

DE LA EXPERIENCIA URBANA AL DISEÑO.  
INVESTIGACIÓN SOBRE LOS BARRIOS EN GUAYAQUIL.  
REDISEÑANDO SOBRE LO CONSTRUIDO.





**Universidad de Especialidades Espíritu Santo**  
**Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil**

TRABAJO DE TITULACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO

*DE LA EXPERIENCIA URBANA AL DISEÑO*  
*INVESTIGACIÓN SOBRE LOS BARRIOS EN GUAYAQUIL*  
*REDISEÑANDO SOBRE LO CONSTRUIDO*

ALUMNO: PRISCILLA VERÓNICA GRANIZO MÉNDEZ

TUTOR:  
ARQ. MA. DANIEL WONG CHAUVET

SAMBORONDÓN, 2016

# ***AGRADECIMIENTO***

A la UEES por una educación de calidad.

A mis profesores que me enseñaron la arquitectura y su sentido desde muchas perspectivas, pero sobre todo por la inspiración y cada detalle que hizo única mi experiencia de aprendizaje.

A mi tutor el Arquitecto Daniel Wong por la motivación constante.

A la Decana la Arquitecta Lourdes Menoscal por su apoyo incondicional durante toda la carrera y a Lolita Ramos por estar siempre dispuesta a ayudarme.

# ***DEDICATORIA***

A Dios. A mi familia.

Y a mis amigos de siempre que comprendieron lo que esta carrera significaba para mi.

A Guayaquil porque sin sus experiencias urbanas, no hubiese sentido la necesidad de esforzarme para intentar mejorar la calidad de vida en un planteamiento.

*Solía creer que el amor podía cambiar el mundo, hasta que conocí la arquitectura.*

***Priscilla Verónica Granizo Méndez***

# ÍNDICE

Introducción	18	<b>CAPÍTULO IV: Desarrollo y Análisis de la investigación</b>	89
<b>CAPÍTULO I: Ubicación del problema</b>	20	Kennedy	90
Antecedentes	20	Urdesa	92
Barrios	24	Urdenor 1	94
Sinónimos de barrio	25	Alborada	96
Los Barrios en Guayaquil	26	Centro	98
		Vía a Samborondón	100
		Ceibos	102
<b>CAPÍTULO II: Diseño de la investigación</b>	29		
Objetivo General	29	<b>CAPÍTULO V: Proyecto – Plan de desarrollo urbanístico y de regulación para barrios existentes.</b>	139
Objetivos Específicos	29	1. Diseño Participativo	142
Justificación	30	2. Delimitación del espacio	146
		3. Integración con el entorno y la naturaleza	148
<b>CAPÍTULO III: Marco Teórico – Conceptual</b>	31	4. Valor Agregado	150
Espacio Público – Espacio Común	33	5. Señalización y formas comunicables	152
Espacios Residenciales	37	6. Orden y Variedad	155
El Escapismo	40	7. Apropiación del espacio	158
Seguridad	44	8. Espacio público de calidad y flexibilidad urbanai	160
Aceras	49	9. Normativas y planes de regulación con propósitos vinculados a un urbanismo unificado.	163
Protagonismo Peatonal	53	10. Calidad Visual	166
El placer de caminar	56	11. Uso de lo construido e integración con la propuesta	168
Usos de suelo	60		
Áreas verdes	62		
Servicios	65		
Sombra	68		
CIUDAD; un organismo vivo	72		
El Arte y el urbanismo	75		
Señalización	78		
La urbe y el vehículo	80		
Transporte público	84		

# ÍNDICE

<b>CAPÍTULO VI:</b>	173	<b>Normativas y planes de regulación con propósitos vinculados a un urbanismo actualizado y unificado.</b>	227
Aplicación breve del proceso en barrio seleccionado: URDENOR 1		<b>Calidad Visual</b>	228
<b>Diseño Participativo</b>	174	<b>Uso de lo construido e integración con la propuesta</b>	229
Desarrollo de un método participativo			
<b>Delimitación del espacio</b>	180		
Análisis del sitio, del entorno y demás factores influyentes.		<b>CAPÍTULO VII: Referencias y Anexos</b>	234
<b>Integración con el entorno y la naturaleza</b>			
Análisis y evaluación de áreas verdes existentes dentro del sector, posibilidades.			
<b>Valor Agregado</b>	216		
Estrategias urbanas para un espacio novedoso y característico, el urbanismo y el tiempo invertido.			
<b>Señalización y formas comunicables</b>	220		
Análisis y propuesta de señalización.			
<b>Orden y Variedad</b>	220		
Análisis y propuesta base.			
<b>Apropiación del espacio</b>	222		
La acción.			
<b>Espacio público de calidad y flexibilidad urbana</b>	224		
Posibilidades.			



# ÍNDICE DE IMÁGENES:

**Imagen 1:** Perfil urbano Guayaquil antiguo...[16]

**Fuente:** Facebook/Memorias de Guayaquil – Ganado fluvial

**Imagen 2:** Guayaquil en vista aérea... [21]

**Fuente:** Fotografía Victor Arias  
https://www.flickr.com/photos/55874636@N05/13452841853

**Imagen 3:** Soportal Centro de Guayaquil ... [23]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 4:** Guayaquil desde el Barrio Las Peñas [24]

**Fuente:** Fotografía: @nicnac1000  
Tomada en noviembre 20, 2011  
https://www.flickr.com/photos/64025349@N00/6643723971

**Imagen 5:** Av. 9 de Octubre foto antigua ... [26]

**Fuente:** Facebook/Memorias de Guayaquil

**Imagen 6:** Personas sentadas en la Av. 9 de Octubre ... [28]

**Fuente:** Facebook/Guayaquil de mis recuerdos

**Imagen 7:** Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno - Guayaquil [32]

**Fuente:** Chavez Arquitectos  
http://www.chavezarquitectos.com.ec

**Imagen 8:** Centro de Guayaquil - Plaza San Francisco ... [35]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 9:** Vista aérea del Puente Zigzag – Guayaquil ... [36]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Aeroproducciones

**Imagen 10:** Vista aérea Guayaquil ... [38]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Aeroproducciones

**Imagen 11:** Plaza Lagos Town Center ... [41]

**Fuente:** andragust@yahoo.com  
https://andragust.wordpress.com/guayaquil/plaza-lagos/

**Imagen 12:** Vista aérea Urbanización Los Lagos – Vía a Samborondón ... [42]

**Fuente:** Blog Hugoguananga  
http://hugoguananga-1.blogspot.com

**Imagen 13:** Semáforos Centro de Guayaquil ... [43]

**Fuente:** Fotografía de Jaime Echeverría  
Facebook: Foto Club Guayaquil

**Imagen 14:** Policía Metropolitano ... [45]

**Fuente:** Fotografía sacada de larepublica.ec  
http://www.metroecuador.com.ec/noticias/graban-video-ridiculizando-procesos-que-aplica-la-policia-metropolitana-para-controlar-comercio-informal/rUrogu---zkL9AhnaBX9Us/

**Imagen 15:** Locales comerciales cerrados – Soportal ... [46]

**Fuente:** Fotografía de Jarol Nelson

**Imagen 16:** Policías Metropolitanos en el exterior del Municipio de Guayaquil ... [47]

**Fuente:** Fotografía tomada de la pagina del

Municipio de Guayaquil

http://turismo.guayaquil.gob.ec/es/descubreguayaquil/generalidades/seguridades

**Imagen 17:** Urbanización El Río – Vía a Samborondón ... [48]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 18:** Composición acera Barrio Cuba – acera Urbanización Plaza real

Vía a Samborondón ... [51]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 19:** Ser humano entre calles ... [52]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 20:** Jane´s Walk – Guayaquil ... [54]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Escribe Arquitectura

**Imagen 21:** Personas cruzando hacia la Plaza San Francisco –

Centro de Guayaquil ... [55]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 22:** Mujer con sombrilla caminando en la Plaza de la Administración – Guayaquil ... [55]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 23:** Pared con enredadera – Sector Urdesa Norte ... [57]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 24:** Puerta principal casa en Urdesa... [58]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 25:** Caminando – Renovado Mercado Sur ... [59]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 26:** Intersección de las calles 9 de octubre conocida como la principal arteria vial del centro comercial de la ciudad de Guayaquil y la calle Rumichaca famosa por albergar la mayor cantidad de ferreterías juntas. ... [61]

**Fuente:** Fotografía de Douglas Armijos/Andes  
http://www.andes.info.ec/es/fotografia/9-octubre-rumichaca.html

**Imagen 27:** Iguana – Guayaquil ... [63]

**Fuente:** Fotografía @nicnac100024 – Flickr  
https://www.flickr.com/photos/64025349@N00/6722372495

**Imagen 28:** Iglesia San Francisco – Guayaquil ... [64]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 29:** Tienda de víveres – Urdenor 1... [66]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 30:** Plaza exterior edificio Gobierno del Litoral – Kennedy ... [67]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 31:** Plaza San Francisco – Centro de Guayaquil ... [69]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo

**Imagen 32:** Hombre bajo árbol – Malecón 2000 ... [71]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo

**Imagen 33:** Sombra - Plaza San Francisco ... [71]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo

**Imagen 34:** Fuerte sol Guayaquil - Plaza San Francisco ... [71]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 35:** Congestión vehicular Av. Quito –

# ÍNDICE DE IMÁGENES:

Guayaquil ... [73]

**Fuente:** El Mercurio

http://www.elmercurio.com.ec/wp-content/uploads/2015/02/Guayaquil-trafico1.jpg

**Imagen 36:** Edificio Centro de Guayaquil ... [74]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 37:** Escultura frente a la Plaza San

Francisco... [76]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 38:** Mural en Homenaje a Araceli Gilbert

“Manhattan”– Casa de la Cultura Guayaquil ... [76]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 39:** Plaza de la Administración – Centro de

Guayaquil ... [77]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 40:** Exteriores del Municipio de Guayaquil –

Línea cebra ... [79]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 41:** Mural Pictórico de la Fachada del Ex

edificio del Museo Antropológico del Banco Central

del escultor Theo Constante. ... [79]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 42:** Av. 9 de Octubre - Estacionamiento de

motos ... [81]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 43:** Gobernación del Guayas – Av. Malecón

Simón Bolívar ... [82]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 44:** Hombre en bicicleta – Av. Malecón

Simón Bolívar ... [83]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 45:** Parada de Bus – Malecón 2000 ... [85]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 46:** Metrovía ... [85]

**Fuente:** Fotografía tomada de la pagina del

Municipio de Guayaquil

http://www.guayaquil.gob.ec/content/

metro%C3%ADa-pone-disposición-de-los-usuarios-

nueva-ruta-alimentadora-de-las-troncales-1-2-y-3

...77

**Imagen 47:** Guayaquil vista area nocturna ... [86]

**Imagen 48:** Vista aérea de Urdesa... [88]

**Fuente:** Fotografía tomada de mapio.net

**Imagen 49:** Dibujos realizados por los encuestados

– Sector Kennedy ... [90]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 50:** Av. Francisco de Orellana – San Marino

Shopping - Kennedy ... [91]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 51:** Dibujos realizados por los encuestados –

Sector Urdesa ... [92]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 52:** Iglesia San Antonio María Claret, mejor

conocida como Iglesia La Redonda – Urdesa - Av.

Victor Emilio Estrada ... [93]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 53:** Dibujos realizados por los encuestados

– Sector Udenor 1... [94]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 54:** Av. Ignacio Robles Santiestevan –

Urdenor 1 ... [95]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 55:** Dibujos realizados por los encuestados

– Sector Alborada ... [96]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 56:** Av. Ingeniero Rodolfo Baquerizo Nazur -

Alborada... [97]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 57:** Dibujos realizados por los encuestados –

Sector Centro... [98]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 58:** Av. 9 de Octubre – Centro de Guayaquil

... [99]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 59:** Dibujos realizados por los encuestados

– Sector

Vía a Samborondón ... [100]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 60:** Av. Vía a Samborondón ... [101]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 61:** Dibujos realizados por los encuestados –

Sector Ceibos ... [102]

Fuente: Elaboración propia

**Imagen 62:** Av. Leopoldo Carrera – Ceibos ... [103]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 63:** Guayaquil desde el aire ... [137]

**Fuente:** Fotografía cortesía de Aeroproducciones

**Imagen 64:** Barrio las peñas ... [138]

**Fuente:** Fotografía tomada de la pagina del

Municipio de Guayaquil

http://www.guayaquilesmidestino.com/es/patrimonio-

de-la-ciudad/lugares/barrio-las-peñas

**Imagen 65:** Mapa vector guayaquil ... [172]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 66:** ENTREVISTANDO [179]

**Imagen 67:** Composicion de imágenes – Hitos [189]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 68:** Composicion de imágenes – Casas

Urdenor 1 ... [192 - 193]

**Imagen 69:** Vista aérea de Urdenor 1 ... [194-195]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 70:** Vista aérea intersección Av. Juan Tanca

Marengo – Av. Ignacio Robles Santiestevan ... [198

-199]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 71:** Tipología de área verde – Urdenor 1 –

Calle nº8 ... [206-209]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google

Earth

**Imagen 72:** Calle paralela al Estero Salado – Urdenor

1 ... [210-211]

# ÍNDICE DE IMÁGENES:

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 73:** Puente sobre Estero Salado – Av. Ignacio Robles Santiestevan ... [214-215]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 74:** Av. Ignacio Robles Santiestevan – Urdenor 1 ... [218-219]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 75:** Locales comerciales en la Av. Ignacio Robles Santiestevan – Urdenor 1 ... [222-223]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Imagen 76:** Composición de imágenes escaneadas de normativas de construcción municipales para el sector de Urdenor 1 ... [226-227]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 77:** Calle y fachada posterior de la Clínica Urdenor ... [228-229]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth.

**Mapa 1:** Análisis de sitio – Urdenor 1 ... [181]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 2:** Límites del barrio – Urdenor 1 ... [182]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 3:** Zonificación – Urdenor 1 ... [183]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 4:** Análisis de congestión – Urdenor 1 ... [184]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 5:** Flujo de tráfico – Urdenor 1 ... [185]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 6:** Análisis de contaminación – Urdenor 1 ... [186]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 7:** Análisis de ruido – Urdenor 1 ... [187]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 8:** Hitos – Urdenor 1 ... [188]

**Fuente:** Elaboración propia

**Imagen 78:** Composición de imágenes – Hitos ... [189]

**Fuente:** Edición y Elaboración propia desde Google Earth

**Mapa 9:** Áreas verdes ... [190]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 10:** Tipologías áreas verdes ... [191]

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 11:** Circulación actual – Urdenor 1 ... []

**Fuente:** Elaboración propia

**Mapa 12:** Circulación propuesta – Urdenor 1 ... []

# ÍNDICE DE GRÁFICOS:

**Gráfico 1:** ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en su barrio? ... [104]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 2:** ¿Por qué vive en su barrio? ... [105]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 3:** ¿Le gusta vivir en su barrio? ... [106]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 4:** ¿Por qué le gusta vivir en su barrio? ... [107]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 5:** ¿Cuáles son los lugares donde sale a comprar u obtiene un servicio con mayor frecuencia dentro de su barrio? ... [108]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 6:** ¿Qué medios de transporte utiliza para ir al lugar donde compra con mayor frecuencia dentro de su barrio? ... [109]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 7:** ¿Cuánto tiempo por día permanece en espacios públicos? ... [110]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 8:** ¿Cuál es la distancia máxima que se desplaza caminando? ... [111]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 9:** ¿Qué medio de transporte utiliza diariamente? ... [112]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 10:** ¿Con qué frecuencia pasa por el centro de la ciudad? ... [113]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 11:** ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad? ... [114]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 12:** ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad? ¿En qué sector? ... [115]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 13:** ¿Desearía un nuevo servicio en su barrio? ... [116]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 14:** ¿Qué servicios desea en su sector? ... [117]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 15:** Servicios por sector ... [118]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 16:** Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿Caminaría desde su casa a estos lugares? ... [119]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 17:** ¿Cómo se siente en su barrio? ... [120]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 18:** En su barrio preferiría más... ... [121]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 17:** Barrios más frecuentados ... [122]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 19:** ¿Cuál cree que son las razones que diferencian su barrio con otro? ... [123]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 20:** ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? ... [124]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 21:** ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? Global ... [125]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 22:** ¿Qué es lo que no le gusta de su barrio? Global ... [126]

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico 23:** Alborada – Contraste ... [127]

**Gráfico 24:** Ceibos – Contraste ... [127]

**Gráfico 25:** Centro – Contraste ... [128]

**Gráfico 27:** Kennedy – Contraste ... [128]

**Gráfico 28:** Vía a Samborondón – Contraste ... [129]

**Gráfico 29:** Urdesa – Contraste ... [129]

**Gráfico 30:** Urdenor – Contraste ... [130]

**Gráfico 31:** Alborada – Análisis ... [133]

**Gráfico 32:** Ceibos – Análisis ... [131]

**Gráfico 33:** Centro – Análisis ... [131]

**Gráfico 34:** Kennedy – Análisis ... [132]

**Gráfico 35:** Vía a Samborondón – Análisis ... [133]

**Gráfico 36:** Urdesa – Análisis ... [132]

**Gráfico 37:** Urdenor – Análisis ... [134]

**Gráfico 38:** En orden de importancia para usted coloque los barrios en donde 1 es el más importante y 10 el menos importante. ... [135]

Gráfico 39: ¿Le gusta vivir en Guayaquil? ... [136]

**Gráfico 37:**

**Gráfico 37:**

**Gráfico 37:**

**Gráfico 37:**

**Gráfico 37:**

**Gráfico 37:**

## ÍNDICE DE CUADROS:

**Cuadro 1:** Sinónimos de Barrios ... [25]

**Fuente:** Elaboración propia, Definición RAE.

**Cuadro 2:** Elementos destacadaos en las viviendas históricas ... [70]

**Fuente:** Elaboración propia con datos de (El Universo, 2010)

*...Creo que podemos y debemos aplicar algunas “magias” de la medicina a estas ciudades, pues muchas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Del mismo modo en que la medicina necesita la interacción entre el médico y el paciente, en urbanismo también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadenas. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo.*

*Muchas veces me pregunto por qué determinadas ciudades consiguen transformaciones importantes y positivas.*

*Encuentro muchas y variadas respuestas, pero una de ellas me parece común en todas estas ciudades innovadoras: porque en ellas se propició un comienzo, un despertar. Eso es lo que hace que una ciudad reaccione.*

*Sabemos que el planteamiento es un proceso. Por bueno que sea, no consigue transformaciones inmediatas. Casi siempre es una chispa que inicia una acción y la consecuente propagación de esta acción. Es lo que llamo una buena acupuntura. Una verdadera acupuntura urbana.*

*Jaime Lerner, Acupuntura Urbana.*

# ABSTRACT

This thesis shows some results and new questions about the relation between the people with their neighborhoods and the analysis of many urban problems in Guayaquil, obtained from a research where the main goal was to re-elaborate and contrast a theorist-generic model about the different ways of designing, re-designing and contribute with the residential and

public space. This thesis also sought to increase the existing relation between the residents and their neighborhoods and at the same time the relation between architects and citizens, likewise generate long-term projects to decrease the traffic and increase environmental culture on communities. This work started from an urban analysis of every day problems, followed by an approach to

different neighborhoods of the city, focused on the residents and their contribution on these areas for many years. The contrast of the regular model was made with a methodology using experimentation, observation, interviews and research of existing documents.

**Keywords:** Guayaquil, Urbanism, Neighborhoods, Ecuador



XVI

# RESUMEN

Este trabajo de titulación presenta resultados y nuevas interrogantes sobre la vinculación de las personas con sus barrios y el análisis de muchos problemas urbanos existentes en la ciudad de Guayaquil, derivados de una investigación cuyo objetivo principal fue reelaborar y contrastar un modelo genérico- teórico sobre las distintas formas de diseñar, rediseñar y contribuir con el espacio residencial y público. Además trata de incrementar la relación existente entre los habitantes y sus barrios y así mismo la interacción entre los arquitectos y los ciudadanos. Con proyección a propuestas que reduzcan la

congestión vehicular, incrementando los aspectos ambientales en las comunidades y generando sectores más activos. Se partió de un análisis urbano de los problemas y la realidad que se vive actualmente, seguido de una aproximación a distintos barrios en la ciudad, centrada en el usuario y las contribuciones a estos sectores durante ya varios años. La contrastación del modelo base se abordó con una metodología a partir de la experimentación, observación, entrevistas y consulta de documentos existentes.  
**Palabras clave:** Guayaquil - Urbanismo – Barrios - Ecuador

XVII



# INTRODUCCIÓN

*Esta investigación propone la integración de varios aspectos como la cultura, el entorno, la historia, el aspecto ecológico y el psicológico.*

Toda ciudad tiene su esencia y se divide en diferentes sectores dependiendo de distintos parámetros, muchas veces marcados por el nivel económico de sus habitantes y su estética. Para definir una porción de territorio es importante tomar en cuenta muchas variables que como patrón de forma global han logrado generar en palabras lo que se conoce como barrio. Es importante mencionar que las subdivisiones son además producto de una organización a nivel urbano.

El análisis e investigación de varios sectores de la ciudad es fundamental para establecer nuevos criterios que se requieren, para así generar barrios más funcionales y activos, partiendo de lo ya construido, evitando ignorar la historia de varios sectores que vieron nacer a distintas ciudades. Este proyecto sirve para que junto con un planteamiento de rehabilitación de barrios se reactive el verdadero significado de estos asentamientos, que poco a poco fueron desarrollando una identidad, cultura y sentido de comunidad. La

personas se adueñan de un sitio de muchas maneras y al haber un proceso repetitivo de parte de varias en una misma fracción de territorio, se crean sectores en donde se comparten más que solo tierra.

Esta investigación propone la integración de varios aspectos como la cultura, el entorno, la historia, el aspecto ecológico y el psicológico entre otros factores, con fines de proponer soluciones generales desde soluciones específicas, ya que muchas veces el diseño urbano está propuesto, pero hay que transformarlo porque no está cumpliendo su función.

*No se trata de volver a construir, sino de mejorar el entorno existente.*

# CAPÍTULO I:

## UBICACIÓN DEL PROBLEMA/ANTECEDENTES

“Un barrio es una sección o subdivisión de una ciudad más o menos definida, que suele tener identidad propia o que por lo general presenta algunas características distintivas sobre los demás sectores.” (Definición abc, s.f.), El barrio como un espacio de tradiciones, varía completamente en términos de tamaño, de cantidad de población y de lenguaje arquitectónico.

Entre los elementos que se toman en cuenta para diferenciar a una zona residencial de otra encontramos el tipo de emplazamiento urbanístico, período histórico de desarrollo, estilo cultural y de vida del mismo, así como también la inclusión de ciertos monumentos o espacios significativos. En el Diccionario

del Urbanismo, Merlin y Choay definieron barrio como la “fracción del territorio de una ciudad, dotada de una fisonomía propia y caracterizada por las trazas distintivas que le confieren una cierta unidad y una individualidad.” (Urbanismo 2, 2012)

En Guayaquil después de una pérdida parcial de identidad luego de incendios que cambiaron su rumbo histórico y arquitectónico, los barrios han logrado volverse a construir con recortes de esencias en donde su producto en ciertos casos funciona y en otros simplemente existe.

La urbanización significa no sólo la concentración de la población en zonas urbanas sino la difusión e implantación de nuevas

relaciones económicas, instituciones sociales y políticas y patrones culturales característicos de la vida urbana. Se trata de un proceso de dimensiones múltiples cuyo indicador principal es la “ciudad”: el asentamiento denso, diverso y relativamente grande de población. En el Ecuador este proceso está acompañado de grandes desigualdades entre las condiciones de vida a las que tiene acceso la población en las ciudades y en el campo (SIISE., s.f.).

Por muchos años la ciudad ha estado en constante crecimiento y a su vez estática en el tiempo, por lo que se muestra interés por analizarla y detectar lo que no está haciendo de ella la mejor opción para habitarla. Actualmente los espacios públicos y privados dependen de parámetros que influyen en su

manifestación como producto, siendo diferente dependiendo de la zona. Se crece, pero no se avanza, se hacen proyectos, pero no se planifica, como se plantea en la siguiente cita: *Guayaquil, segunda ciudad en orden de importancia del Ecuador y capital económica del país, había sido abandonada por décadas, cayendo en un letargo de abandono, descuido e indiferencia que, día a día, la destruía, tanto a su estructura urbana como a la sociedad que la conformaba (Wong, 2005).*

Al no existir un análisis de cómo diseñar zonas barriales en la ciudad, en la que se encuentran complejas problemáticas como el deterioro de zonas centrales, la separación y segregación de las comunidades por categorías económicas, la congestión y los impactos medioambientales que generan la dependencia del automóvil como principal medio de transporte, ha obligado a ampliar la investigación sobre estas dificultades a los que se enfrenta la ciudad y sus habitantes. Lo que además provoca la necesidad de un análisis profundo de esta visión, es el descontento y la indiferencia ciudadana durante ya varias décadas de incontrolados patrones de desarrollo, la separación de usos, el exceso de

tráfico, la falta de planificación, la desmotivación personal, el deterioro de la ciudad tradicional y su historia, la contaminación ambiental, el bajo IVU (índice verde urbano) y el aislamiento social.

Por consiguiente las zonas residenciales son aquellas en donde el uso de los suelos predominante es el de la vivienda, pero a medida que pasa el tiempo se transforma y la relación de los usos evoluciona el concepto de barrio. Cabe mencionar que el análisis tratará de responder por qué la arquitectura y el diseño urbano son considerados inhumanos y represivos, pues las personas no están del todo a gusto con el entorno en el que se desarrollan o de la calidad ofrecida de los mismos.

“..Porque la arquitectura es un arte y todo arte ha de producirnos placer” (s.n, 1848)



Imagen 2: Guayaquil en vista aérea Fuente: Fotografía Víctor Arias.

# EL PROBLEMA

*Este trabajo de titulación se deriva de la necesidad de promover la importancia de las personas como peatones y protagonistas de la ciudad.*

A lo largo del tiempo los barrios de Guayaquil se han ido deteriorando, el concepto de los mismos se ha perdido, dejando atrás lo que por muchos años hizo de la ciudad un destino turístico de calidad y calidez. Los habitantes que dejaron de transitar por las calles y optaron por otras alternativas, solo han dejado veredas inseguras, vacías y sin sentido.

*Estas áreas amputadas desarrollan una típica gangrena galopante. Para alojar a la gente de esta manera planificada, se etiqueta a la población con su precio correspondiente y cada paquete de población segregada, etiquetada y tarifada vive en creciente sospecha y rencor contra la ciudad que la rodea (Jacobs, 2011).*

Este trabajo de titulación se deriva de la necesidad de promover la importancia de las personas como peatones y protagonistas de la ciudad. Debido a la falta de un entorno que evoque sentirse dueños del espacio que se habita, se ha dejado a rienda suelta la apropiación del vehículo como objeto principal de diseño de parte de las autoridades y sus propuestas, disminuyendo la gracia de pasearse por las mismas. En consecuencia, son las ciudades que por

hacer y olvidar al ser humano, transforman ciudades transitables, en ciudades vacías.

Por lo tanto se estudiará, el espacio colectivo y urbano, al ser humano como ser individual, como parte de una colectividad y como ciudadano. Es importante la participación e investigación de los habitantes de cada sector para que en la proyección y construcción del diseño procesado se involucre el criterio de habitarla, ya que debe rescatar la construcción propia del sitio, que por muchos años se construía a través de decisiones de los moradores respecto a los usos, la forma, tamaño, ubicación o la distribución de los espacios según sea la necesidad o la costumbre en la zona. Sin embargo se han impuesto durante ya por mucho tiempo ciertos parámetros sobre lo que debería suceder en las calles y viviendas, haciendo de sectores que por más que estén llenos de personas, siempre se sientan vacíos de ganas y de orgullo de habitarlos. Se asumieron y supusieron la historia y tradición, proyectando y construyendo zonas de calidad estándar para el habitante tipo, imposibilitando el renacimiento de barrios propios de la ciudad llenos de costumbres y pasado que le daban a Guayaquil forma y sentido.





# BARRIOS

“Un barrio es una subdivisión de una ciudad o pueblo, que suele tener identidad propia y cuyos habitantes cuentan con un sentido de pertenencia. Un barrio puede haber nacido por una decisión administrativa de las autoridades, por un desarrollo inmobiliario (por ejemplo, un barrio obrero creado alrededor de una fábrica) o por el simple devenir histórico” (Definición.de, 2008).

Es muy común escuchar “cada barrio es un mundo”, y es bastante cercano a la realidad, debido a que en cada uno la experiencia es distinta. Cada barrio tiene su historia, sus costumbres, sus formas de habitarlo, su estética, etc. Hay todo tipo y muchos de ellos van creciendo informalmente por el aumento de la población y su necesidad, sin ningún orden específico y sin un plan a futuro; a estos últimos se los puede denominar barrios no oficiales o invasiones.

Dependiendo del país hay diferentes



Imagen 2: Guayaquil desde el Barrio Las Peñas ... Fuente: Fotografía: @nicnac1000.

denominaciones para los barrios. En México por ejemplo, en ciertas partes los llaman colonias, en otros países comunidades, suburbios, ciudadelas, en ciertos sectores de España se los denomina alfoz o arrabales. En Ecuador las personas suelen llamar Barrio cuando el sector es abiertos y ciudadelas o urbanizaciones cuando estos son cerrados. *Lo que aquí llamamos ciudadelas cerradas en Norteamérica lo denominan “comunidades empuertas” (Abril, 2005).* Al final sea cual sea su nombre, su significado llega a resumirse en pocas palabras; un pedazo de territorio destinado a la vivienda limitado y definido estéticamente por su gente y su cotidianidad. Kevin Lynch en su libro “La Imagen de la Ciudad” describe que hay infinita variedad

de características físicas que determinan los barrios, como *la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía.*

*Las homogeneidades que son expresadas en las fachadas pueden hacer que el espectador identifique en que sector se encuentra. Entre esos puntos que van a determinar un carácter o personalidad de un lugar estarían -el material de la construcción predominante, la forma, la ornamentación, el color, las distintas alturas y los servicios que se ofrecen como claves básicas para reconocer los distintos barrios (Lynch, 1964).*

**Barrio;** Cada una de las partes en que se dividen los pueblos grandes o sus distritos.

**Extrarradio;** Parte o zona exterior que rodea el casco y radio de una población.

**Morería;** Barrio en que habitaban los moros en algunas poblaciones.

**Suburbio;** Barrio o núcleo de población situado en las afueras de una ciudad o en su periferia, especialmente el que constituye una zona pobre aneja a la ciudad.

**Intramuros;** Dentro de una ciudad, villa o lugar.

**Alfoz;** Conjunto de diferentes pueblos que dependen de otro principal y están sujetos a una misma ordenación.

**Ensanche;** Conjunto de personas que viven en una población o en parte de ella.

**Distrito;** Cada una de las demarcaciones en que se subdivide un territorio o una población para distribuir y ordenar el ejercicio de los derechos civiles y políticos, o de las funciones públicas, o de los servicios administrativos.

**Recinto;** Espacio comprendido dentro de ciertos límites.

**Arrabal;** Barrio fuera del recinto de la población a que pertenece.

**Ciudadela;** Recinto de fortificación permanente en el interior de una plaza, que sirve para dominarla o de último refugio a su guarnición.

Cuadro 1: Sinónimos de Barrios. Fuente: Elaboración Propia desde la RAE.

# SINÓNIMOS DE BARRIO

**Manzana;** Espacio urbano, edificado o destinado a la edificación, generalmente cuadrangular, delimitado por calles por todos sus lados.

# LOS BARRIOS

# DE GUAYAQUIL

*La ciudad de Guayaquil nació en el Cerro Santa Ana en el siglo XVI, a comienzos de los años 1940, cuando Francisco de Orellana, español, fundaba la ciudad en lo que se conocía en ese entonces como Cerrito Verde o Cerrito de la Culata, actual Cerro Santa Ana. En este lugar, se inició el primer barrio de Guayaquil, conocido como barrio "Las Peñas", que tiene más de 400 años de antigüedad, fundado por los españoles (Bonilla, 2011).*

Este barrio fue hogar de artesanos y pescadores, todas las casas de arquitectura maderera, construidas por carpinteros del sector, sin embargo, luego fueron los hacendados que construyeron sus grandes casas lujosas en la zona a raíz del boom cacaotero por el año 1920. Ellos fueron quienes se encargaron de construir las casas que se pueden ver en la actualidad, casas consideradas de lujo en la

época y muestran arquitectura colonial. La calle empedrada se llama Numa Pompilio Llona desde 1920, va desde el fortín hasta la planta de cervecería nacional. Esta calle se conocía al comienzo como "la calle de la orilla" y de hecho fue el primer malecón de Guayaquil, su trazado fue consignado en los diarios del pirata Guillermo Dampier y al principio fue construido para paso de carretas a caballo. La zona fue declarada Patrimonio Cultural del Ecuador en el año 1982. En este barrio se puede apreciar casas de madera con ventanas de chazas y persianas (Bonilla, 2011).

Luego se inició la construcción de la denominada "ciudad nueva", en lo que ahora se conoce como el centro, por el sector del parque Seminario. Esto sucedió en la década

de 1690. La catedral fue la primera iglesia de la ciudad nueva, reconstruida después del último incendio con un estilo neogótico (Compte, 2007).

Para la ciudad nueva, se adopta el esquema urbano de damero. Se parte de la Plaza nueva. A partir de la plaza mayor se trazaron a cordel las calles, siguiendo el eje que determina el río, y abarcando por el norte desde la actual calle Luque hasta la actual calle Colón, y desde la actual Pichincha al este hasta Boyacá al oeste. Al interior de las manzanas se dividieron los lotes, determinando que "cada solar sería de 30 varas en cuadro". Después continuó su crecimiento, a finales de los 1700s ya tenía 5 barrios: Ciudad Nueva, Ciudad Vieja, Barrio del Astillero, Barrio del puente y Barrio Bajo (Lee, 1989).

Para el siglo XVIII ya se tenía un modelo establecido de ciudad. Las casas tenían amplias galerías, techado de tejas, ventanas con chazas, soportales, patios. Las calles eran polvorientas, fangosas y malolientes, con abundancia de insecto y ratas, pero la esencia que nacía era la que marcaría su historia.

El gran incendio de 1896 destruye 98 manzanas de las 548 que tenía la ciudad, entre esas, el Barrio del puente, se volvieron a trazar las calles siguiendo los ejes ya existentes, uniéndolos mediante estructura vial la ciudad nueva con la ciudad vieja, configurando el trazado de la ciudad contemporánea. Se destruyeron en total 1103 casas y edificios de los 4265 existentes. Luego de esto hubo otro incendio que



destruyó 26 manzanas del centro (Lee, 1989).

A raíz de todos estos incendios, en 1905 se expidió la ordenanza de Construcción que establecía la obligatoriedad de que se presentaran para aprobación de los planos de plantas y fachadas de las edificaciones a escala 1:50. Se prohibió el uso de madera en fachadas, portales, paredes y tumbados, solamente podían usarlo en persianas y ventanas (Lee, 1989).

En las primeras 3 décadas del siglo XX se creó el Barrio el Centenario, que fue el primer barrio planificado de la ciudad. En este siglo se comienzan a construir casas de cemento, dando fin a la “arquitectura tradicional” con sus casa de madera. A mediados del siglo XX se construye la gobernación, el palacio municipal, la iglesia San Francisco y la San José; todas de cemento armado o mixtas (Compte, 2007).

Cabe recalcar que en Guayaquil no se pueden apreciar muchas construcciones antiguas debido a los grandes incendios que quemaron la ciudad colonial. El último gran incendio se produjo en el año 1902, todas las casas volvieron a ser construidas, pero ahora de madera y quincha, con cubiertas de zinc. Se



Imagen 6: Personas sentadas en la Av. 9 de Octubre... Fuente: Facebook/Guayaquil de mis recuerdos

puede apreciar amplias escaleras, balcones tipo francés y altos pisos, para permitir mantener un ambiente fresco (Lee, 1989).

Otro punto importante es el actual Malecón de Guayaquil, construido desde antes de 1920, para 1845 ya contaba con más de dos kilómetros de largo. Al comienzo era la primera imagen de Guayaquil ante los extranjeros, puesto todo

el transporte era marítimo y se llamaba también “calle de la orilla”, luego de eso fue nombrado “Paseo de las colonias extranjeras” y finalmente se denominó “Malecón Simón Bolívar”. Su regeneración Comenzó en 1999 por León Febres Cordero y fue culminada en el 2000 por Jaime Nebot (Lee, 1989).

## CAPÍTULO II: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

### Objetivo general

**D**esarrollar una metodología de diseño para sectores de características homogéneas en la ciudad de Guayaquil, aplicable sobre sectores existentes, creando entornos de desarrollo urbano-residencial más caminables, estéticos y activos.

### Objetivos específicos

- 1.** Realizar una descripción y análisis urbano a los problemas y la realidad que se vive actualmente en la ciudad Guayaquil.
- 2.** Analizar los pros y contras de diseños barriales existentes en la ciudad de Guayaquil.
- 3.** Relacionar la conservación de los recursos naturales como punto importante que estará involucrado en cada sección del prototipo.
- 4.** Potenciar la importancia del peatón en la calle con un diseño que lo motive a no elegir el vehículo como primera opción.

La falta de un entorno de calidad para el buen vivir no se ha potenciado, ni analizado a fondo para la creación de zonas residenciales óptimas, por lo que el desarrollo de las mismas se ha visto detenido en el tiempo o alterado por la necesidad de un avance colectivo.

haga de sectores amenazados, zonas seguras, funcionales y visualmente agradables, y que en conjunto renazcan la esencia de los barrios y habitantes de Guayaquil.

La mayor parte de la población no

puedan satisfacer las expectativas de sus residentes animándolos a caminar.

Finalmente, otro aspecto importante a considerar es que en muchas zonas residenciales, las personas habitan casi netamente por su nivel económico

# JUSTIFICACIÓN

La ausencia de un modelo que detalle lo ideal de que debería poseer un espacio destinado para ser utilizado como residencial ha obligado que el crecimiento se realice desorganizado, no planificado y forzado, haciendo que la población termine afectada. Este trabajo de titulación se enfoca en realizar un análisis que ayude a generar una guía que firme junto con las historias de cada sitio, análisis e investigación,

puede o le resulta difícil vivir de una manera peatonal, no gusta caminar cerca de su casa o se depende demasiado de un vehículo. Con esta propuesta se busca incentivar la importancia del peatón en la calle, para la seguridad de un sector, el medio ambiente y su conservación, el colectivismo y la descentralización de zonas con fuerte congestión en la ciudad, apoyando la idea de que los conjuntos residenciales y su entorno

y no tienen la posibilidad de elegir las viviendas o el entorno de ellas en aspectos como estética, distancia con lugares de interés o la calidad de vida que se puede conseguir en el sector, ya que por lo general se propone métodos de diseños genéricos y alternativas de solución específicas, pero nunca un sistema metodológico básico para un desarrollo de un entorno residencial agradable y activo, en donde las personas se sientan a gusto de tener una vivienda.

# CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

Debido a que la propuesta es extraída y analizada en la ciudad de Guayaquil se plantea a continuación exponer la realidad en forma de terminología en base a la experimentación e investigación del espacio, para así comprender ciertas normalidades que se desarrollan actualmente en la urbe, y de esta manera conocer al usuario que se desarrolla en conjunto; quien es el protagonista

y en el que se basa este proyecto. Para generar cambios visibles hay que abarcar desde una generalidad hacia algo específico. No se podría realizar propuestas sin entender lo que ya por mucho tiempo la ciudad ha llevado escrito como un aspecto cultural manifestado en sus distintas formas de manejar los distintos sistemas que la componen. *Guayaquil va a cambiar cuando la ciudad cambie.*





Imagen 7: Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno - Guayaquil - Fuente: Chavez Arquitectos.



# ESPACIO PÚBLICO

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



**E**l espacio público es la esencia de la ciudad o, incluso, según autores, es la ciudad misma o, dicho de otra manera, la ciudad es el espacio público por excelencia (Bohigas, 2003).

Cuando hablamos de espacio público o espacio común como tal, lo primero que se viene a la mente es ese lugar abierto al que cualquier persona podría llegar simplemente porque está diseñado para ser libre, abierto y compartido. Está creado por necesidad o por alguna acción repetitiva en el momento en que más de dos personas se juntan a realizar cosas distintas en una misma fracción de territorio y/o debido a una planificación urbana. En suma, es un concepto difuso, indefinido y poco claro que puede incluir la plaza, el parque, la calle, el centro comercial, el café y el bar, así como la opinión pública o la ciudad (Carrión, 2002).

Sin embargo para resumir se podría decir que son lugares en común dentro de una sociedad dispersa y variada, en donde la gente se encuentra por alguna

razón. Por su parte el uso que las personas le den, la creatividad con la que lo visiten y la energía con la que realicen sus actividades, es lo que lo avivará y mantendrá. Desde un punto más arquitectónico estos sitios muchas veces son indispensables por el hecho de darle algún sentido a la ciudad, admirarla desde algún punto, crear espacios en armonía con la naturaleza y de vida humana, o por simple entretenimiento para los ciudadanos.

..son espacios donde los habitantes de una ciudad pueden expresarse de forma artística, deportiva y cultural. Las grandes urbes que van creciendo, tanto en habitantes, como en espacios privados (casas, edificios, centros comerciales, etc.) provocan la reducción de los espacios libres para la recreación, lo que repercute en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades (Montserrat, 2014).

