enaruesen.(Woods, 2016)

## Caoba



Imagen 57.-Caoba

Fuente Universidad Simón Bolívar (2010)

Altura: 10m

Copa: 12m

Tronco recto y ramas gruesas y escasas.

Sembrado: logra mejor desarrollo en suelos profundo con textura franca, fértiles y sobre todo bien drenados. Se debe plantar bajo sombra de otros árboles en algunos casos.

Cuidado: No tolera las inundaciones, posee un crecimiento lento y sensible a la sequía

(Bolívar, 2010)

## Nogal



Imagen 59.-Nogal

Fuente Flores (2014)

Altura: 25m

Copa redonda y compacta 30m

Tronco ramificado

Sembrado: Dimensiones de hoyo 45x45cm por profundidad de 0.60cm. Se adapta a cualquier tipo de suelo, pero prefiere el permeable y profundo. Se debe colocar estacas de apoyo cuando se lo planta.

Cuidado: Posee raíces sensibles por maleza la cual hay que tener cuidado y susceptible a sequía.

(Flores, 2014)

## 6.6.-Estrategia 6

Inclusividad para todos los usuarios dentro de la avenida Samborondón

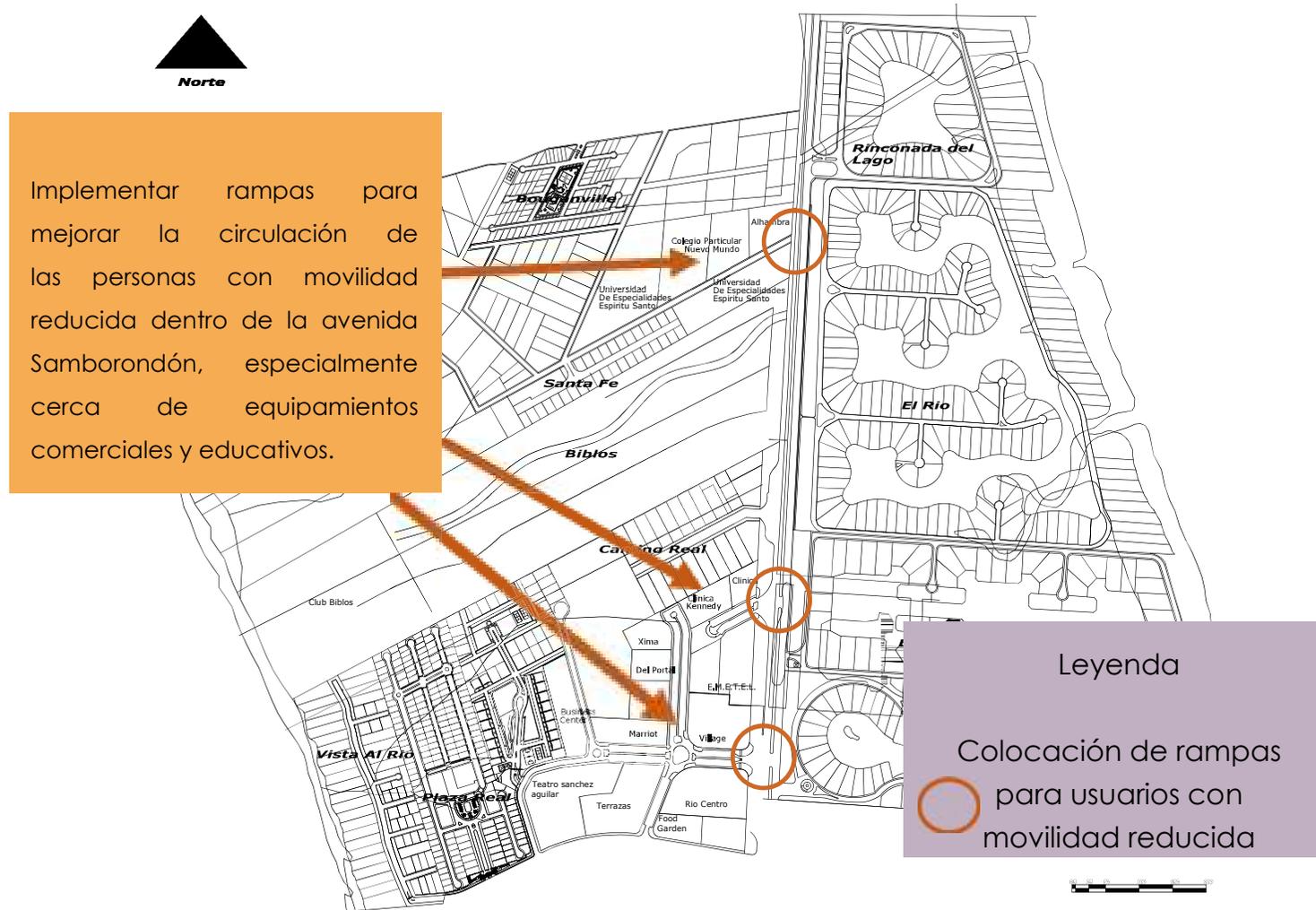


Imagen 60.-Implementación áreas verdes

Imagen hecha por autor

### 6.7.-Estrategia 7

Aumentar el tamaño (ancho) de acera para los peatones

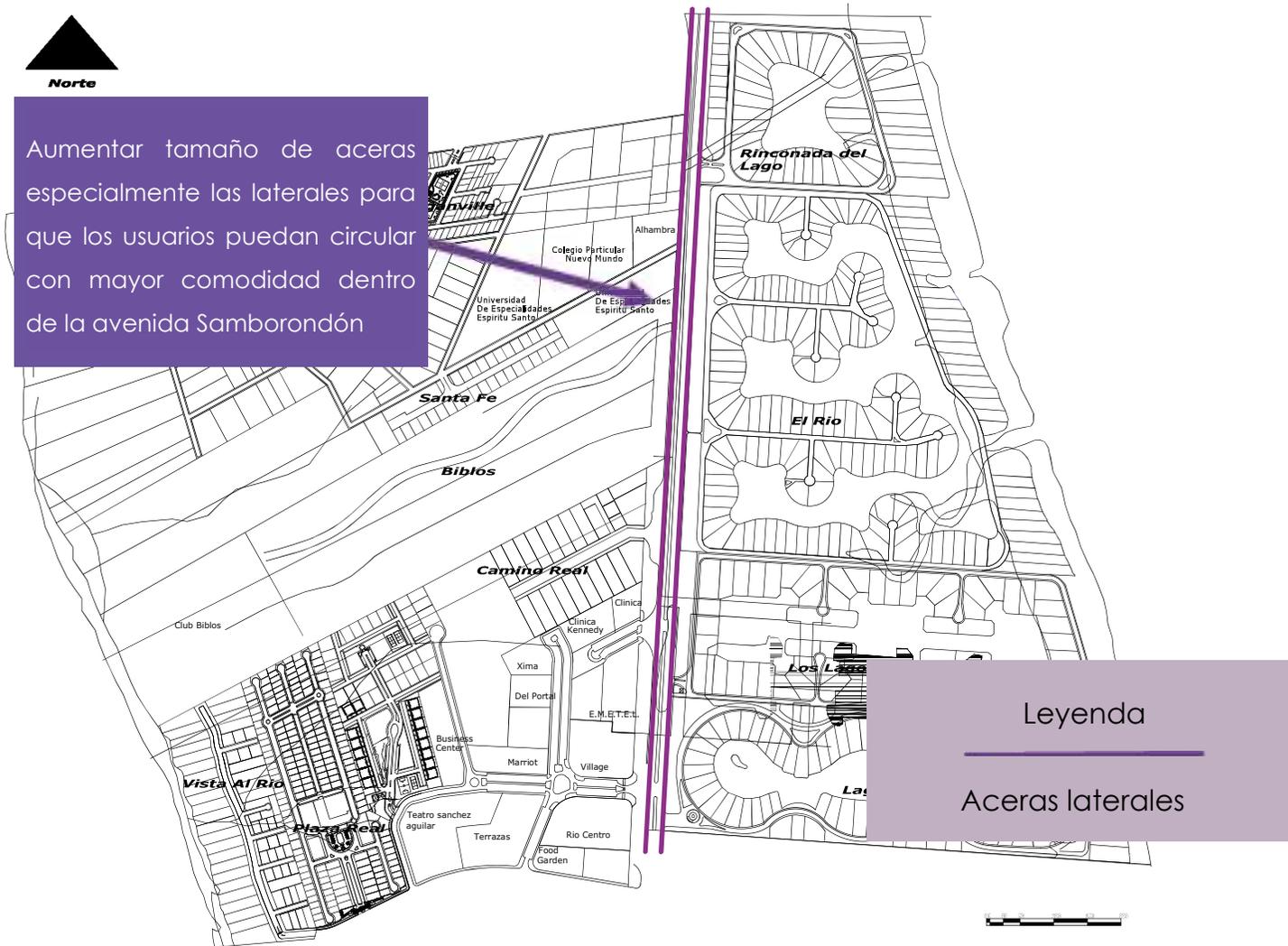


Imagen 61.-Tamaño de aceras

Imagen hecha por autor

## 6.8.-Estrategia 8

Creación de un paso peatonal debido a la creciente demanda

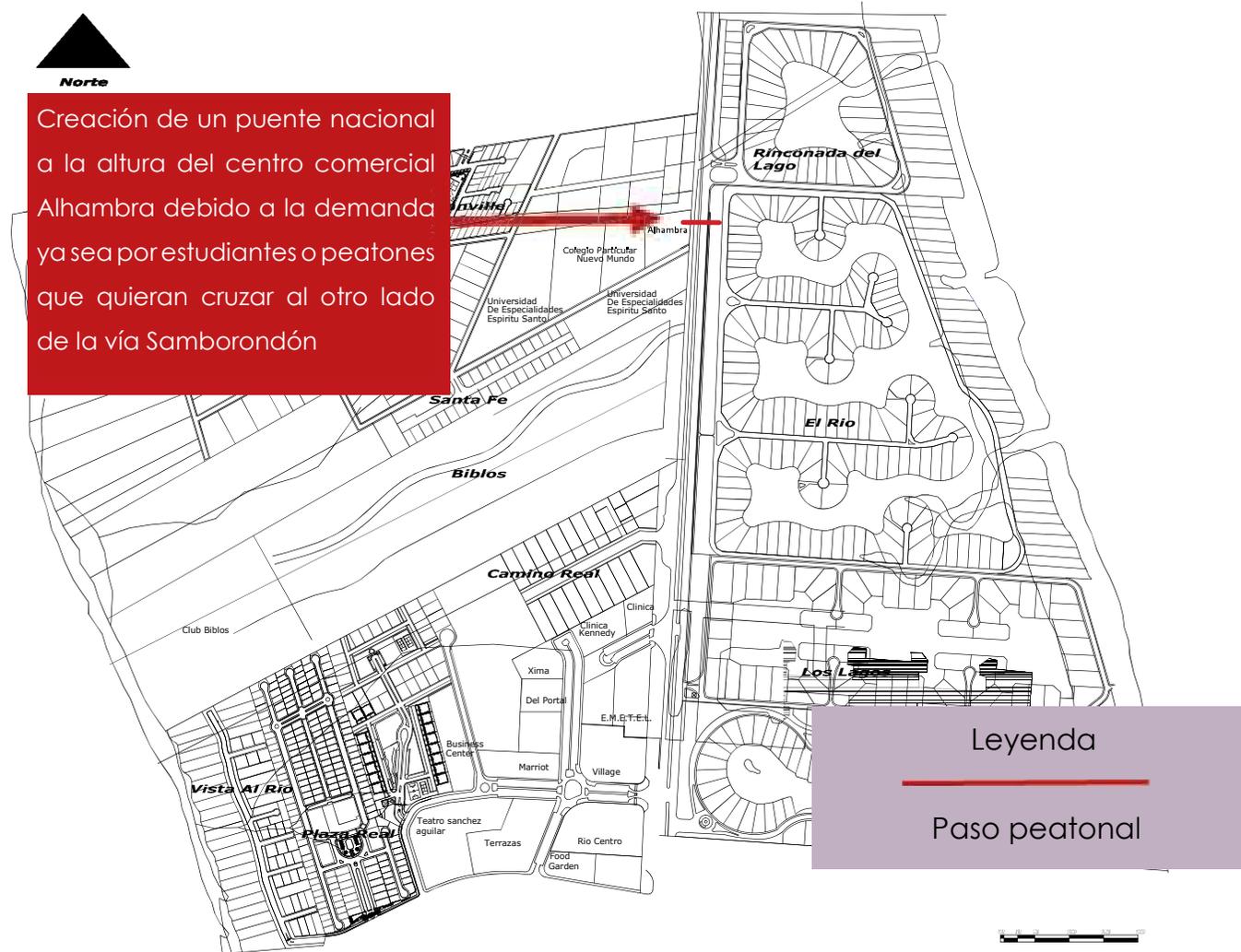


Imagen 62.-Paso peatonal nuevo

Imagen hecha por autor



# CONCEPTO





## 6.9.-Concepto



Imagen 63.-Guayacan Amarillo concepto

Fuente Wordpress (2012)