*El espacio público está actualmente visto como lugares sobrantes.*

Cuando uno decide investigar que son estos o que se genera en este tipo de espacios, se tiene que saber que lo que va a encontrarse es un fiel reflejo de la personalidad de quienes lo experimentan con frecuencia. En si este espacio es social, variado y está lleno de posibilidades,

*o eso debería. Es un sitio en donde las personas tienen contacto cara a cara, se conocen y conviven, en otras palabras es donde se experimentan las relaciones y donde por supuesto se proponen distintas actividades de recreación. Por lo que se entiende al espacio público como el lugar de encuentro, se caracteriza por ser un ámbito abierto por y para el ejercicio de la vida en sociedad (SEDESOL, 2010).*

Se tiene conocimiento de la importancia de este tipo de espacios como esencial requisito para la creación y crecimiento de una ciudad, así mismo para la integración social, el respeto mutuo, la convivencia y el valor del ser humano en ella. Por lo



Imagen 8: Centro de Guayaquil - Plaza San Francisco... Fuente: Elaboración propia

mencionado anteriormente, podemos decir que *la calidad del espacio público se puede evaluar, sobre todo, por la intensidad y la variedad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. (Segovia, 2005)*

El problema al que hoy nos enfrentamos

consiste en cómo pensar la ciudad cuando tenemos redes en lugar de vecindario, cuando el espacio homogéneo y estable no es más que un caso límite en el seno de un espacio global de multiplicidades locales conectadas, cuando hace ya tiempo que el debate público se realiza en un espacio virtual, cuando las calles y las plazas han dejado de ser el principal lugar de encuentro y escenificación. La cuestión es saber si el espacio público,

como espacio de experiencia humana intersubjetiva, esencial a la democracia, necesita un tipo de espacio físico sobre el modelo griego, medieval, renacentista y burgués, o si esa antigua relación entre civilización y urbanidad puede realizarse fuera de los espacios de la ciudad clásica europea. (Innerarity, 2006) En Guayaquil este tipo de espacios existe, pero son muy pocos los que funcionan o los que las personas definirían como



agradables y a los que de verdad quisieran volver por alguna actividad en especial. El espacio público está actualmente visto como lugares sobrantes, mas no como espacios pensados para el bienestar común o que proponen recreación y ayudan a la ciudad en su imagen como potencial turístico. Tampoco son sitios donde la naturaleza es respetada y sus esfuerzos por integrar a las personas se ve débil. Cuando estas zonas permanecen sin uso durante mucho tiempo en el medio de una ciudad llena de personas que buscan que hacer, se transforma en sitios vacíos, sin sentido y el concepto de espacio público se desvanece. Además el espacio común muchas veces es relacionado con un espacio abierto, pero cuando su concepto es puesto en duda, las variables cambian. Los espacios residenciales también son lugares destinados a ser áreas comunes, puesto que comparten el sector, los accesos, las vías, las costumbres, la historia y el día a día. Por lo que un espacio residencial es un espacio público, un espacio compartido, generando un concepto dentro de otro tratando que la gente interactúe entre ellos para su fortalecimiento como una comunidad llena de posibilidades.



Imagen 9: Vista aérea del Puente Zigzag - Fuente: Fotografía cortesía de Reproducciones.



# ESPACIOS RESIDENCIALES

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

Imagen 10: Vista aérea Guayaquil - Fuente: Fotografía cortesía de Aeroproducciones



Los espacios residenciales son aquellos que su uso está destinado netamente al uso residencial o de vivienda. La desintegración del concepto con relación a lo público mencionado anteriormente hace de estos lugares zonas vacías y sin gracia, sitios donde es difícil conseguir o realizar más de tres actividades diferentes en un espacio determinado por el simple hecho de solo ser de un solo carácter.

La incompreensión acerca de este tipo de espacios como un lugar compartido y público, ha hecho que sus habitantes vean difuso el verdadero significado de comunidad. Hace años atrás se veía mucho más fuerte este sentido de comuna organizada en diferentes zonas de la urbe y no era solo cuestión de algo social sino más bien de supervivencia. Hoy los niños que antes jugaban en las calles se ven remplazados por los espacios reducidos de pantallas de distintos aparatos electrónicos, lo que dificulta a los padres de los mismos conocerse e interactuar, haciendo que

la coincidencia entre personas en una fracción de territorio sea solo un producto al azar o el resultado de una obligación a resolver problemas en la comunidad, por lo que las condiciones para reunión son solo debido a problemas y no a intercambio. Cada vez hay menos encuentros y más calles desoladas.

Con el tiempo van incrementando los espacios públicos en la ciudad, sin embargo, debido al acceso limitado por diferentes vías de transporte y a la falta de una conexión e intercambio de los mismos, este tipo de zonas se desconectan de la población. Creándose así zonas que se creen que son netamente para ciertas necesidades, cuando en realidad son parte de una cotidianidad. Al ocasionar una separación de este tipo con las áreas residenciales se ocasiona que los residentes gasten más de su tiempo en embotellamientos y en trasladarse de su vivienda a los espacios de recreación.

Puesto que a lo expuesto anteriormente se puede concluir que la situación residencial en Guayaquil tiene diferentes características y formas de usos de suelo. Existen los barrios que tienen mixtura en sus usos, otros que son netamente dedicados a la vivienda, y los que son solamente comerciales. Por ejemplo, es muy común ahora las urbanizaciones privadas, como las que se encuentran en Vía a la Costa y en Vía a Samborondón. Estos son tipologías de espacios residenciales cerrados y por un muro se separan de la ciudad como si la rechazaran. Por otro lado existen las ciudadelas abiertas que si forman parte íntegra y fluida de la trama urbana.

El espacio por lo tanto es intermitente y va evolucionando dependiendo de las tendencias y sectores de la urbe. Se habla de que es muy influyente la imposición de un tipo de arquitectura y urbanismo, ya que se trata de continuar y en demasiadas ocasiones los perjudicados son los mismos habitantes que crean algo propuesto cercano a su ideal de entorno perfecto.





# EL ESCAPISMO

MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL



Imagen 11: Plaza Lagos Town Center - Fuente: andragust@yahoo.com



**E**n el país actualmente la arquitectura que disfraz, es la que más se vende. Existe una urgencia por cubrir lo que somos, querer tener algo que ya existe en otro lugar y que en definitiva no es ni parecido a las raíces es la meta al diseñar. Se ven ejemplos temáticos a la hora de proponer espacios residenciales con tipologías extranjeras y aires lejanos. A la hora de plantear propuestas toda solución se manifiesta ajena al entorno, generando grandes diferencias entre sectores y personas que solo quieren sentirse en otro lugar. *El espacio residencial se convierte así en una realidad paralela, un espacio de simulación absoluta que recrea las fantasías de una urbanidad perfecta (Braudillard, 1986).*

Uno de los mayores ejemplos sobre el escapismo en el análisis pone a Plaza Lagos en primer lugar como uno de estos lugares que lo genera; la mayoría de las personas que frecuentan este sitio, muy aparte de preferir la calidad de su servicio y sus distintos locales, van por el hecho que después de abandonar su vehículo empiezan a disfrutar otra clase de tipología; una caminable, algo que sin duda no se encuentra en varios sectores de la urbe. *"Este centro comercial me transporta a los lugares comerciales de Miami, es un lugar relajante y súper acogedor", indicó*



Imagen 12: Vista aérea Urbanización Los Lagos – Vía a Samborombón - Fuente: Blog Hugoguananga.

*Carlos Bourne mientras disfrutaba de un café en Tinta Café (librería-cafetería) (El Universo, 2010).*

Su concepto de conjunto residencial con plaza caminable y la mixtura de usos de suelo, han convertido en este lugar uno de los más recurrentes para ir simplemente a desconectarse de la realidad. Valeria Gallardo, relacionista pública del centro comercial, *señaló que Plaza Lagos está diseñado netamente para las familias que quieran pasar un momento agradable y acogedor y sin estrés (El Universo, 2010).* Y se puede entenderlo en su totalidad ya que aleja a las personas del mayor problema en que vive la ciudad "el vehículo" aunque ilógicamente haya que depender del mismo para llegar al sitio. No podemos dejar de mencionar el juego de la escala, la armonía de su proporción, sus colores, la integración con el entorno, el orden y la fabricación de un borde natural más pronunciado, son elementos llamativos a la hora de sentir tranquilidad. *... escapar de los contextos que generan esas inseguridades creando mundos paralelos, perfectos y fantásticos. Mundos que recrean fantasías personales o colectivas que, de esta forma, niegan activamente los problemas o el contexto en el que se generan (Boyer, 1992).*

La creación de las urbanizaciones o ciudadelas también podrían ser claros ejemplos de escapismo, puesto a que muchas de ellas, evocan temáticas internacionales en sus diseños. Estos que en concepto general quiere evitar el clima, la congestión y el desorden de la ciudad con una arquitectura modular, ordenada y extranjera, sin olvidar mencionar sus grandes muros y la seguridad pagada para restringir el acceso.

En sí todo esto se afirma y se comprueba en la realidad, *dentro de la ciudad con la creación de espacios residenciales cerrados, parques y centros comerciales, porque: Son espacios donde tratan de recrearse las utopías, espacios de simulación que juegan con las imágenes y ambientes para negar las realidades o contextos que nos angustian (Harvey, 2000).* Al final todos quieren estar o vivir en otro lugar que los aleje del desorden, del calor, el tráfico y la inseguridad, eso es lo que todos buscan.

Imagen 13: Semáforos Centro de Guayaquil - Fuente: Fotografía de Jaime Echeverría.







# SEGURIDAD

## MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

La constante búsqueda de ambientes seguros es uno de los criterios más importantes a la hora de desarrollar un nuevo complejo residencial, el local donde uno va a comer o el lugar al que va a pasear. No importa la localización, ni el estrato social al que irá dirigido o el diseño, pero debe sin duda crearse esa sensación de seguridad y todos los elementos que contribuyen a reforzarla.

*...si bien es cierto que las comunidades cerradas no reducen la criminalidad en el conjunto, si no que tan solo la desplazan más allá del recinto que protegen, son de hecho una respuesta pragmática al deterioro del entorno urbano. De forma que los habitantes de estas comunidades quedan protegidos por sus muros y sus controles pero con ello contribuyen, al desentenderse del resto, a la degradación del conjunto urbano (Degoutin, 2006) (Low, 2003).*

El rechazo a la ciudad, que es lo que en buena medida expresan las comunidades cerradas hoy en día, han provocado que grandes muros separen a la sociedad en clases sociales y desintegren la

comunidad. La cohesión social se reduce y la ciudad se fragmenta. El simple hecho de querer seguridad, muchas veces insensibiliza al ser humano a quien no le interesa que detrás de un



Imagen 14: Policía Metropolitano - Fuente: Fotografía sacada de larepublica.ec.

muro la vida de otras personas sea miserable, llena de necesidades y triste.

Estas soluciones de seguridad y de posibilidad de vivir lejos de las realidades que expresa la urbe, de sus servicios públicos y sociales, ha puesto en marcha una arquitectura muy marcada, la que solo es asequible para personas que pueden costearla, generando diversos contextos caracterizados por la existencia de fuertes desigualdades sociales. Actualmente estos conceptos se recrean para todo tipo de posibilidades económicas, pero el verdadero problema de estas grandes paredes son que desintegran la urbe y la convierten en un claro marco de intermitencia entre lo abierto y lo cerrado.

Por otra parte esta búsqueda constante de tranquilidad, el sentimiento de seguridad, los factores sociales, el valor de la propiedad, el entorno, los comentarios sobre el sector, la distancia con los centros de la ciudad, son algunos de los factores más recurrentes a los que las personas sin duda se prenden para

buscar la casa de su sueños y más no en sí su vivienda, puesto que pesa más decir y es más frecuente escuchar “vivo seguro” a “vivo en la casa que siempre quise”.

*Para elegir y seleccionar el individuo busca información y analiza las posibles consecuencias de sus actos. Con ello se vuelve más consciente de los riesgos que corre, desarrollándose una preocupación/cultura del riesgo (Beck, 2002).*

La seguridad es en otras palabras la confianza que uno le tiene al espacio en el que está desarrollando actividades cotidianas, además es sin duda una tendencia y un producto que se desarrolla y que se busca constantemente por parte del usuario y de los creadores de espacios de cualquier tipología. Una persona se abstiene por lo general a buscar lugares inseguros para vivir, pero por lo general este factor es costoso y muchos no pueden pagarlo, por lo que cuando se elige una vivienda muchas veces no es netamente el querer propio, sino lo que el dinero pudo pagar y las personas no son del todo feliz.

*La percepción de riesgo, la preocupación por la seguridad y la difusión de la llamada cultura del miedo es, en buena parte, consecuencia*



Imagen 15: Locales comerciales - Fuente: Fotografía de Jarol Nelson

*del creciente énfasis que nuestra sociedad otorga a la elección individual (Ellin, 1997).*

Los muros, pero sobre todo el control de la accesibilidad, es el elemento clave que genera la sensación de seguridad para muchos. Las puertas de las ciudadelas o de estos lugares cerrados y toda la forma que adquieren cumplen una función simbólica en la que las personas que pasan cerca comprenden que se limita el acceso en todo sentido. Junto con los elementos explicados, la tematización y la máscara también se produce tanto en los espacios destinados para vivienda y entretenimiento. *En esto consisten las*

*prácticas de renovación urbana, con sus siniestras tergiversaciones: la arquitectura de la decepción, que con su alegre familiaridad se aleja constantemente de la realidad más fundamental (Sorkin, 1992).*

En una socialización realizada en algunos de los barrios y en espacios públicos en los que se basó esta investigación, se preguntó a varias personas acerca de en qué lugares está presente su

percepción de inseguridad, la mayor parte de los encuestados dijo; transporte público, la calle, automóvil propio y espacios públicos. Dándonos cuenta que las calles no son consideradas espacios públicos, aspecto preocupante en la urbe y que además

que la vivienda no está en el listado de lugares propensos a la inseguridad, ya que por lo general detrás de cada puerta

*Para elegir y seleccionar el individuo busca información y analiza las posibles consecuencias de sus actos.*



Imagen 16: Policías Metropolitanos en el exterior del Municipio de Guayaquil- Fuente: Fotografía tomada de la página del Municipio de Guayaquil



la seguridad incrementa, ya sea por un candado o por lo manejable que se vuelve el espacio en algo limitado y familiar. Una primera respuesta a los miedos que provoca la permanente sensación de inestabilidad e inseguridad es la de retraerse del conjunto de la sociedad en unidades más pequeñas, más controlables y seguras. Los llamados barrios o comunidades cerradas serían la tipología residencial que más se corresponde a esta respuesta. *Unidades delimitadas en las que existe un control casi absoluto del medio: control de la accesibilidad, control de los usos y usuarios del espacio, control de las características físicas del desarrollo y del gobierno de la comunidad (Low S. , 2001).*

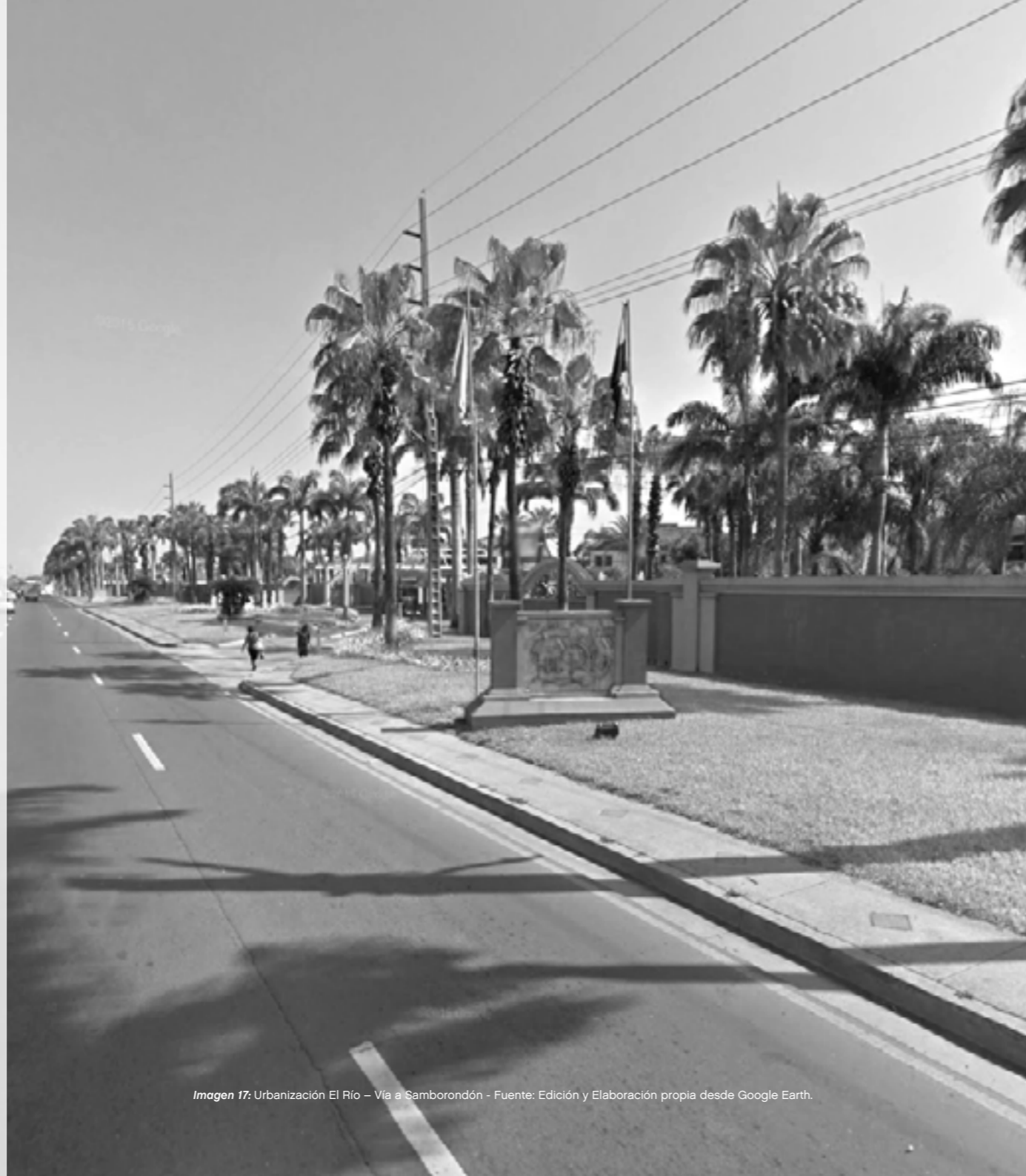
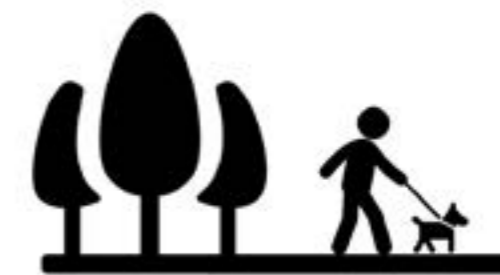


Imagen 17: Urbanización El Río – Via a Samborondón - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



# ACERAS

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



Cuando se hacen los proyectos se dibuja un peatón en las perspectivas para humanizar la presentación. Pero eso es solo una posibilidad teórica. En la realidad sucede que aunque existan aceras, nadie camina entre el aburrimiento de un estacionamiento de un lado y el peligro que representa una vía arterial de alta velocidad por el otro (Duany, 2010).

La ciudad está llena de aceras desoladas de diferentes posibilidades de esparcimiento no tanto agradables, pero de recorridos diversos. Estos espacios también son lugares públicos y sin duda son esenciales para la vida urbana, pero no son espacios atractivos y no mantienen un tamaño estándar cómodo y óptimo para que sus usuarios puedan recorrerlos. Es aquí donde debería existir una cohesión social de gran magnitud o simplemente la presencia de gente; la que usa este espacio para conectar distancias, hacer recorridos y disfrutar la ciudad.

El ex alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa señaló en un artículo de la revista Arkinka que "si hay una pieza de infraestructura

en la ciudad que representa la diferencia entre las ciudades avanzadas de las que se encuentran en vías de desarrollo, es la vereda de alta calidad. Una de ellas es un símbolo de desigualdad, una falta de respeto a la dignidad humana y una falta de democracia". En un clima como el de Guayaquil la falta de sombra con árboles o estructuras que los imiten, ha dejado ya por mucho tiempo sectores abandonados de actividad, lo que ya ha apagado toda posibilidad de una circulación fluida y de confort en estos extensos espacios públicos de un metro de ancho como promedio. Además el no tan potenciado desarrollo de usos de suelos mixtos ha ocasionado problemas similares a la falta de gente recorriendo la urbe. Este aspecto define que tan segura es la acera en la que uno se encuentra, ya que mientras más comercio y vida a lo largo de las 24 horas del día exista, la acera se torna segura o no (Jane, 1961).

En algunas ciudades ciertos sectores son apodados "zonas" a las que le ponen una tonalidad dependiendo del nivel de seguridad en el que se ubican. Si bien es cierto la de tonalidad roja es la

*"Si hay una pieza de infraestructura en la ciudad que representa la diferencia entre las ciudades avanzadas de las que se encuentran en vías de desarrollo, es la vereda de alta calidad. Una de ellas es un símbolo de desigualdad, una falta de respeto a la dignidad humana y una falta de democracia"*

considerada más peligrosa y en la que por supuesto el comercio no se ve por ningún lado o es limitado a un horario, por lo que la acera debe conectar y entretener, esa sería la receta para dar seguridad. Al final Jane Jacobs en su libro Muerte y vida de las grandes ciudades asegura que la mixticidad de usos asegura la mixticidad social, pero sin vida urbana todos esos sueños de ciudades llenas de gente en sus aceras son simples tramos de cemento que están hechas para cumplir una reglamentación.



Imagen 18: Composición acera Barrio Cuba – acera Urbanización Plaza real Vía a Samborondón ...  
Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth





Imagen 19: Ser humano entre calles - Fuente: Elaboración propia.



# PROTAGONISMO PEATONAL

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



Imagen 20: Jane's Walk – Guayaquil - Fuente: Fotografía cortesía de Escribe Arquitectura.

En las ciudades actualmente se trata de diseñar desde una perspectiva con propósitos finales de embellecer las calles, pero no se preguntan si esto mejora algún aspecto, genera facilidades o promueve soluciones para sus usuarios. Existe una total desintegración entre el diseño y la realidad cotidiana, no se realizan análisis, ni estudios en los que se practica la observación y la experimentación de problemas, ni se pone énfasis en los mismos para crear posibles soluciones, generando así una ciudad desintegrada, limitada y desolada.

La planificación muchas veces se realiza en oficinas en donde sus diseñadores nunca han experimentado el entorno donde se realizarán las propuestas, haciendo que la falta de un conocimiento experimental, genere proyectos quizá estéticamente agradables, pero vacíos, sirviendo simplemente para ocupar un espacio.

Es necesario hacernos caso a nosotros mismos, a los seres humanos, que son los que trazan las soluciones y facilidades con la experiencia, vida y costumbres, que muchas veces

reducirían costos innecesarios y propondrían soluciones más efectivas. Se debería diseñar para mejorar la calidad con fines inteligentes, como Andrés Duany indica en esta cita:

*Los arquitectos del Nuevo Urbanismo siempre integramos todo trillito natural. La vía, el caminito a través del cual la vaca llegó al río resulta más inteligente que lo que pueda hacer un urbanista en un pedazo de papel. Esa inteligencia la heredamos en nuestros planos (Duany, 2010).* En la ciudad actualmente el peatón ha

quedado en segundo plano, ni las líneas cebras se pintan con regularidad, haciendo que las personas no sientan el espacio como público, ni propio, ni asequible, sino más bien como espacios de paso netamente necesarios y de caos, puesto que en la costumbre guayaquileña el gris del asfalto ha sido ya por muchos años invadido por el carro. Este océano gris ya tiene un protagonista y hay que recuperar psicológicamente a los seres humanos de este protagonismo equivocado.

Una ciudad diseñada para darle comodidades a los vehículos, jamás tendrá en mente al peatón porque se tiene la errónea idea que la mayor parte de usuarios llega en vehículos privados, cuando la realidad no es esa. En Guayaquil, para el año 2012 circulaban 400 mil vehículos, que no representa ni el 20% de la población (El Universo, 2014). Cabe recalcar que el mercado automovilístico sigue creciendo, sin embargo, la población crece también, y seguirá siendo mayor el número de personas que no poseen un transporte. Por estos motivos es importante que la ciudad sea diseñada enfocándose en el peatón y con un sistema de transporte público óptimo. Cuando las ciudades empiecen a generar protagonismo peatonal, sin



Imagen 21: Personas cruzando la Plaza Saraguro.

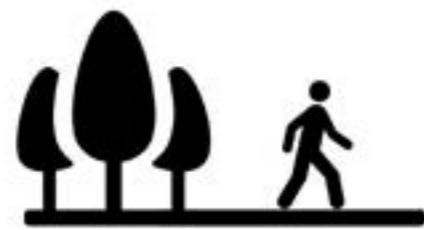
duda se reducirá la contaminación, se habrá mejorado el transporte público, la gente tendrá como opción la bicicleta, la cultura del respeto habrá incrementado



Imagen 22: Mujer con sombrilla caminando en la Plaza de la Administración - Fuente: Elaboración propia.

y por si fuera poco habrá más proyectos con elementos que generen sombra en los espacios donde el ser humano tendría que hoy ya sentirse protagonista.





# EL PLACER DE CAMINAR

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

Hay ciudades en las que es indispensable caminar y otras en las que eso simplemente no se da por cuestiones urbanas. En algunas ciudades resulta muy fácil porque sus alrededores en sí son muy interesante y si no, las autoridades se han encargado de hacerlo. Además estas áreas donde las personas caminan están pensadas en conjunto con su sociedad y en ocasiones con el clima, haciendo que la ciudad se mantenga con vida la mayor parte del tiempo.

Si bien es cierto países como Ecuador viven del turismo en su gran mayoría, y esto genera necesidades en donde se crean sitios donde este punto se pueda ejecutar, sin embargo estos espacios muchas veces sí son transitables a pie, pero no están en su totalidad integrados con el resto de la ciudad que no lo es, afectando y generando choques de cambios de medio de transporte a los que muchas veces ni su propia gente puede acceder o no se siente a gusto de ir. Adicionalmente estos espacios por más caminables que puedan ser, muchas veces no poseen

una infraestructura acertada para el clima caliente de la ciudad, reduciendo en su mayoría el tiempo en que la gente los visita, puesto que es incómodo para el usuario.

*Los norteamericanos caminan por ejercicio, no por placer, porque no hay placer en caminar por la mayoría de sus calles, por esas autopistas y tampoco hay destinos que resulten tan cerca como para ir caminando. La tienda existe, pero siempre está demasiado lejos para el que prefiere caminar. Entonces cuando se camina es solo por ejercicio (Duany, 2010).*

En ciudades como Guayaquil el hecho de no tener un protagonismo peatonal en un buen porcentaje ha convertido el hecho de caminar, en cuestiones de necesidad por salud o físico tomando como referencia del Urbanista Andrés Duany. Hay grandes demandas deportivas para que este aspecto genere conciencia a nivel de las autoridades y se les designe un lugar en la vía, pero siguen siendo al aire porque no se ha tomado en cuenta estas necesidades y si se han hecho no son del todo funcionales o son limitadas. Es muy aburrido caminar en la mayor parte de





Imagen 24: Puerta principal casa en Urdesa - Fuente: Elaboración propia.

la ciudad, excepto en lugares como el centro donde por lo general las personas optan por este medio de transporte, ya que es muy difícil usar el vehículo para desplazarse en cortas distancias, y también otros factores como la falta de parqueos, falta de tiempo y el tráfico. No parece lógico que caminar en este lugar sea simplemente la solución porque el problema es el vehículo, esto tiene que llegar a entenderse antes de que se colapsen otros sectores de igual modo y caminar sea la única alternativa, una no muy agradable. El punto es llegar al equilibrio antes que a la saturación.

Uno de los factores que trató de adaptarse a la cultura guayaquileña se ve regido en las fachadas en donde ahora la parte más importante es donde se estacionan los vehículos, desde entonces el ser humano ha venido perdiendo su propio valor en su propio espacio. Ni en las vivienda se respeta el valor del ser humano, pero se continua esa insaciable búsqueda por hacerlo importante dentro de la ciudad.

La expresión arquitectónica debería reflejar vida humana, esa es la que les interesa a todos, según el urbanista Andrés Duany, pero en

ciudades como Guayaquil la cultura y la inseguridad ha levantado grandes muros y cerramientos que no permiten ver fachadas. En Urdesa por ejemplo, las casas eran abiertas y se veían a los niños jugar en la calle, se podía ver como se movía el vecino, la gente se saludaba y hoy en día solo se ven muros, ya no hay relaciones y mucho menos interés por ver cemento.

Hay un aspecto de suma importancia que cualquier tipo de arquitectura debería poder transmitir y a esto me refiero a la vida humana. Cuadros de simple comprensión es lo que se necesitan ciertas ciudades y Andrés Duany también menciona en una de sus conferencias, donde expresa que no debería existir la necesidad de colocar una persona cerca de una vivienda para imaginarnos que alguien puede habitarla. La arquitectura debe de hablar y explicarse por sí sola, es por ello que se trabaja tanto en el fondo y en su sentido, incluso cuando el bienestar es inexplicable.

*Estamos convencidos de que el problema de la arquitectura contemporánea no es que sea demasiado abstracta, no es que carezca de ornamento, es que no expresa la vida de la*

*gente. La arquitectura que expresa la vida es entendida por el peatón, y como la entiende le gusta verla y por eso camina. Aquella persona que no tiene que caminar por necesidad, para que lo haga debe tener una motivación. Siempre existe la opción de movilizarse en automóvil, así que el reto, el desafío del arquitecto norteamericano, es como hacer una arquitectura lo suficientemente interesante para que una persona común la entienda, y que la entienda lo suficiente para que camine y disfrute caminar mientras la ve. Porque si se aburre se mete en el automóvil y se va al shopping center, que le resulta mucho más cómodo (Duany, 2010).*

*Como arquitectos tenemos un tremendo reto: lograr hacer una arquitectura que mantenga el interés de la gente.*

Andrés Duany



Imagen 25: Caminando – Renovado Mercado Sur - Fuente: Elaboración propia.

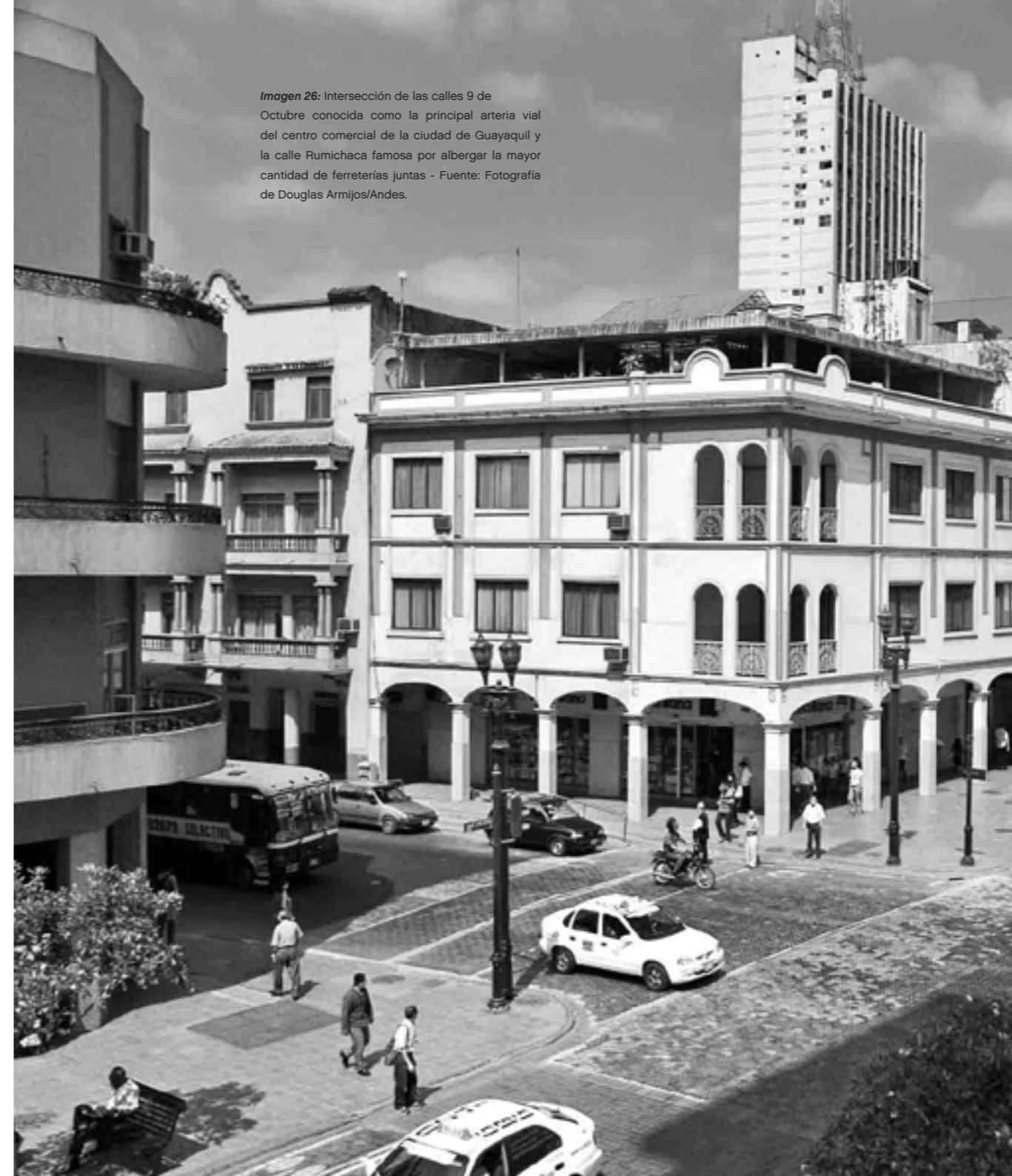




# USOS DEL SUELO

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

*Imagen 26:* Intersección de las calles 9 de Octubre conocida como la principal arteria vial del centro comercial de la ciudad de Guayaquil y la calle Rumichaca famosa por albergar la mayor cantidad de ferreterías juntas - Fuente: Fotografía de Douglas Armijos/Andes.



Actualmente el variado uso de suelo en la ciudad de Guayaquil está incrementando. Se han generado grandes y fuertes tejidos comerciales donde se practican múltiples actividades en diferentes zonas en la urbe. Esto se ha debido al aumento, del emprendimiento o a las necesidades de su población.

Los sectores donde se ha realizado el muestreo, se los ha elegido bajo varios parámetros; uno de estos es que los barrios tenga vías principales de comercio y diferentes usos de suelo en donde por lo general las personas pudieran caminar de sus casas a estos lugares; puesto que el punto es confirmar que aunque no se haya elaborado un óptimo plan para los peatones, el usuario opta por caminar en su sector. De esta manera comprobar que barrios con variado usos de suelo suelen ser más seguros que otros que carecen del mismo y por otro lado tomando en cuenta que a pesar que tengan esta mixtura en algunos no se camine. Según la urbanista Jane Jacobs para que el espacio sea seguro, es necesario que el individuo pueda ser visto y oído en él. Verificando esta teoría vemos como en ciertos sectores de la ciudad en donde el uso de suelo es netamente de vivienda se ha tornado inseguro y muchas veces ha sido escenario de asaltos, mientras que en otros donde el uso es variado esto es menos propenso y la concepción de seguridad no necesita de separación social, sino del movimiento de la misma.



# ÁREAS VERDES

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



*D*e la mano con esta destrucción ecológica, vienen daños culturales en los que a menudo no pensamos. El crecimiento horizontal convierte a Guayaquil en un aglomerado de espacios cerrados y controlados en donde hay cada vez menos contacto con la diversidad, incrementando la desconfianza a lo diferente (León, 2012).

Los grandes espacios destinados a ser como habitualmente llaman verdes por ponerle unos cuantos árboles, deberían de facilitar la creación de una cultura llena de esparcimiento e integración social, pero aquí solo son fachadas y eso no ocurre. Áreas vegetales escasas, deberían ser pulmones para las ciudades ayudando a disminuir el fuerte impacto producido por la selva de cemento que son las calles hoy en día. Además se debería considerar incrementar el número de árboles, para así aliviar la densidad, las visuales excesivas de edificaciones muchas veces agobiantes y sin sentido, el estrés vehicular diario, el ruido, y la contaminación en general, pero sobre todo la rutina, esa que es mortal. *Ustedes tienen un gran problema con los espacios*





*abiertos. Aquí existe una gran pasión por el espacio verde como en todos los países del mundo: siempre quieren más espacio verde. Nosotros hemos descubierto que es más importante la tipología que el tamaño de ese espacio verde. Es absurdo pretender que solo por mantener estos árboles se haya contribuido a conservar la naturaleza (Duany, 2010).*

El urbanista Andrés Duany hace referencia a la calidad de los espacios verdes, antes que la cantidad, puesto que pueden existir muchos, pero ninguno satisfacer de manera significativa o lograr contrarrestar algún impacto producido por sus principales agresores.

La falta de una cultura verde también ha sido producto de la falta de diseños urbanos dedicados a la integración de ambas naturalezas, se ha preferido ampliar carreteras a la construcción de verdaderos espacios donde la recreación podría ser la salvación de la cotidianidad abrumadora.

Podemos tener áreas protegidas y un número invaluable de árboles y zonas verdes periféricas a la urbe, pero sin duda el éxito está en traer esas experiencias naturales a la normalidad de la gente, puesto que así se crean hábitos de respeto, se implementan formas, aumenta la calidad vida, pero sobre todo se reduce la contaminación y el clima se vuelve manejable.



# SERVICIOS

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



Imagen 29: Tienda de viveres – Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia.



Los servicios que una ciudad y cada barrio pueda ofrecer cuenta mucho de cómo es su gente y cómo esta se desenvuelve en la zona. En algunos casos este factor potencia el uso del vehículo, en otros lo reduce, en ocasiones motiva a la gente a caminar, en otras simplemente provoca no hacerlo, se genera comercio, da seguridad, produce estética y entre tantas otras cosas importantes que define a sus usuarios y al sector.

Existe una reacción directa que afecta el movimiento de sus habitantes, de que tanto estén en el y que tanto se desplazan para conseguir algún producto o satisfacer alguna necesidad. Este punto tiene que ver mucho con una relación en cadena, en donde si este punto no está funcionando en ciertas zonas, la congestión en otros distintos centros de la ciudad se aumenta. En el caso urbano la identificación de los problemas parte por reconocer que la ciudad es un sistema, que tiene subsistemas y que operan interrelacionadamente.

En una entrevista realizada por Escribe Arquitectura en el 2015 al urbanista Carlos

Imagen 30: Plaza exterior edificio Gobierno del Litoral – Kennedy - Fuente: Elaboración propia.



Alberto Fernández Dávila, el arquitecto peruano expone un ejemplo de lo mencionado anteriormente. Si el problema es la congestión de tránsito, la pregunta es ¿Por qué hay una congestión de tránsito? Si la respuesta es debido a que la gente necesita moverse, vuelve a surgir otra pregunta; ¿Por qué la gente se mueve? Y la respuesta después de un análisis termina siendo que la gente se mueve por no tener facilidades en un sector, por lo que expone lo siguiente: De repente la solución no es ampliar las vías o poner más buses o más carros que es lo peor, sino la solución es que haya equipamientos en donde estas personas viven para que se muevan menos (Escribe Arquitectura, 2015).

Un barrio debe brindar lo básico en todos los aspectos; alimentación, medicina, áreas verdes y de recreación, áreas deportivas, papelerías, centros de belleza y entre otros muchos más. El punto de brindar todos estos servicios es en lo posible satisfacer las necesidades de un grupo de personas en un área en específica y que abastezca, para que de esta manera se eviten extensos viajes en vehículos de un sector a otro para cubrir necesidades.





# SOMBRA

## MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

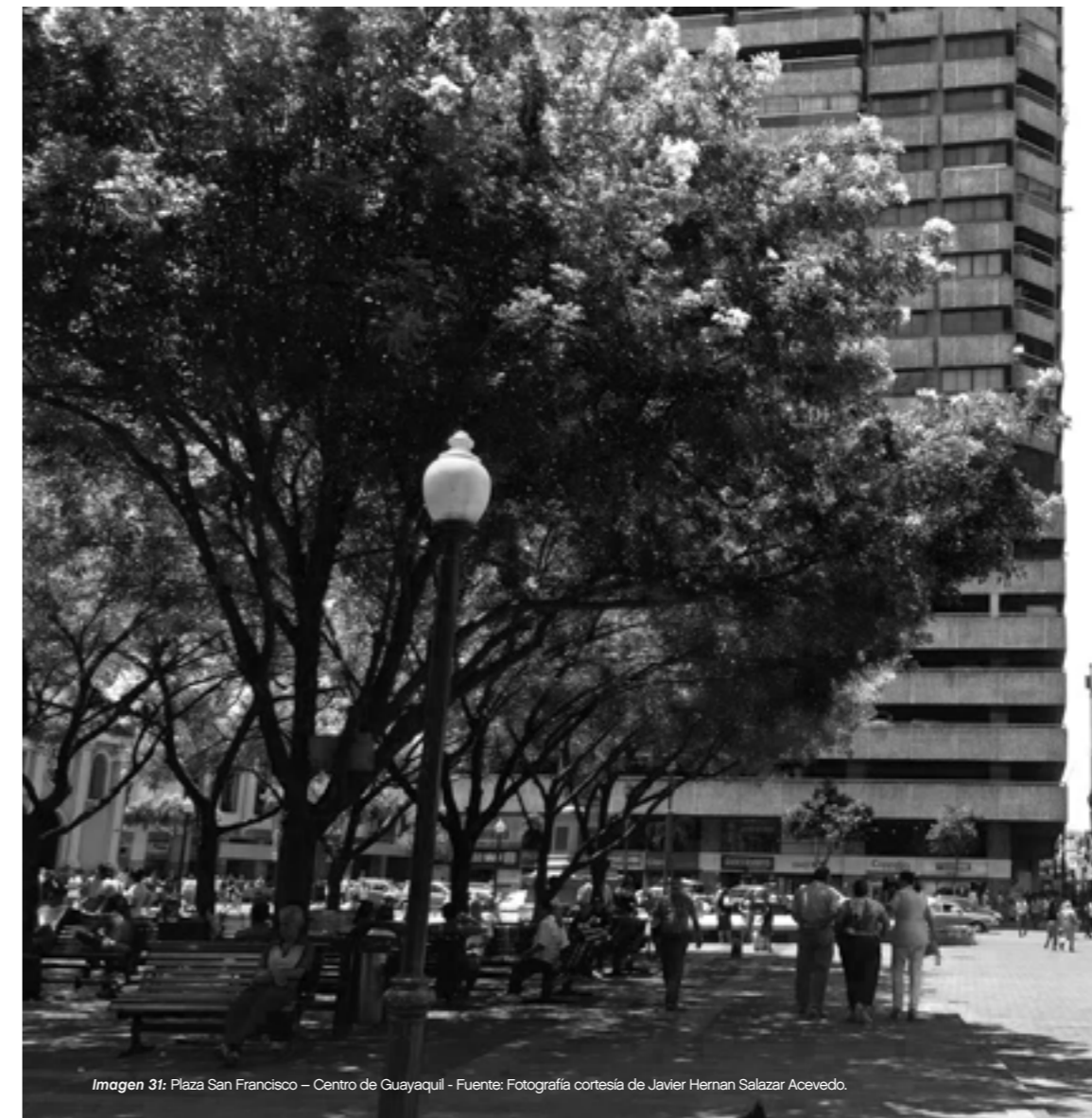


Imagen 31: Plaza San Francisco – Centro de Guayaquil - Fuente: Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo.

**P**ara hablar de sombra hay que hablar de clima, la ciudad de Guayaquil debido que esta ubicada en plena zona ecuatorial, posee un clima tropical de temperaturas cálidas durante todo el año, la temperatura promedio está entre los 25 y 28 °C. Por esta razón desde sus inicios su historia habla de cómo sus habitantes se protegían con la arquitectura y sus elementos.

*Guayaquil en el siglo XVII tenía uno de los astilleros más famosos de América; era una ciudad experta en construir grandes barcos y con aquellas habilidades se hizo que también sus casas fueran construidas con los mismos materiales, y con formas parecidas. La madera era abundante. Así que en vez de construir con materiales pesados y difíciles de traer, la gente hizo sus casas de Guayacán, Huasango, Pechiche y Mangle (El Universo, 2010).*

#### *Techado de tejas*

Para evitar el uso de la paja, que se quema más fácilmente.

#### *Pilastras*

Pilares que van apegados a la pared.

#### *Soportales*

El soportal queda bajo de la galería. Sirve para protegerse del viento y del sol y para poder pasear durante la estación lluviosa.

#### *Lucernario*

Un techo de vidrio para que la luz pueda entrar en el patio, pero al mismo tiempo protegerlo de la lluvia.

#### *Luneta*

Sobre la ventana hay una media luna adornada con rosetones tallados en madera.

#### *Buhardilla*

Ventana pequeña que sobresale del tejado. Sirve para dar luz a los desvanes.

## ELEMENTOS DESTACADOS EN LAS VIVIENDAS HISTÓRICAS.

*Cuadro 2:* Elementos destacados en las viviendas históricas. Fuente: Elaboración propia con datos de (El Universo, 2010)

#### *Galerías amplias*

Balcones alargados en los que se ponen hamacas para pasar allí los momentos de calor. Las galerías reciben aire del exterior.

#### *Ventanas con chazas*

Las ventanas no tienen vidrio sino chazas, que son varillas de madera. Hay dos tipos de ventanas, las que se abren a los lados y las que se levantan con una vara.

#### *Patio central*

El patio en la casa es como el parque o plaza en la ciudad. Todo se organiza alrededor de él. Permite que el aire circule. Se siembran frutas y hortalizas.



*Imagen 32:* Hombre bajo árbol – Malecón 2000 - Fuente: Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo.



*Imagen 33:* Sombra – Plaza San Francisco - Fuente: Fotografía cortesía de Javier Hernan Salazar Acevedo



*Imagen 34:* Fuerte sol Guayaquil - Plaza San Francisco - Fuente: Elaboración propia.

Muchas de estas casas que poseían estas formas representativas e históricas desaparecieron porque la ciudad se incendió muchas veces y hubo que hacer todo de nuevo. Sin embargo algunos de estos elementos aún prevalecen en nuestra actualidad como las chazas, los árboles y los soportales. Lamentablemente estas esencias de una historia que se vivió, se han ido perdiendo y en otros casos ha logrado evolucionar, excepto en lo que tiene que ver con la concepción de los barrios nuevos de la ciudad. Hoy los conceptos se han desvanecido y las formas de llevar estas antiguas percepciones históricas a la contemporaneidad, se ven impedidos por las distintas costumbres que la arquitectura proporcionó al evolucionar en el tiempo.





# CIUDAD UN ORGANISMO VIVO

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

*Hasta cierto punto, una ciudad puede ser comparada con el cuerpo humano: el crecimiento es parte natural de su proceso evolutivo (LGBLOG, 2011).*

La ciudad está destinada a constantes transformaciones a medida que pasa el tiempo, muchos de estos cambios que están y van sucediendo son de carácter

espontáneo por necesidad, otros regulados por autoridades o impuestos como normativas, y entonces con el tiempo de a poco las esencias de lo que es ciudad irá modificándose, formando así la nueva historia arquitectónica de la urbe y las costumbres de quienes la habitan.

Actualmente se vive de constantes variaciones relacionadas con el entorno para lograr lugares

activos. Se conserva características esenciales, con soluciones contemporáneas y de una naturaleza estética más simple, debido a que cada tiempo surge con una idea de belleza distinta. La historia muchas veces está reflejada, pero pocos son quienes pueden leerla sobre arquitectura actual.

La herencia que va de una generación



*Imagen 35: Congestión vehicular Av. Quito - Guayaquil - Fuente: El Mercurio.*



a otra en los seres humanos se da del mismo modo en la ciudad, el tiempo pasa y la actualidad será el pasado de futuras personas quienes habiten nuestro territorio y lo continúen transformando. Uno de los mayores ejemplos que podemos ver sobre estos cambios conservados con distinta forma son la del uso de la chaza; hoy son aplicados nuevamente, pero con distintas formas, solo que manteniendo el concepto. Las chazas de ayer son los louvers y quiebra soles de hoy. *...con el paso del tiempo, cada sector o cada barrio de la ciudad adquiere algo del carácter y de las cualidades de sus habitantes. Cada parte distinta de la ciudad se colorea inevitablemente con los sentimientos particulares de su población. En consecuencia aquello que al principio sólo era una simple expresión geográfica se transforma en un barrio; es decir, en una localidad con su propia sensibilidad, sus tradiciones y su historia particular (Tapia, 2013).*

Las necesidades de los ciudadanos seguirán aumentando y queriendo cubrir más demandas de manera rápida y “efectiva”, pero no garantiza un buen proyecto en donde las raíces no se afecten y los barrios no se mueran.



# EL ARTE Y EL URBANISMO

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL





Imagen 37: Escultura frente a la Plaza San Francisco - Fuente: Elaboración propia.

**E**l urbanismo es el arte de hacer ciudad. El arte y el urbanismo es una realidad que se vive desde la existencia del ser humano, por lo que esta fusión ha dejado grandes ciudades, historias, recuerdos, misterios y sigue dándole diferentes conceptos de belleza al mundo. Además el hombre como principal benefactor de su existencia es el que le ha dado sentido, significado y perspectiva, cada ser humano una diferente. Sin arte no habría diferencia, sin arte el hombre estaría perdido.

Normalmente las personas y su entorno frecuente, como los barrios, están demasiado familiarizados. Es una realidad que para el ser humano lo cotidiano se haga común y simple, cegándolo de ver lo que al principio le daba su esencia, pero el arte está en todos lados, aunque no se lo perciba y aunque no se lo valore.

*El arte no está hecho para nadie y es, al mismo tiempo, para todos.*

*Piet Mondrian.*

Incluir arte en lo urbano es una manera efectiva de avivar los espacios públicos y de darle

Imagen 38: Mural en Homenaje a Araceli Gilbert "Manhattan" - Casa de la Cultura - Guayaquil - Fuente: Elaboración propia.



un poco de vida a la selva de concreto a la que nos enfrentamos día a día en nuestro entorno y espacios residenciales. Con el se atrae la atención del peatón y se logran más espacios transitables y fuertes visualmente, sin olvidar el valor psicológico adquirido. Muchas veces el arte es una estrategia, ya que se logra que la gente observe de una manera distinta y que sienta que el espacio evoluciona de una manera más agradable.

El arte ayuda a ensayar tiempos, historias, sentimientos, emociones, reacciones y escalas. Sin arte las ciudades serían monótonas, simples, iguales y muy olvidables. Es como si habláramos de París sin su torre Eiffel, de Bilbao sin su Guggenheim, de New York sin su Empire State o la estatua de la libertad, de Brasil sin su Cristo Redentor o de Londres sin su Big Ben. Ciudades sin mucho sentido, sin su principal identidad, sin memorias,

sin motivos, ciudades sin turistas. En espacios residenciales solo sucedería que las personas no estén felices ni orgullosas de su sector, porque no puede decir lo bueno que tiene y no hay arte para simplificar la explicación. El arte sobre todo esta hecho para no dejar morir a la sociedad, el sentido de comunidad y las verdaderas esencias que se están dejando reemplazar por la tecnología.

Imagen 39: Plaza de la Administración - Centro de Guayaquil - Fuente: Elaboración propia.





# SEÑALIZACIÓN

## MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

La señalización es un detalle que por más pequeño que sea, genera conocimiento y por lo tanto familiaridad. Si uno sabe dónde está, es muy probable que se sienta más seguro que al desconocer el sitio, y con esto me refiero así sea a conocer el lugar o saber el nombre del mismo.

El experto en Turismo Mario Fuentes afirmó en una conversación, que los extranjeros con los que realiza recorridos le comentan frecuentemente que nunca alquilarían un carro en la ciudad de Guayaquil, debido a que no podrían llegar a los lugares debido a la mala señalización. *"El miedo provocado por la desorientación; significa que la dulce sensación del hogar es más fuerte cuando el hogar no solo es familiar sino también característico." (Lynch, 1964).* Una ciudad que no se deja leer es propensa al olvido. Cierta es que mucha información confunde, pero el ser humano tiene capacidades de conectar y seguir indicaciones por lo que es preferible que una ciudad hable demasiado a que genere un miedo constante de desorientación.



Imagen 40: Exteriores del Municipio de Guayaquil - Línea cebra - Fuente: Elaboración propia.



Imagen 41: Mural Pictórico de la Fachada del Ex edificio del Museo Antropológico del Banco Central del escultor Theo Constante - Fuente: Elaboración propia.





# LA URBE Y EL VEHÍCULO

MARCO TEÓRICO - CÓNCEPTUAL



Imagen 42: Av. 9 de Octubre - Estacionamiento de motos - Fuente: Elaboración propia.

Uno de los principales lugares en donde la relación usuario – vehículo es evidente casi a diario y es activa es el centro de la ciudad de Guayaquil. Este lugar funciona muy bien de manera peatonal justo después de que el usuario haya conseguido estacionarse. Posee manzanas de tamaño transitable y además en este sector se encuentra todo tipo de servicios a no muchos pasos de distancia, pero sin embargo esta ventaja se anula por la

inseguridad en ciertas zonas ya que siempre este es un limitante para sus caminantes. El centro es un lugar denso, histórico y de mucha importancia económica, que debería servir de ejemplo para los demás sectores en la urbe. Lo ideal sería esparcir este concepto por toda la ciudad con la misma idea de la mixtura de usos, evitando su colapso total. Esta zona de gran movimiento ha funcionado así durante muchos años,

pero por el incremento de población y vehículos está llegando a su límite.

El centro empieza a funcionar después de un embotellamiento en las mañanas cuando todas las personas han llegado a su lugar de trabajo y abandonado su vehículo. Según el planteamiento del nuevo urbanismo, este sector funciona cuando el vehículo no se mueve, pero nuevamente el problema se



genera a la hora de salida donde se abandona el lugar de trabajo y se vuelve al automóvil. Si las personas usaran más el transporte público, esta porción de territorio funcionaría de una manera más despejada y óptima. Si las ciclo vías estarían bien diseñadas y se les diera una correcta función, motivarían a la gente a no contaminar el ambiente y eso sería un ideal. Lastimosamente la costumbre y el clima de la ciudad asesina todas las posibilidades a lo mencionado anteriormente. El urbanista Andrés Duany argumenta que *siempre hay un "pero" y un cambio que actúan como muro impidiendo lo mejor para las distintas zonas*. En este caso la costumbre y el hecho de la comodidad de poseer un vehículo hacen que ciertas propuestas no funcionen.

Las personas no han entendido que tener un vehículo es un lujo solo cuando no es un estorbo. Es común ver preferencias en donde el individuo vive estresado por el tráfico, solo por tener un vehículo propio que mejora su status social-económico y brinda comodidad a la hora de movilizarse, a preferir vivir un poco más relajados usando transporte público, pero teniendo en cuenta que este así lo sea. El diseño urbano tiene que ver mucho con la historia de las personas desarrollándose en la

ciudad por años. No se puede imponer lo que no se ha enseñado y aunque el diseño urbano tenga fabulosos planes para mejorar vidas, si los ciudadanos no están dispuestos a intentar, el diseño será solo una obra sin sentido.

La costumbre es muy influyente en los cambios urbanísticos y mucho más en la ciudad de Guayaquil. Las personas que han vivido independientes y sin uso de un automóvil toda su vida y que por un mal diseño a nivel urbano tengan que cambiar su estilo de vida van a tener problemas de adaptación si es que se llegará a intervenir su sector y viceversa. Por lo que este nuevo urbanismo promueve la creación y el mantenimiento de un ambiente diverso, escalable y compacto con un contexto apropiado para desarrollar arquitectura y comunidades enteramente estructuradas de carácter mixto donde se mezclen: lugares de trabajo, tiendas, escuelas y colegios, parques y todas las instalaciones esenciales para la vida diaria de los residentes de cada lugar, situadas todas dentro de una distancia fácil de caminar. En resumen se va por una recomendación principal que es la de que exista una mixtura de usos en sectores residenciales y no solo

en puntos estratégicos que por lo general son algo alejados. Se va también por la necesidad de crear ciudades más densas y donde el transporte público juegue un rol importante en el desarrollo, pretendiendo así llegar a estrategias que reduzcan la congestión de tráfico frenando la dispersión urbana. Hay que siempre recordar que se está diseñando para seres humanos y no para automóviles.

El momento en el que nos olvidamos de quienes habitan, nos olvidamos de sus necesidades. No hay que olvidar que un buen diseño urbanístico evita problemas a futuro y que este se mantiene solo con el tiempo. Entonces en ciertos análisis de observación realizados a diversos barrios, en la urbe, se ha podido concluir que no se posee lo necesario con respecto a la diversidad de usos de suelo en cortas distancias y tampoco hay un óptimo transporte público, por lo que el vehículo ha sido y seguirá siendo ya por mucho tiempo la solución a todo.







# TRANSPORTE PÚBLICO

## MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL



Imagen 45: Parada de Bus - Malecón 2000 - Fuente: Elaboración propia.



Imagen 46: Metrovía - Fuente: Fotografía tomada de la página del Municipio de Guayaquil.

Guayaquil consta con dos tipos de transporte público. El primero es la Metrovía, que cuenta con 3 líneas principales más sus alimentadores. Dos líneas que van de norte a sur y una línea que va de este a oeste, además ciertas estaciones se conectan con alimentadores que intentan abarcar más zonas residenciales y con esto más alcance. Sin embargo, este sistema de transporte no cubre toda la ciudad, por lo que aún existen los buses regulares, que recorren las zonas a las que la Metrovía no llega, y a diferencia de esta, los buses no cuentan con estaciones estratégicas o con un carril propio. Generándose así un caos en la ciudad, por las calles donde se los conduce, Rumichaca es un claro ejemplo de lo mencionado. Además, el servicio que ofrece este transporte público no satisface a los usuarios, por la desorganización, la educación vial de sus conductores, el tránsito y la inseguridad. Las desventajas en cambio de la Metrovía es el número de pasajeros que intentan ingresar en hora pico y al no abastecerse, existen los diversos colapsos y descontentos por parte de la población que los utiliza.



# INVESTIGACIÓN DE BARRIOS EN GUAYAQUIL

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL





# CAPÍTULO IV:

## DESARROLLO Y ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN

**S**e realizó encuestas en 7 barrios seleccionados de la ciudad de Guayaquil para conocer más al usuario y las posibilidades de desarrollo de propuestas en los que se trata de humanizar el espacio. Los sectores escogidos han sido seleccionados por características como: uso del vehículo, tendencia de vivienda, ubicación y servicios que ofrecen. Sin embargo, todos atraviesan por los problemas urbanos anteriormente explicados.

Los resultados obtenidos relacionan y contrastan los barrios, además de que se logró extraer la esencia de cómo las personas perciben diversos sectores y que tanto estos afectan en lo personal a su cotidianidad. En resumen, se pudo introducir en las necesidades, la expectativa y sobre todo en que nos cuenta la ciudad con su arquitectura, narrado desde sus habitantes y sus experiencias.



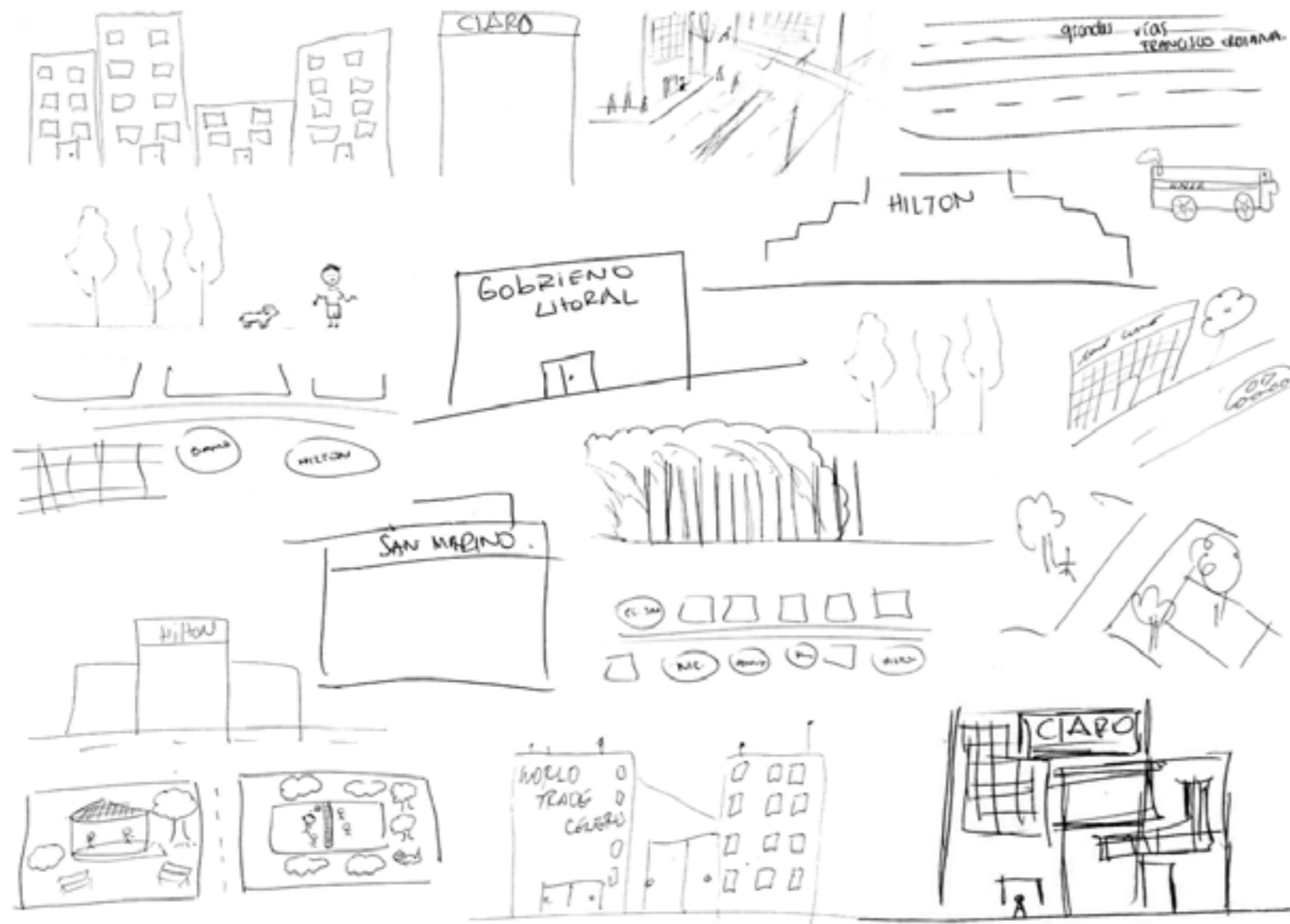
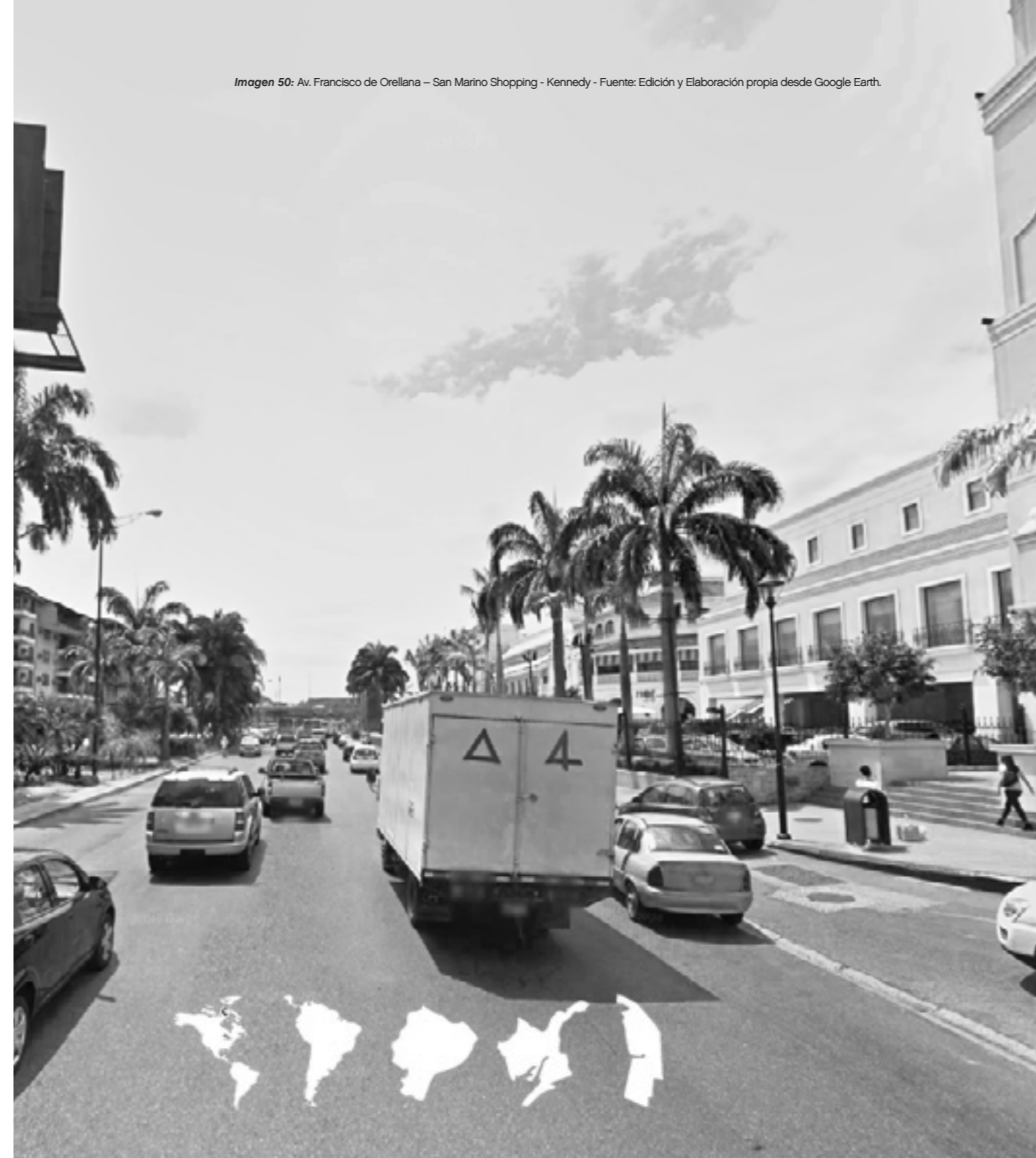


Imagen 49: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Kennedy - Fuente: Elaboración propia.

Los dibujos coinciden en una imagen de un sector un tanto empresarial con bastante uso mixto del espacio. **Lo que la mayoría recuerda son los grandes edificios como: Hotel Hilton Colón, Gobierno Zonal de Guayaquil, Edificio Claro, San Marino Shopping, World Trade Center, Avenidas amplias.** Se ve poca vegetación en los dibujos y poca interacción del ser humano puesto que menos de la mitad dibujo una persona.

Imagen 50: Av. Francisco de Orellana – San Marino Shopping - Kennedy - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



# KENNEDY

**E**n el año 1966 se inicia la construcción la avenida Boloña por el Ingeniero Amador Icaza, delegado por la Junta de beneficencia para lotizar la zona, a la que llamaron “lotización amador”. Para los años 70 ya había algunas casas en el sector ahora conocido como Kennedy Vieja. Se le otorgó ese nombre por el ex presidente de los Estados Unidos asesinado en 1963. Luego de la avenida Boloña, se construyó la avenida San Jorge, que actualmente se conoce como Avenida del Periodista. También fue en primera instancia de desarrollo de viviendas, luego fue tomando también carácter comercial como Urdesa, sobre todo por la inauguración del primer centro comercial de Guayaquil inaugurado en 1979, el Policentro (El Universo, 2010). Actualmente cuenta con dos centros comerciales grandes y sigue siendo una ciudadela de ubicación estratégica que tiene bordes con el norte de la ciudad, Urdesa, y el centro.



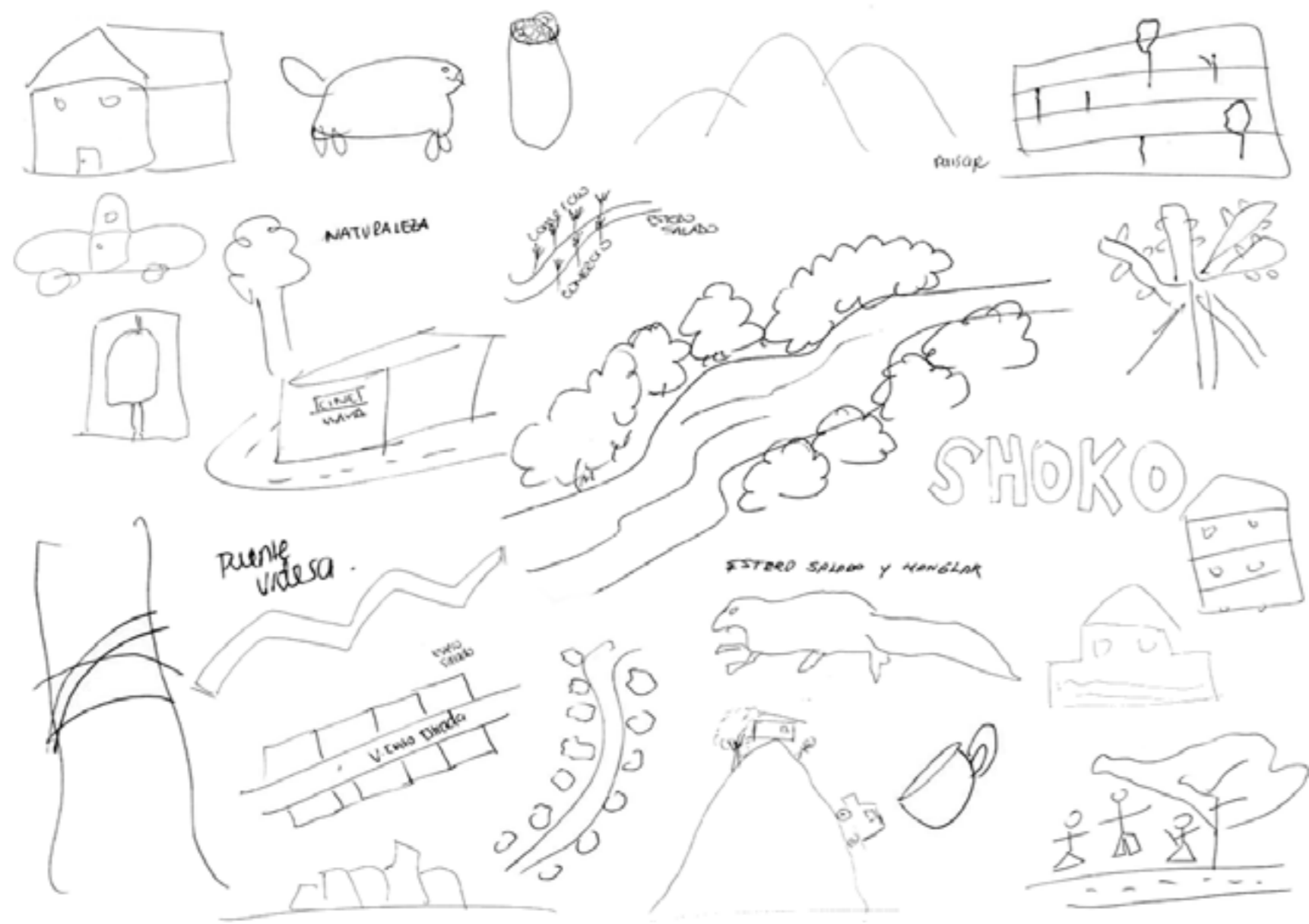
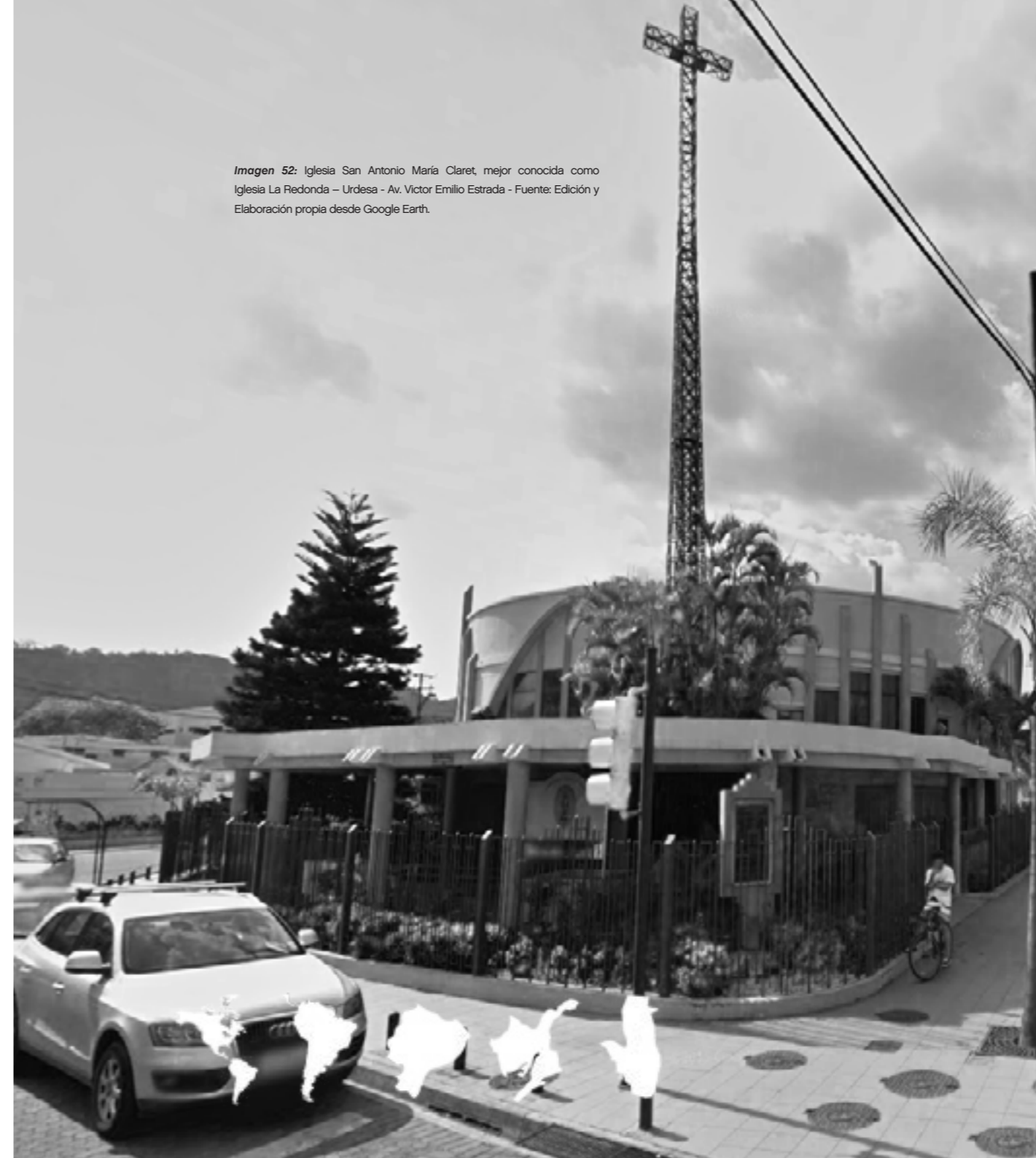


Imagen 51: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Urdesa - Fuente: Elaboración propia.

Los gráficos reflejan un recuerdo similar al paisaje, la fauna, el borde natural principal y el comercio.

**Más específico se ha coincidido: Av. Víctor Emilio Estrada, Iguana, Estero Salado, Lomas de Urdesa, Vegetación.**

Imagen 52: Iglesia San Antonio María Claret, mejor conocida como Iglesia La Redonda – Urdesa - Av. Víctor Emilio Estrada - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



# URDESA

**E**l barrio Urdesa fue construido en la década de los 50, en primera instancia destinado para personas de clase alta de la ciudad. El terreno pertenecía a la Junta de Beneficencia de Guayaquil y fue comprado por la constructora Urbanizadora del Salado S.A. Fue expandiéndose con el pasar de los años y cada vez se construían casa más pequeñas y de menor costo lo que hizo que se vuelva también para la clase media. Actualmente consta con 3 partes que son Urdesa Central, Urdesa Norte y Lomas de Urdesa. Las casas grandes construidas en la década de los 50 se mantienen, pero en los años 90 se cerraron con cercas por el tema de seguridad (Bonilla, 2011). Actualmente este barrio tiene su parte comercial, la calle principal que es la Víctor Emilio Estrada tiene locales de todo tipo a lo largo de la misma. También tiene centros comercial como Plaza triángulo y Aventura Plaza. Es conocida sobre todo por los buenos restaurantes de la zona y el variado uso de suelo en sus avenidas principales.



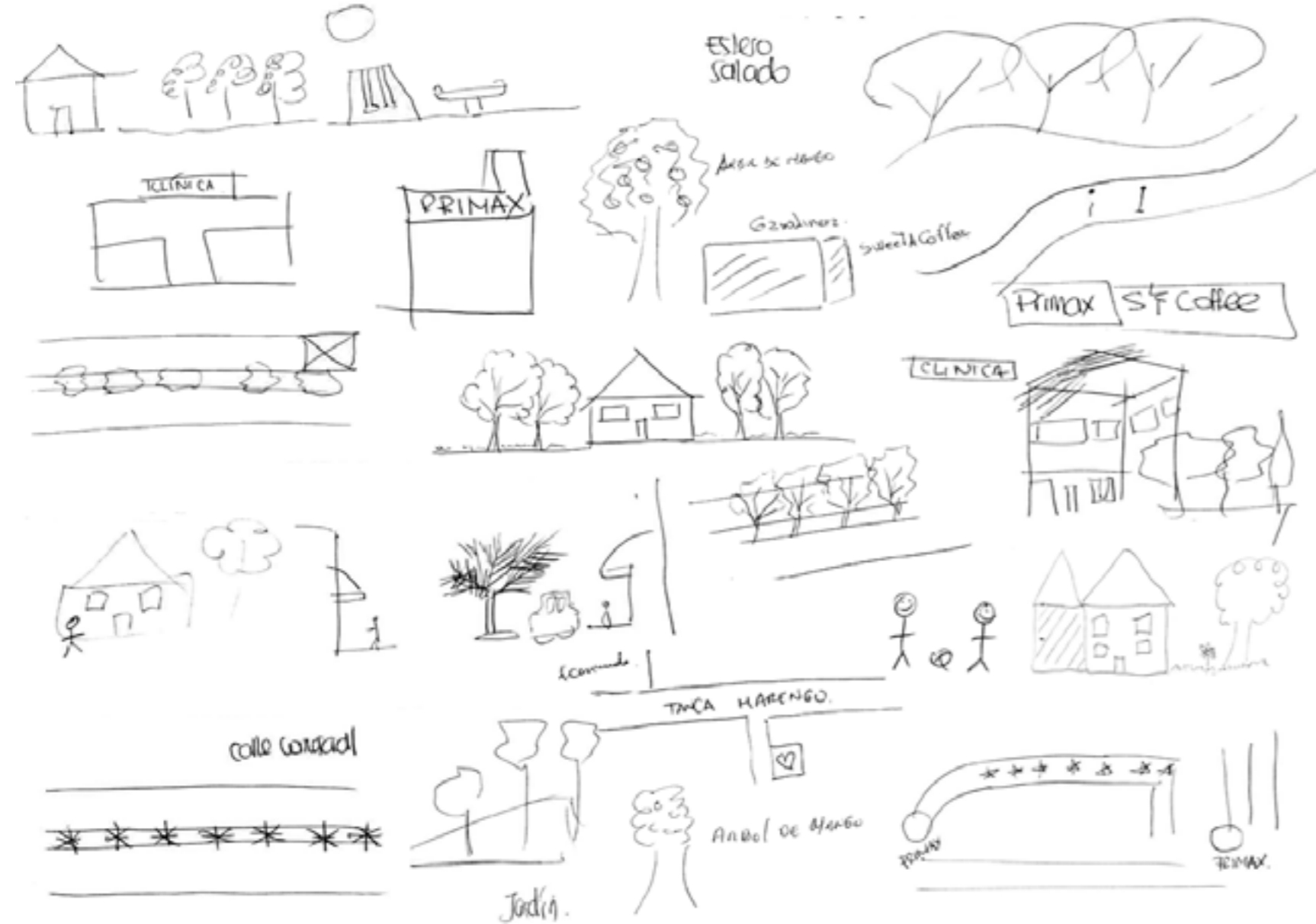


Imagen 53: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Udenor 1 - Fuente: Elaboración propia.

Udenor en sus dibujos plasma un vínculo importante con la naturaleza. Además es frecuente el patrón de hitos en el sector. **El patrón de memoria es: Primax, Sweet & Coffee, Parques, Vegetación.**

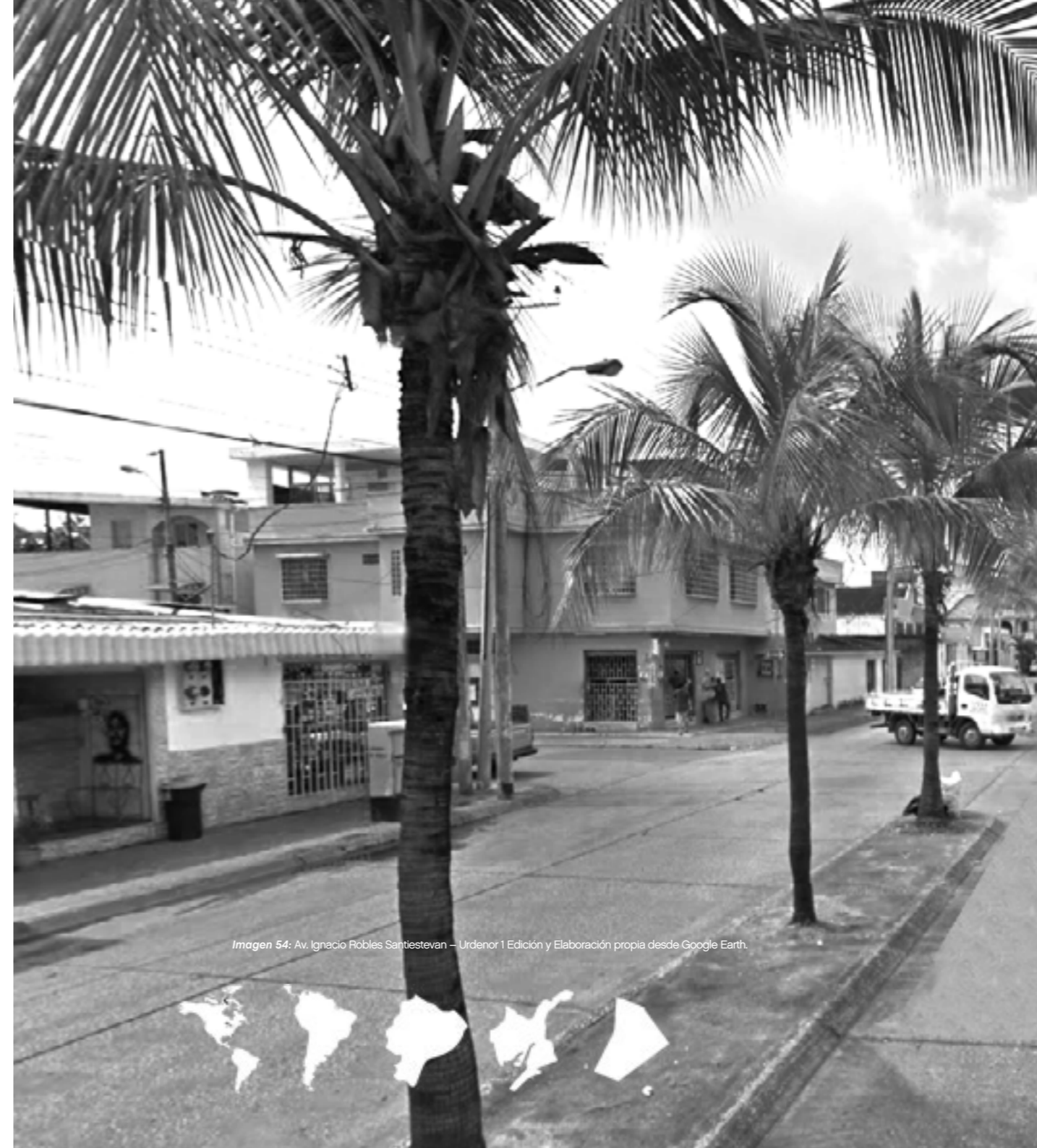


Imagen 54: Av. Ignacio Robles Santiestevan – Udenor 1 Edición y Elaboración propia desde Google Earth.