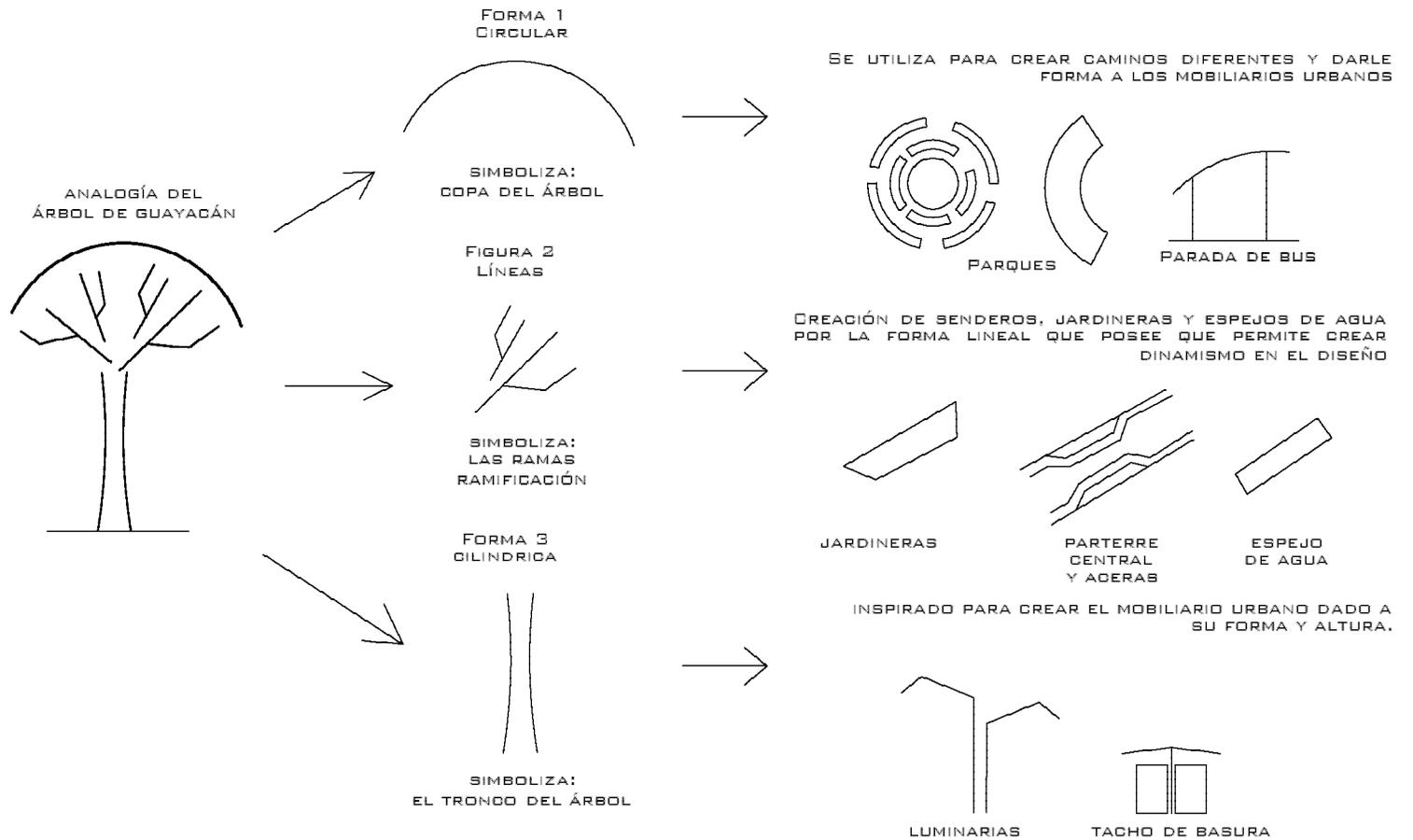


Imagen 64.-Analogia Concepto

Imagen hecha por autor

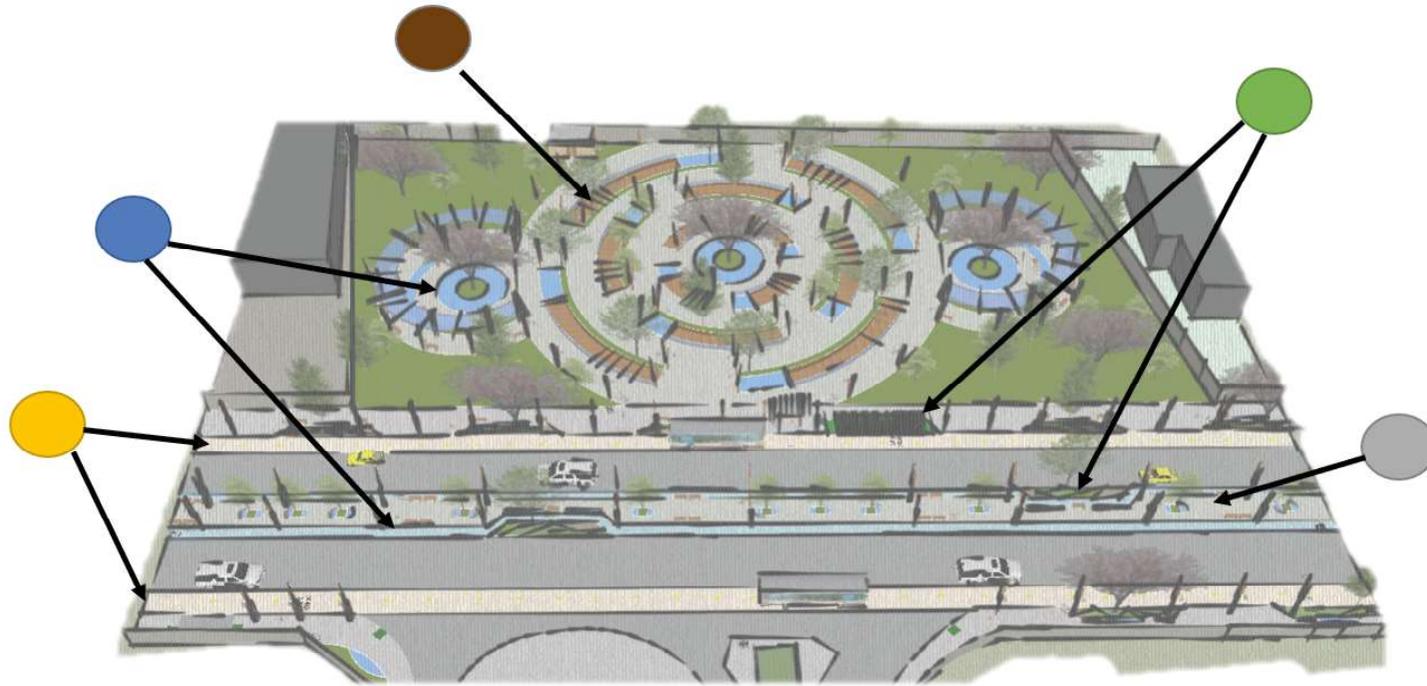


Imagen 65.-Boseto tramo 1

Imagen hecha por autor

Al combinar el árbol de guayacán amarillo con la arquitectura este se debe integrar al entorno para crear un ambiente armónico para los usuarios. La base de nuestro concepto es utilizar la forma como se menciona anteriormente y los colores principales de él siendo estos: el verde que representa a sus hojas, el amarillo sus flores, el café a la tierra y a su tronco, y el gris a las rocas y utilizarlos en un diseño donde se logre adoptar lo moderno con lo autóctono. Al mismo tiempo utilizar vegetación nativa del lugar ya que la finalidad es la integración del usuario con el entorno nativo del sitio.

Al mismo tiempo utilizar vegetación nativa del lugar ya que la finalidad es la integración del usuario con el entorno nativo del sitio.



Imagen 66.-Explicación concepto

Imagen hecha por autor

Los colores del árbol de Guayacán y sus formas analógicas que este posee están inspiradas en el diseño no solo de la vía sino también del mobiliario. Como podemos ver en los postes de luz que representan su tronco y las luminarias las ramas de esta. Por otro lado, la parada de bus posee una cubierta ondulada simbolizando la forma de su copa, al mismo tiempo los tachos de basura poseen su forma.

El parque de contemplación y de descanso infantil que posee forma circular está inspirado en la copa redonda del árbol combinado con los espejos de agua que simbolizan el azul, el agua que este tiene para nutrirse y crea un efecto de paz al ambiente urbano que se está plasmando.