# URDENOR 1

Aunque no hay mucha información sobre el nacimiento del barrio, su diseño urbano cuenta con la mayor cantidad de puntos sugeridos por el Nuevo Urbanismo y es quizá por su tamaño manejable. Está limitado por el Estero Salado, la Av. Juan Tanca Marengo y la Av. Francisco de Orellana. Posee como borde natural al “Esterro Salado”, y una semi avenida principal donde predomina el uso mixto la Ignacio Robles Santiestevan que lo atraviesa y conecta las dos avenidas principales. En su mayoría el barrio es de carácter residencial, pero se ha ido desarrollando con el tiempo los intermitentes usos de suelo. Como moradora del barrio desde sus inicios (1994) este ha crecido de una manera planificada y tiene como mayor ventaja su ubicación, puesto que es estratégica y céntrica con varios puntos de interés en la ciudad. En comparación con otros sectores las áreas verdes son mas pronunciadas y al tener varios puntos de salida la congestión puede ser evitada. En sus fachadas no hay muchos patrones y no hay historia marcada, pero si una integración con el entorno.



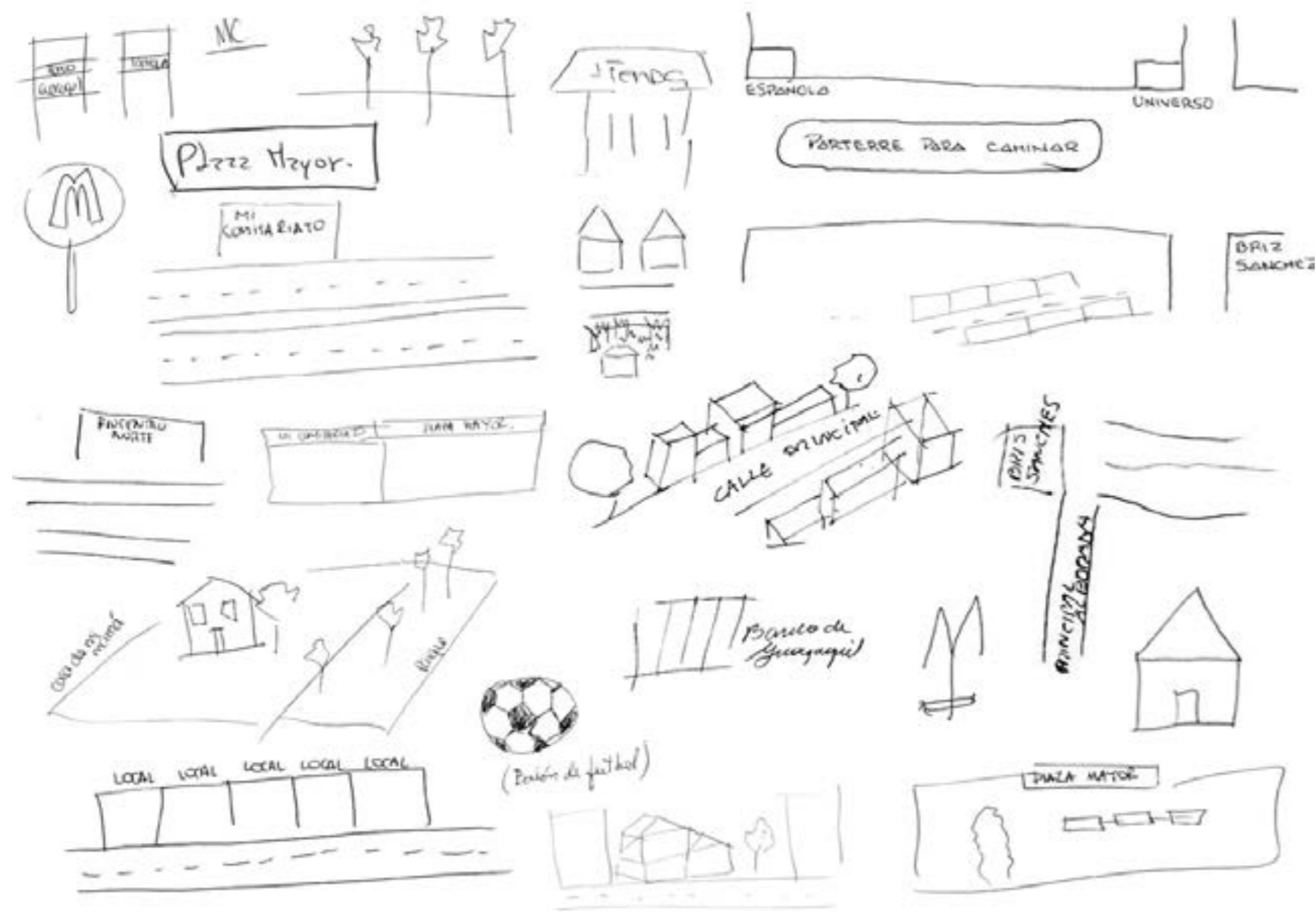
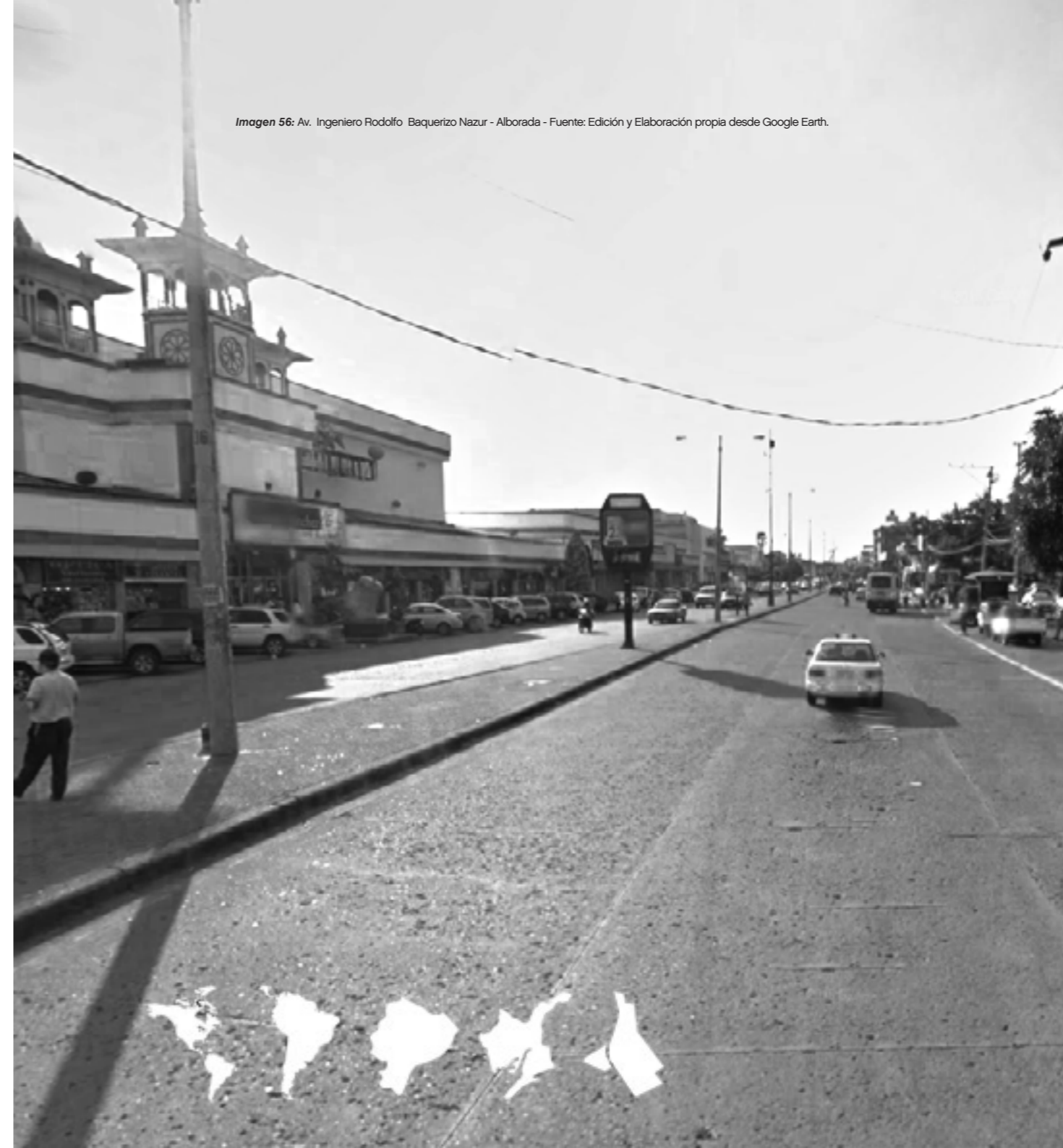


Imagen 55: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Alborada- Fuente: Elaboración propia.

Lo más recordado en la Alborada es su comercio, su avenida principal y las distintas actividades que las calles le proponen.  
**El patrón de memoria es: Centro Comercial Plaza Mayor, Ríocentro Norte, Mc Donald's, Banco de Guayaquil, Av. Principal.**

Imagen 56: Av. Ingeniero Rodolfo Baquerizo Nazur - Alborada - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



# ALBORADA

La Alborada por su parte, inició su construcción en el año 1973, en las tierras de Guillermo Pareja, Galo García y Salim Hernández. La idea surgió de Guillermo Pareja, ya que temía que sus tierras fueran invadidas, y con la ayuda de la inmobiliaria Guayaquil de Rodolfo Baquerizo Nazur crearon el proyecto habitacional que fue nombrado Alborada. Comenzó con dos etapas, y terminó su construcción a finales de los años 80 con 14 etapas que actualmente albergan a 15 mil familias. Este barrio también desarrolló su parte comercial que se mantiene hasta ahora. El primer centro Comercial fue Plaza Mayor, y se extendieron muchos lugares comerciales a lo largo de esa calle, Rodolfo Baquerizo Nazur, que es la principal del barrio y cruza todas las etapas (Lee, 1989).



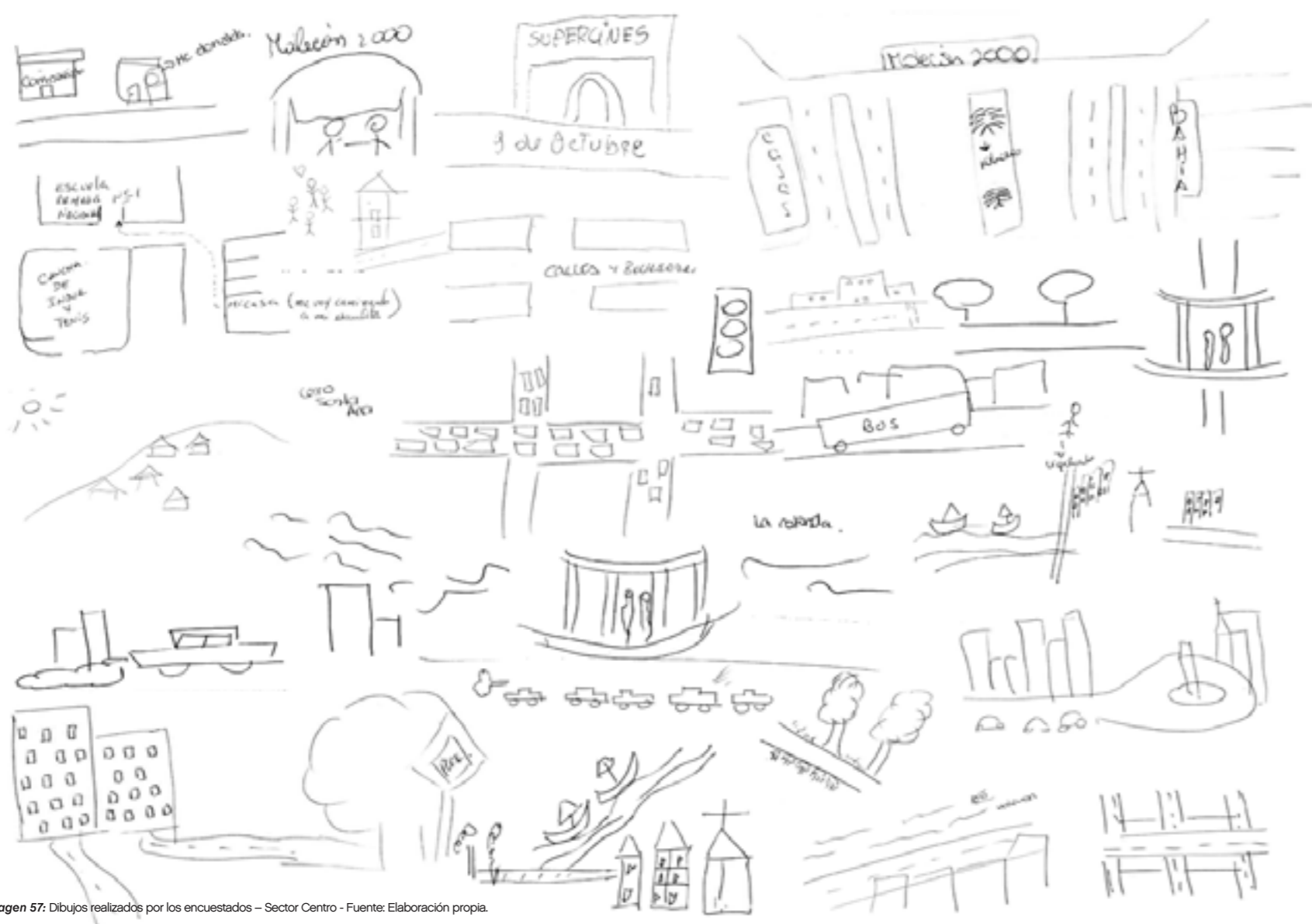


Imagen 57: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Centro - Fuente: Elaboración propia.

Los dibujos de la encuesta del sector Centro reflejan un aspecto mucho más cultural. Se puede ver como la mayoría de las personas ha dibujado espacios públicos, hitos y movimiento. Además cabe recalcar el nivel de congestión que se percibe, ya sea vehicular y de otros aspectos como la actividad en su máxima expresión.

**El patrón de memoria es: Malecón 2000, La Rotonda, Congestión, Iglesias, Vehículos, Calles.**

Imagen 58: Av. 9 de Octubre – Centro de Guayaquil - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



## CENTRO

El centro narra por sí solo la historia de una ciudad que se ha ido reconstruyendo desde cenizas. Ahí es en donde se congelaron los años y las esencias pasadas, en sus fachadas, en sus iglesias y en las costumbres. Por lo general este sector es muy concurrido por actividades cotidianas y de mucho congestionamiento de Lunes a Viernes, por el alto número de oficinas, empresas y locales comerciales que se encuentran en la zona, sin embargo, el fin de semana es un lugar tranquilo para recorrer. Cuenta con 3 puntos turísticos importantes que son: El parque Seminario con la Catedral, El Malecón 2000 y el Cerro Santa Ana. También cuenta con un número importante de iglesias. Es un barrio de calles estrechas, la mayoría de ellas unidireccionales.



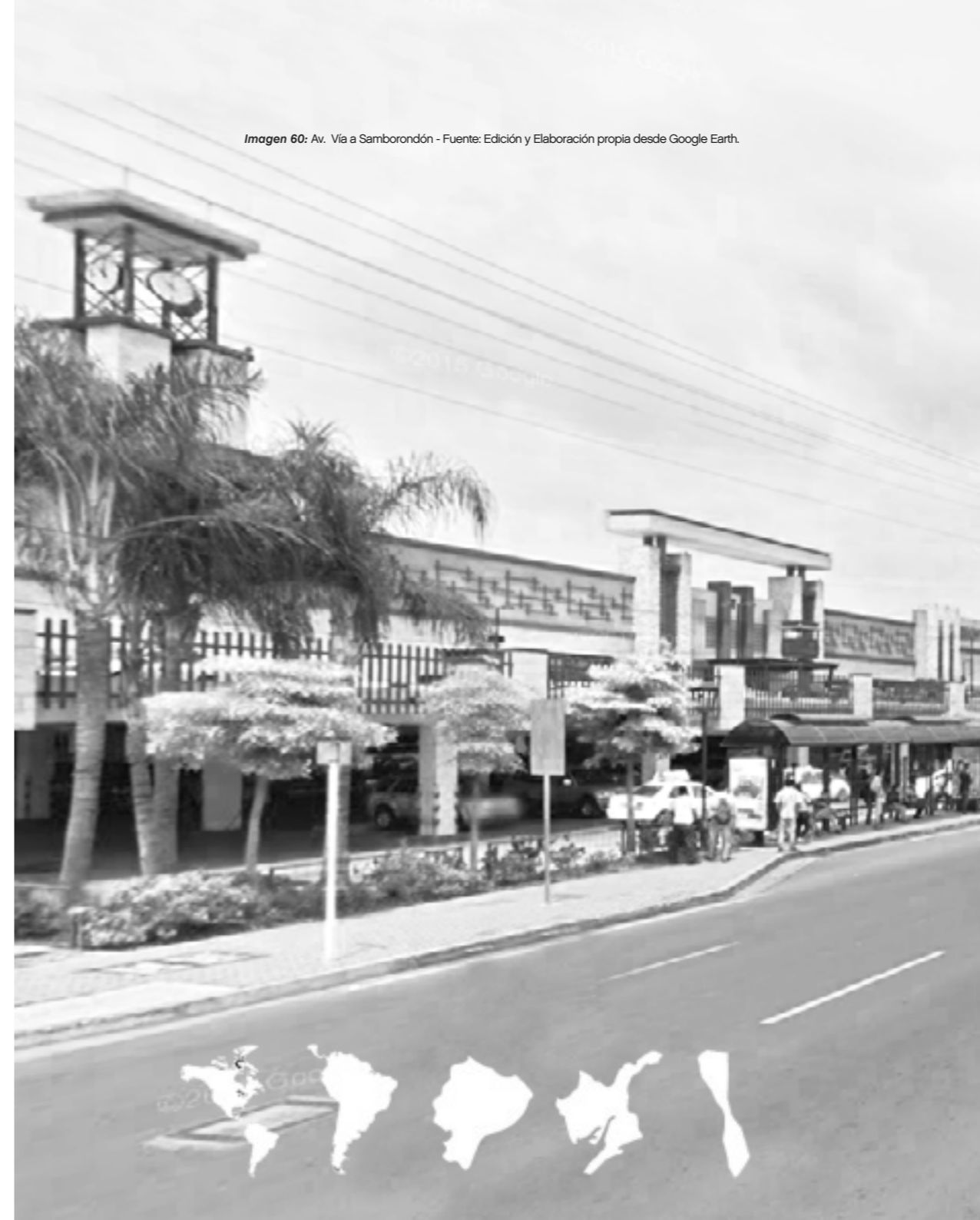


Imagen 59: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Vía a Samborondón - Fuente: Elaboración propia.

Vía a Samborondón muestra la realidad de lo que ofrece con estos dibujos. También claramente se ve como la vegetación está marcada y hay una tendencia. En resumen se ve actividad y consumismo.

**El patrón de memoria es: Mc Donald's, Palmeras, Av. Principal, Comida, Dinero, Ríocentro Entreríos.**

Imagen 60: Av. Vía a Samborondón - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



## VÍA SAMBORONDÓN

La actual zona conocida como la “Vía Samborondón” solía ser zona de haciendas. Sin embargo, en el año 1969 se construye el puente de la Unidad Nacional que une a la ciudad de Guayaquil con el sector, a partir de esto, se comienza a urbanizar esta zona con las primeras ciudadelas: La Puntilla y Entre Ríos. Actualmente, esta parroquia está compuesta en su mayoría de ciudadelas cerradas, siendo la primera en ser construida la llamada “Los Lagos” en 1980. El boom de este sector se dio a finales de los 1900s comienzos del año 2000. Desde ahí ha ganado mucha plusvalía, los terrenos van desde \$150 hasta \$650 y tienen un crecimiento anual de 400 casas nuevas en promedio. Residen 8,000 familias que se consideran de un estrato social alto (Mercometro, 2011). Cuenta con una Avenida denominada “Vía Samborondón” que cruza todo el sector por 10 km y medio. A sus costados están las diferentes ciudadelas, centros comerciales, hospitales, bancos, plazas, etc.





Imagen 61: Dibujos realizados por los encuestados – Sector Ceibos - Fuente: Elaboración propia.

Ceibos en sus dibujos refleja el poco uso mixto que posee, puesto que es más fácil coincidir en hitos importantes.

**Se recuerda con facilidad: Rio Centro, Mc Donald's, Árbol Ceibo, Iglesias, Casas**

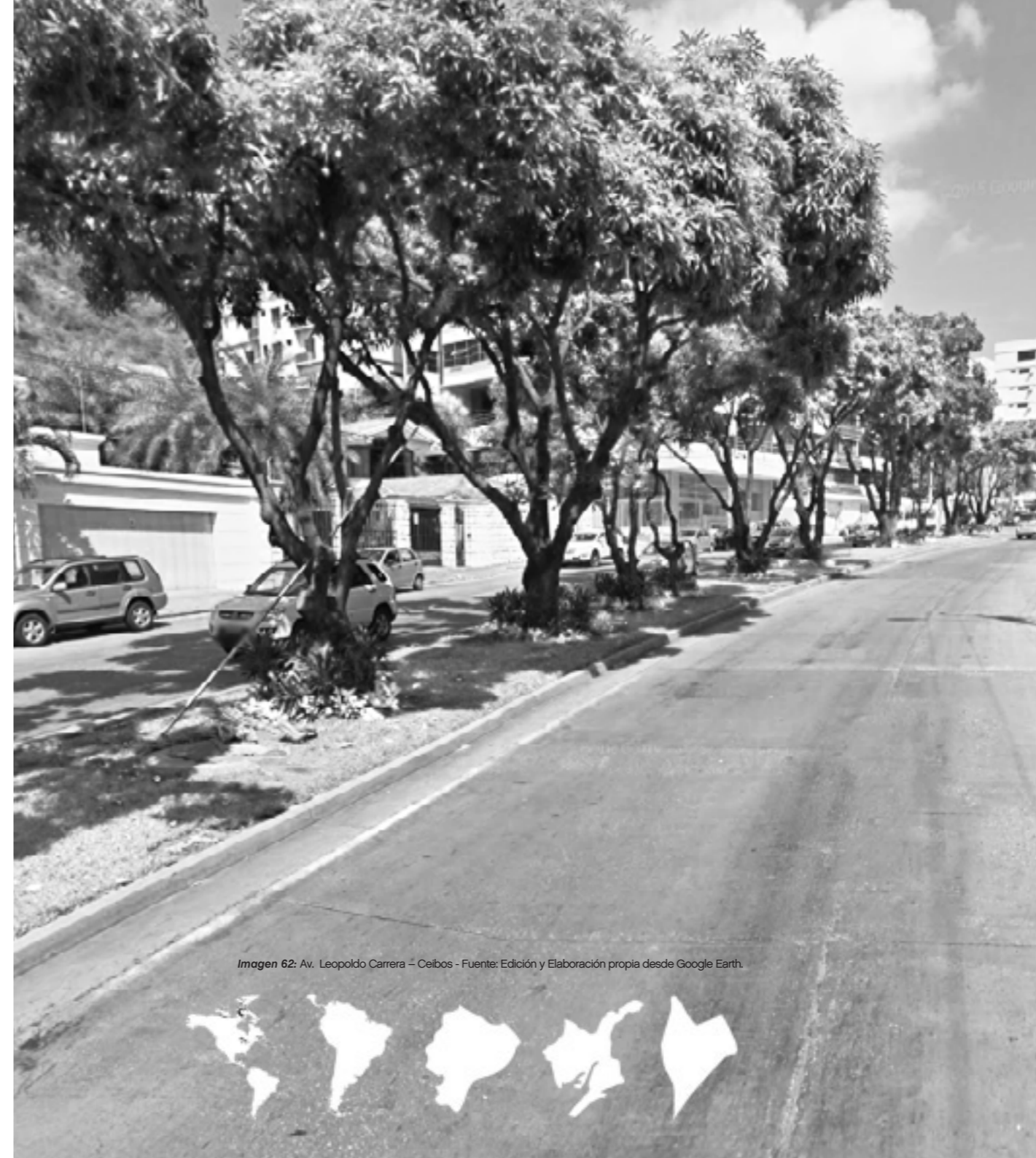


Imagen 62: Av. Leopoldo Carrera – Ceibos - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.

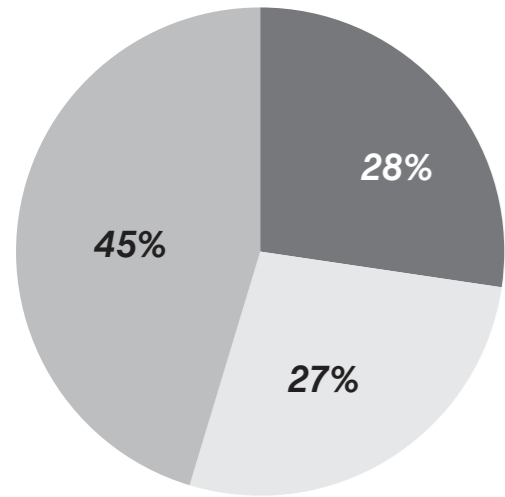
## CEIBOS

**E**l barrio Ceibos fue construido a inicios de la década de los 60, destinado a familias de clase alta. Lleva su nombre debido a que el árbol Ceibo predomina en la zona. También se ha ido expandiendo a lo largo de los años, teniendo muchas pequeñas ciudadelas que se fueron formando dentro de este como son: Santa Cecilia, Cumbres, Los Olivos, Colinas los Ceibos, entre otras. La avenida principal que cruza este barrio es la Leopoldo Carrera. A diferencia de los otros barrios, los ceibos no se ha convertido en una zona comercial. Es conocido por tener buenos colegios, tiene dos centros comerciales principales: Riocentro Ceibos y Piazza Ceibos. A lo largo de los años sigue manteniendo su posición de casa para familias de clase media alta y alta.



## ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en su barrio?

0-5 AÑOS 5-15 AÑOS MÁS DE 15 AÑOS

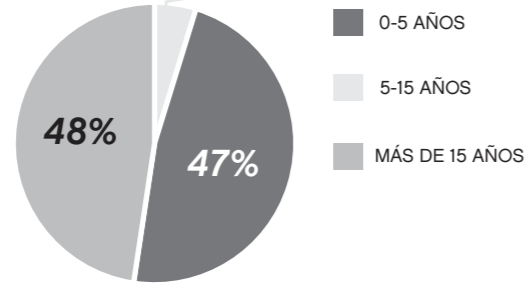


El gráfico muestra que la mayoría de las personas llevan más de 15 años viviendo en la misma casa, esto se debe a que muchos aun viven con sus padres. También el gráfico permite darse cuenta que las personas no se cambian de casa de forma continua.

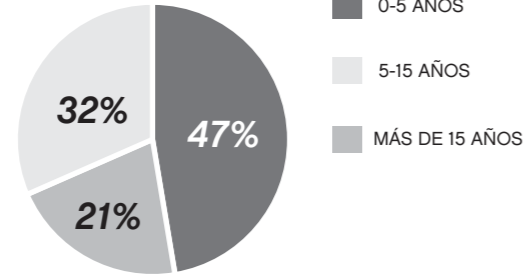
Es importante que el grupo seleccionado haya vivido en su barrio por bastante tiempo, ya que sus respuestas estarán más acercadas a la experiencia.

Gráfico 1: ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

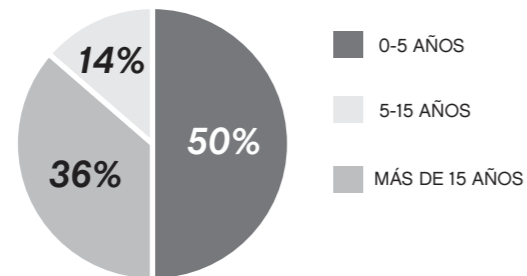
## Centro



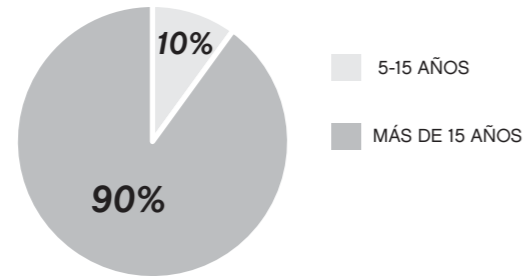
## Kennedy



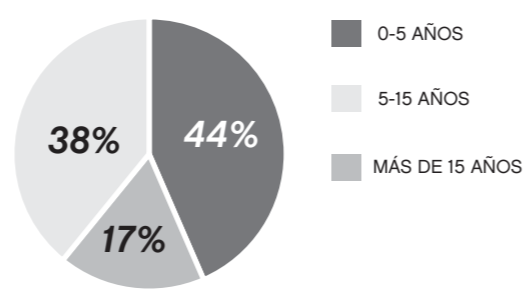
## Vía Samborondón



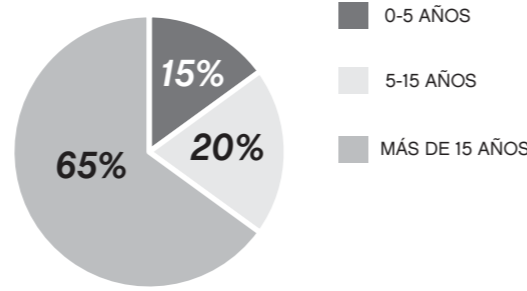
## Urdenor



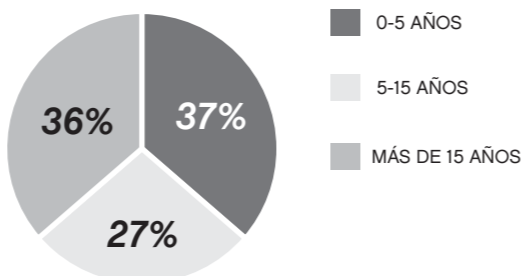
## Urdesa



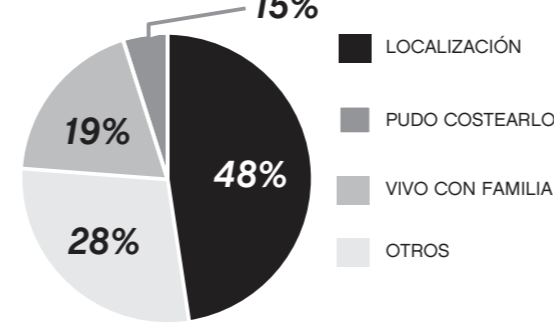
## Alborada



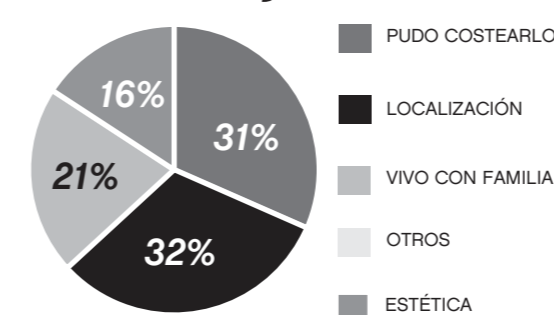
## Ceibos



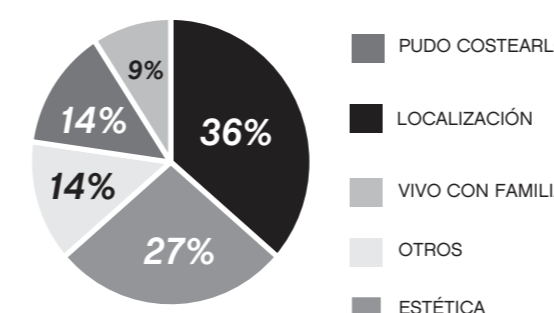
## Centro



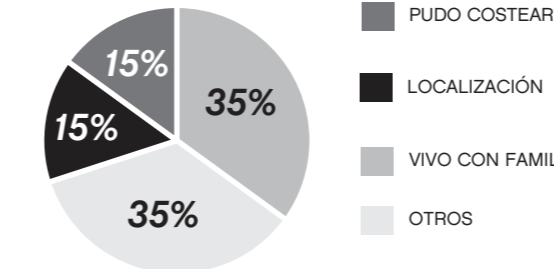
## Kennedy



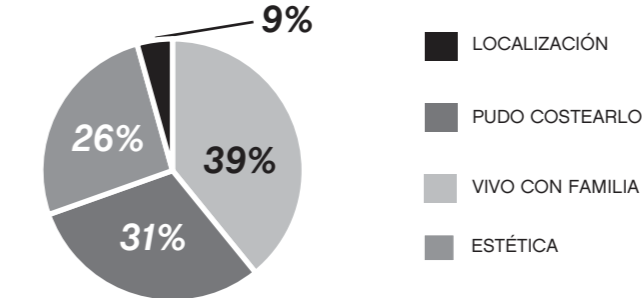
## Vía Samborondón



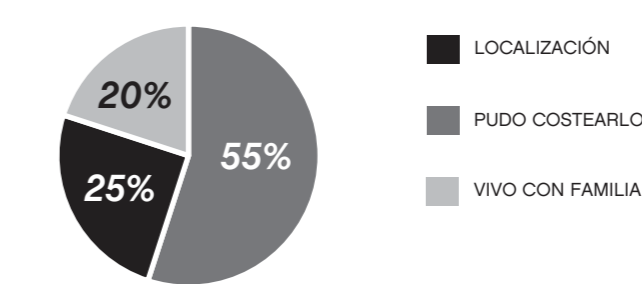
## Urdenor



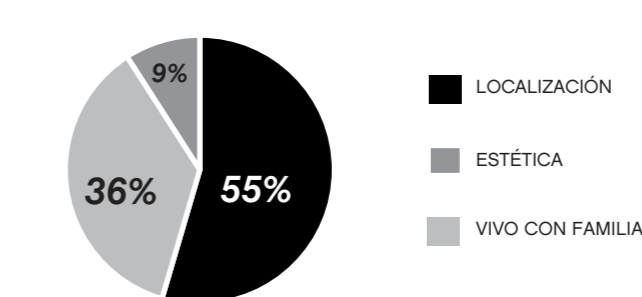
## Urdesa



## Alborada

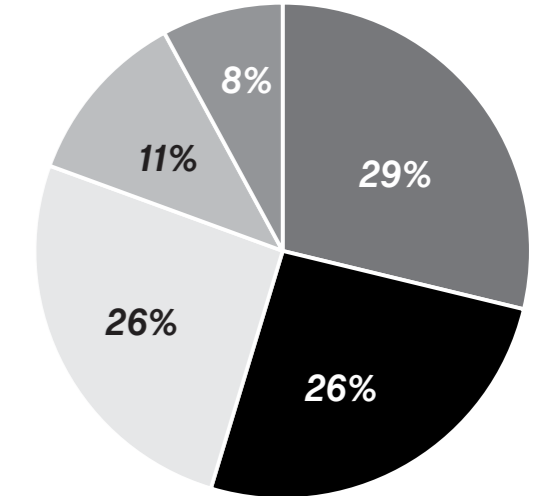


## Ceibos



## ¿Por qué vive en su barrio?

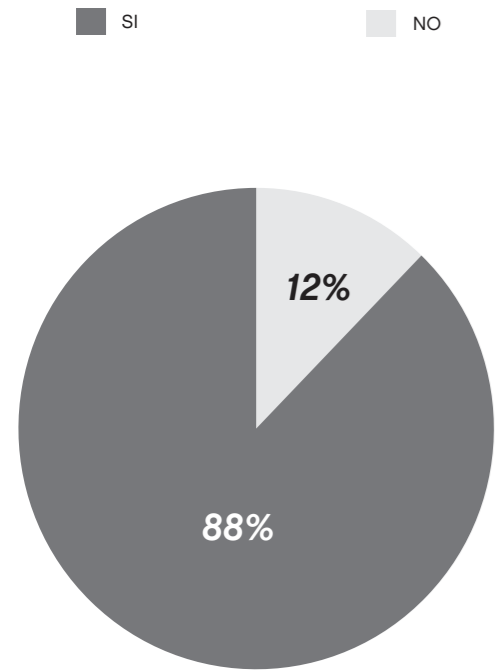
LOCALIZACIÓN OTROS  
VIVO CON FAMILIA PUDO COSTEARLO  
ESTÉTICA



En este grafico podemos ver resultados un tanto equitativos con 3 opciones sugeridas: Localización, vivo con familia y pudo costearlo. Hay que ponerle énfasis a que son pocos los que eligieron su casa por estética y en los únicos barrios en los que esta opcion fue elegida fueron: Urdesa, Ceibos y Vía Samborondón.

Gráfico 2: ¿Por qué vive en su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

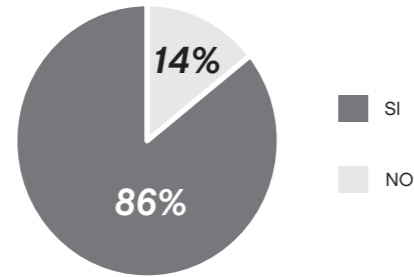
### ¿Le gusta vivir en su barrio?



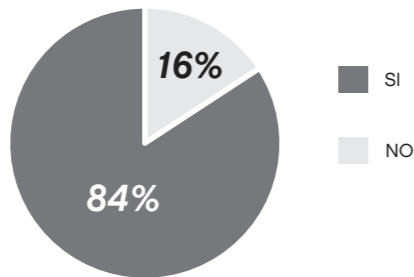
Aquí podemos ver un dato interesante. A casi 9 de cada 10 personas les gusta vivir en su barrio, esto también influye en su baja tasa de mudanza, puesto que la mayoría está feliz donde vive en la actualidad.

Gráfico 3: ¿Le gusta vivir en su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

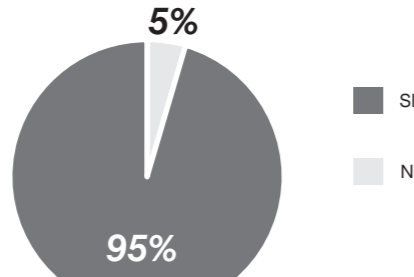
### Centro



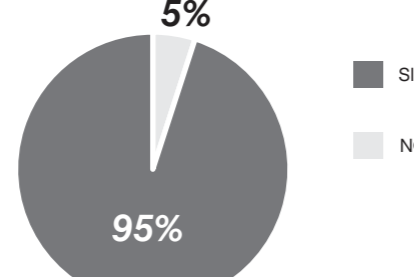
### Kennedy



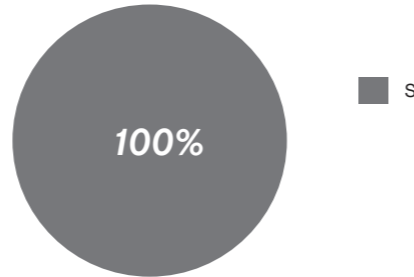
### Vía Samborondón



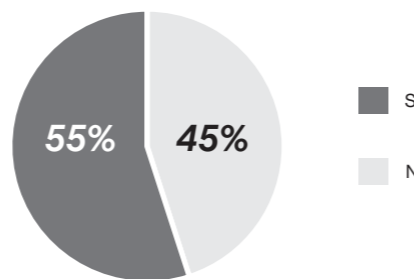
### Urdenor



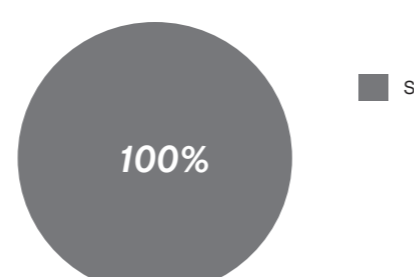
### Urdesa



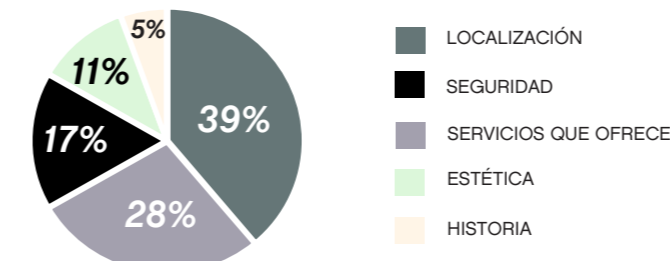
### Alborada



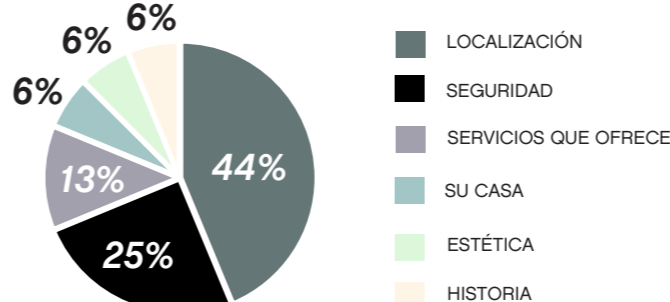
### Ceibos



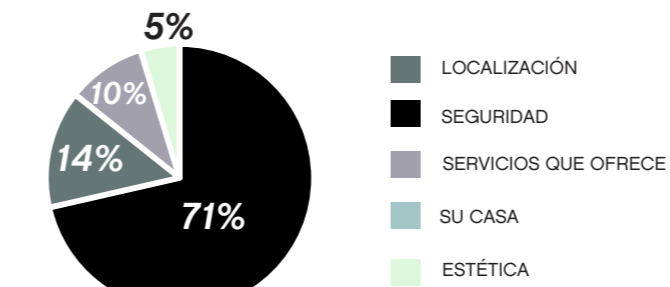
### Centro



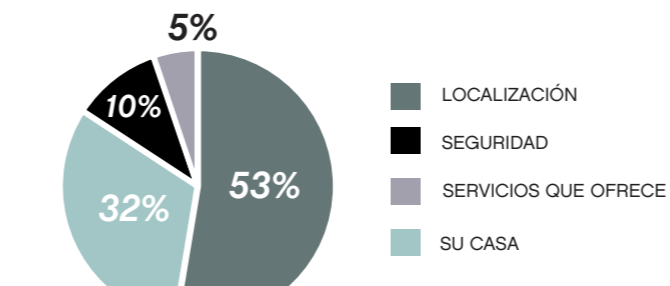
### Kennedy



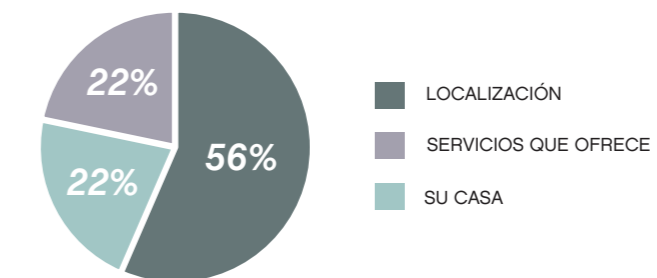
### Vía Samborondón



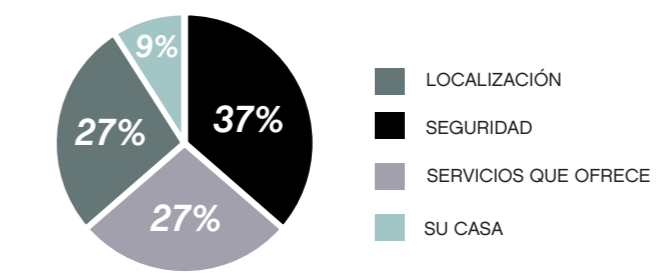
### Urdenor



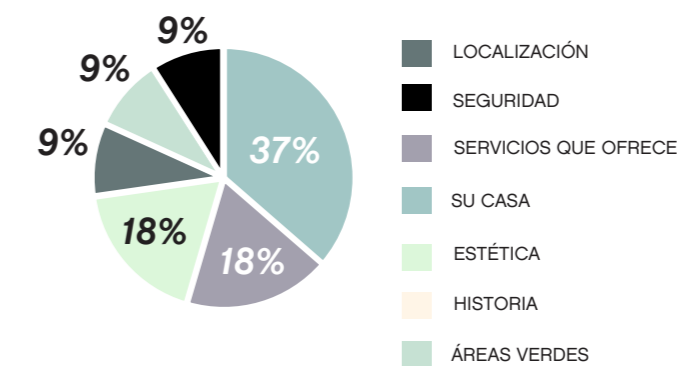
### Urdesa



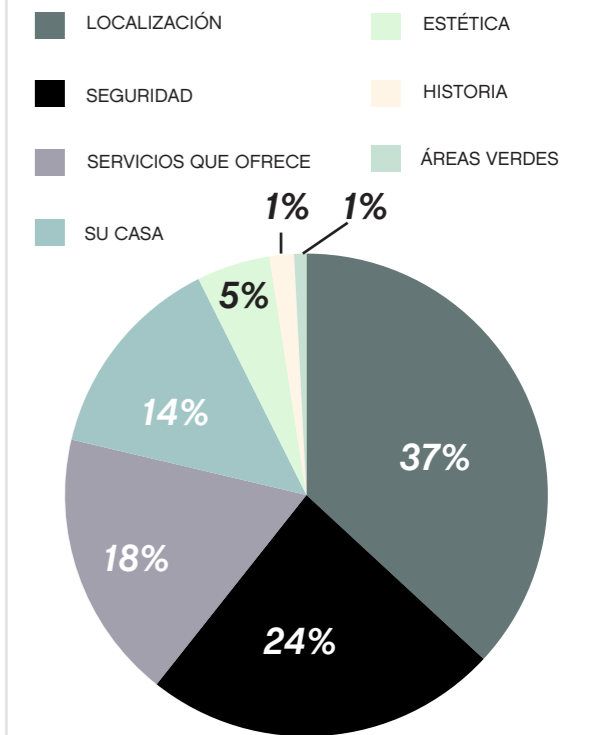
### Alborada



### Ceibos



### ¿Por qué le gusta vivir en su barrio?



La mayoría de las persona confirmó que les gusta vivir en su barrio por la localización, seguido por las cuestiones de seguridad y un 18% aseguró que es por la casa donde viven. Solo la minoría nombró áreas verdes, estética e historia.