## 6.10.-Diagrama Funcional

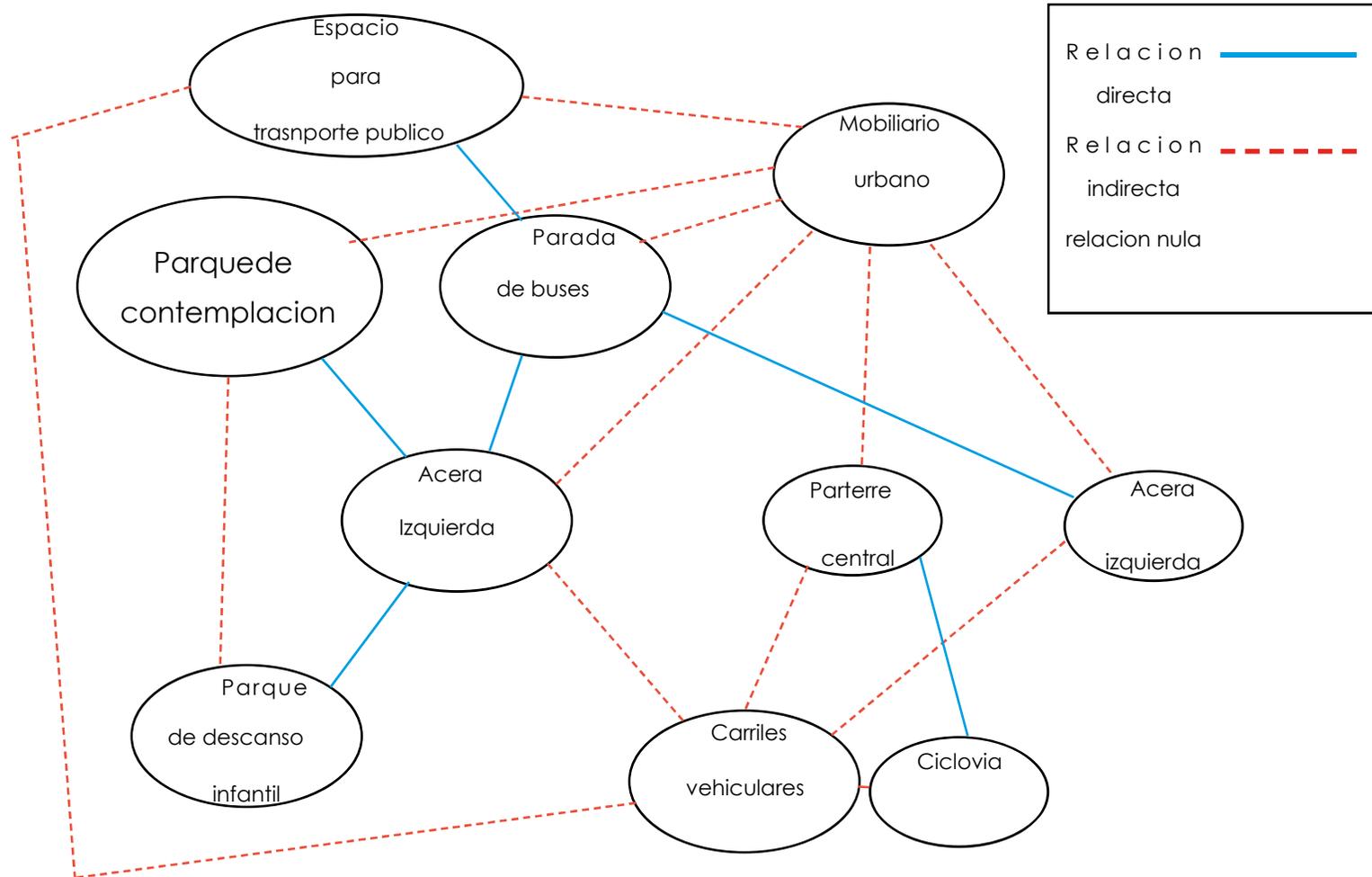


Imagen 67.-Diagrama Funcional

Imagen hecha por autor

## 6.11.-Cuadro de necesidades

| Zona                            | Actividad   | Espacio   | Dimension                           | Usuario                              |
|---------------------------------|---|---|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Parada de buses                 | Peatones esperan al transporte público                        | Banca cubierta puede poseer publicidad                    | Ancho y largo varía según capacidad | Residentes, visitantes, trabajadores |
| Espacio para transporte público | Transporte público recoge y deja pasajeros                    | Espacio que no interrumpa el flujo vehicular              | Ancho de 3m por largo de 11m        | Residentes, visitantes, trabajadores |
| Bancas                          | Peatones descansan en la acera                                | Espacio dentro de la acera no obstruye el paso del peatón |                                     | Residentes, visitantes, trabajadores |
| Tachos de basura                | Botar desechos comida, plástico.                              | Ubicado al principio y final de cada manzana              |                                     | Residentes, visitantes, trabajadores |
| Área verde                      | Plantas autóctonas que produzcan sombra y embellezcan la vía. | Diámetro de copa  | Diámetro de copa de árboles         | Residentes, visitantes, trabajadores |
| Ciclovía                        | Ciclistas y corredores  | Espacio para practicar el ciclismo                        | 1m para carril de ciclistas         | Residentes,                          |