Gráfico 4: Por qué le gusta vivir en su barrio? - Fuente: Elaboración propia.



**¿Cuáles son los lugares donde sale a comprar u obtiene un servicio con mayor frecuencia dentro de su barrio?**

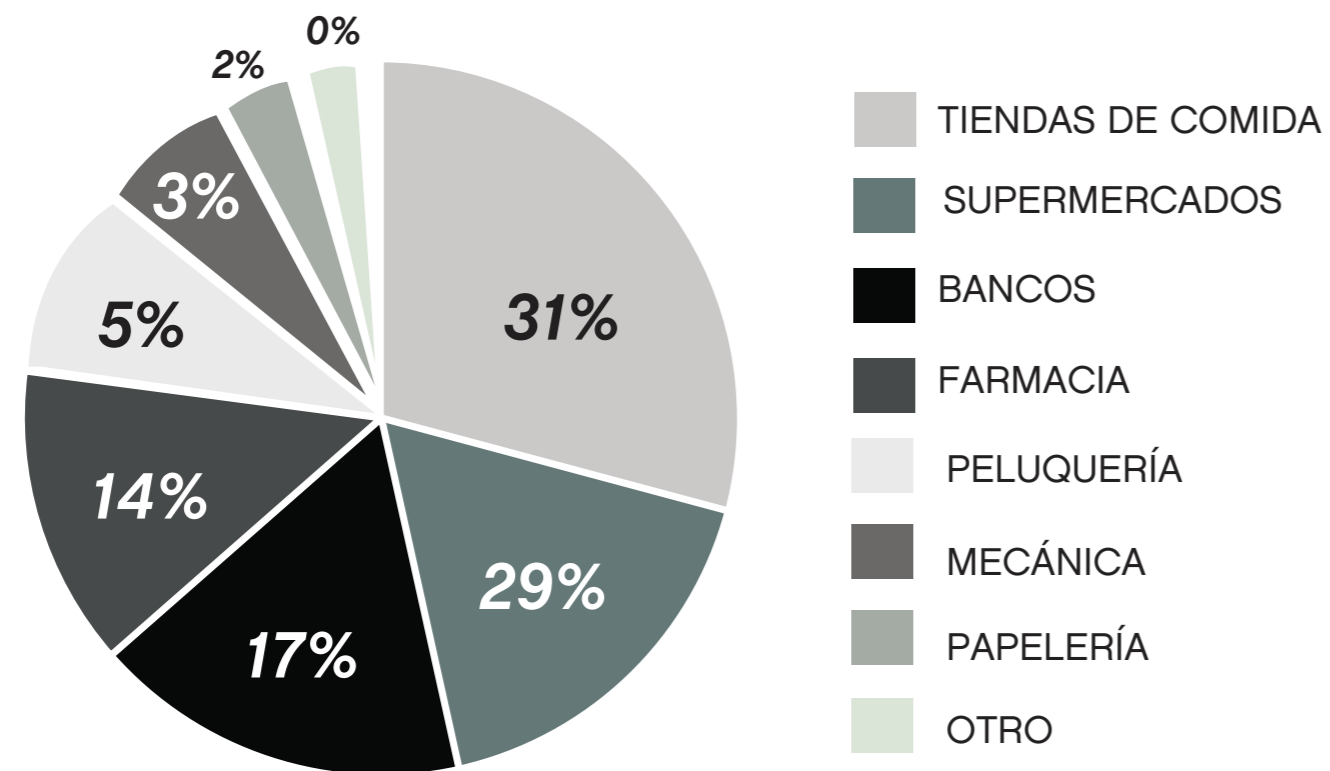
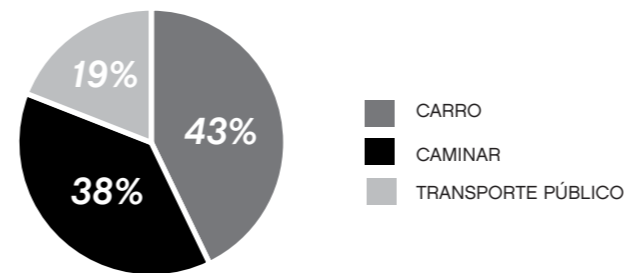


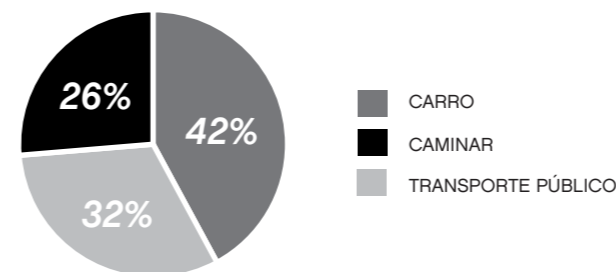
Gráfico 5: ¿Cuáles son los lugares donde sale a comprar u obtiene un servicio con mayor frecuencia dentro de su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

Esta pregunta permite determinar que el servicio que las personas más usan es el del supermercado, que incluye desde pequeñas tiendas hasta grandes cadenas de supermercados como Hyper Market y Megamaxi. Después utilizan las tiendas de comida, los bancos que involucra también cajeros automáticos y las farmacias. Conocer estos datos ayuda a saber cuales son las principales razones por las que las personas salen de su casa y se movilizan en búsqueda de estos sitios.

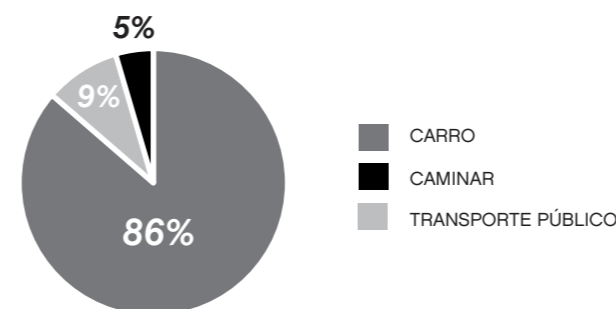
**Centro**



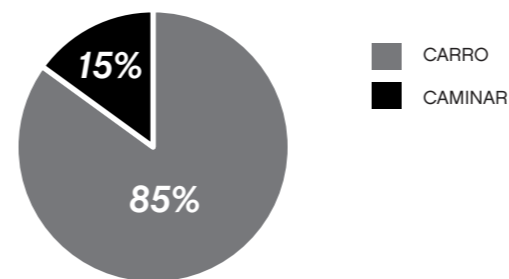
**Kennedy**



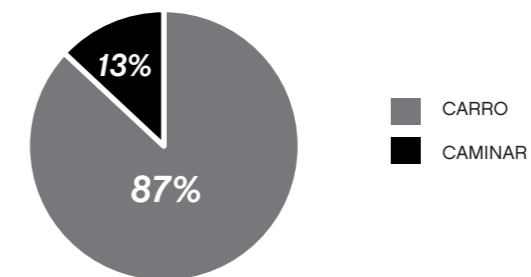
**Vía Samborondón**



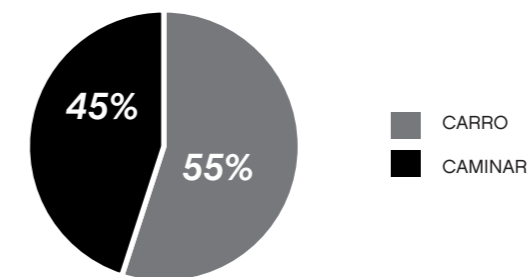
**Urdenor**



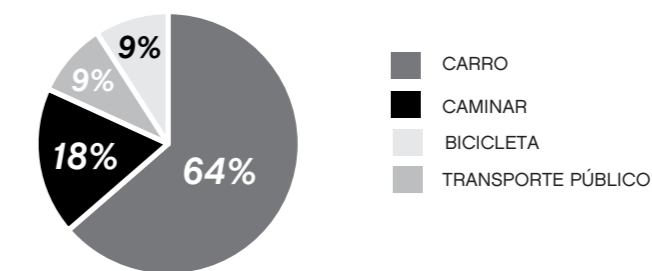
**Urdesa**



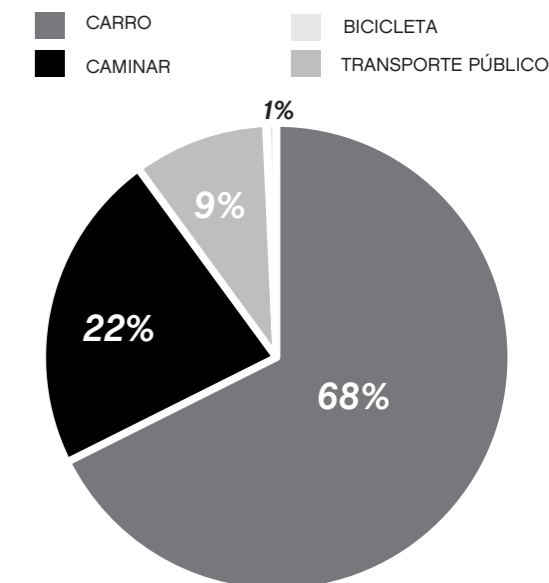
**Alborada**



**Ceibos**



**¿Qué medios de transporte utiliza para ir al lugar donde compra con mayor frecuencia dentro de su barrio?**

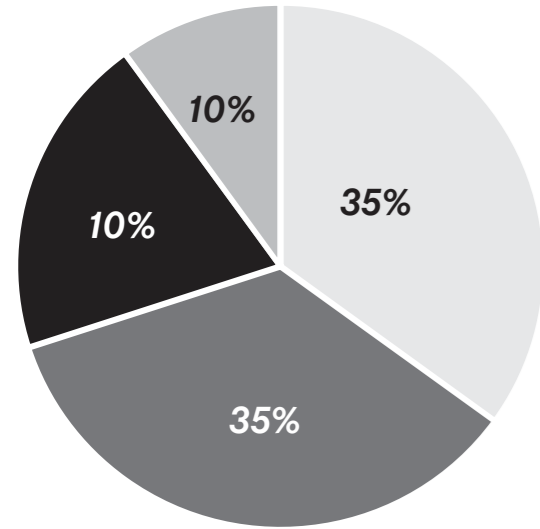


El grafico indica que 7 de cada 10 personas se desplaza al lugar donde compra con mayor frecuencia en carro. Solo el 22,3% de las personas camina. Esto puede ser influenciado por la seguridad de la ciudad en ciertos barrios y también por la lejanía de las zonas residenciales a áreas comerciales. Otro punto importante es enfatizar el bajísimo uso de la bicicleta como medio de transporte, esto se debe a que la ciudad no esta diseñada para usarla y por el clima.

Gráfico 6: ¿Qué medios de transporte utiliza para ir al lugar donde compra con mayor frecuencia dentro de su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

### ¿Cuánto tiempo por día permanece en espacios públicos?

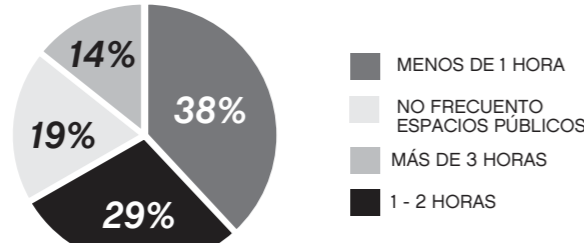
- MENOS DE 1 HORA
- NO FRECUENTO ESPACIOS PÚBLICOS
- MÁS DE 3 HORAS
- 1 - 2 HORAS



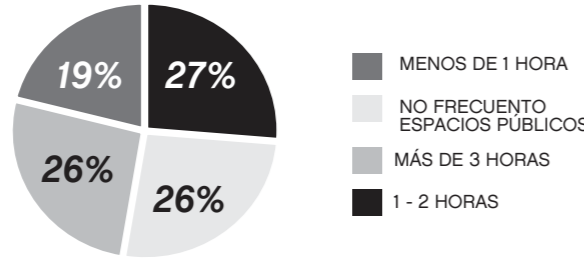
Aquí se puede ver el poco uso de espacios públicos por parte de la población. El 33% de las personas utiliza los espacios menos de una hora por día, convirtiendolos en lugares simplemente de paso, y el 29,5% no frecuenta espacios públicos. Asimismo, solo el 24% los usa en el rango de 1 a 2 horas.

Gráfico 7: ¿Cuánto tiempo por día permanece en espacios públicos? - Fuente: Elaboración propia

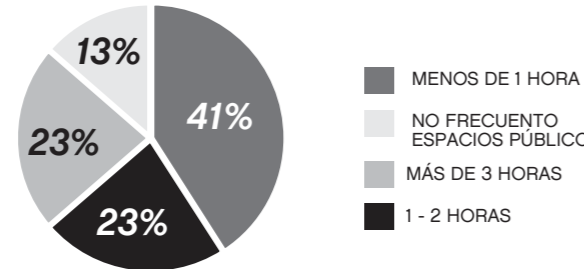
### Centro



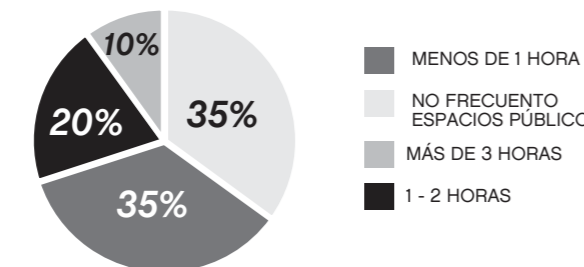
### Kennedy



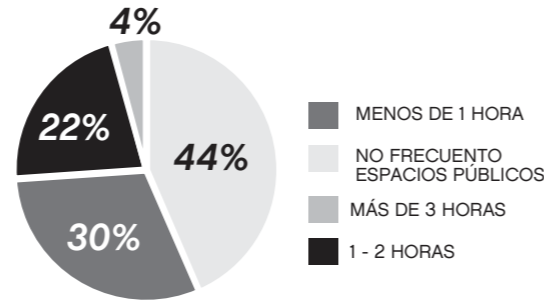
### Vía Samborondón



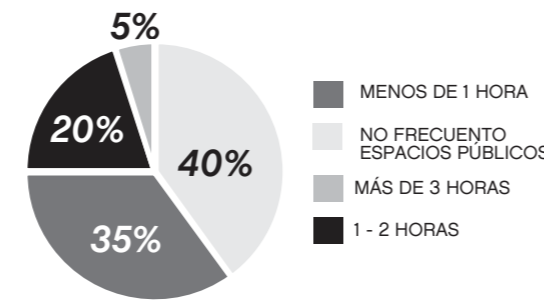
### Urdenor



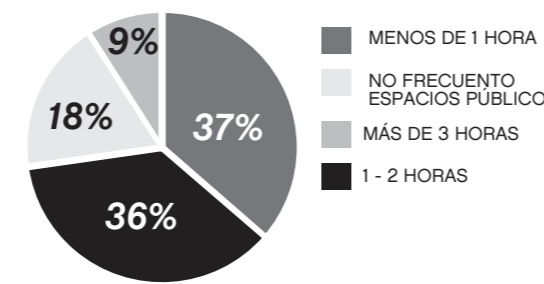
### Urdesa



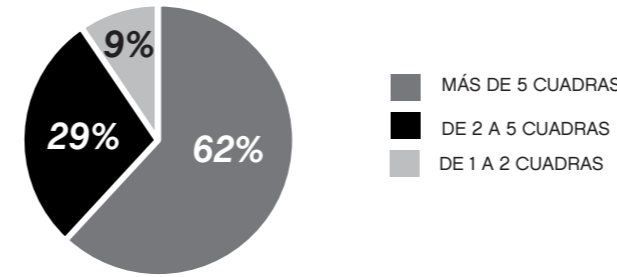
### Alborada



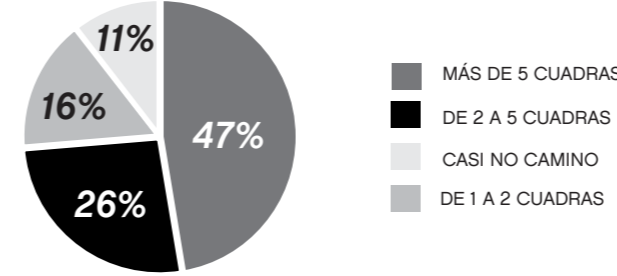
### Ceibos



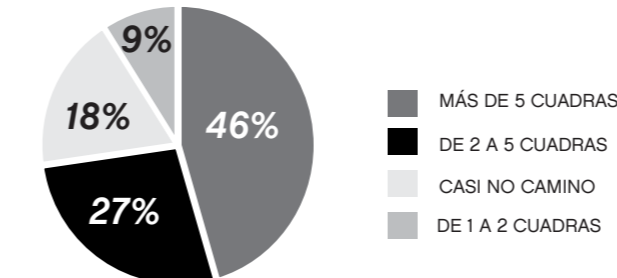
### Centro



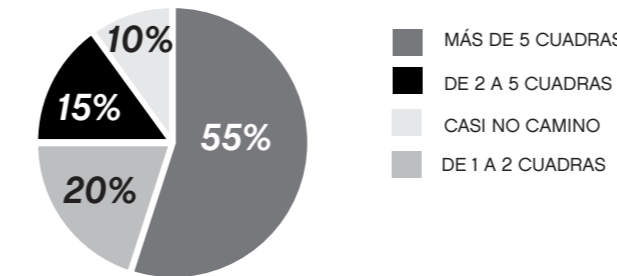
### Kennedy



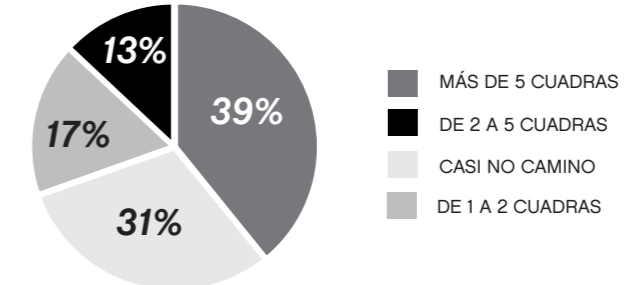
### Vía Samborondón



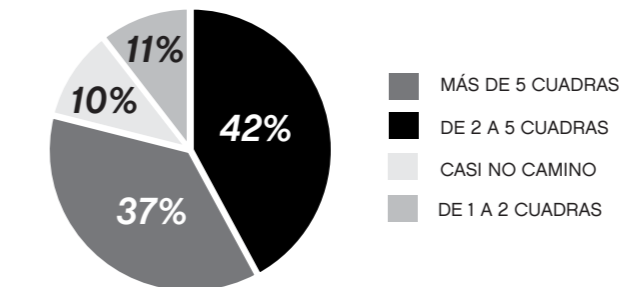
### Urdenor



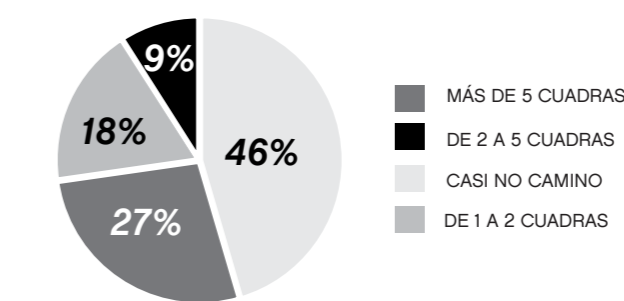
### Urdesa



### Alborada

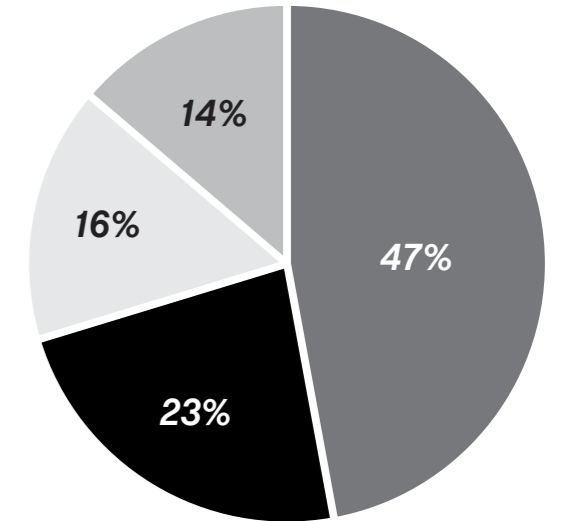


### Ceibos



### ¿Cuál es la máxima distancia que se desplaza caminando?

- MÁS DE 5 CUADRAS
- DE 2 A 5 CUADRAS
- DE 1 A 2 CUADRAS
- CASI NO CAMINO

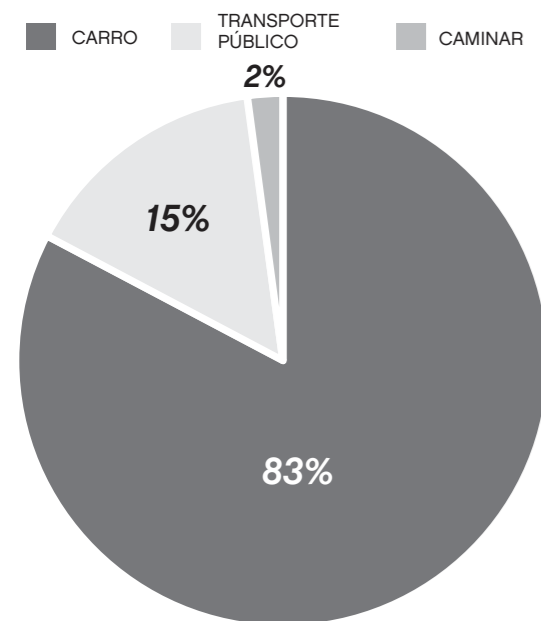


En este gráfico se puede ver que la mitad de las personas no tiene problema en desplazarse casi 5 cuadras caminando, y el 23% de 2 a 5 cuadras. Solo el 16% aseguró que casi no camina.

Gráfico 8: ¿Cuál es la distancia máxima que se desplaza caminando? - Fuente: Elaboración propia



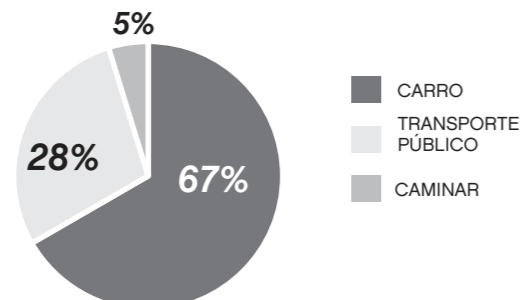
### ¿Qué medio de transporte utiliza diariamente?



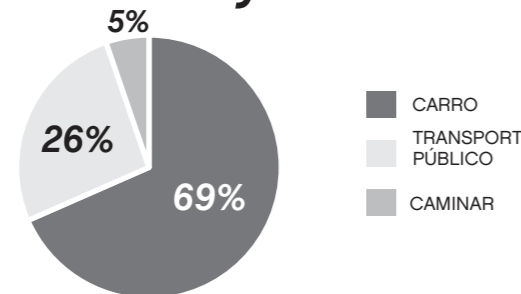
Este dato es crucial para la investigación puesto que muestra que el 82,73% se moviliza en carro, y solo el 15% de la población utiliza transporte público. A diferencia de otras ciudades donde las personas caminan a sus destinos por la cercanía, en Guayaquil solo el 2% lo hace. Además es necesario aclarar que la encuesta esta específicamente dirigida a la mayoría que usa más el vehículo, por lo que la investigación deberá con sus resultados reducir este porcentaje de preferencia.

Gráfico 9: ¿Qué medio de transporte utiliza diariamente? - Fuente: Elaboración propia

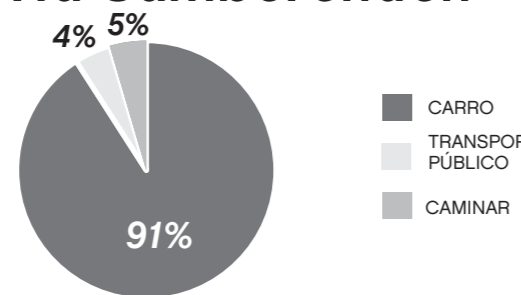
### Centro



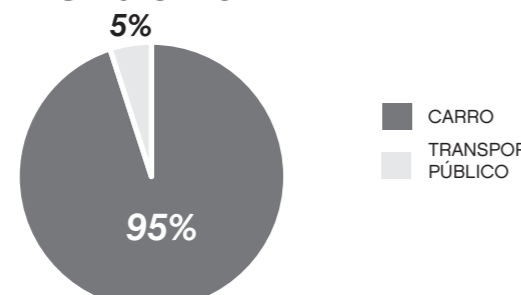
### Kennedy



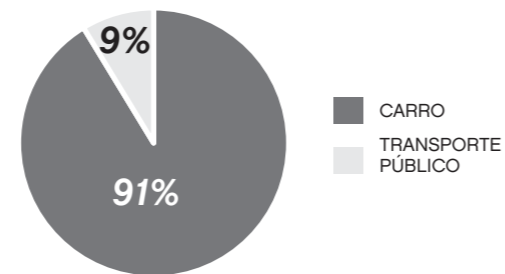
### Vía Samborondón



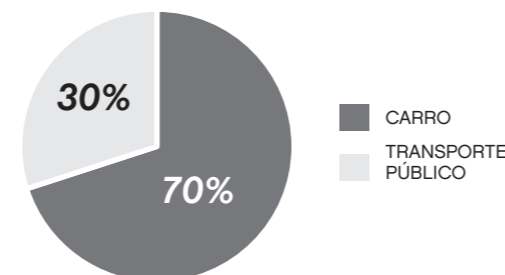
### Urdenor



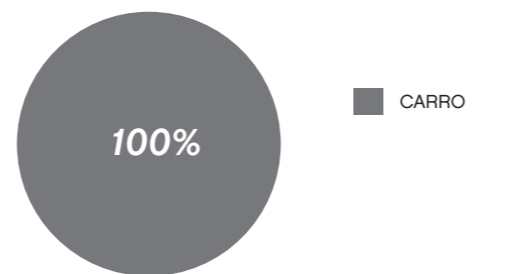
### Urdesa



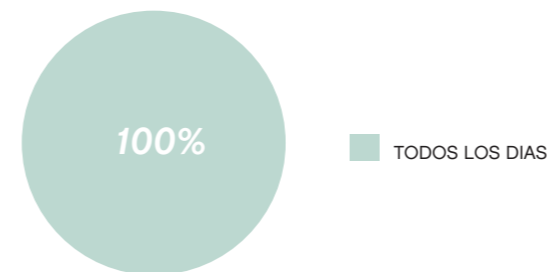
### Alborada



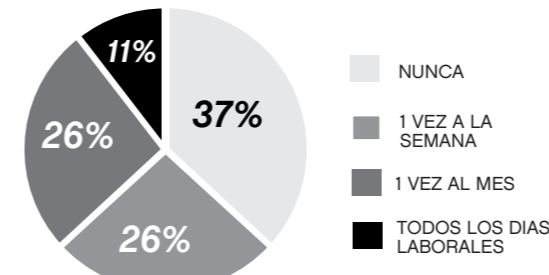
### Ceibos



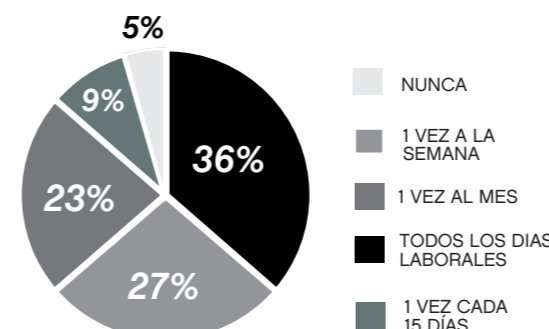
### Centro



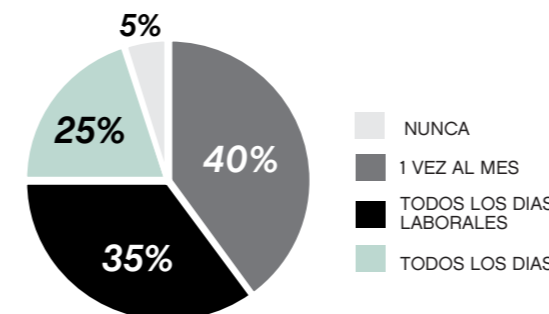
### Kennedy



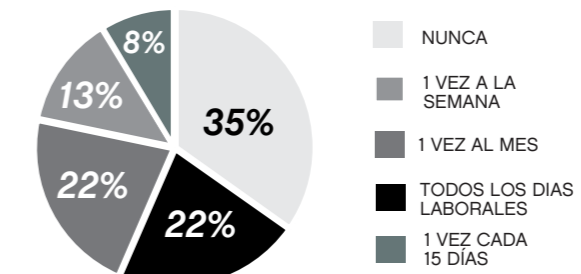
### Vía Samborondón



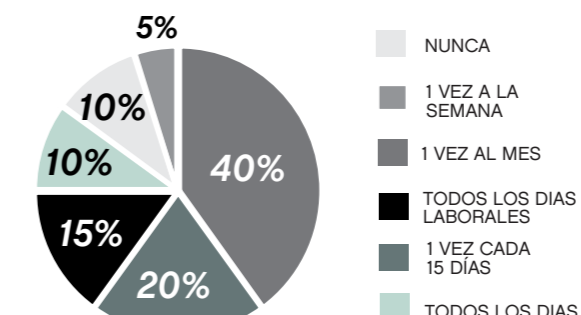
### Urdenor



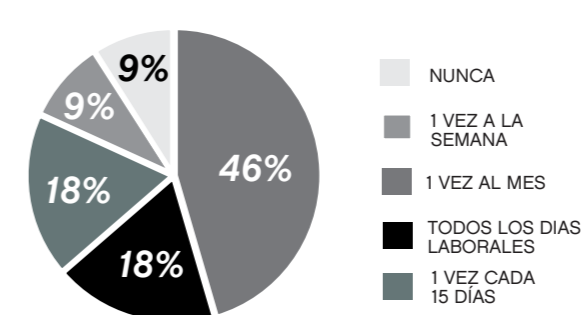
### Urdesa



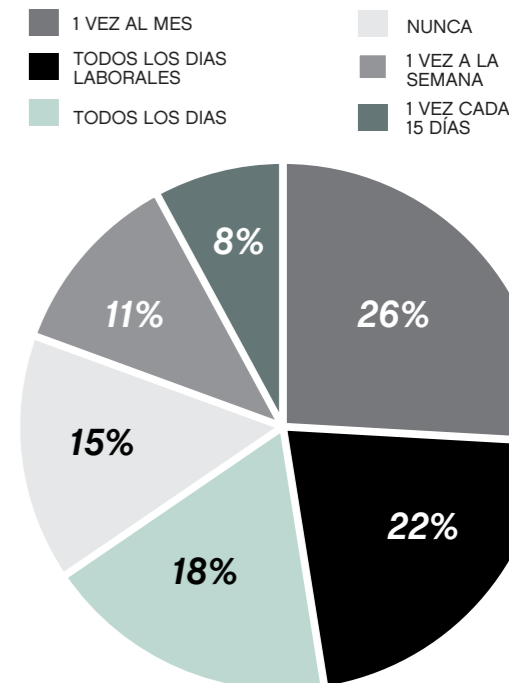
### Alborada



### Ceibos



### ¿Con qué frecuencia pasa por el centro de la ciudad?

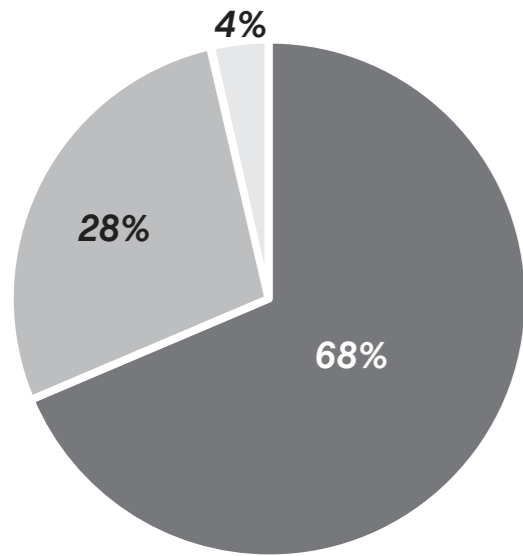


Aquí se puede ver que la frecuencia de visita al centro está distribuida equitativamente. El 26% lo hace 1 vez al mes, el 22% lo hace todos los días laborales y el 18% lo hace todos los días ya que muchos dentro de este porcentaje es porque viven ahí. Un resultado interesante es que muy cercano al 18% de visita todos los días, tenemos un 15% que asegurará no ir nunca.

Gráfico 10: ¿Con qué frecuencia pasa por el centro de la ciudad? - Fuente: Elaboración propia.

### ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad?

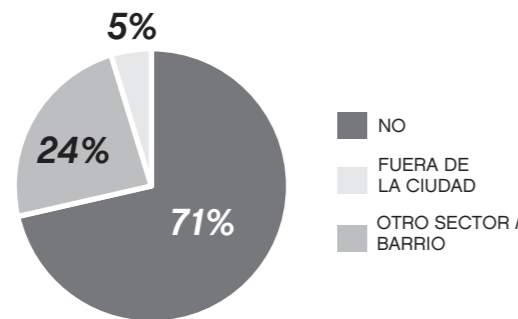
■ NO ■ FUERA DE LA CIUDAD ■ OTRO SECTOR / BARRIO



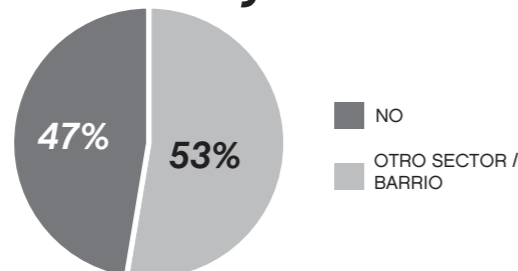
Aquí se puede ver que la mayoría de las personas está conforme con vivir en su barrio y solo 3 de cada 10 personas en promedio quisiera vivir en otro sector de la ciudad.

Gráfico 11: ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad? - Fuente: Elaboración propia.

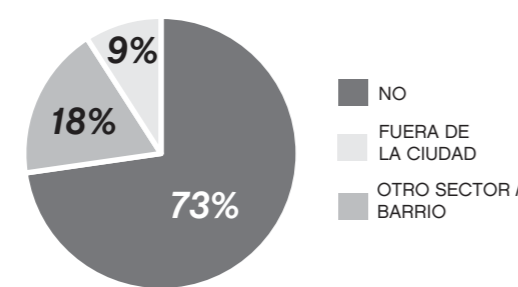
### Centro



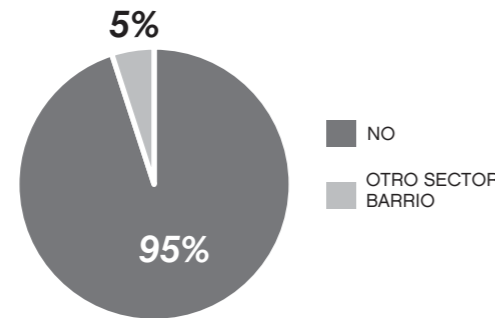
### Kennedy



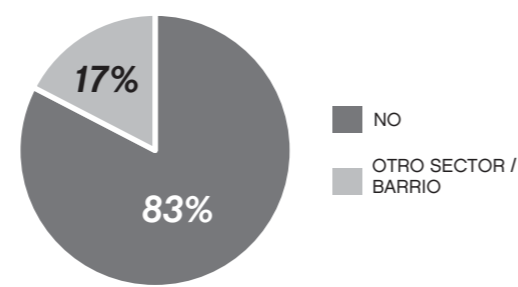
### Vía Samborondón



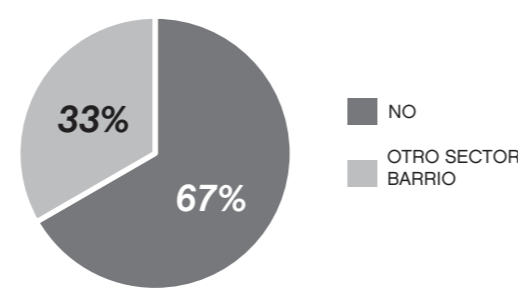
### Urdenor



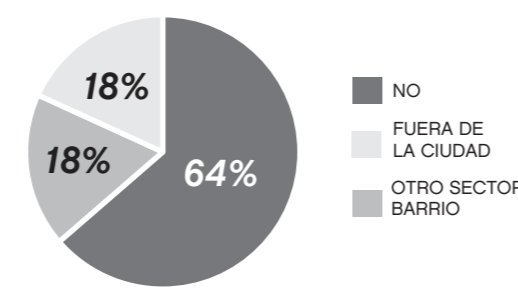
### Urdesa



### Alborada



### Ceibos



### ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad?, ¿En qué sector?

■ VÍA SAMBORONDÓN  
 ■ URDESA  
 ■ VÍA A LA COSTA  
 ■ PUERTO SANTA ANA  
 ■ CENTRO  
 ■ CEIBOS

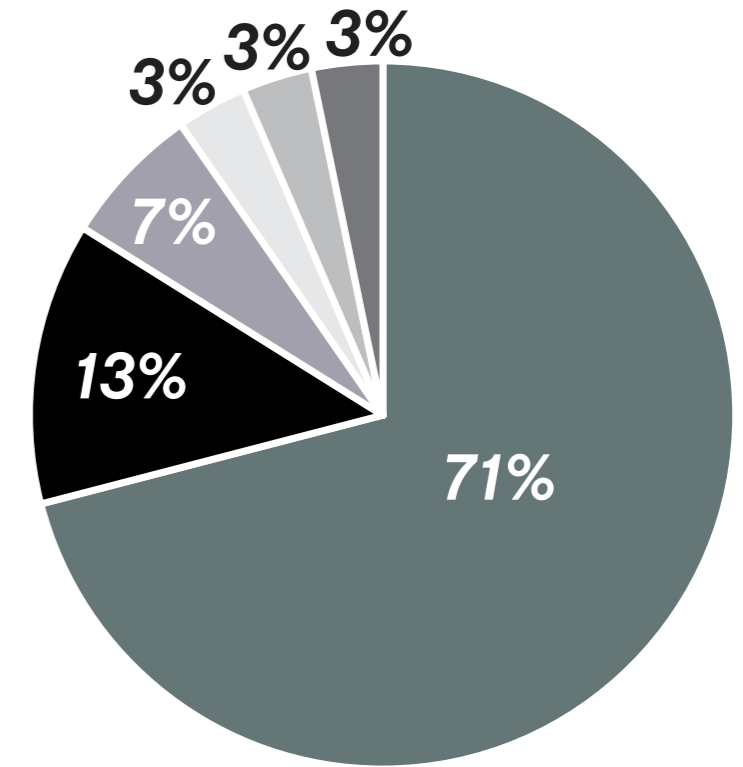
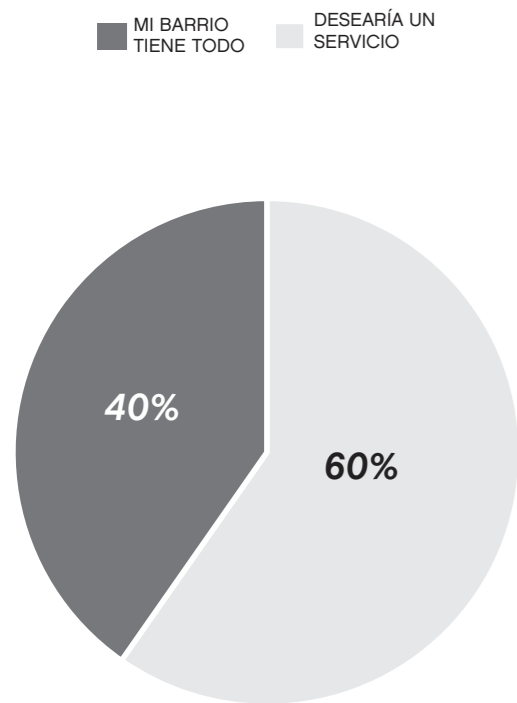


Gráfico 12: ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad? ¿Qué zona? Fuente: Elaboración propia.

De todas las personas que aseguraron que querían vivir en otro barrio de la ciudad, el 71% dijo que desearían mudarse a Vía Samborondón. Esto permite ver la tendencia de las personas que se pueden mudar el futuro de casa, a donde lo harían. Además podemos deducir las preferencias de la mayoría por el estilo de vida de urbanización que se vive en esa zona.



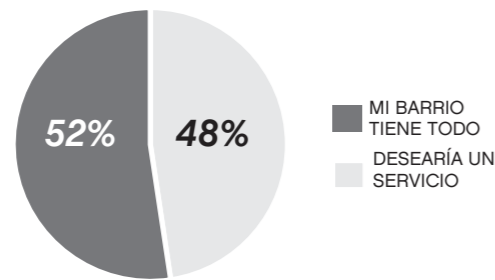
### ¿Desearía un nuevo servicio en su barrio?



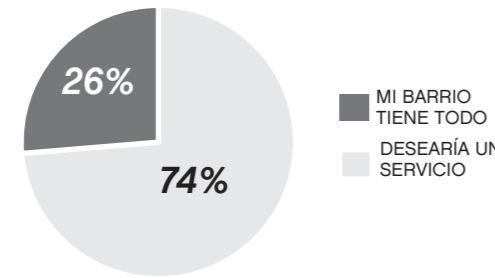
Este gráfico muestra que 4 de cada 10 personas está conforme con los servicios que tiene su barrio y piensa que no falta nada. Por otro lado, el 60% restante opina que sí hacen falta servicios en su barrio.

Gráfico 13: ¿Desearía un nuevo servicio en su barrio? - Fuente: Elaboración propia

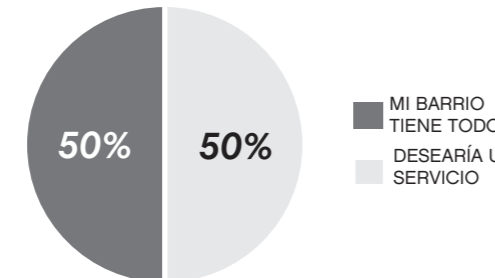
### Centro



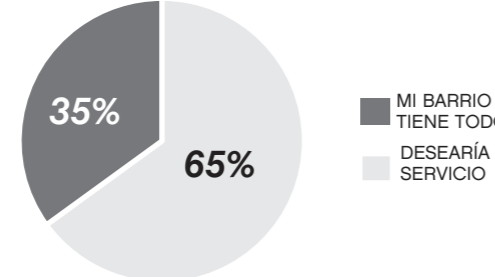
### Kennedy



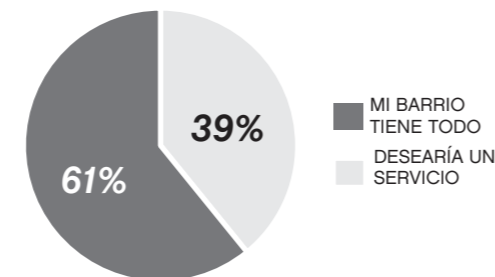
### Vía Samborondón



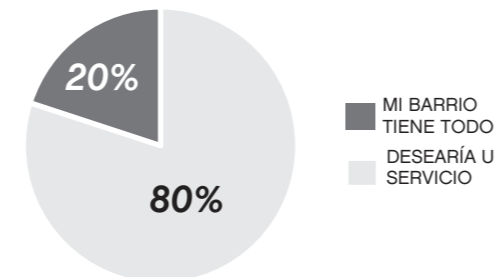
### Urdenor



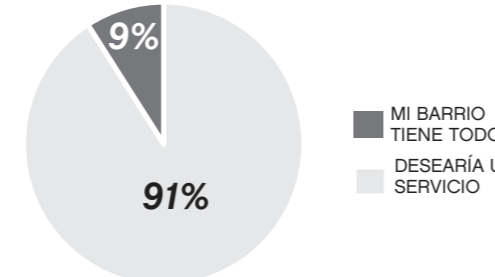
### Urdesa



### Alborada

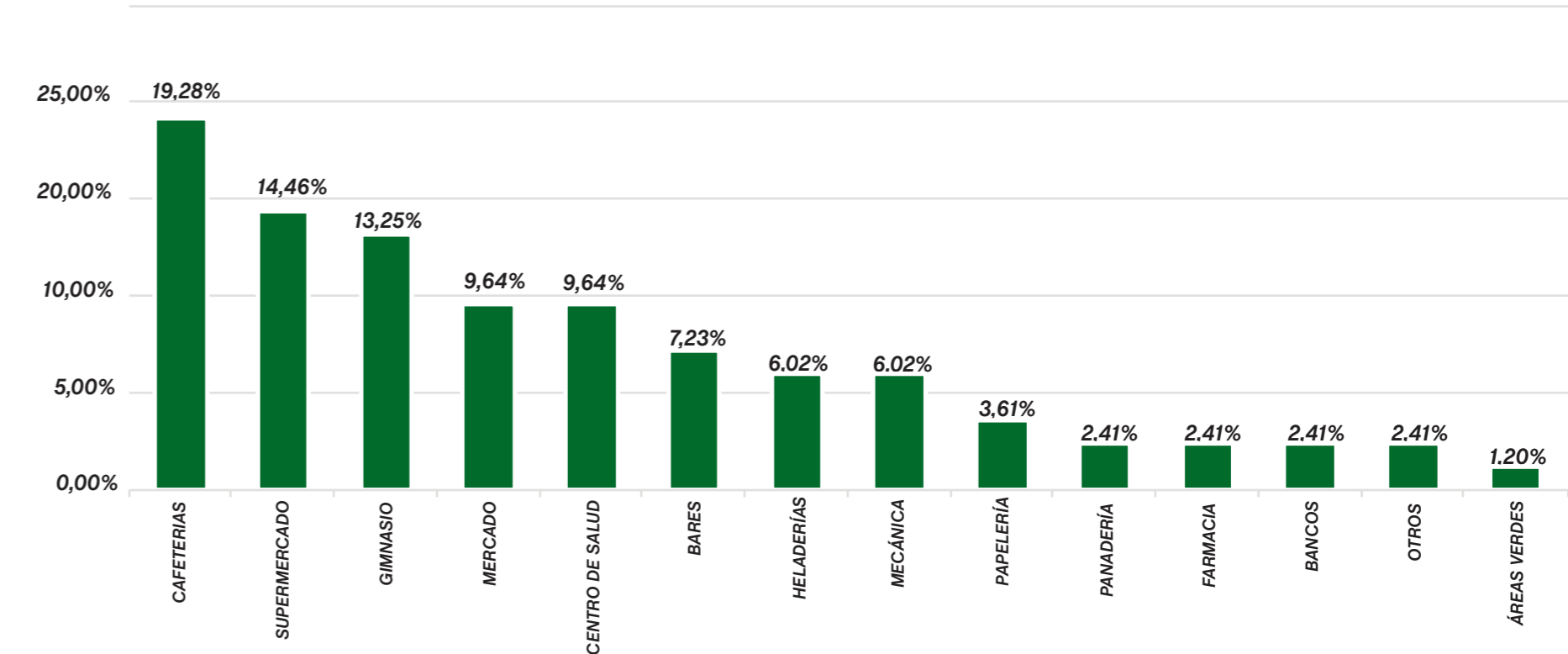


### Ceibos



### ¿Qué servicios desea en su sector?

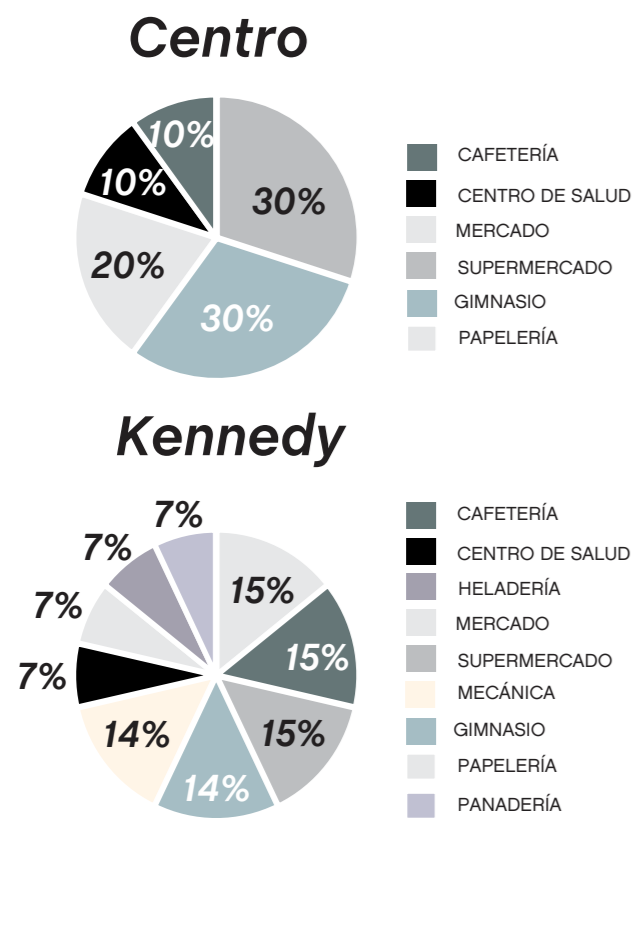
Gráfico 14: ¿Qué servicios desea en su sector? - Fuente: Elaboración propia.



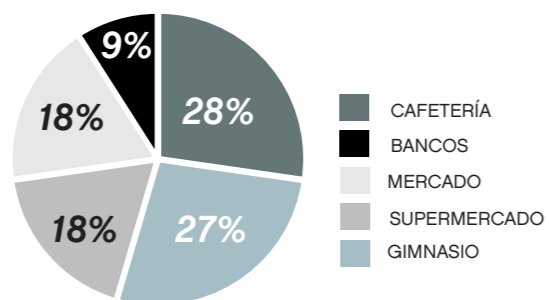
Esta tabla demuestra que la mayoría de las personas quisiera cafeterías, supermercados y gimnasios cerca de su sector lo que me deja asumir que quieren moverse menos para hacer sus actividades cotidianas o conseguir algún producto. Lo interesante es que en el último puesto y el que menos desean son las áreas verdes, quizá por el hecho que las que poseen no son agradables y en la cultura no hayan sido las que más aportan en estética.

## Servicios por sector

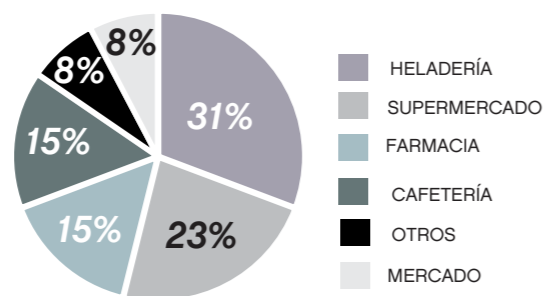
Gráfico 15: Servicios por sector - Fuente: Elaboración propia.



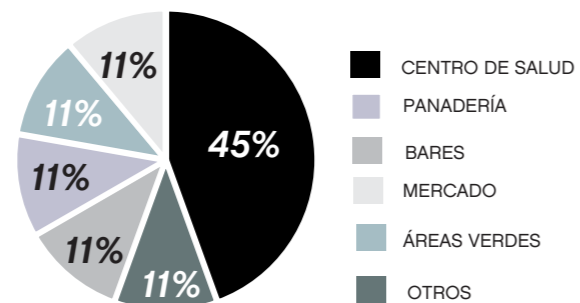
## Vía Samborondón



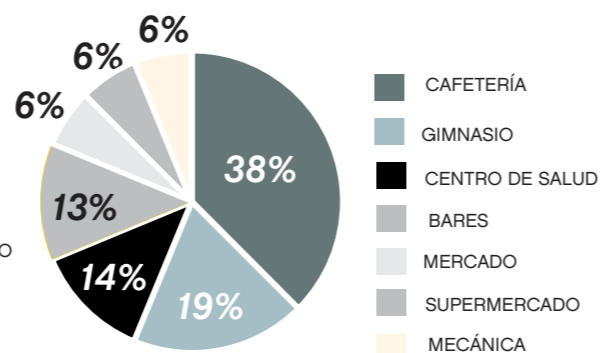
## Urdenor



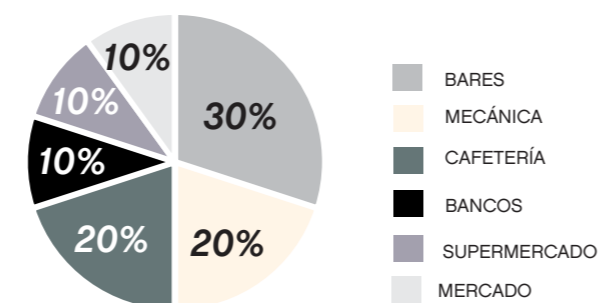
## Urdesa



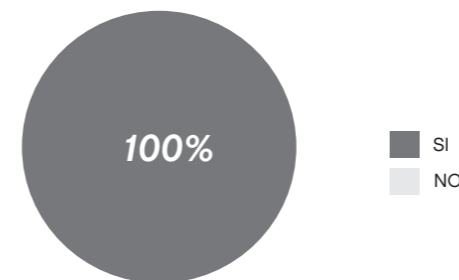
## Alborada



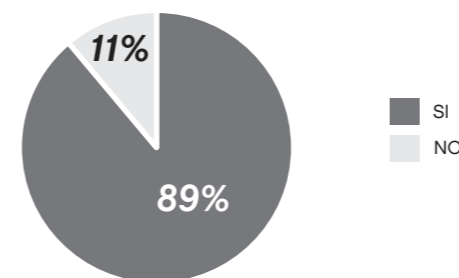
## Ceibos



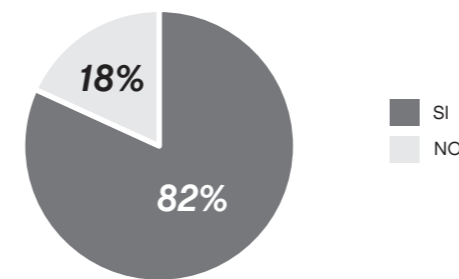
## Centro



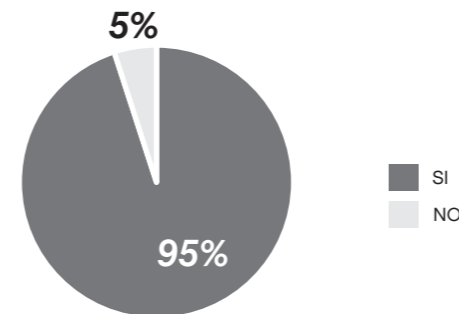
## Kennedy



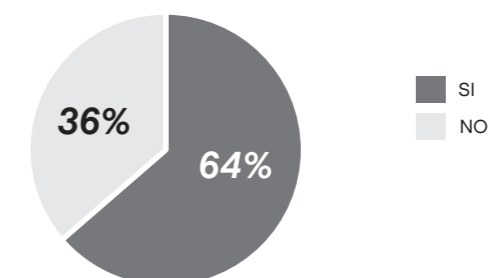
## Vía Samborondón



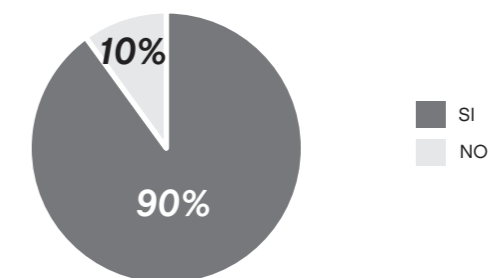
## Urdenor



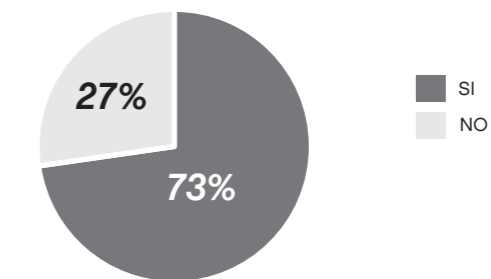
## Urdesa



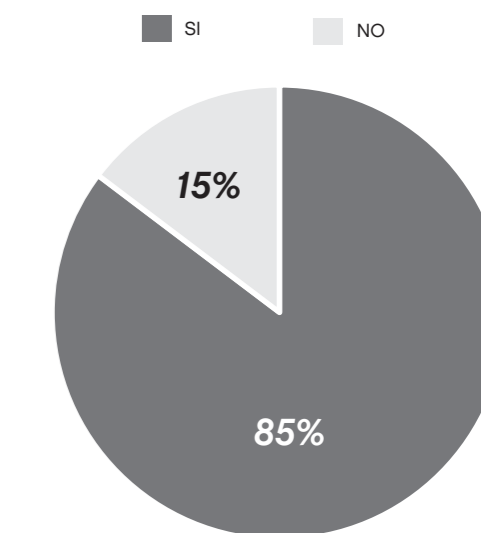
## Alborada



## Ceibos



Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿caminaría desde su casa a estos lugares?



El 85% de las personas aseguraron que caminarían al lugar donde necesitan un servicio en su barrio siempre y cuando sea agradable y seguro el recorrido. Solo el 15% afirmó no estar dispuesto a caminar.

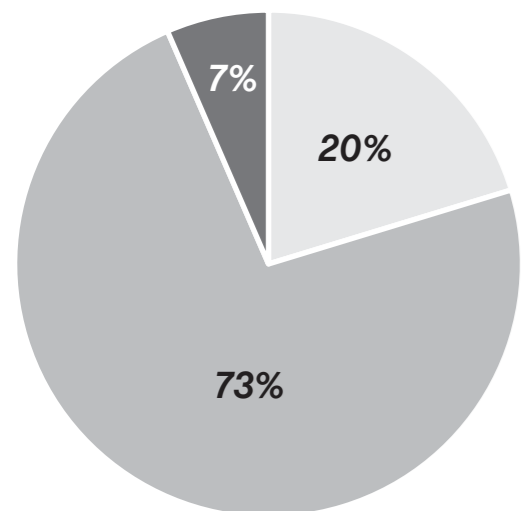
Esto crea posibilidades de que si un diseño urbano ofrece ganas de que las personas opten por caminar, estas colaborarían porque gustarían hacerlo.

Gráfico 16: Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿Caminaría desde su casa a estos lugares? - Fuente: Elaboración propia



## ¿Cómo se siente en su barrio?

NO ME GUSTA ME DA IGUAL MUY BIEN

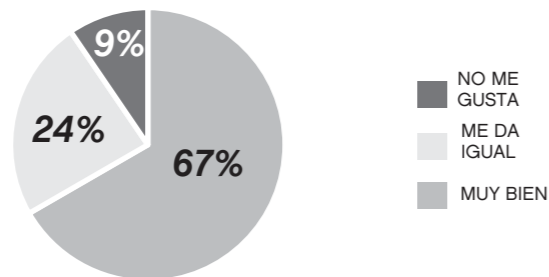


El 70% se siente muy bien viviendo en su sector, mientras que solo un 7% dice no gustarle. El 20% sobrante respondió que le da igual, esto en otras palabras es casi como un no me gusta por que el sector no provoco un apego para decir que si se siente bien.

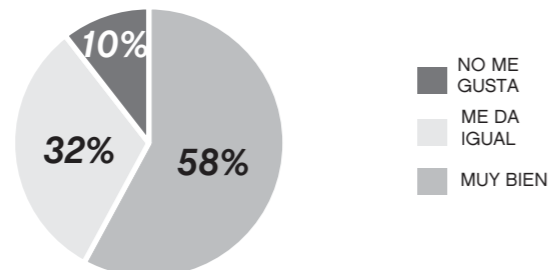
Mientras se realizo la encuesta pude notar que muchas de las personas elegía sentirse muy bien más por decir que vive en un sector agradable y no darle mal imagen al mismo.

Gráfico 17: ¿Cómo se siente en su barrio? - Fuente: Elaboración propia.

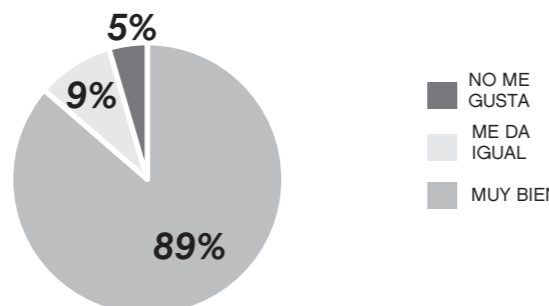
## Centro



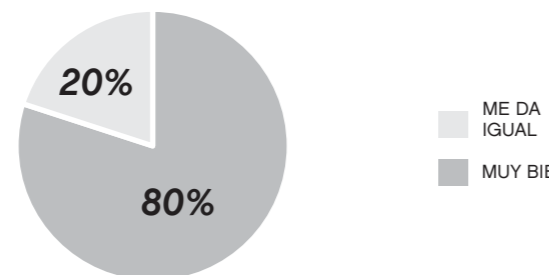
## Kennedy



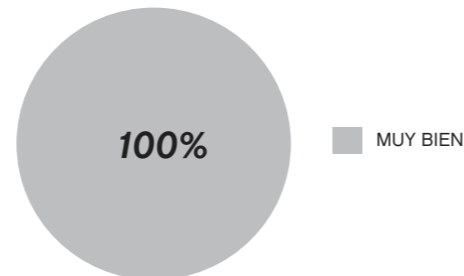
## Vía Samborondón



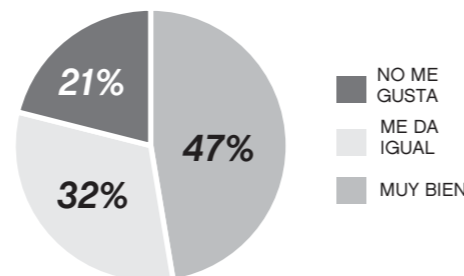
## Urdenor



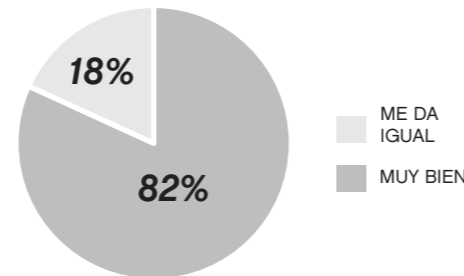
## Urdesa



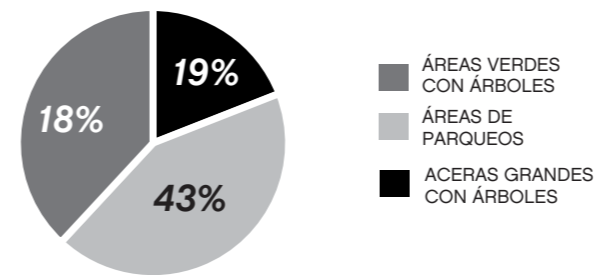
## Alborada



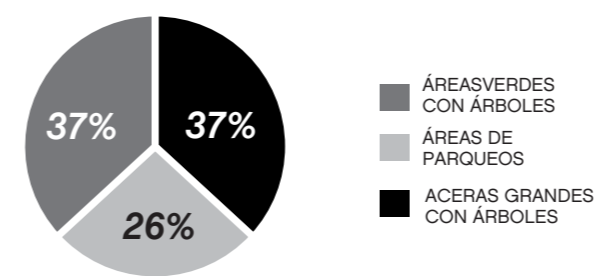
## Ceibos



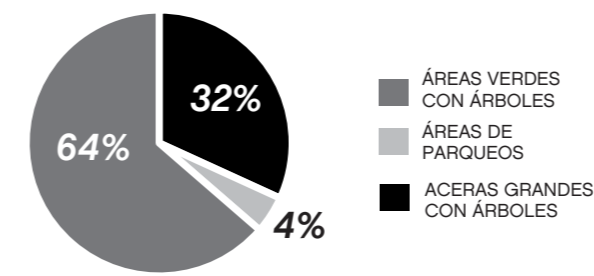
## Centro



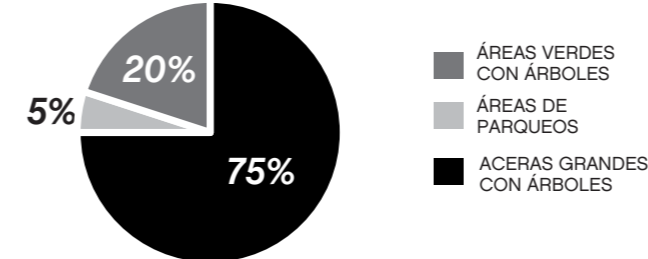
## Kennedy



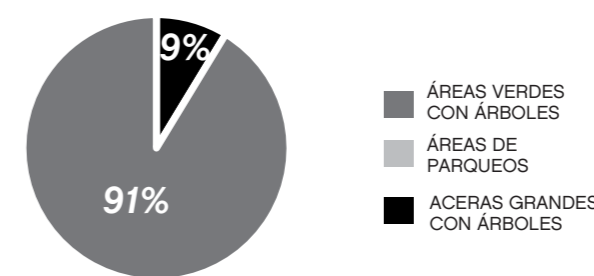
## Vía Samborondón



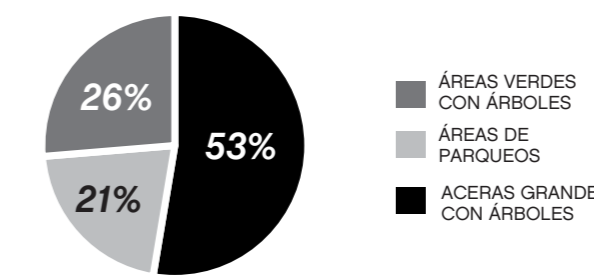
## Urdenor



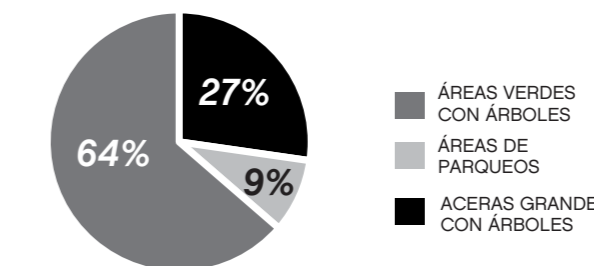
## Urdesa



## Alborada



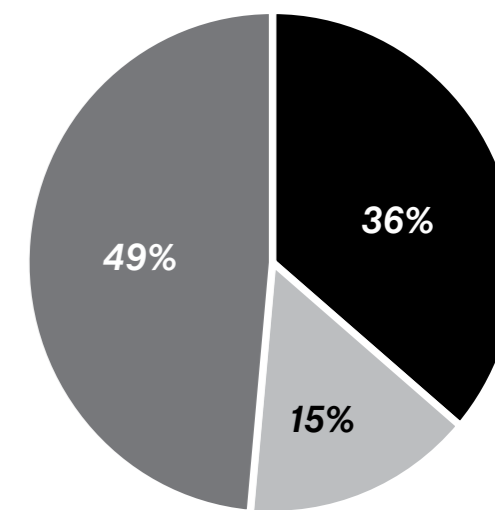
## Ceibos



## En su barrio prefería más..

ÁREAS VERDES CON ÁRBOLES ACERAS GRANDES CON ÁRBOLES

ÁREAS DE PARQUEOS



La mayor parte de la población afirmó que desearía más áreas verdes con árboles, el 36% aceras grandes con árboles y solo el 15% áreas de parques.

Gráfico 18: En su barrio prefería más - Fuente: Elaboración propia.

### Barrios más frecuentados

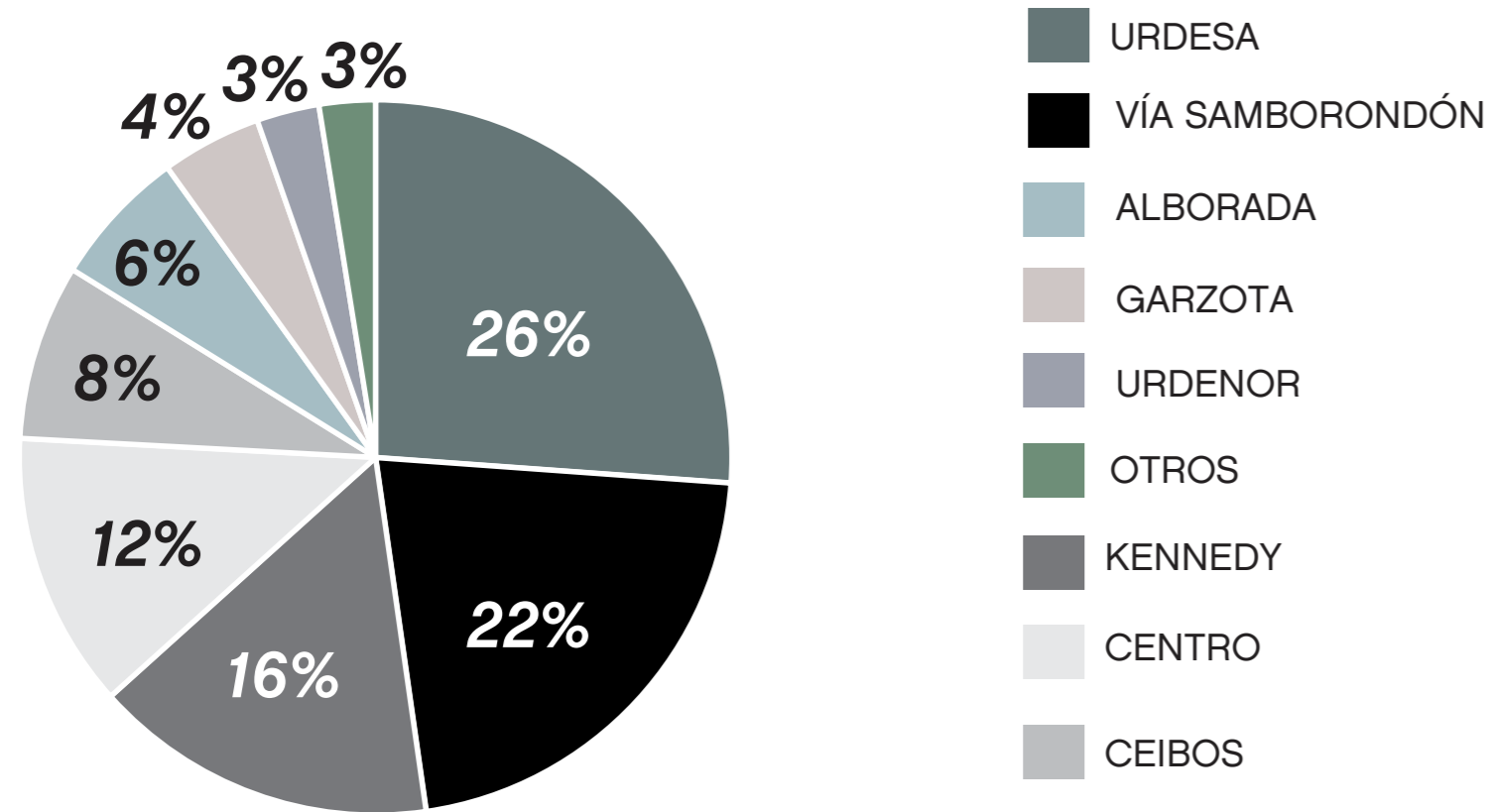


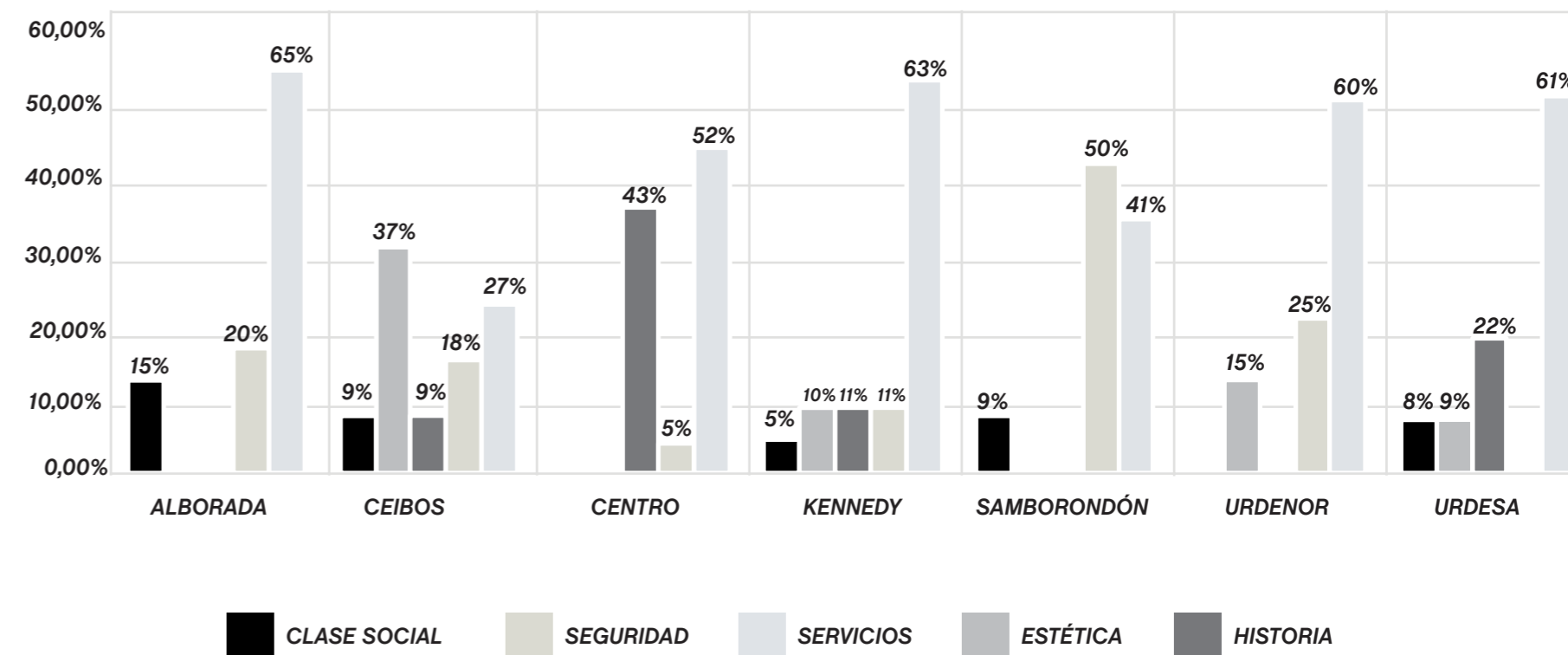
Gráfico 19: Barrios frecuentados - Fuente: Elaboración propia.

Este gráfico detalla que los barrios más visitados de Guayaquil notoriamente son Urdesa y Vía Samborondón, seguido por Kennedy y Centro.

Esto se debe principalmente por los servicios que ofrecen.

### ¿Cuál cree que son las razones que diferencian su barrio con otro?

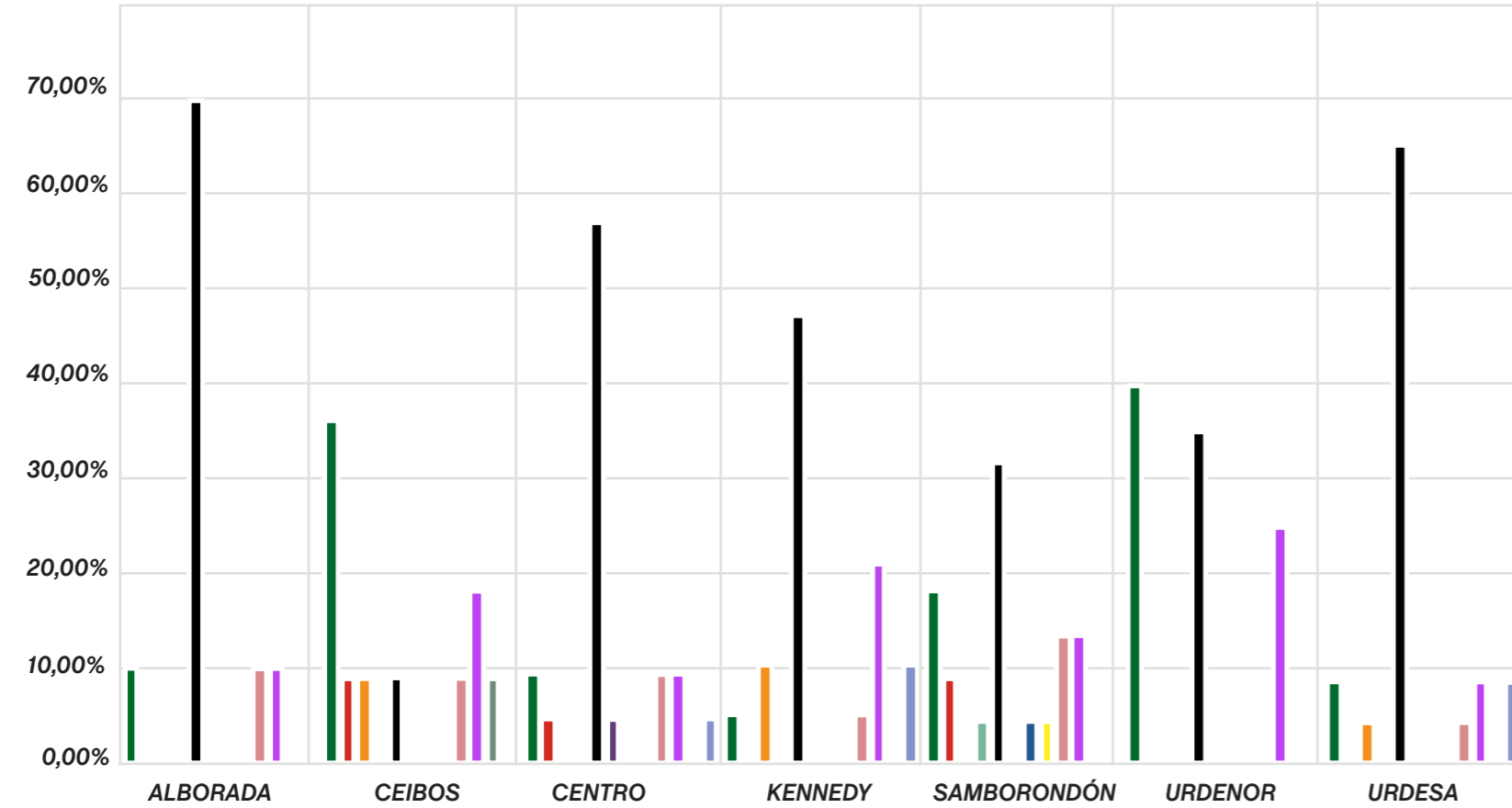
Gráfico 20: ¿Cuál cree que son las razones que diferencian su barrio con otro? - Fuente: Elaboración propia.





### ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?

Gráfico 21: ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? - Fuente: Elaboración propia.



### ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? -Global

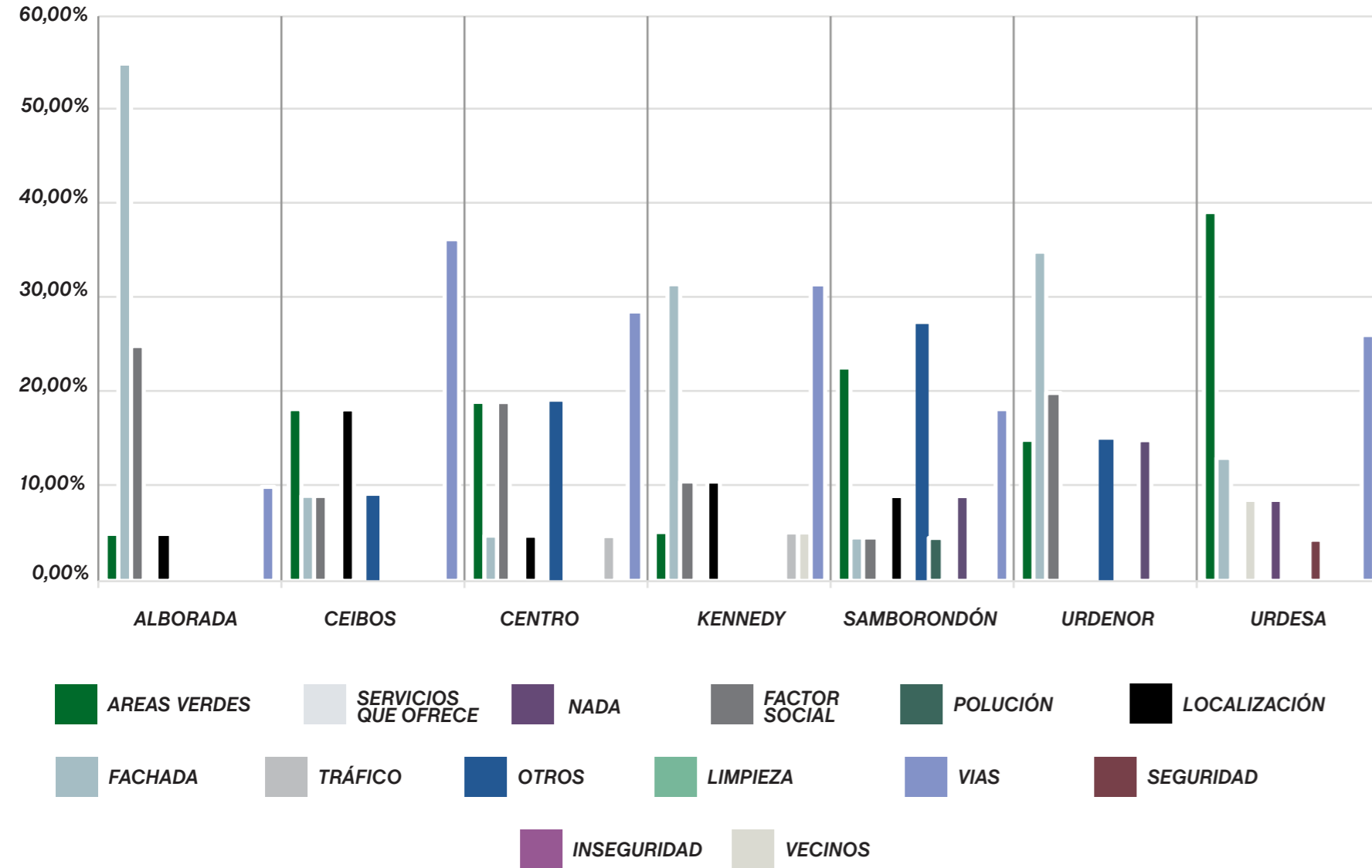


Gráfico 22: ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? Global - Fuente: Elaboración propia.