|                                  |  |  |  |  |
|----------------------------------|--|--|--|--|
| Acera                            | Espacio para que peatones caminen sin obstrucciones                              | Ancho amplio para comodidad de usuarios  | 2,00-2,50m   | Residentes, visitantes, trabajadores   |
| Parterre central                 | Peatones lo utilizan para caminar y trasladarse de un lugar a otro.              | División de la avenida que separa ambos carriles. Ubicación de áreas verdes  |  | Residentes, visitantes, trabajadores<br><br>Residentes, visitantes, trabajadores |
| Carriles principales vehiculares | Disminuir un carril vehicular para priorizar peatones                            | Para vehículos   | 3.00m para cada carril vehicular                                       | Residentes, visitantes, trabajadores   |
| Luminarias                       | Poseer una buena iluminación nocturna para los usuarios peatonales y vehiculares | Para vehículos y peatones  | Altura peatones 3 a 4m (cuidado áreas verdes) Altura para vehículos 6m | Residentes, visitantes, trabajadores   |
| Paso peatonal                    | Cruce de peatones hacia el otro lado   | Para peatones que tengan un flujo sin interrupciones y que provea inclusividad a los usuarios con movilidad reducida | 1,20m a 1,50 m entre más ancho mejor para los usuarios                 | Residentes, visitantes, trabajadores   |

Tabla 20.- Tabla de necesidades

Imagen hecha por autor





# PRESUPUESTO



**PRESUPUESTO REFERENCIAL****PROYECTO:** Mejoramiento del espacio público en la vía Samborondón**UBICACION:** Avenida principal Samborondón**FECHA:** nov-18**AREA DE TERRENO (parques, parterre central y aceras)****20.582.17 m2****PRESUPUESTO ESTIMADO**

| ITEMS                          | DESCRIPCION                           | U      | CANTIDAD  | P. UNITARIO | P. TOTAL               |
|--------------------------------|---------------------------------------|--------|-----------|-------------|------------------------|
| <b>1 ESTUDIOS DEL PROYECTO</b> |                                       |        |           |             | <b>\$ 9.450.00</b>     |
| 1.01                           | Diseño de Planos Arquitectonicos      | GLB    | 1.00      | \$ 5.000.00 | \$ 5.000.00            |
| 1.02                           | Diseño de Planos Estructurales        | GLB    | 1.00      | \$ 2.000.00 | \$ 2.000.00            |
| 1.03                           | Diseño de Planos Sanitarios           | GLB    | 1.00      | \$ 1.000.00 | \$ 1.000.00            |
| 1.04                           | Diseño de Planos Electricos           | GLB    | 1.00      | \$ 1.000.00 | \$ 1.000.00            |
| 1.05                           | Tramites para permiso de construccion | GLB    | 1.00      | \$ 450.00   | \$ 450.00              |
| <b>1 PRELIMINARES</b>          |                                       |        |           |             | <b>\$ 1.421.185.62</b> |
| 1.01                           | Residente de obra #1                  | MES    | -         | \$ 1.200.00 | \$ -                   |
| 1.02                           | Residente de obra #2                  | MES    | -         | \$ 1.200.00 | \$ -                   |
| 1.03                           | Instalacion Provisional Electrica     | GLB    | 2.00      | \$ 500.00   | \$ 1.000.00            |
| 1.04                           | Instalacion Provisional de Agua       | GLB    | 2.00      | \$ 150.00   | \$ 300.00              |
| 1.05                           | Oficina de Obra                       | GLB    | 2.00      | \$ 5.500.00 | \$ 11.000.00           |
| 1.06                           | Letrero de Obra                       | GLB    | 4.00      | \$ 550.00   | \$ 2.200.00            |
| 1.07                           | Trazado y Replanteo                   | M2     | 20.582.17 | \$ 20.20    | \$ 415.759.83          |
| 1.08                           | Limpieza de terreno                   | M2     | 20.582.17 | \$ 28.60    | \$ 588.650.06          |
| 1.09                           | Cerramiento Provisional (parques)     | M2     | 364.00    | \$ 30.20    | \$ 10.992.80           |
| 1.10                           | Alquiler de andamios                  | M2/MES | -         | \$ 3.05     | \$ -                   |
| 1.11                           | Desbroce de Terreno                   | M2     | 20.582.17 | \$ 18.63    | \$ 383.445.83          |
| 1.12                           | Bateria sanitaria provicional         | glb    | 5.00      | \$ 250.00   | \$ 1.250.00            |
| 1.13                           | Protección vecinos (lonas)            | ml     | 365.95    | \$ 18.00    | \$ 6.587.10            |

**2 MOVIMIENTO DE TIERRA****\$ 166.660.43**

|  |       |          |    |       |    |            |
|--|-------|----------|----|-------|----|------------|
| 2.01 Movimiento de Tierra (parques)                        | m2    | 6.625.23 | \$ | 15.33 | \$ | 101.564.78 |
| 2.02 Relleno compactado con material de prestamo importado | Viaje | 93.00    | \$ | 78.00 | \$ | 7.254.00   |
| 2.03 Excavacion con Maquina                                | m3    | 3.459.31 | \$ | 10.65 | \$ | 36.841.65  |
| 2.04 Desalojo  | Viaje | 350.00   | \$ | 60.00 | \$ | 21.000.00  |

**3 ALBAÑILERIA****\$ 1.237.156.40**

|   |    |           |    |          |    |            |
|---|----|-----------|----|----------|----|------------|
| 3.02 Hormigon Estructural - Columnas  | m3 | 15.60     | \$ | 458.20   | \$ | 7.147.92   |
| 3.04 Hormigon Estructural Riostras  | m3 | 26.35     | \$ | 463.00   | \$ | 12.200.05  |
| 3.05 Hormigon Estructural Vigas   | m3 | 66.16     | \$ | 585.00   | \$ | 38.703.60  |
| 3.06 Hormigon Estructural ( Plintos   | m3 | 23.40     | \$ | 550.00   | \$ | 12.870.00  |
| 3.07 Hormigon Estructural Dados   | m3 | 0.88      | \$ | 200.00   | \$ | 176.00     |
| 3.08 Hormigon Estructural - Escaleras   | m3 | 29.12     | \$ | 380.00   | \$ | 11.065.60  |
| 3.09 Pavimento F"C= 210 KG/CM2 E= 8CM. C/Malla Electros.                        | m2 | 20.582.17 | \$ | 42.30    | \$ | 870.625.79 |
| 3.10 Bordillo Cuneta F"C= 210 KG/CM2  | ml | 993.06    | \$ | 25.10    | \$ | 24.925.81  |
| 3.11 Canal/Canaleta - Dren. H.S. tipo -V(40x30)cm Med. Intern.<br>E= 10cm Baños | ml | 14.23     | \$ | 18.00    | \$ | 256.14     |
| 3.12 Adoquinado Peatonal F"C= 300 KG/CM2 E= 8CM. Parterre<br>central            | m2 | 6.791.37  | \$ | 28.60    | \$ | 194.233.18 |
| 3.13 Contrapiso con Malla Electrosoldada 5 mm                                   | m2 | 3.141.61  | \$ | 20.58    | \$ | 64.654.33  |
| 3.14 Viguetas y pilaretes   | ml | 53.21     | \$ | 5.60     | \$ | 297.98     |
| 3.15 Acero Estructural A 36 para Losa   | kg | -         | \$ | 4.03     | \$ | -          |
| 3.16 Cisterna de Hormigon Armado  | u  | -         | \$ | 3.101.80 | \$ | -          |
| 3.17 Parada de bus  | u  | 7.00      | \$ | 2.580.62 | \$ | 18.064.34  |