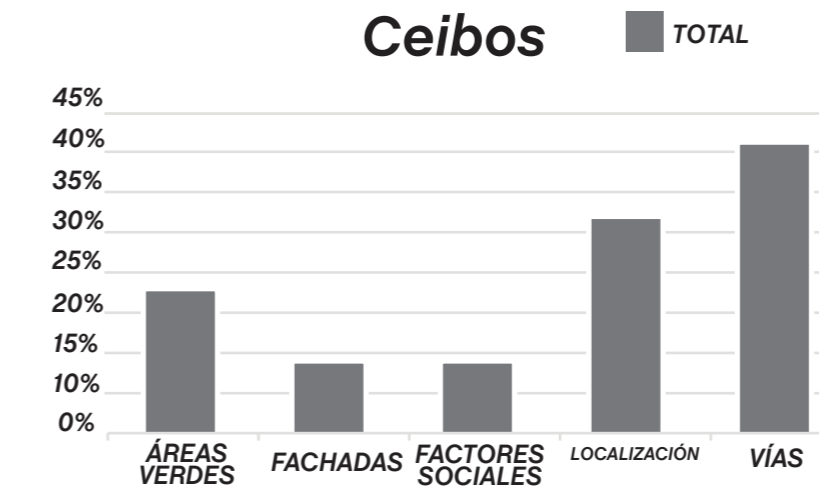
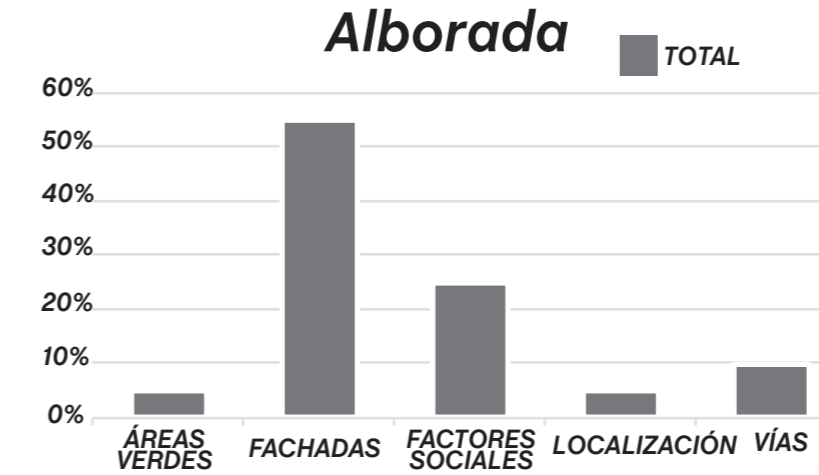
Este gráfico demuestra que casi a un 50% de los encuestados la localización que tienen, seguido por las áreas verdes y su casa.

### ¿Qué es lo que no le gusta de su barrio?

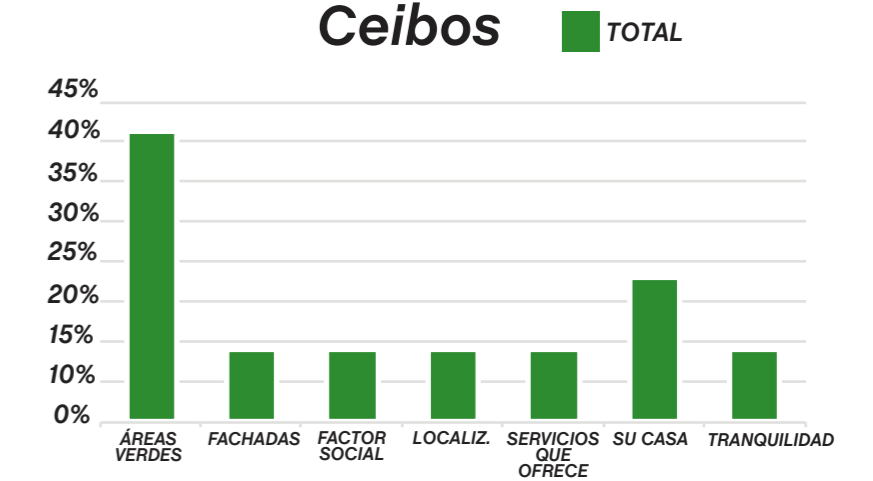
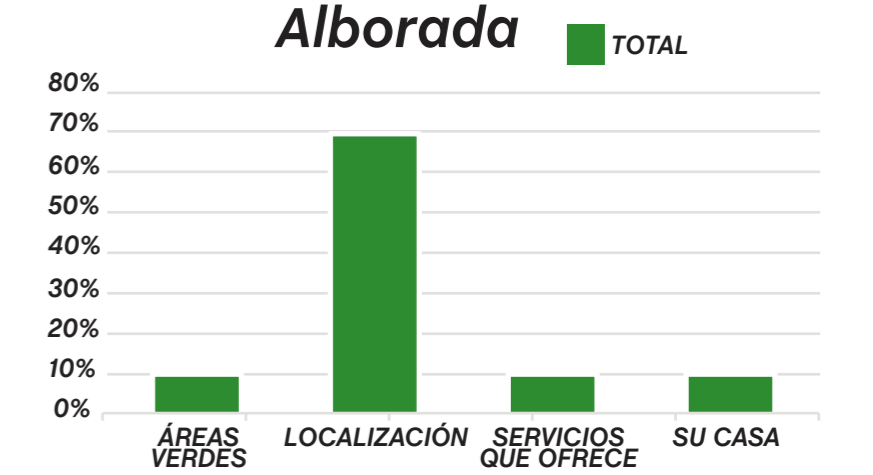
Gráfico 23: ¿Qué es lo que no le gusta de su barrio? Fuente: Elaboración propia.



### ¿Qué es lo que no le gusta de su barrio?



### ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?





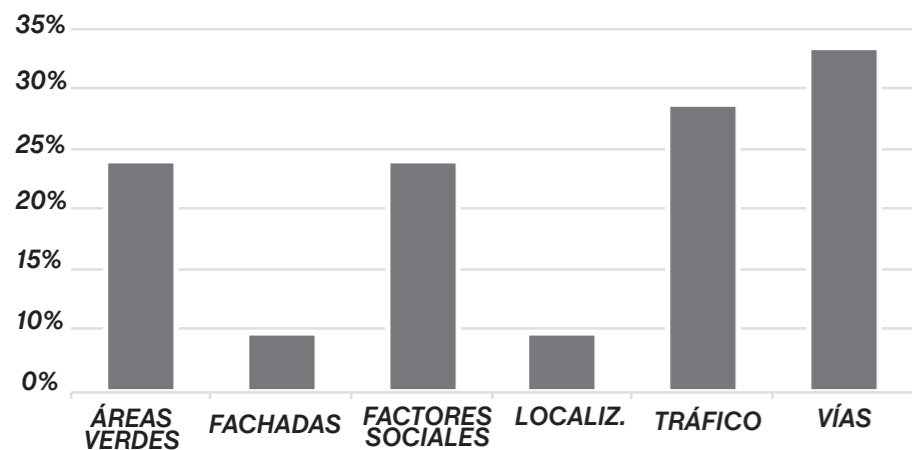
¿Qué es lo que no le gusta de su barrio?

¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?

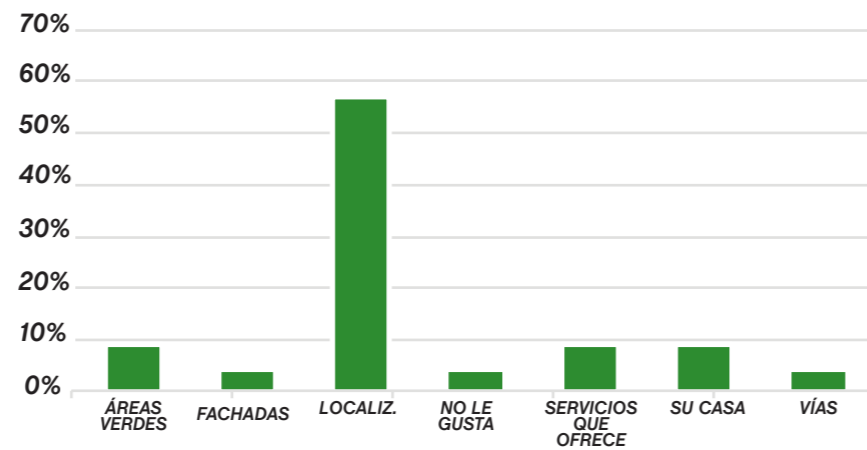
¿Qué es lo que no le gusta de su barrio?

¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?

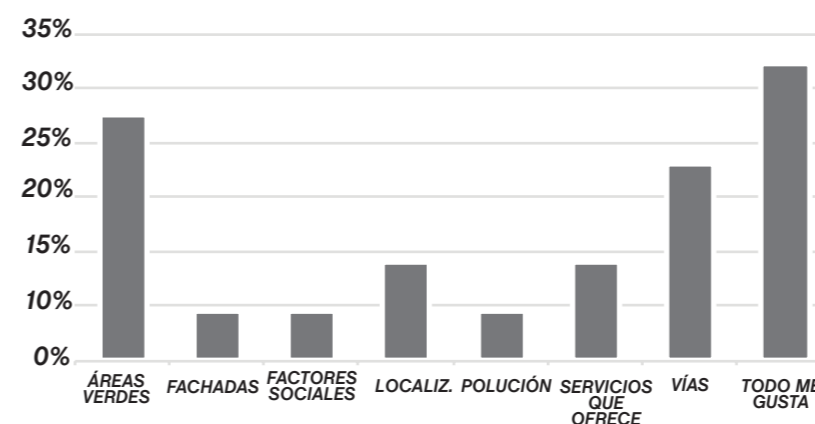
**Centro** TOTAL



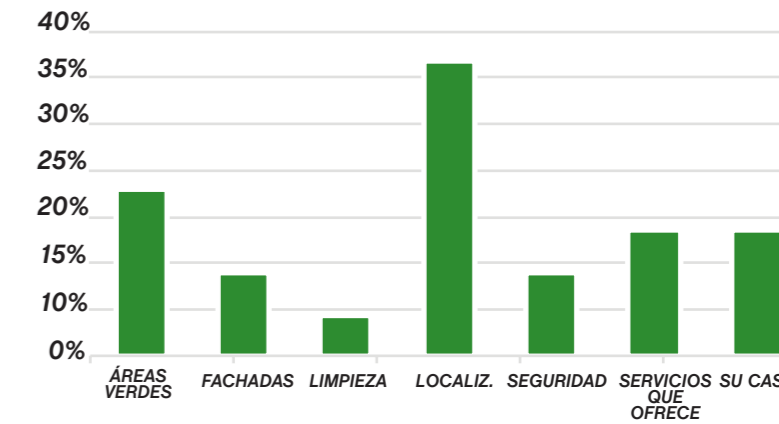
**Centro** TOTAL



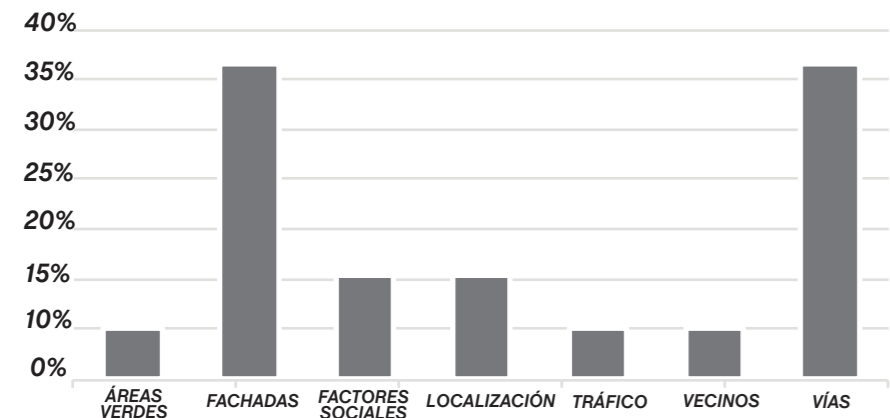
**Vía Samborondón** TOTAL



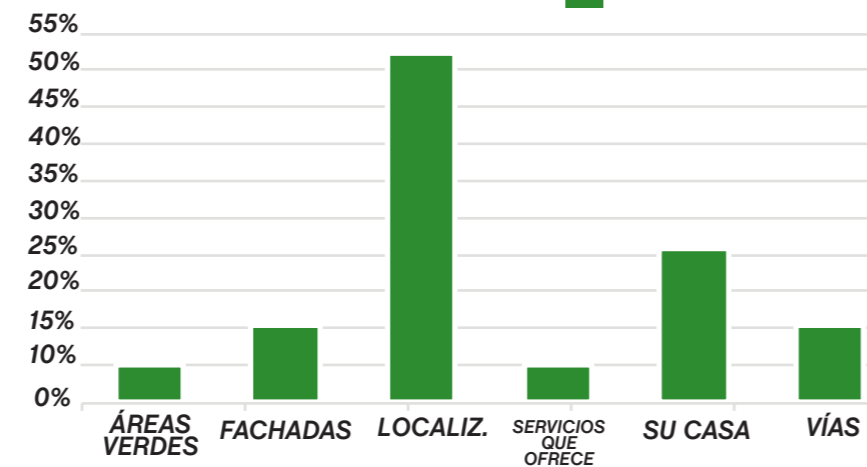
**Vía Samborondón** TOTAL



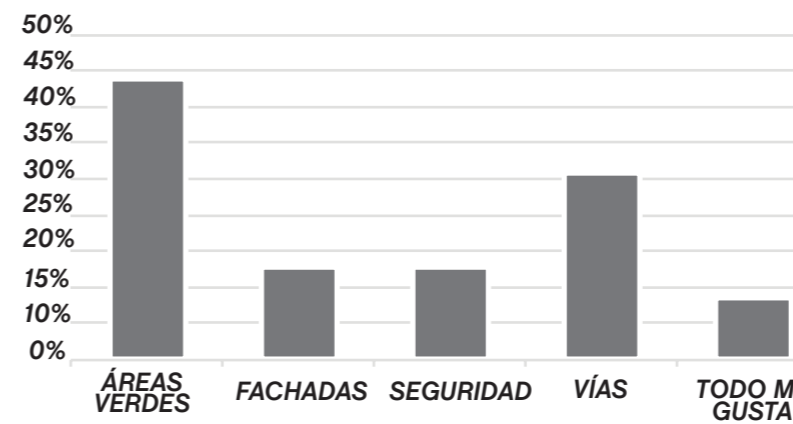
**Kennedy** TOTAL



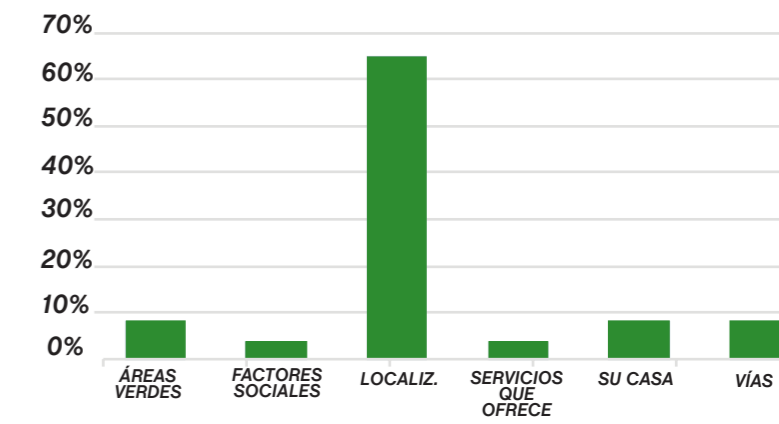
**Kennedy** TOTAL



**Urdesa** TOTAL



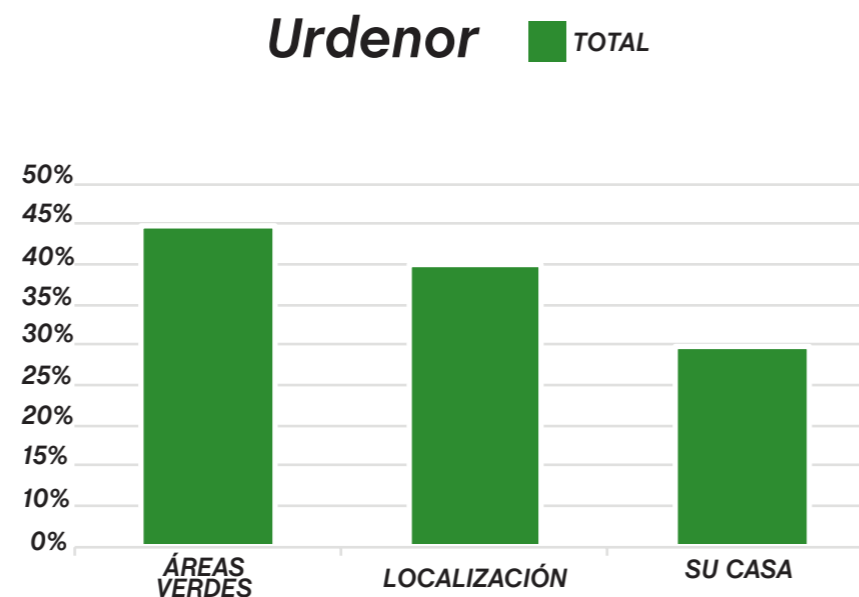
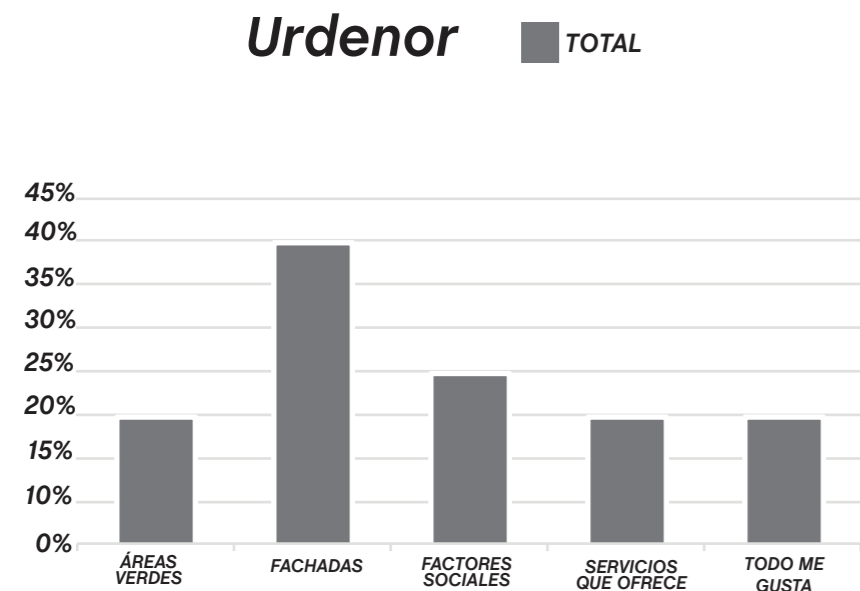
**Urdesa** TOTAL



¿Qué es lo que no le gusta de su barrio?

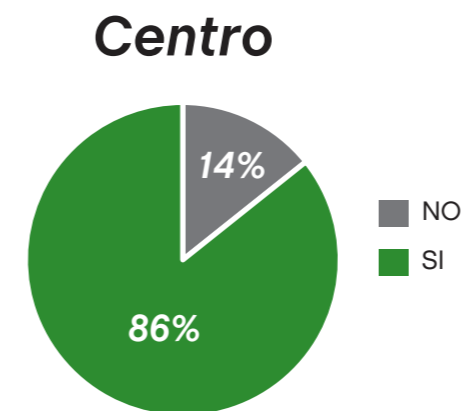
¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?

Análisis de una contradicción

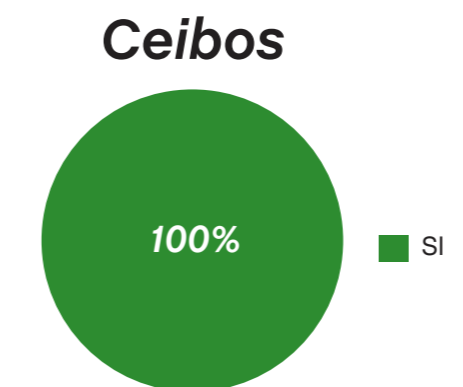


¿LE GUSTA VIVIR EN SU BARRIO?

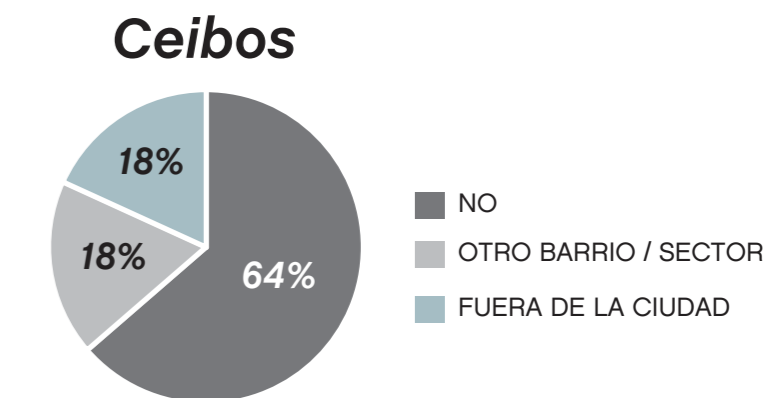
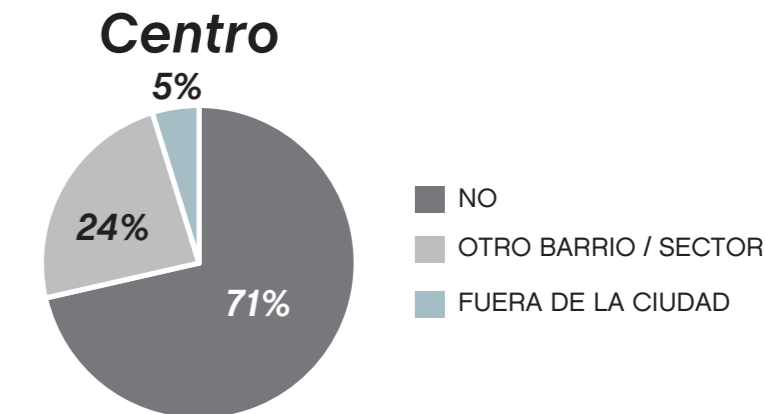
¿PREFERIRÍA VIVIR EN OTRO LUGAR?



Entre las razones de por qué preferiría en otro sector están la seguridad, cuestiones de contaminación por ruido, comodidad y servicios que ofrece.



Entre las razones de por qué preferiría en otro sector están la cercanía con lugares de interés, menos congestionamiento, búsqueda de tranquilidad y seguridad.





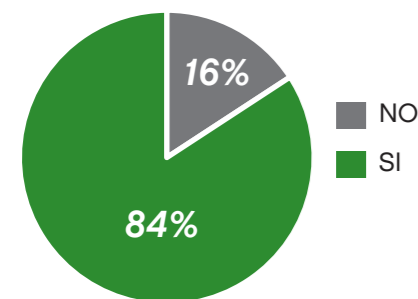
¿LE GUSTA VIVIR EN SU BARRIO?

¿PREFERIRÍA VIVIR EN OTRO LUGAR?

¿LE GUSTA VIVIR EN SU BARRIO?

¿PREFERIRÍA VIVIR EN OTRO LUGAR?

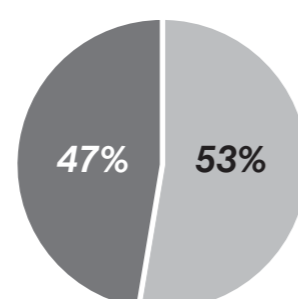
**Kennedy**



■ NO  
■ SI

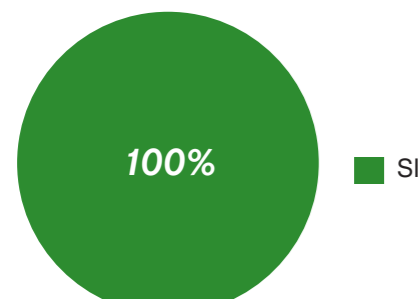
Entre las razones de por qué preferiría en otro sector están la seguridad, cercanía con lugares de interés, servicios que ofrece y por lugares con menos congestión.

**Kennedy**



■ NO  
■ OTRO BARRIO / SECTOR

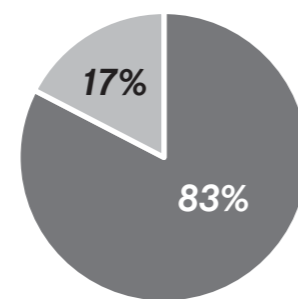
**Urdesa**



■ SI

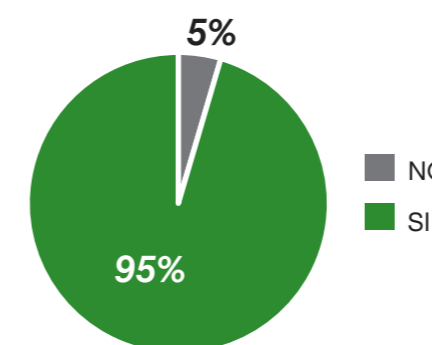
La única razón de por qué las personas preferirían vivir en otro sector es la seguridad.

**Urdesa**



■ NO  
■ OTRO BARRIO / SECTOR

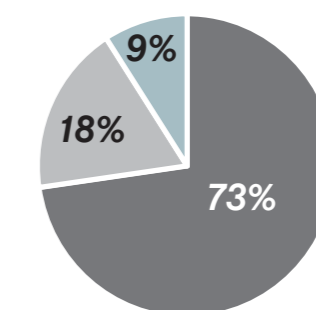
**Vía Samborondón**



■ NO  
■ SI

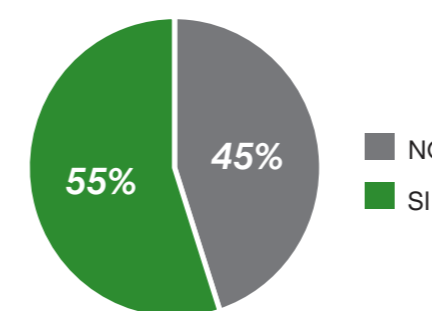
Entre las razones de por qué preferiría en otro sector están la necesidad del paisaje, la historia, menos congestión y tranquilidad.

**Vía Samborondón**



■ NO  
■ OTRO BARRIO / SECTOR  
■ FUERA DE LA CIUDAD

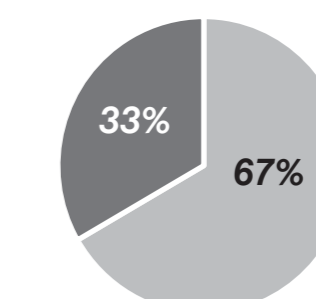
**Alborada**



■ NO  
■ SI

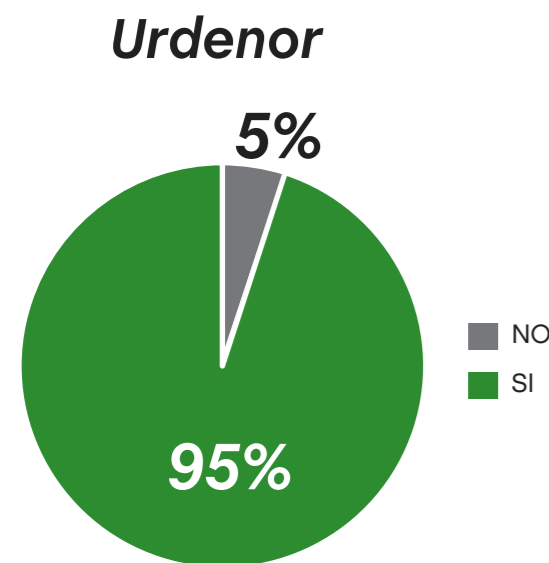
Entre las razones de por qué preferiría vivir en otro sector están la estética, la tranquilidad, seguridad y otros que respondieron que no sabían las razones, pero no querían seguir viviendo en su sector.

**Alborada**



■ NO  
■ OTRO BARRIO / SECTOR

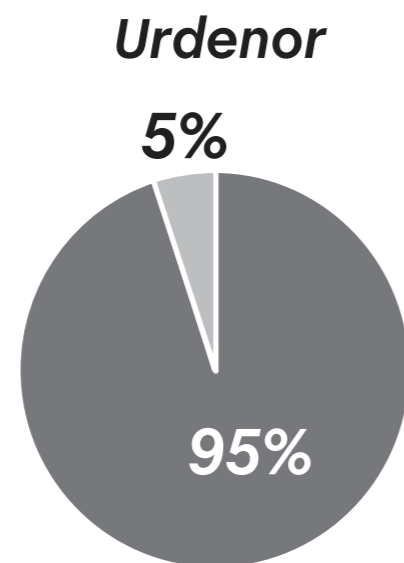
¿LE GUSTA VIVIR EN SU BARRIO?



■ NO  
■ SI

La única razón de por qué las personas preferirían vivir en otro sector es la seguridad. Lo interesante de Urdenor 1 es que no existe la contradicción como en los otros sectores.

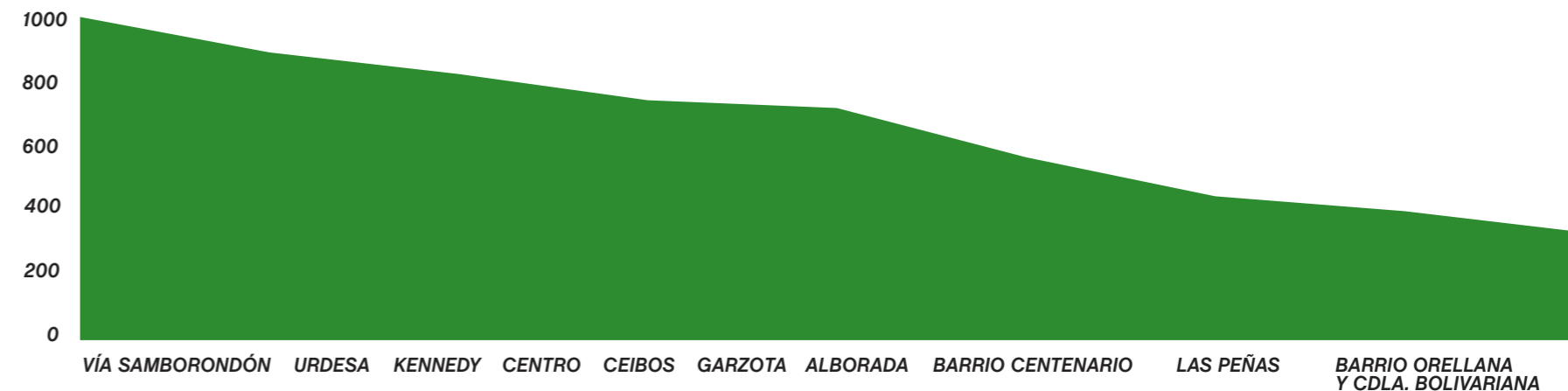
¿PREFERIRÍA VIVIR EN OTRO LUGAR?



■ NO  
■ OTRO BARRIO / SECTOR

En orden de importancia para usted coloque los barrios en donde 1 es el más importante y 10 es el menos importante.

Gráfico 38: En orden de importancia para usted coloque los barrios en donde 1 es el más importante y 10 el menos importante. Fuente: Elaboración propia.



1. Vía a Samborondón
2. Urdesa
3. Kennedy
4. Centro
5. Ceibos
6. Garzota
7. Alborada
8. Las Peñas
9. Barrio Centenario
10. Barrio Orellana y Cdl. Bolivariana

Análisis :

La razón por la que decidí pedir en la encuesta colocar en orden de importancia según un criterio personal, era por el simple hecho de reflejar que tan importante es la historia en nuestros días y en el reflejo de nuestros sectores. La libre opción de no tener una variable como: Valor histórico, frecuencia o cual es el que más le gusta, hizo que personalmente cada encuestado decidiera el grado de importancia en su vida, dándome así un dato muy interesante sobre como esta nuestra cultura formándose en la actualidad y como nos importa poco la historia, dado que los barrios más representativos de Guayaquil ocupan los últimos puestos. Urdesa que también tiene mucho valor histórico en cambio ha sido colocado en segundo lugar, dato interesante que merece ser analizado.



## ¿Le gusta vivir en Guayaquil?

Es demasiado interesante y fundamental mencionar que a pesar de que a la mayoría que le gusta de vivir en esta ciudad, ninguno menciona que le gusta por su arquitectura. Algunas de las razones que fueron:

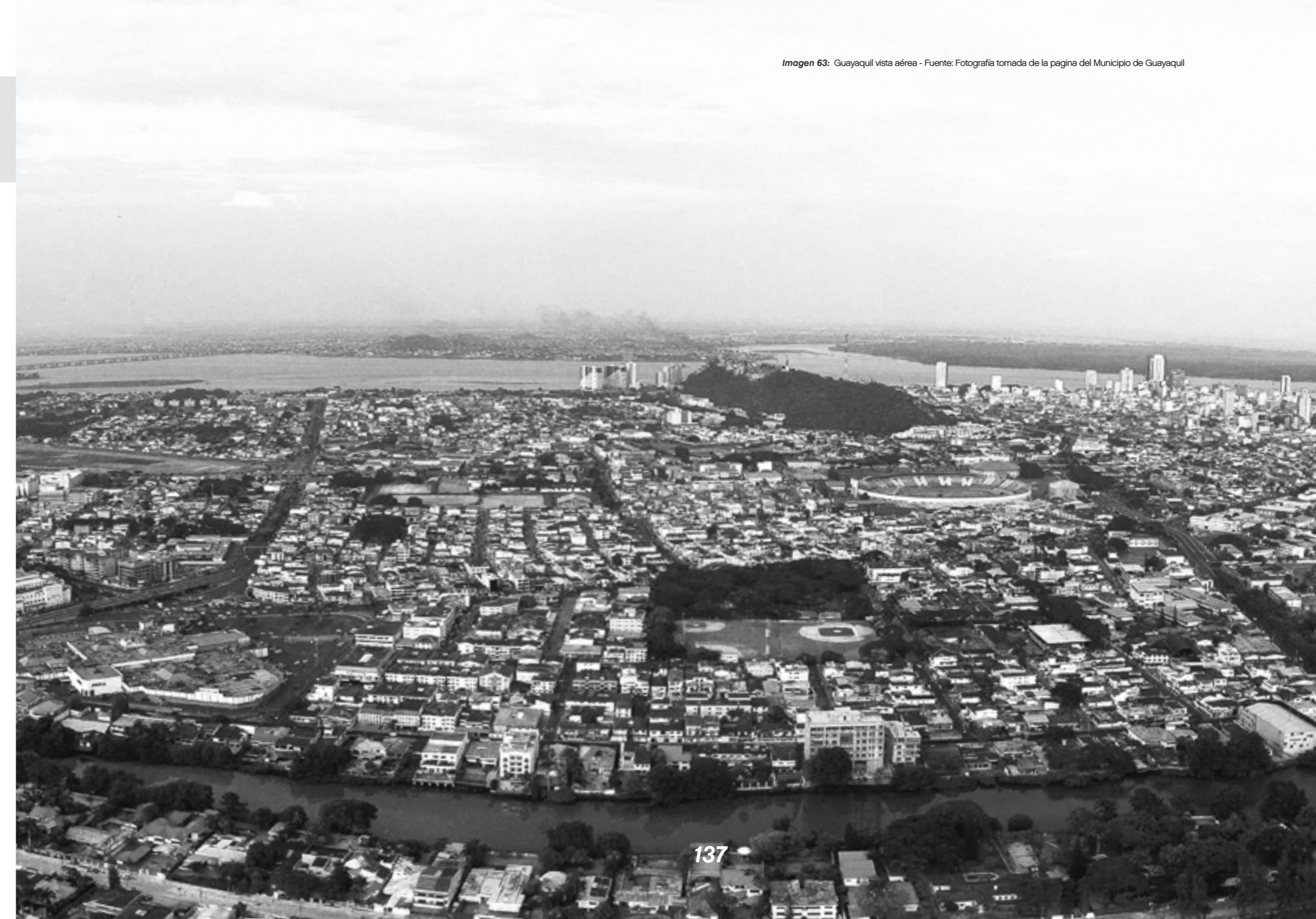
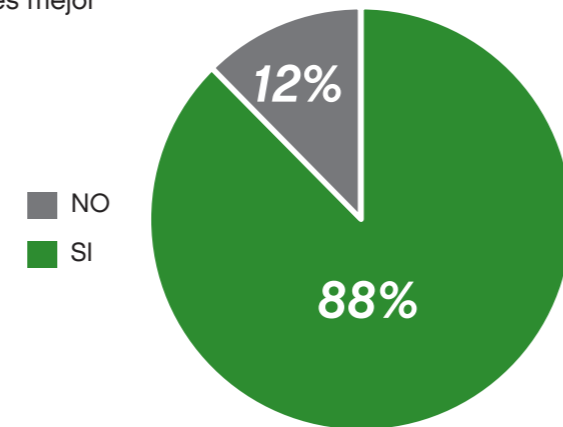
### Si, me gusta Guayaquil porque...

- |                               |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| Ciudad llena de oportunidades | Ciudad progresista               |
| Ciudad en movimiento          | Es chévere                       |
| Calidad de Gente              | Gastronomía                      |
| Tiene todo                    | Ciudad cosmopolita               |
| Familia/Amigos                | Ciudad hermosa                   |
| Clima                         | Vivo aquí – Nací aquí            |
| Orgullo Guayaco               | Ciudad comercial                 |
| Costumbre                     | Gente abierta y sociable         |
| Tranquilidad                  | Ciudad acogedora                 |
| Entretenimiento               | Ciudad que creció al pie del río |
| Historia                      | Ciudad única y diversa           |
| Ciudad con gran potencial     | Ciudad Grande                    |
| Todo es cerca                 | Cerca de la playa y de la sierra |
| Libertad                      | Tradiciones y Costumbres         |
| Paisaje                       |                                  |

### No me gusta Guayaquil porque...

- Inseguridad
- Me da igual
- Hay ciudades más bonitas
- Tráfico
- Calor
- Prefieren Cuenca
- Prefieren Estados Unidos
- Ciudad Estresante
- Hace falta más diversión
- Congestión
- Algunas personas de Vía a Samborondón no sienten que viven en Guayaquil
- Faltan Áreas verdes
- Manabí es mejor

**Un dato importante es que el 90% de las personas les gusta vivir en Guayaquil.**







# CAPÍTULO V:

## PROYECTO: PLAN DE DESARROLLO URBANÍSTICO Y DE REGULACIÓN PARA BARRIOS EXISTENTES.

*H*abiendo basado previamente el marco teórico en un análisis profundo sobre la vida urbana y sus aspectos generales importantes, en como la ciudad se desarrolla por cuestiones de infraestructura y diseño, se plantea a continuación una abstracción en puntos estratégicos acerca de lo que no debería faltar en los espacios residenciales. Además, se realizó un breve análisis y se exponen ejemplos simples de cómo desarrollarlos donde actualmente el ser humano ha dejado de ser el centro generador de diseños urbanos.



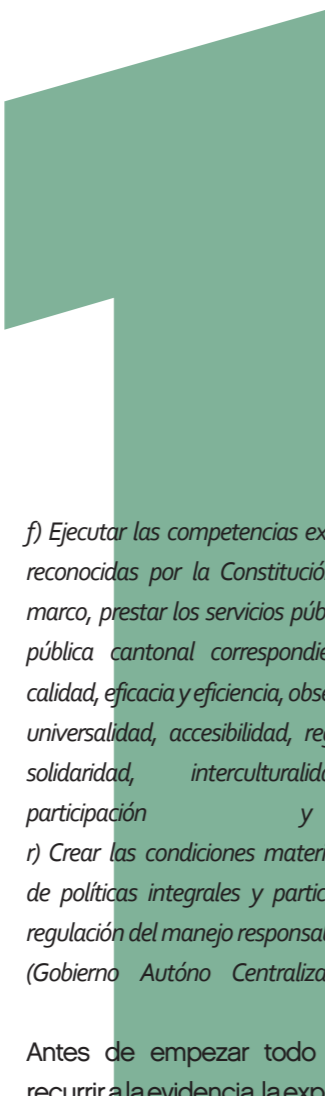
*La arquitectura es un arte que todos  
debemos aprender, porque a todos nos afecta.  
(Ruskin, S.F).*

## **11 PUNTOS CLAVES QUE DEBERÍAN SER CONSIDERADOS PARA EL DISEÑO Y TRANSFORMACIÓN DE BARRIOS.**

## DISEÑO PARTICIPATIVO

**A**rt. 31 de la constitución. - Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía (Asamblea Nacional, 2008).

Artículo 54.- Funciones.- Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:  
d) Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal;



f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad;  
r) Crear las condiciones materiales para la aplicación de políticas integrales y participativas en torno a la regulación del manejo responsable de la fauna urbana;” (Gobierno Autónomo Centralizado Municipal, 2008)

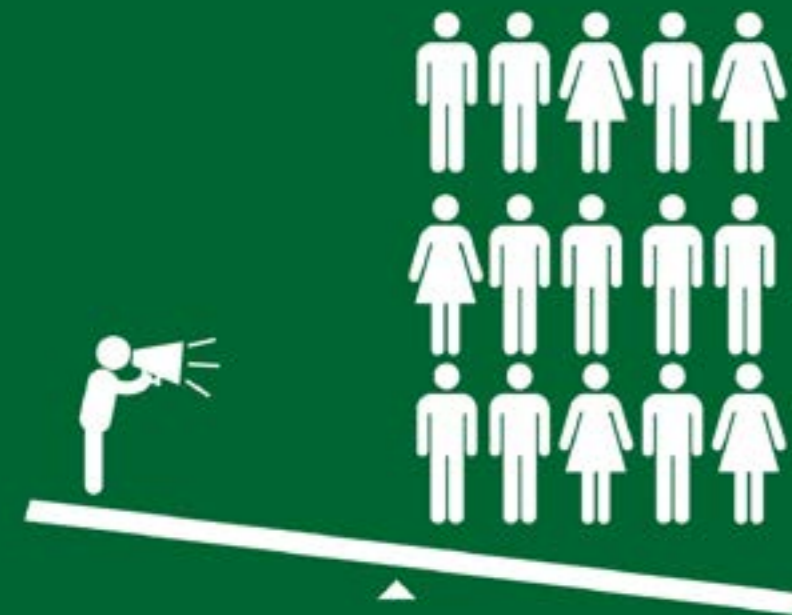
Antes de empezar todo proyecto se debe recurrir a la evidencia, la experiencia y la realidad.