**4 PAREDES Y ENLUCIDOS****\$ 21.131.88**

|  |    |          |    |       |    |           |
|--|----|----------|----|-------|----|-----------|
| 4.01 PAREDES DE BLOQUE 0.15                  | m2 | 53.45    | \$ | 10.32 | \$ | 551.60    |
| 4.03 ENLUCIDO EXTERIOR                       | m2 | 342.21   | \$ | 8.19  | \$ | 2.802.70  |
| 4.04 ENLUCIDO INTERIOR                       | m2 | 36.32    | \$ | 8.19  | \$ | 297.46    |
| 4.05 CUADRADA DE BOQUETES PUERTAS Y VENTANAS | ml | 43.25    | \$ | 3.53  | \$ | 152.67    |
| 4.06 FILOS                                   | ml | 5.804.78 | \$ | 2.88  | \$ | 16.717.77 |
| 4.07 LOSETA DE MESONES COCINA - LAVAMANOS    | ml | 12.50    | \$ | 25.65 | \$ | 320.63    |
| 4.08 MASILLADO PISO (baños)                  | m2 | 23.50    | \$ | 12.30 | \$ | 289.05    |

**5 INSTALACIONES ELECTRICAS****\$ 1.076.707.80**

|  |     |        |    |           |    |            |
|--|-----|--------|----|-----------|----|------------|
| 5.01 PUNTO DE LUZ OJO DE BUEY  | pto | 454.00 | \$ | 55.00     | \$ | 24.970.00  |
| 5.02 TOMACORRIENTES 110V   | u   | 37.00  | \$ | 55.00     | \$ | 2.035.00   |
| 5.03 TOMACORRIENTES 220V   | u   | 2.00   | \$ | 75.00     | \$ | 150.00     |
| 5.04 POSTES DE LUZ   | u   | 452.00 | \$ | 1.100.00  | \$ | 497.200.00 |
| 5.05 ACOMETIDA INTERIOR  | m   | 32.56  | \$ | 16.22     | \$ | 528.12     |
| 5.06 ACOMETIDA TELEFONICA  | ml  | -      | \$ | 20.00     | \$ | -          |
| 5.07 PUNTO DE TELEFONO E INTERCOMUNICADOR  | u   | -      | \$ | 35.00     | \$ | -          |
| 5.08 PUNTO DE ANTENA   | u   | -      | \$ | 35.00     | \$ | -          |
| 5.09 TOMACORRIENTE PARA BOMBA  | u   | 3.00   | \$ | 65.00     | \$ | 195.00     |
| 5.10 INSTALACION ELECTRICA Y ACOMETIDA DE BOMBA  | ml  | 17.00  | \$ | 17.00     | \$ | 289.00     |
| 5.11 PANEL G/E 8X16 BRAKERS  | u   | 3.00   | \$ | 154.02    | \$ | 462.06     |
| 5.12 TABLERO DE MEDIDOR  | u   | 2.00   | \$ | 250.00    | \$ | 500.00     |
| 5.13 Base de Hormigón 2,2x2,2x0,2 m. con foso de recepción de cables para transformador Padmounted | u   | 1.00   | \$ | 424.06    | \$ | 424.06     |
| 5.14 GENERADOR   | u   | 4.00   | \$ | 86.000.00 | \$ | 344.000.00 |
| 5.15 TRANSFORMADOR   | u   | 4.00   | \$ | 51.488.64 | \$ | 205.954.56 |

**6 INSTALACIONES SANITARIAS****\$ 8.612.26**

|   |   |       |    |        |    |          |
|---|---|-------|----|--------|----|----------|
| 6.01 TUBERIA AASS 50mm  | m | 23.69 | \$ | 4.53   | \$ | 107.32   |
| 6.02 TUBERIA AA.SS. 110mm   | m | 79.00 | \$ | 8.52   | \$ | 673.08   |
| 6.03 TUBERIA AA.SS. 160mm   | m | 53.00 | \$ | 9.16   | \$ | 485.48   |
| 6.04 TUBERIA AA.PP. 1/2"(INC.LLAVE DE CONTROL)                                      | m | 34.32 | \$ | 8.45   | \$ | 290.00   |
| 6.05 TUBERIA AA.PP. 3/4"  | m | 57.00 | \$ | 8.45   | \$ | 481.65   |
| 6.06 PUNTO DE AGUAS SERVIDAS  | u | 12.00 | \$ | 31.37  | \$ | 376.44   |
| 6.07 PUNTO DE AGUA POTABLE  | u | 6.00  | \$ | 25.60  | \$ | 153.60   |
| 6.08 CAJA DE REGISTRO DE H.S F´C=210 KG/CM2 (0,8*0,8*0,8 I                          | u | 12.00 | \$ | 135.25 | \$ | 1.623.00 |
| 6.09 INODORO  | u | 8.00  | \$ | 138.31 | \$ | 1.106.48 |
| 6.10 URINARIOS  | u | 4.00  | \$ | 138.31 | \$ | 553.24   |
| 6.11 LAVAMANOS  | u | 12.00 | \$ | 77.71  | \$ | 932.52   |
| 6.12 TANQUE PRESION 60 LTS. CON BOMBA 1/2 HP.                                       | u | 3.00  | \$ | 380.00 | \$ | 1.140.00 |
| 6.13 PUNTO DE VENTILACION DE AA.SS DE 50mm  | u | 3.00  | \$ | 12.49  | \$ | 37.47    |
| 6.14 Suministro e instalación de dispensador de papel higiénico de acero inoxidable | u | 4.00  | \$ | 86.80  | \$ | 347.18   |
| 6.15 Suministro e instalación de Dispensador de jabón estándar (500 ML)             | u | 4.00  | \$ | 37.20  | \$ | 148.80   |
| 6.14 LLAVE DE JARDIN DE 1/2"  | u | 8.00  | \$ | 19.50  | \$ | 156.00   |

|  |      |          |    |        |    |            |                   |
|--|------|----------|----|--------|----|------------|-------------------|
| <b>7 REVESTIMIENTOS</b>                                      |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>428.420.17</b> |
| 7.01 Ceramica en pared para Baños                            | m2   | 144.21   | \$ | 32.00  | \$ | 4.614.72   |                   |
| 7.02 Azulejos en espejos de agua                             | m2   | 1.543.67 | \$ | 32.00  | \$ | 49.397.44  |                   |
| 7.03 Revestimiento en pared exterior                         | m2   | 741.33   | \$ | 35.00  | \$ | 25.946.55  |                   |
| 7.04 Adoquin con trama (parterre central)                    | m2   | 6.334.73 | \$ | 35.00  | \$ | 221.715.55 |                   |
| 7.05 Adoquin con trama (parques)                             | m2   | 3.568.79 | \$ | 35.00  | \$ | 124.907.65 |                   |
| 7.06 Rastreras (baños)                                       | ml   | 48.62    | \$ | 23.00  | \$ | 1.118.26   |                   |
| 7.07 Mesones   | ml   | 8.00     | \$ | 90.00  | \$ | 720.00     |                   |
| <b>8 PUERTAS</b>   |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>1.500.00</b>   |
| 8.01 Puerta Interior de Madera                               | u    | 6.00     | \$ | 250.00 | \$ | 1.500.00   |                   |
| 8.02 Puerta de Vidrio  | u    | -        | \$ | 600.00 | \$ | -          |                   |
| <b>9 VENTANAS</b>  |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>547.20</b>     |
| 9.01 Ventanas de Aluminio y Vidrio (baños)                   | m2   | 4.80     | \$ | 114.00 | \$ | 547.20     |                   |
| <b>10 PINTURA</b>  |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>24.027.04</b>  |
| 10.01 Empaste y Pintura de Interior                          | m2   | 86.21    | \$ | 8.70   | \$ | 750.03     |                   |
| 10.02 Impermeabilización de paredes exteriores               | m2   | 562.35   | \$ | 4.34   | \$ | 2.442.66   |                   |
| 10.03 Pintura Exterior Elastomera(baños, bordes, paredes...) | m2   | 2.159.00 | \$ | 9.65   | \$ | 20.834.35  |                   |
| <b>11 ESTRUCTURA DE CUBIERTA</b>                             |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>2.553.60</b>   |
| 11.01 Impermeabilización para losa de cubierta               | m2   | 53.20    | \$ | 30.00  | \$ | 1.596.00   |                   |
| 11.02 Cielo Falso Gypsum                                     | m2   | 53.20    | \$ | 18.00  | \$ | 957.60     |                   |
| <b>12 AREAS VERDES</b>                                       |      |          |    |        |    | <b>\$</b>  | <b>286.948.79</b> |
| 12.01 Césped   | m2   | 6.254.32 | \$ | 15.00  | \$ | 93.814.80  |                   |
| 12.02 Arboles Varios   | U    | 452.00   | \$ | 150.00 | \$ | 67.800.00  |                   |
| 12.03 Plantas tipo arbusto - diversos tipos.                 | U    | 956.00   | \$ | 60.00  | \$ | 57.360.00  |                   |
| 12.04 Tierra vegetal(0,15m)                                  | m3   | 1.682.31 | \$ | 30.30  | \$ | 50.973.99  |                   |
| 12.05 Piedra bola decoración                                 | Saco | 850.00   | \$ | 20.00  | \$ | 17.000.00  |                   |
| 12.06 Pared verde  | ml   | -        | \$ | 45.00  | \$ | -          |                   |

| <b>13 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</b>     |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>8.529.50</b>      |
|--|---|-------|----------|----|-----------|----------------------|
| 13.01                                  | Volantes Informativos                           | U     | -        | \$ | 0.10      | \$ -                 |
| 13.02                                  | Agua Para control de polvo                      | m3    | 1.650.00 | \$ | 3.63      | \$ 5.989.50          |
| 13.03                                  | Reunion con la comunidad                        | U     | -        | \$ | 50.00     | \$ -                 |
| 13.04                                  | Control y Monitoreo de material Particulado     | Estac | 8.00     | \$ | 205.00    | \$ 1.640.00          |
| 13.05                                  | Control y monitorep de ruido                    | Estac | 12.00    | \$ | 75.00     | \$ 900.00            |
| 13.06                                  | Alquiler de bateria sanitaria/ servicio publico | U/mes | -        | \$ | 137.00    | \$ -                 |
| <b>14 PLAN DE SEGURIDAD INDUSTRIAL</b> |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>975.00</b>        |
| 14.01                                  | Letreros Reflectivos Provisional                | U     | 15.00    | \$ | 65.00     | \$ 975.00            |
| 14.02                                  | Proteccion para trabajador                      | U     | -        | \$ | 45.00     | \$ -                 |
| <b>13 VARIOS</b>                       |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>472.694.00</b>    |
| 13.01                                  | Pasamanos para escaleras parque contemplación   | ml    | 45.80    | \$ | 180.00    | \$ 8.244.00          |
| 13.02                                  | Cerramiento Perimetral                          | ml    | 332.00   | \$ | 125.00    | \$ 41.500.00         |
| 13.03                                  | Bancas exteriores                               | U     | 487.00   | \$ | 850.00    | \$ 413.950.00        |
| 13.04                                  | Canastas de basquet                             | U     | -        | \$ | 970.00    | \$ -                 |
| 13.05                                  | Juegos infantiles                               | U     | 12.00    | \$ | 750.00    | \$ 9.000.00          |
| <b>SUBTOTAL</b>                        |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>10.352.263.72</b> |
| <b>IMPREVISTOS</b>                     |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>2.070.452.74</b>  |
| <b>TOTAL</b>                           |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>12.422.716.46</b> |
| Precio por m2                          |   |       |          |    | <b>\$</b> | <b>603.57</b>        |

Nota: No incluye IVA

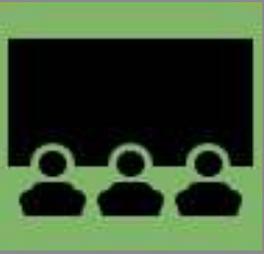
Tabla 21.- Presupuesto

Tabla hecha por autor

SON: DOCE MILLONES CUATROCIENTOS VEINTIDOS MIL SETECIENTOS DIECISEIS CON 46/100 DOLARES

PRECIO POR M2: \$603.57





# IMÁGENES

























# VII

# CONCLUSIÓN



La vía Samborondón es la principal avenida de conexión entre todos los usuarios que viven en ella por ese motivo su espacio público es importante en la imagen urbana que presenta. Si este no es acorde a las necesidades de los habitantes solo creará monotonía haciendo que la vida urbana entre en declive. Debido a eso y con los datos que se recopilaron durante la investigación se creó una propuesta urbana que cumpla con las necesidades que el peatón presenta día a día.

El peatón es la principal figura de esta propuesta, ya que sin él una ciudad no existiría. La creación de aceras dinámicas integradas a una vegetación con árboles autóctonos del sector fue fundamental para la revitalización del espacio público, ya que esto ofrece más actividad a los diferentes usuarios.

Sus condiciones fluidas ya sea para el peatón, ciclista, entre otros promueve la interacción entre ellos y crea una coexistencia funcional entre todos, donde el vehículo respeta al peatón y lo coloca como protagonista de la vía. También se integró el diseño para las personas con movilidad reducida para que formen parte del entorno y puedan disfrutar su vida urbana.

Se puede concluir que al crear un ambiente amigable, dinámico y activo el usuario se identifica con su entorno y se siente parte del diseño logrando así la integración de todos los aspectos que conforman el espacio público.



C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

VIII

ANEXOS



## 8.-Anexos

### 8.1.-Anexo 1 Entrevista #1

Nombre: Juan Pablo Burneo

Profesión: Estudiante de Arquitectura UEES

Edad: 20 años

1.- ¿Por qué usted considera si fuera el caso que la vía Samborondón prioriza al vehículo sobre el peatón?

Considero que no prioriza al peatón porque dan prioridad a los carros más que a todo, incluso está por encima de la vegetación, y es algo fundamental para las vías tener áreas verdes que produzcan sombra para los peatones. En especial porque es una ciudad donde hace mucho calor y las vías siempre se deben complementar y dar accesibilidad a los usuarios.

2.- ¿Tiene alguna idea para aportar que mejore la movilidad del peatón en la vía Samborondón que quisiera compartir?

Lo principal sería árboles porque sin ellos no hay sombra y las personas no van a caminar ni usar las aceras destinadas a ellas cuando el día este muy soleado. En la actualidad acaban de cortar y quitar mucha vegetación lo cual es negativo para el usuario vial.

3.- Como usuario vial (peatón, ciclista, conductor, pasajero) de la vía Samborondón ¿Cuál cree que es el problema principal que existe?

Como usuario conductor y peatón el problema principal que existe es que solo es una vía y no hay vías secundarias para llegar a un mismo destino que es lo que produce el aglomeramiento que se da en la actualidad.

4.- ¿Usted cree que si hubiera una ciclo vía debería estar ubicada a un costado de la vía Samborondón o en el parterre central que divide la avenida por la mitad? ¿Por qué?

En los costados porque si estuviera en el centro sería difícil cambiar de lado y cruzar al otro lado, tendrían que esperar que cambien los semáforos para poder hacerlo.

5.- ¿Cree que la vía Samborondón debería poseer más pasos peatonales y si fuera el caso donde los colocaría?

Los colocaría a la altura del Rio Centro en las zonas comerciales, ya que donde solo hay urbanizaciones no creo que sería necesaria su implementación.

## 8.2.- Anexo 2 Entrevista # 2

Nombre: Narcisa Chiriguaya

Profesión: Servicio Doméstico

Edad: 33 años

1.- ¿Por qué usted considera si fuera el caso que la vía Samborondón prioriza al vehículo sobre el peatón?

Considero que prioriza el vehículo porque todo lo que está construido en la actualidad benefician al conductor, mientras que el peatón siempre tiene que tener cuidado cuando circula dentro de la vía Samborondón porque no lo respetan.

2.- ¿Tiene alguna idea para aportar que mejore la movilidad del peatón en la vía Samborondón que quisiera compartir?

La verdad nunca lo he pensado, pero si cambiaría algo sería el límite de velocidad de los carros y las distancias de los semáforos, ya que están lejos unos de otros.

3.- Como usuario vial (peatón, ciclista, conductor, pasajero) de la vía Samborondón ¿Cuál cree que es el problema principal que existe?

Como usuario peatón el principal problema es que los vehículos no respetan al peatón.

4.- ¿Usted cree que si hubiera una ciclovia debería estar ubicada a un costado de la vía Samborondón o en el parterre central que divide la avenida por la mitad? ¿Por qué?

Si tuviera que elegir la colocaría a un lado de la vía para que los ciclistas puedan circular sin molestar a los peatones o a los vehículos.

5.- ¿Cree que la vía Samborondón debería poseer más pasos peatonales y si fuera el caso donde los colocaría?

Podrían colocarlos en el área de los centros comerciales o también disminuir las distancias de los semáforos para que los peatones puedan cruzar la calle sin tener que atravesar al otro lado cuando los vehículos están andando.

### **8.3.-Anexo 3 Entrevista #3**

Nombre: Daniel Wong

Profesión: Arquitecto especializado en diseño urbano

1.- ¿Por qué usted considera si fuera el caso que la vía Samborondón prioriza al vehículo sobre el peatón?

Definitivamente prioriza al vehículo esto se debe a como fue planificada la vía Samborondón de hecho, no fue nada planificada era área agrícola, donde se fueron asentando proyectos de vivienda y cuando hubo un boom inmobiliario creció exponencialmente y la tenemos como esta ahorita. Uno de los factores es que existe solo una vía que cruza todo el cantón hasta conectarlo con el cantón Daule y esto tiene que ver con la forma de Samborondón, ya que si uno lo ve geográficamente es un brazo e intuitivamente uno dice trazo una vía por aquí y voy desarrollando el resto. Sobre esa vía circulan vehículos privados, públicos, peatones y ciclistas y por la forma en que se produce los diferentes asentamientos habitacionales, las urbanizaciones cercadas obligan que todos los usuarios tengan que transportarse ya sea por su carro particular o por transporte público y por eso prevalece la masa de vehículo sobre los peatones.

2.- ¿Tiene alguna idea para aportar que mejore la movilidad del peatón en la vía Samborondón que quisiera compartir?

Tengo una idea acerca de un proyecto urbano de un parque vertical sobre la vía, ya que la relación actual que tiene el peatón con el vehículo es muy agresiva, es muy duro hacer algo donde gane todo el mundo. Entonces lo que se me ocurre es elevar un paso peatonal sobre todo para ciclistas y deportistas, pero también para personas que quieran circular. Es crear una acera a un segundo nivel que se podría conectar con los centros comerciales y hasta con las paradas de buses, tipo una especie de malla. Es parecido a la solución que les dan a los carros de crear viaductos, y la idea es hacer lo mismo, pero para los peatones y ciclistas.

3.- Como usuario vial (peatón, ciclista, conductor, pasajero) de la vía Samborondón ¿Cuál cree que es el problema principal que existe?

Como conductor esto está relacionado a la pregunta número uno es un tema de planificación ya que tenemos esta gran vía larga sin facilidad de conexiones, no me da opciones, permeabilidad. No existen vías secundarias

4.- ¿Usted cree que si hubiera una ciclo vía debería estar ubicada a un costado de la vía Samborondón o en el parterre central que divide la avenida por la mitad? ¿Por qué?

Creo que es indiferente, pero a un costado lo hace más mixto y menos complicado, pero los dos son manejables

5.- ¿Cree que la vía Samborondón debería poseer más pasos peatonales y si fuera el caso donde los colocaría?

Si creo y esto está relacionado con la pregunta dos los colocaría donde haya movimiento comercial, universitario, bancario y transporte público las principales paradas de buses.



C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

**IX**

REFERENCIA  
BIBLIOGRÁFICA



Alejandro, A. (26 de Octubre de 2016). El Universo. Recuperado el 12 de Agosto de 2018, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2016/10/26/nota/5875771/calle-panama-importante-colonial-que-intenta-retomar-protagonismo>.

Amado, J. O. (24 de Abril de 2012). Plataforma Urbana. Recuperado el 19 de Junio de 2018, de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/04/24/origenes-y-evolucion-del-espacio-publico-desafios-y-oportunidades-para-la-gestion-urbana-actual/>.

Barcelona. (2017). Ayuntamiento Barcelona. Recuperado el 11 de Julio de 2018, de <http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/es/noticia/se-reurbaniza-el-tramo-final-de-la-calle-del-comerz>.

Bolivar, U. S. (2010). Universidad Simon Boivar. Recuperado el Julio 23 de 2018, de <https://guardabosqueusb.wordpress.com/conoce-nuestras-plantas/caoba-swietenia-macrophylla/#jp-carousel-695>.

Comercio, E. (25 de Septiembre de 2015). En Cuenca se impulsa una iniciativa del transporte seguro y el ambiente. El Comercio. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de <http://www.elcomercio.com/tendencias/zona30-cuenca-centrohistorico-mediambiente-bicicletas.html>.

Comercio, E. (21 de Octubre de 2016). Habitat definió la nueva agenda urbana para lanzar las ciudades para todos. El Comercio. Recuperado el 30 de Mayo de 2018, de <http://www.elcomercio.com/tendencias/habitat-nueva-agenda-urbana-ciudad-inclusion-movilidad.html>.

Constituyente, A. (2008). Constitución del Ecuador. Recuperado el 18 de Junio de 2018, de <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>.

Cruz, D. (30 de Enero de 2014). ArchDaily México. Recuperado el 4 de Julio de 2018, de <https://www.archdaily.mx/mx/626593/regeneracion-urbana-de-la-avenida-presidente-masaryk-ciudad-de-mexico-por-bgp-arquitectura>.

DefiniciónABC. (2018). Definición ABC. Recuperado el 12 de Junio de 2018, de <https://www.definicionabc.com/social/inclusion.php>.

Ebro, M. d. (15 de Mayo de 2009). Slideshare. Recuperado el 19 de Junio de 2018, de <https://es.slideshare.net/iesfraypedro/el-espacio-urbano>.

ecuador, D. d. (20 de Octubre de 2016). Defensoría del Pueblo Ecuador. Recuperado el 20 de Mayo de 2018, de <http://www.dpe.gob.ec/tiempo-derechos-se-trato-concepto-movilidad-humana/>.

Ecuador, R. d. (2015). Ley Organica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Quito. Recuperado el 18 de Junio de 2018, de <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>.

Ecuador, R. d. (2016). Ley Organica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. Quito: Nacional. Recuperado el 18 de Junio de 2018, de <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu166410.pdf>.

EcuRed. (2018). EcuRed. Recuperado el 12 de Junio de 2018, de [https://www.ecured.cu/Espacio\\_arquitect%C3%B3nico](https://www.ecured.cu/Espacio_arquitect%C3%B3nico).

Edukavital. (10 de Abril de 2013). Enciclopedia Culturaria. Obtenido de <https://edukavital.blogspot.com/2013/04/platea.html>  
elPeriodico. (4 de Abril de 2013). elPeriodico. Recuperado el 10 de Julio de 2018, de <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20130401/barcelona-urbaniza-entorno-born-calle-comerc-2353465>.

Flores. (2014). Flores. Recuperado el 22 de Julio de 2018, de <https://www.flores.ninja/nogal/>.

GAD, A. d. (2014). Alcaldia de Samborondon. Obtenido de <http://www.samborondon.gob.ec/datos-generales/>.

Garcia, G. A. (2012). Wordpress. Obtenido de <https://floraypaisaje.wordpress.com/about/guayacan-amarillo/>.

Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. (J. Decima, Trad.) Recuperado el 12 de Junio de 2018, de <http://cisav.mx/wp-content/uploads/2017/03/M4T3.-Gehl-Jan-Ciudades-para-la-gente-cap.-1.pdf>.

Glancey, J. (14 de Julio de 2016). El hombre que arrasó con el París antiguo y lo convirtió en la Ciudad Luz. BBC News. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de [http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/07/160131\\_vert\\_cul\\_george\\_eugene\\_haussmann\\_creo\\_paris\\_yv](http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/07/160131_vert_cul_george_eugene_haussmann_creo_paris_yv).

Gonzalez, J. (5 de Enero de 2017). Parroquias La Aurora y la Puntilla con gran expansión. El Comercio. Recuperado el 14 de Mayo de 2018, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/parroquias-laaurora-lapuntilla-poblacion-expansion.html>.

Gutiérrez, A. (25 de Enero de 2014). Nueva Mujer. Recuperado el 4 de Julio de 2018, de <https://www.nuevamujer.com/bienestar/2014/01/25/regeneracion-de-la-avenida-presidente-masaryk.html>.

Hurtado, D. (29 de Febrero de 2012). Blogspot. Recuperado el 19 de Junio de 2018, de <http://laevolucionarquitectonica.blogspot.com/2012/02/breve-historia-del-espacio-publico.html>.

Internacional, C. (22 de Noviembre de 2012). Slideshare. Recuperado el 19 de Junio de 2018, de [https://es.slideshare.net/catedra\\_internacional/paris-15302766](https://es.slideshare.net/catedra_internacional/paris-15302766).

Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. (A. Abad, Trad.) Capital Swing Libros. Recuperado el 14 de Mayo de 2018, de <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>.

Kisters, C., & Montes, M. (1 de Febrero de 2012). Accesibilidad en los espacios públicos urbanos. Madrid, España: Centro de publicaciones Catalogo General de Publicaciones Oficiales. Recuperado el 6 de Mayo de 2018, de [https://alojamientos.uva.es/guia\\_docente/uploads/2013/474/46054/1/Documento31.pdf](https://alojamientos.uva.es/guia_docente/uploads/2013/474/46054/1/Documento31.pdf).

Ministerio de relaciones exteriores y movilidad humana. (s.f.). Recuperado el 20 de Mayo de 2018, de <https://www.cancilleria.gob.ec/la-movilidad-humana-dentro-del-plan-nacional-para-el-buen-vivir/>.

Miranda, E. (10 de Marzo de 2016). Se reorganiza el transito en Samborondon. El Universo. Recuperado el 9 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2016/03/10/nota/5454105/se-reorganiza-transito-samborondon>.

Miranda, E. (15 de Marzo de 2018). Beneficios y desventajas por auge de centros comerciales y plazas en Samborondon. El Universo. Recuperado el 28 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/03/15/nota/6666517/beneficios-desventajas-se-generan-auge-centros-comerciales-plazas>.

Murillo, F. (2014). Habitatinclusivo. Recuperado el 12 de Junio de 2018, de <http://www.habitatinclusivo.com.ar/hi/04/articulos/proyectos-de-inclusion-urbana-habitacional.pdf>.

Porto, J. P., & Gardey, A. (2014). Definicion.de. Obtenido de <https://definicion.de/espacio/>.

Prevencionar. (20 de Marzo de 2018). Prevencionar. Recuperado el 12 de Agosto de 2018, de <http://prevencionar.com/2018/03/20/las-protecciones-de-los-guardianes-de-la-naturaleza/>.

Proyectobaq. (2016). Archivo BAQ. Recuperado el 4 de Julio de 2018, de <http://www.arquitecturapanamericana.com/regeneracion-de-la-avenida-presidente-masaryk/>.

Ramirez, P. U. (23 de Febrero de 2012). Slideshare. Recuperado el 12 de Junio de 2018, de <https://es.slideshare.net/urzuarq/diseo-urbano-11727716>.

Revista, L. (2 de Octubre de 2011). Fotograas de la calle Panama. La Revista El Universo. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de <http://www.larevista.ec/cultura/historia/cacaoteros-fotogramas-de-la-calle-panama>.

Saga, M. (1 de Mayo de 2014). La ciudad viva. Recuperado el 12 de Junio de 2018, de <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=23084>.

Samborondón, M. (2011). Refroma de ordenanza del uso del espacio y la vía pública. Recuperado el 18 de Junio de 2018, de <http://www.samborondon.gob.ec/pdf/Ordenanzas/OrdenanzaReformatoriaALaOrdenanzaDelUsoDelEspacioVia%20Publica.pdf>.

Samborondon, M. d. (2014). Plan Cantonal de Desarrollo y plan de ordenamiento Territorial 2012-2022. Samborondon: SEMPLADES. Recuperado el 12 de Mayo de 2018, de [file:///C:/Users/Xavier/Downloads/PlanCantonalDeDesarrollo&PlanDeOrdenamientoTerritorial%202012-2022%20\(1\)%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Xavier/Downloads/PlanCantonalDeDesarrollo&PlanDeOrdenamientoTerritorial%202012-2022%20(1)%20(2).pdf).

Segovia, O. (Ed.). (2007). Espacios Públicos y Construcción Social. Santiago de Chile, Chile: Ediciones SUR. Recuperado el 30 de Mayo de 2018, de [https://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios\\_publicos\\_y\\_construccion\\_social.pdf](https://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf).

Segovia, O., & Neira, H. (2009). Espacios publicos urbanos: una contribución a la identidad y confianza social privada. *Revistainvi*, 20(55), 166-182. Recuperado el 20 de Mayo de 2018, de <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/324/888>

spark, W. (2016). Weather spark. Obtenido de <https://es.weatherspark.com/y/19346/Clima-promedio-en-Guayaquil-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o>.

STRAVA. (2017). STRAVA. Recuperado el 19 de Mayo de 2018, de <https://www.strava.com/heatmap#12.19/-79.86296/-2.15612/hot/all>.

SUPRAQUAM. (2015). Plan Cantonal de Desarrollo y plan de ordenamiento territorial 2015-2019. Samborondon, Ecuador. Recuperado el 8 de Mayo de 2018, de [file:///C:/Users/Xavier/Downloads/PlanCantonalDeDesarrollo&PlanDeOrdenamientoTerritorial%202015-2019%20\(2\)%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Xavier/Downloads/PlanCantonalDeDesarrollo&PlanDeOrdenamientoTerritorial%202015-2019%20(2)%20(1).pdf).

SurveyMonkey. (1999). SurveyMonkey. Recuperado el 27 de Junio de 2018, de <https://e.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>.

UCGL. (2013). Comisión de Inclusión Social Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGL.U. Recuperado el 18 de Junio de 2018, de [https://www.uclg-cisdp.org/sites/default/files/ES\\_Habitat%20III%20comments%20CISDPDH\\_1.pdf](https://www.uclg-cisdp.org/sites/default/files/ES_Habitat%20III%20comments%20CISDPDH_1.pdf).

Universo, E. (14 de Diciembre de 2005). El desarrollo de Samborondón se debe a pioneros. *El Universo*. Recuperado el 16 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/2005/12/14/0001/18/582419FE68C24677809EF393FC1E193C.html>.

Universo, E. (4 de Julio de 2007). El cacao de Guayaquil y la calle Panama. *El Universo*. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de <https://www.eluniverso.com/2007/07/04/0001/18/76438EC5E82B497587A014134274A21E.html>.

Universo, E. (4 de Diciembre de 2014). Discapacidad y los derechos pendientes. *El Universo*. Recuperado el 19 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/12/04/nota/4301696/discapacidad-derechos-pendientes>.

Universo, E. (29 de Octubre de 2015). *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2015/10/29/nota/5211335/arboles-nativos-avenida-samborondon>.

Universo, E. (29 de Diciembre de 2017). El Sambo Trolley se estrena con 4 unidades. El Universo. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2017/12/29/nota/6543025/sambo-trolley-se-estrena-4-unidades>.

Universo, E. (26 de Abril de 2018). El primer paso para peatones, en Samborondón, ya está habilitado. El Universo. Recuperado el 14 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/04/26/nota/6731940/primer-paso-peatones-samborondon-ya-esta-habilitado>.

Universo, E. (19 de Abril de 2018). Puente Guayaquil - Samborondón se inaugura el 3 de mayo. El Universo. Recuperado el 16 de Mayo de 2018, de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/04/19/nota/6720606/puente-que-une-guayaquil-samborondon-ya-esta-listo-su-inauguracion>.

Universo, L. R. (23 de Junio de 2013). La nueva calle Panama. La Revista El Universo. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de <http://www.larevista.ec/cultura/sociedad/la-nueva-calle-panama>.

UVa. (2013). Universidad de Valladolid. Recuperado el 20 de Mayo de 2018, de <http://www.uva.es/export/sites/uva/6.vidauniversitaria/6.11.accesibilidadarquitectonica/>.

Vasquez, M. I. (2008). Espacio publico y capital social. Revista Electronica Nova Scientia, 1-1 (2), 98-116. Recuperado el 30 de Mayo de 2018, de [https://www.diba.cat/c/document\\_library/get\\_file?uuid=b238e580-a74a-4237-a827-c5213e6d1b24&groupId=7294824](https://www.diba.cat/c/document_library/get_file?uuid=b238e580-a74a-4237-a827-c5213e6d1b24&groupId=7294824)

Vidales, A. C., & Martinez Rivera, J. C. (2012). Universidad Tecnologia San Salvador. Recuperado el 30 de Mayo de 2018, de <http://www.utec.edu.sv/media/investigaciones/files/1.Metodologia%20para%20la%20recuperacion%20de%20espacios%20publicos.pdf>

vivo, E. e. (26 de Septiembre de 2015). Mas espacio para peatón suieren con la zona 30. Ecuador en vivo. Recuperado el 1 de Julio de 2018, de <http://www.ecuadorenvivo.com/sociedad/190-sociedad/36651-mas-espacio-para-peaton-sugieren-con-la-zona-30-diario-el-mercurio-de-cuenca.html#.WzKxAtJKiUk>.

Woods, T. (2016). Tropical Woods. Recuperado el 22 de Julio de 2018, de <http://www.tropical-wood.co/fernan-sanchez/>.

Yanez, D. (2015). Lifereder.com. Recuperado el 27 de Junio de 2018, de <https://www.lifereder.com/investigacion-explicativa/>.