El diseño es una actividad que surge históricamente cuando los seres humanos necesitan imaginar cómo pueden ser los objetos que requieren en su vida cotidiana —utensilios, mobiliario, vehículos, edificaciones, etcétera— en un momento previo a su elaboración o construcción, es decir, cuando las acciones de prefigurar y construir se llevan a cabo por separado, incluso por diferentes personas. Dentro del campo general del diseño, el diseño arquitectónico tiene la función específica de prefigurar los espacios habitables para el hombre (Colectivo CYDED, 2012).

Es necesario recurrir a un diseño que tiene en cuenta la experiencia cotidiana de los habitantes, la realidad de quienes







viven el espacio a trabajarse y debe de comprenderse el problema a través de la interacción y socialización del mismo.

*Hay fotos muy bonitas de estas que tomamos los arquitectos, pero no hay gente en las calles. El espacio público está hecho para la gente. Eso no puede faltar, de ninguna manera y si está hecho para la gente debe de haber facilidades para esta. Hay una regla bien interesante que la desarrolló todo un equipo y dice que para desarrollar un espacio público exitoso deberían haber diez actividades distintas y yo agrego que esas actividades deberían estar centradas en los distintos públicos que van a utilizar el espacio... (Fernández, 2015).*

No sirve de nada proponer algo y ver después si funciona, lo ideal sería que la propuesta, cual esta sea, lleve ya consigo una solución. Jane Jacobs critica el diseño elaborado desde afuera y sin tener en cuenta las distintas realidades por las que pasan las personas su día a día. Estar en un escritorio no te hace comprensivo ni sensible, las calles son los lienzos en donde se empieza el arte de mejorar de la mano de la experimentación.

La participación dentro del diseño y planeación de un sitio debe ser un paso estratégico y

una opción muy aparte de la investigación que normalmente se realiza, facilitando resolver con nuevas metodologías problemas cotidianos. Por lo que es fundamental una directa correlación entre los planteamientos de los arquitectos urbanistas y la realidad que puedan contar los pobladores de cada sector a intervenir, puesto que el diseño no solo debe quedar estéticamente agradable sino más bien facilitar la vida de sus más cercanos benefactores.

Además en este punto es importante mencionar que las preguntas no solo las tienen que responder los usuarios a los que va dirigida la propuesta, la investigación o recolección de información. Hay que pensar que quien está diseñando también tiene que contestar muchas preguntas antes de lanzar una idea. Preguntas para antes de empezar, durante y al finalizar de diseñar un espacio.

El usuario:

- ¿Qué hace frecuentemente?
- ¿Cómo mejoro su cotidianidad?
- ¿A dónde va a ir?
- ¿Qué puede hacer en el espacio?
- ¿Qué quiero que vea?
- ¿Estoy creando paisaje?

- ¿Cómo lo voy a hacer sentir?
- ¿Cómo lo voy a conectar con el espacio?
- ¿Qué quiero que piense?
- ¿Cómo quiero que actúe?
- ¿Cuáles van a ser sus posibilidades?
- ¿Qué actividad le estoy proponiendo?
- ¿Va a ser el protagonista?
- ¿Voy a hacer que regrese?
- ¿Estoy haciendo que regrese?

*El acto inicial en la generación de la forma y del espacio tiene que ver con las geometrías que se manifiestan en nosotros como arquetipos de la humanidad, reconocidas de manera automática e intuitiva y no con la búsqueda arbitraria. Digamos que mientras una construye la espacialidad aplicando principios geométricos en la generación de la forma, la otra destruye la espacialidad al no aplicar ningún principio de manera rigurosa ni coherente. (Aresta, 2015).*

Finalmente existen diversas formas de fomentar la participación. Entre esas la entrevista, la encuesta, los focus group, la experimentación del espacio, la observación, la documentación e incluso recurrir a la historia.



## DELIMITACIÓN DEL ESPACIO

**E**s preciso tener claro el lugar de estudio e intervención, puesto que debemos tener una investigación previa del sector y de todos los aspectos importantes que no deberían ser ignorados a la hora de proponer sobre algo ya construido. Por lo que este indicador mide la extensión que va a abarcar el proyecto, la relación que se tendría con el entorno y el análisis del mismo.

Los límites, los bordes naturales, la gente, la rutina, las vías, la cantidad de congestión, las actividades frecuentes, la historia, los sentimientos y la actualidad son algunos de los limitantes esenciales para diseñar con respecto a la necesidad del sitio, más no sobre aspectos genéricos. Ningún barrio es igual, aunque puedan parecerse.

Todo tipo de característica que deja o que produce el ser humano plasmada de cualquier forma o como un comportamiento, es clave y esencial, propia e irreplicable de

cada persona o de un sector/comunidad. Es interesante observar cuando la investigación o límite, está dentro de un radio de distancia definido, ya que muchas de las cosas que se destacan en estos lugares se ven afectadas por el medio y sus conflictos urbanos. Hay que dejarse influenciar por la diferencia, ya

que esto interferirá en las manifestaciones por parte del ser humano y entre tantas, la concepción del espacio arquitectónico.

*La arquitectura no necesita de espectadores, porque simplemente a nadie nos preguntan si queremos asistir a su espectáculo. Lo que la arquitectura necesita es de intervinientes, artistas y artesanos del espacio. Lo que necesitamos es entender los espacios que nos son útiles como organismos vivos. Espacios que generen y sustenten vidas en una vida sana. Necesitamos, como arquitectos, hacerlos simples para la vida cotidiana (Aresta, 2015).*





**R**esulta interesante ver cómo cada vez más se especula y se imitan los espacios de la naturaleza compleja, en base a metáforas o bien apoyándose en el rigor del análisis (Aresta, 2015).

Un sector que se integra al entorno o que lo incluye en su diseño urbano se convierte de inmediato en un lugar más agradable para vivir, ya sea por los muchos beneficios que la vegetación trae consigo o por el incremento de armonía visual. El respeto mutuo entre el ciudadano y la ciudad debe verse en la transición en la que se deja participar a la naturaleza del lugar, siempre pensando en las posibilidades que podrían crearse aprovechando toda oportunidad de generar algo diferente.

"La arquitectura es el escenario de cómo vivimos y la expresión de cómo pensamos. Refleja nuestra conformación del mundo para luego habitarlo y la geometría de lo que construimos está lejos de ser neutral. El entorno construido, como el sistema biológico y otros sistemas naturales que compromete, necesita funcionar confiablemente en formas complejas adaptables a muchos niveles diferentes. Tales

sistemas adaptativos y sostenibles tienen las características similares de que, a pesar de tener orígenes distintos, se desarrollan de una manera muy similar." (Aresta, 2015).

Existen distintas formas de agregar la naturaleza a un diseño o a un espacio público, además de las otras miles maneras de mantener los que ya tenemos presentes y a los que uno se enfrenta para con creatividad involucrar. No es el simple hecho de colocar o sembrar árboles, sino pensar mucho más allá de cómo hacer que esto agregado interactúe, fomente respeto y cree satisfacción en un lugar. Pareciese

## INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO Y LA NATURALEZA

ser sencillo diseñar un jardín por ejemplo, lo difícil es generar un comportamiento positivo en las personas con el, visitas, un vínculo y con esto lograr mantenerlo.

Algunas recomendaciones son:

- Proponer o crear verdes de 800m<sup>2</sup> aprox. en terrenos medianeros en las que se desarrolla cualquier sector, con la finalidad de transformar esto en un hábito de responsabilidad y que estos ayuden

en diferentes aspectos como:

- Área de reunión
- Área de recreación
- Área de esparcimiento
- Parques discretos
- Pulmones urbanos
- Método de responsabilidad y participación
- Mejora la calidad del paisaje
- Hacer menos densas las visuales
- Motiva caminar acortando distancias entre cuadras
- Trama urbana más dinámica
- Aceras de 1.60 m de ancho mínimo en donde 1,10 metro sea libre para el tránsito peatonal y el 0.50 sea vegetación. Esta medida debe absolutamente variar a un tamaño mayor si se tratara de un sector en el que el tránsito sea frecuente y se genere congestión.
- Áreas verdes obligatorias en las fachadas frontales y con esto reglamentaciones de mantenimiento.
- Análisis de zonas y entorno cercano para que las propuestas se vean conectadas y sea de influencia positiva para los sectores colindantes.



## VALOR AGREGADO

**E**l valor agregado a cualquier proyecto puede ser visto desde un punto histórico, a uno innovador que destaque el sector por alguna genialidad desarrollada desde un punto creativo generador de novedad. En pocas palabras la creación de arquitectura que genera orgullo.

*"Dios está en los detalles"*

*Ludwig Mies van der Rohe*

Dar cuando no se ha dado mucho es novedad y agradecimiento, pero cuando las posibilidades de hacer algo mucho mejor se ven detenidas a soluciones genéricas y modulares netamente para cumplir y abaratar costos, el sentido de la solución se pierde. Dar, pero hay que dar consiente y dependiendo de un análisis a un problema, esperando una solución.

La publicidad, el orden, la coherencia, una buena señalización, el comercio, el arte, la naturaleza y un buen diseño urbano son algunos detalles que las personas notan cuando visitan un espacio, ya sea consiente o inconscientemente es lo que recuerdan y se llevan consigo. Lo mencionado anteriormente son maneras en las que uno puede incrementar el valor de un sector, puesto que cada una de esas opciones son sinónimos de tiempo invertido, en el que alguien piensa como todo puede funcionar armónicamente y llamar la atención si ser muy agresivo.





## SEÑALIZACIÓN Y FORMAS COMUNICABLES

La señalización es indispensable al momento de querer transmitir información de cualquier tipo, y además que esta hace a las personas sentirse un poco más a gusto en un delimitado espacio de territorio. Ya por mucho tiempo en algunas ciudades el sistema de señalización ha perdido valor y credibilidad por parte de la comunidad, debido a la poca importancia que se le ha dado a la misma con referencia a los peatones. Resulta que actualmente en las calles hay más información dirigida para quienes conducen un vehículo, pero para los transeúntes no hay un verdadero intercambio de información, por lo que esto es solo ha alejado al peatón del espacio público.

*El entorno urbano—como espacio geográfico transformado por el ser humano—alterna*

*permanentemente su sentido instrumental-funcional con el simbólico-expresivo (donde tiene lugar el intercambio de significados y la transmisión de información) (Carrera, 2015).*

Normalmente la ciudad se rige por señaléticas, ya sea para ubicar, informar, permitir o prohibir alguna acción o

comportamiento. Lo que no se hace con este tipo de avisos es invitar a invadir un espacio de tal manera que el peatón se sienta bienvenido en las calles e incluso para que pueda informarse correctamente de algún sitio o simplemente para saber que puede o no puede hacerse en el mismo.

La investigación realizada en recorridos de los sectores analizados en este trabajo de titulación indica que este punto es casi nulo en todos los barrios, ya que hay poca señalética o si la hay es muy básica y no es percibida fácilmente. Por lo tanto esto hace que el espacio se vuelva difícil de comprender, de transitar, nada familiar, ni amigable con los transeúntes frecuentes y que no se llegue a conectar correctamente con los visitantes. Mario Fuentes, experto en turismo





compartió la percepción de algunos de los extranjeros con los que ha podido trabajar durante ya varios años, y a muchos de ellos les resulta complicado ubicarse en una ciudad tan congestionada. Esto significa que a lo que se referían es que aparte de estar pendientes de buscar la señalización, deben de preocuparse por el tráfico, por la seguridad y por si fuera poco por arquitectura referencial para no perderse. Es mucha información para un solo momento. Por lo que es de importancia estratégica que las calles hablen, para que los espacios ganen fuerza, sean confiables y se definan con estas formas comunicables, ya que solo así la percepción de seguridad incrementará un porcentaje, la gente podrá informarse y hacer buen uso de los espacios y sus reglas, aprender sobre la ciudad, pero sobretodo hacer de lo público su propio espacio.

*La imagen en el ambiente urbano involucra no solo lo visual en sí mismo, sino también lo textual, lo sonoro, los espacios y los objetos. La ciudad es el ámbito de la interacción por excelencia y requiere de un ambiente estimulante y formativo, para dinamizar constantemente*

*el lenguaje comunicativo (Gómez, 2012).*

La comunicación urbana es un paso clave para aprovechar al máximo las características de un sitio, además de crear lugares atractivos. Por su parte Aristóteles la define como esa búsqueda de todos los medios posibles para la persuasión. La información vertida es esencial para la coherencia del espacio, la música formaría parte de un valor agregado generando ambientes armónicos y el diseño debería unir todo lo mencionado en una sola experiencia inolvidable e invaluable. Hoy uno podría comprarse cualquier objeto, pero jamás tendría más valor que la experiencia en todo sentido.

Finalmente es indispensable mencionar que la señalización no es lo único a lo que hace referencia este punto, pues del mismo modo lo debe de hacer el diseño arquitectónico en todos los aspectos posibles. La arquitectura y el urbanismo debe de hablarnos, solo así podremos contar sus historias.

## ORDEN Y VARIEDAD

**E**s vital crear orden, pero a la vez la variedad debe mantenerse con uso mixto y entre estos dos aspectos importantes conseguir un equilibrio. Que exista diferentes usos de suelo, no tiene que ser un generador de caos visual, aglomeración excesiva y tampoco convertir las fachadas de los barrios en cuadros complejos de comprender. Es necesario tener de todo, pero en su lugar, en orden y con un propósito.

*Existen los llamados principios ordenadores. Un principio es una base y/o un punto de partida que ofrece distintas vías para organizar las decisiones tomadas para ordenar y generar de un modo consciente una forma. Es decir, se pueden considerar como habilidad visual que va a permitir la coexistencia de varias formas y espacios como uno solo. Entre estos principios tenemos algunos como; Simetría, Eje, Jerarquía, Ritmo, Repetición,*

*Pauta, Transformación, Transición, Unidad, Directriz, Equilibrio, Adición, Substracción, Armonía, Carácter, Coherencia, Claridad, Textura, Proporción, Posición, Plasticidad, Continuidad, Dimensión, Escala, Color, Contraste, Variedad, Sinceridad, Simbolismo, Rigidez, Modulación, Familiaridad, Trama, etc. (Arqhys, 2014).*

La necesidad de un lenguaje arquitectónico claro y sencillo facilita la comprensión, fomenta un vínculo de las distintas formas y su uso. Por otra parte la regulación en lo comercial y en ello un control de cómo esto se debería ir manifestando sería lo óptimo, al final estos lugares son parte importante del rostro de un sector, puesto que es lo que lo mantiene activo.





Unir espacios y fomentar la variedad de actividades genera una combinación muy sólida tanto en aspectos económicos, culturales y sociales. Se está generando movimiento y como indican los resultados de una encuesta realizada en los sectores analizados, los servicios son con un 54% la razón más fuerte por la que los barrios se diferencian. *Uno de los problemas que se está viviendo en sociedad, y en el crecimiento de las ciudades a nivel urbano, es esta falta de conciencia*

*del aprovechamiento del espacio, esto quiere decir que al estar utilizando grandes espacios para fines de una única actividad, ya sea vivienda, comercio o industria, la ciudad se esparce teniendo consecuencias e impactos ambientales, ya sea en el gasto energético y contaminación al trasladarse de un lugar a otro siendo necesario el vehículo motorizado; el impacto también es social, tomando en cuenta que las actividades se encuentran separadas en diferentes espacios, al igual que estos lugares la sociedad se separa y empieza la segregación de la raza, clase y edad, dañándonos nosotros mismos en no querer mejorar nuestra forma y calidad de vida... (Lugo, 2012).*

El propósito de este punto es facilitar que cada barrio sea una pequeña ciudad, satisfaciendo a su comunidad en todos los sentidos o al menos los necesarios para reducir el movimiento entre largas distancias, además de fomentar el crecimiento del comercio y motivar el recorrer a pie delimitados sectores.

*En diferentes ciudades del mundo se está viendo un movimiento auto gestionado de*

*personas que defienden el valor de apoyar el negocio de barrio, pero en la ciudad de Portland (Estados Unidos) este concepto está yendo más allá. Desde hace algunos años, la ciudad impulsa el concepto de barrios de '20 minutos', donde el trabajo, las escuelas, los centros comerciales, restaurantes y entretenimientos están a menos de 20 minutos de caminata desde las viviendas (Greiffenstein, 2013).*

Los aspectos que mejorarían a nivel general; serían la disminución del uso del vehículo, por lo tanto los niveles de contaminación también se reducen, la necesidad de árboles incrementa y la calidad del aire mejora. Por otro lado se dará un crecimiento comercial y de emprendimiento, motivaría el intercambio social y las calles se llenarán de personas, generando así más orgullo por los sectores, movimiento y seguridad.



## APROPIACIÓN DEL ESPACIO

**S**i la apropiación es el proceso por el que un espacio deviene para la persona (y el grupo) un lugar "propio", cabe atender a como se construye y se desarrolla este sentido Sergi Valera (1993, 1996) (Universitat de Barcelona, 2005).

Los vínculos que las personas establecen con los espacios han sido objeto de análisis desde múltiples perspectivas. El apego al lugar, la identidad de lugar, la identidad social urbana o el espacio simbólico urbano son algunos de los principales conceptos con que se abordan procesos que dan cuenta de la interacción de las personas con los entornos y sus principales efectos (Universitat de Barcelona, 2005).

Si el espacio se modifica para favorecer al transeúnte, es muy probable que el usuario lo empiece a relacionar de manera más amigable y que lo vaya considerando más suyo. Un equilibrio y un degrade es esencial para convencer a las personas que son parte fundamental de la estructura de una

ciudad y más aún del sector donde habitan. Si la gentes no se apropian del espacio, la ciudad simplemente no funciona y esta se desintegra, causando problemas urbanos incontrolables de mayor magnitud y de más compleja solución.

A través de la acción sobre el entorno, las personas, los grupos y las colectividades transforman el espacio, dejando en el su "huella", es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente. Mediante la acción, la persona incorpora el entorno en sus procesos cognitivos y afectivos de manera activa y actualizada. Las acciones dotan al espacio de significado individual y social, a través de los procesos de interacción (Moranta, 2002).

En los recuerdos que produzca el espacio estarán las razones para la apropiación. Mientras más satisfactoria sea la experiencia, más fuerte es la conexión.





## ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD Y FLEXIBILIDAD URBANA

**E**l espacio público de las calles dejó hace mucho tiempo de ser ese espacio habitable donde uno hacía amigos, donde se disfrutaba de las aceras y la sombra. Donde se saludaba al vecino o donde simplemente gustabas estar bajo un árbol. Paso a convertirse en un lugar ruidoso, congestionado, descubierto y sin mayor atracción.

*El número de vehículos que recorren las calles incesantemente cada día se multiplica exponencialmente, y donde antes se venía en multitud de barrios la entrañable imagen de una algarabía de niños haciendo de la calle su pequeño universo, su espacio donde aprender jugando los pormenores de las relaciones sociales, ahora los coches aparcados masivamente y circulando sin cesar invaden inexorablemente ese espacio (UNIA, 2013).*

*Queda el vívido recuerdo de la imagen en los*



*barrios de los vecinos tomando el fresco en la puerta de sus casas, reunidos en cordial conversación sobre los pormenores de la vida en el barrio, mientras los niños de la calle jugaban alrededor, a esos juegos populares casi extintos, que fomentan valores fundamentales como la interacción, la cooperación y la participación, campos de cultivo de la imaginación y la inteligencia. Ahora esos juegos han sido sustituidos por juegos endogámicos y no-participativos, que fomentan la futura concepción egoísta e individualista que portará el niño o la niña el resto de su vida. Pegados a la pantalla del televisor durante horas tal y como aprenden a hacerlo en casa y como seguirán haciendo en adelante. Todo como nocivo sustituto del lugar donde deberían estar desarrollándose en los valores de convivencia y socialización: la calle (UNIA, 2013).*

La cita textual anterior describe perfectamente lo que ha ocurrido con esos espacios. Y para acaparar las necesidades de un barrio están los espacios públicos y las avenidas llenas de comercio y personas. De manera indispensable se debe crear un diseño urbano atractivo con diferentes posibilidades y actividades, el punto es que el transeúnte tenga alternativas para



elegir que hacer. Este punto es algo similar al de variedad y orden a excepción de que estas diferentes formas en algún orden específico puedan transformarse e invitar a decidir.

Con este punto se debe de lograr:

- Enfatizar los atractivos de la ciudad
- Creación de nuevos espacios de recreación
- Estimular el uso del espacio público
- Implementar y mejorar las conexiones entre las distintas zonas de la ciudad, generando continuidades con lo que se refiere a espacio público.
- Estimular la comprensión de la ciudad con cuadros más claros.
- Promover el arte en el urbanismo.
- Impulsar el conocimiento de la historia con hitos o difusión.
- Permitir y facilitar las intervenciones artísticas itinerantes.
- Creación de más espacios culturales y de entretenimiento.

Además según una investigación plasmada acerca del espacio público en la página del gobierno mexicano se expone que hay 3 tipos de actividades que se deben sugerir en este tipo de espacios.

1. *Las actividades necesarias: Son todas aquellas actividades que representan cierta obligación para las personas, como ir a la escuela, al trabajo, al médico, salir de compras, tomar el autobús, etcétera.*

2. *Las actividades opcionales: Se realizan porque existe un deseo de hacerlas, como salir a tomar un helado, ir al cine, tomar el sol, sentarse a descansar, acudir a una cita, entre otras. Las personas efectúan este tipo de actividades cuando las condiciones son favorables para ello; en gran medida, la calidad de los espacios públicos es un detonante para que tengan lugar dichas actividades.*

3. *Las actividades resultantes o sociales: Estas actividades se producen a partir de los contactos entre dos o más personas en los espacios públicos, tales como los juegos infantiles, las conversaciones entre amigos, los paseos entre novios, las actividades comunitarias, entre otras. Una condición necesaria para que se realicen este tipo de actividades estriba en el hecho de que las personas se encuentren en el mismo espacio público; al compartir el mismo espacio, la población da pauta a actividades sociales. (SEDESOL, 2010)*



Al tomar en cuenta todo este tipo de actividades desafiamos al espacio a no estar vacío, ya que la creación de soluciones abarcando distintas necesidades humanas lo hacen más propenso a la visita y al movimiento. Sin embargo no es lo único que hay que hacer bien, pues el regreso de las mismas se ve influenciado mucho en la forma y como se plasma en otros puntos de esta investigación, es la calidad de la forma lo que va a hacer que aunque existan muchos lugares con las mismas actividades se piense primero en el que estaremos diseñando respectivamente.

## NORMATIVAS Y PLANES DE REGULACIÓN CON PROPÓSITOS VÍNCULADOS A UN URBANISMO UNIFICADO

Las normativas contribuyen a generar comportamientos y a reducir libertades. Ya por muchos años estas han marcado un camino genérico de cómo se deberían manifestar en ciertos aspectos los barrios en una ciudad y que haya reglas no significa que no haya del todo formas de expresarse libremente. Lo que las normas establecen fijan cuadrículas y enfrascan diseños, pero a pesar de esto que también tiene sus aspectos positivos, estas reglas deberían ser reanalizadas cada cierto tiempo y con un propósito a futuro de irse transformando debido a sus habitantes. Normativas que evolucionen, en otras palabras reglamentación itinerante. Todo en planos de que la ciudad se desarrolle consiente y en conjunto con soluciones a problemas contemporáneos.

Puesto que hay temas comunes que se desarrollan en los diferentes sectores en una ciudad y que como referencia

están determinadas por características físicas generales, surge la provocación de características formales y psicológicas. Se debe de tomar en cuenta las posibilidades de que las maneras de percibir la urbe sean muy importantes, por lo que es indispensable considerar los siguientes puntos para fortalecerlo.

1. *La particularidad: Es lo primero que las personas van a pensar cuando les preguntemos sobre el sector en donde viven. ¿Qué hace de su sector único? ¿Por qué una persona que no vive ahí debería ir a visitarlo? ¿Por qué es bonito vivir donde usted vive?*

2. *La nitidez del límite: Cuando el límite es claro y sencillo de asimilar, la seguridad incrementa por que uno puede decir que conoce el espacio donde se encuentra. Además es permeable y de fácil visualización mental. Además es fácil observar todo sin pensar en la desorientación.*



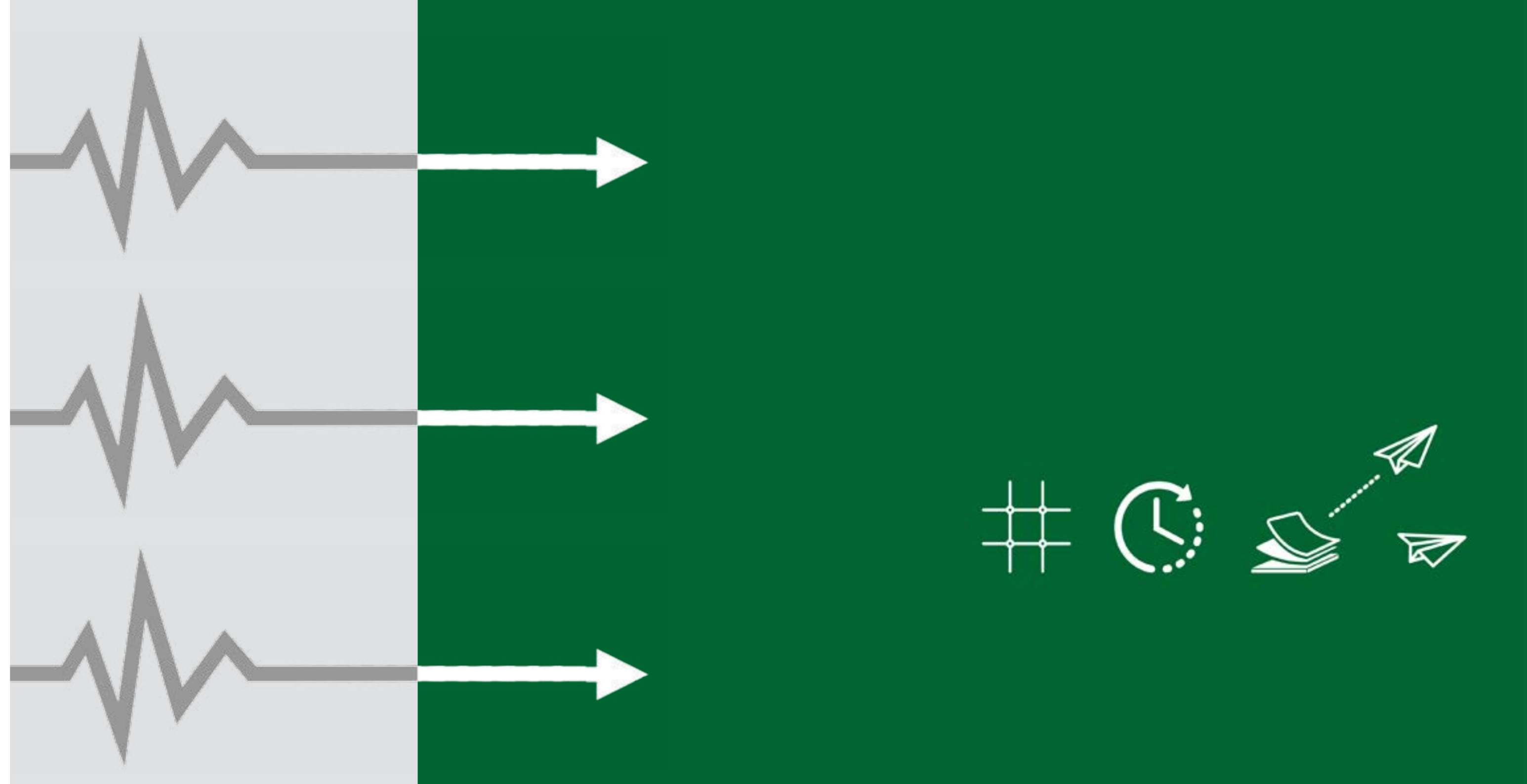
3. Forma: La forma es muchas veces dada por las costumbres, tradiciones, historia e incluso inspirada por el clima y el entorno cercano. Sin embargo hay normativas que la limitan y de cierta forma generan parámetros y coherencias que ayudan a ver similitud, pero son más que nada funcionales, lo que nos da la libertad de hacer en lo establecido algo un poco más personalizado.

4. Intensidad y complejidad: La intensidad se mide diferentes aspectos, como el caos tanto visual como sonoro, la cantidad de personas en las calles, la contaminación, la congestión, la importancia del sector, entre otros. Sin embargo la complejidad aunque también pueda llegar a tener intensidad es de mayor relevancia cuando se habla de ser un lugar dinámico y de actividades concurridas.

5. El recuerdo: Es importante siempre irnos de un lugar y llevarnos algo en la mente, las normativas por ejemplo marcan una tendencia, pero no dejan recuerdos solidos que hagan volver. Un recuerdo puede ser producido por grandes masas vegetales, sombra, armonía visual, experiencia y comunicación urbana.

Las normativas son importantes para regirse por un control y un alineamiento, pero además estas normativas deberían poder marcar una tendencia, algo parecido y expresivo a que todos ahí se comunicaron para vivir en comunidad.

Si las normativas no evolucionan como todos los sistemas en la ciudad se seguirá construyendo lo mismo y la arquitectura no evolucionará cuando esta lo amerite.



## CALIDAD VISUAL

**E**l paisaje urbano es esencial en la configuración y desarrollo de toda ciudad, y es parte fundamental de la calidad de vida urbana. Lo que experimentan sus habitantes es vital, puesto que si algo no está siendo estéticamente agradable y las personas ajenas al sector lo notan o peor aun si lo experimentan, se va a provocar que estas personas eviten estos lugares, ya sea por motivos visuales, caos o simplemente hasta por la idea de inseguridad, estrés o desorden, y no solo eso sino que lo comenten.

*A medida que el nivel cultural se eleva, la naturaleza se convierte en un elemento más activo de su cultura, y la cultura, a su vez, se convierte en una segunda naturaleza (Gómez, 2012).*

Dependiendo de la calidad visual, los moradores empiezan a tener distintos porcentajes de

orgullo por donde viven y cuando este valor baja el sentido de comunidad se desvanece. Parte de los aspectos culturales del territorio en los que está enfocada la investigación, las personas se dejan llevar mucho por la opinión y sobre todo los comentarios acerca de la seguridad de algún sitio. Por lo que es válido volver a mencionar que lo que se expresa con la imagen de un barrio es cuestión de percepción por los aspectos culturales que ahí ocurren.

Para crear calidad es necesario el sentido de comunidad, en donde se trabajaría la coherencia junto con la mediación. Por ejemplo, se deberían de compartir los cambios significativos a realizarse en alguna construcción, ya que si el cambio es externo, afecta al entorno cercano, ya sea con sus colores, de manera formal y demás elementos importantes a la hora de elaborar un cuadro visual. El arquitecto Paul Thiry dice que los edificios deberían ser buenos vecinos y esto hace mucho énfasis en lo que respecta a compartir las acciones de una zona.

Los barrios deberían evitar la contaminación, la suciedad, el calor, la congestión, el caos y la monotonía. De esto se trata, de mejorar la calidad en todo sentido como la visual y la que se siente a pesar de no poder ser vista. En sí es una acción encadenada que se desarrolla en el sistema complejo de una ciudad.





## USO DE LO CONSTRUIDO E INTEGRACIÓN CON LA PROPUESTA

**E**s indispensable aprovechar los recursos existentes, muchas veces la razón de no hacerlo es remplazada por la tecnología y no es que este erróneo este concepto, pero más bien hay que aprender a desarrollar el sentido común y ahorrarse lo innecesario. Los arquitectos no están para construir caprichos y despilfarrar dinero, claro que sería interesante y un privilegio, pero no es lo óptimo o lo mejor para el entorno y los seres humanos cuando lo desperdiciado podría convertirse en otras soluciones. Una buena arquitectura pretende crear con menos presupuesto algo igual, excelente e incluso mejor, se trata de la forma no del precio.

El sentido común, la creatividad y el amor son cosas que a veces se pierden no solo en la arquitectura sino que también en los seres humanos. El arquitecto costarricense Benjamín García Saxe menciona que se ha perdido el sentido común en las ciudades, el amor por nuestro territorio y menciona que interesante saber que esto podría manifestarse

nuevamente en la arquitectura con tan solo querer hacerlo. Es cuestión de participación y de unir lo que el esfuerzo ya ha construido con los años, cosa que no podemos pasar por alto o destruir totalmente para construir de nuevo. Si este fuese el caso sería como decirle a las personas que su barrio es feo, no funciona, nunca ha funcionado y que hay que rediseñarlo por completo para que funcione, lo que anularía las posibilidades de una buena disposición de un trabajo en conjunto con la comunidad para el bienestar común.

Para que algo funcione como este planteamiento lo sugiere se requiere de un análisis profundo experimentando el sitio que requiere mejoramiento. El proceso sería; escuchar, observar, preguntar y experimentar. Al final uno tiene que salir sintiendo, como una persona que habita ahí, que comprende y piensa como un usuario y que además experimente como transeúnte y sea el diseñador basándose en toda la experiencia.



El principio de la solución puede sin dudas mejorar cotidianidades y hacer ciudades más sensibles partiendo desde una base que dirigirá al proyecto de una manera única. Se trata de agregarle sentimiento a un rígido método de diseño convencional, manteniendo parte de lo ya construido, simplemente aprovechándolo con un pensamiento innovador.

Entre las recomendaciones para este punto son:

- Uso de la arquitectura existente en su forma básica y particular del sector.
- Mantenimiento de la memoria
- Potenciar vías comerciales y plantear la mejor opción si no existiesen
- Usar métodos de participación
- Potenciar tradiciones modificando sus espacios

*Finalmente incorporaremos parte de una metodología del libro construir sobre lo construido de Francisco de Gracia:*

- *Particularización del ámbito donde se interviene, reconociendo el alcance perceptivo de la modificación por medio de cuantos elementos, ya constituidos, permitan delimitar el dominio de la intervención en tanto puedan verse afectados.*
- *Reconocer cuales son los caracteres*

*estructurales básicos del lugar, en si mismo y en su relación con áreas adyacentes.*

- *Identificar aquellos tipos de edificaciones que, repitiéndose o destacándose, han contribuido decisivamente a la forma de la ciudad o , al menos, del entorno próximo.*
- *Singularizar la forma de lo que se proyecta incorporando las variables funcional y tecnológica, pero siempre supeditadas al contexto y a las aportaciones analíticas derivadas de los tres puntos anteriores (De Gracia, 1992)*

De tal manera que el proyecto ha de plantearse de la siguiente manera:

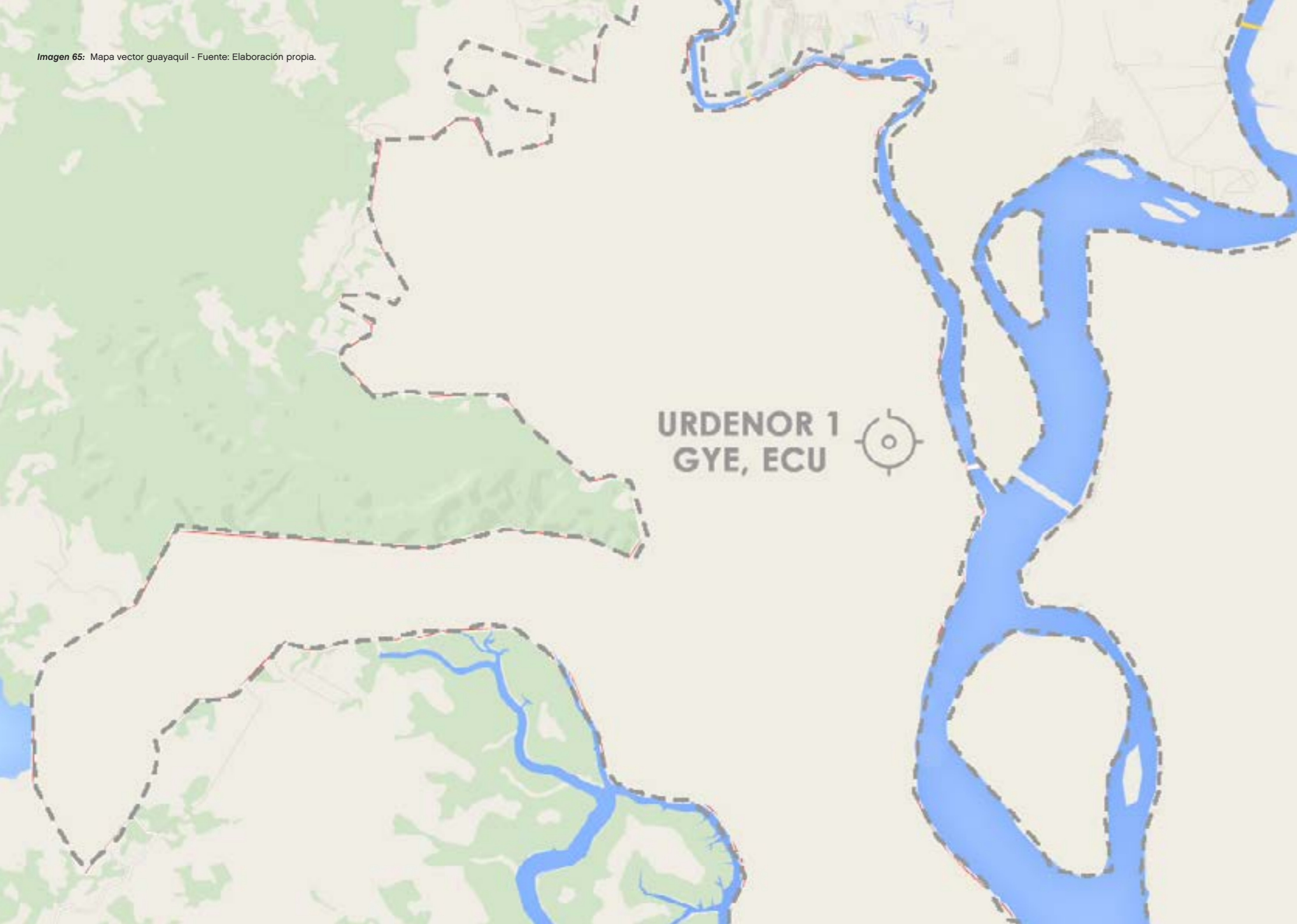
Asumiendo todo barrio como una fracción de territorio única e irrepetible, parte de una composición y de la historia de la ciudad. Base y lienzo dispuesto a continuarse trabajando y ser transformado, profundizado y al mismo tiempo pretendiendo llegar a un cambio anclado de una realidad.



## RESUMEN

**M**uchas de las reflexiones expuestas en el marco teórico y los 11 puntos plasmados, nos llevan a concluir que la nueva arquitectura debe evocar participación, aprovechar los recursos y experimentación en todos sus sentidos. Se trata de una arquitectura que debe mejorar lo existente densificando la ciudad con sus usos, impidiendo que la misma se expanda demasiado y evitando que la ciudad se vuelva costosa de mantener a futuro. Compacta, variada y con límites definidos es la meta, en el que se pueda seguir constantemente el mejoramiento del transporte público, de las zonas comerciales, el aspecto ecológico y la rehabilitación de zonas residenciales. No se trata de volver a construir sino de desafiarnos a transformar la realidad. Y aprovechar la arquitectura existente como el recurso más importante.





# CAPÍTULO VI:

## INVESTIGACIÓN, APLICACIÓN Y ANÁLISIS URDENOR 1

**U**rdenor 1 es un sector de tamaño manejable y una estructura económica en desarrollo por lo que ha sido elegido para aplicar los 11 puntos expuestos previamente. Este barrio se caracteriza por sus áreas verdes, que aunque no estén del todo integradas y diseñadas para un buen uso del usuario, generan buen clima, armonía y estética. Este barrio tiene como atractivo principal estar entre dos importantes arterias de movilidad y es colindante con el histórico Estero Salado.

En el mismo urge lograr buen manejo del espacio público y una regulada área comercial integrada a un diseño urbano interesante que provoque más que la necesidad. Las actuaciones aisladas de algunas propuestas mayormente ubicadas en espacios públicos, por muchos años han alejado al peatón de las aceras y la falta de anteponerse a lo evidente es una forma de controlar y hacer de este lugar un espacio de alta calidad. Como resultante se proyecta un espacio público residencial nuevo y a escala, interesante y funcional para el usuario, sin olvidar el gran aporte que tendría para la Ciudad de Guayaquil en áreas verdes, comercio y recreación.

# 1. DISEÑO PARTICIPATIVO

Para iniciar la propuesta se realizaron varias socializaciones en el sector, encuestas, recorridos y experimentación. en conclusión las encuestas aportan lo siguiente:

- El 95% en Urdenor 1 utiliza un vehículo privado y el 85% lo utiliza para comprar algún producto dentro del sector.

- El 86% de los habitantes de Urdenor gustan de vivir ahí y el 95% no quiere vivir en otro lado.

- Razones por las que le gusta vivir en su barrio:

- Localización
- Su casa
- Cuestiones de Seguridad
- Servicios que ofrece

- El 55% se desplaza caminando más de 5 cuadras al día en su jornada diaria.

- El 90% de los encuestados ha vivido más de 15 años en el barrio.

**El 65% de los encuestados en Urdenor 1 desearían nuevos servicios en su barrio.**

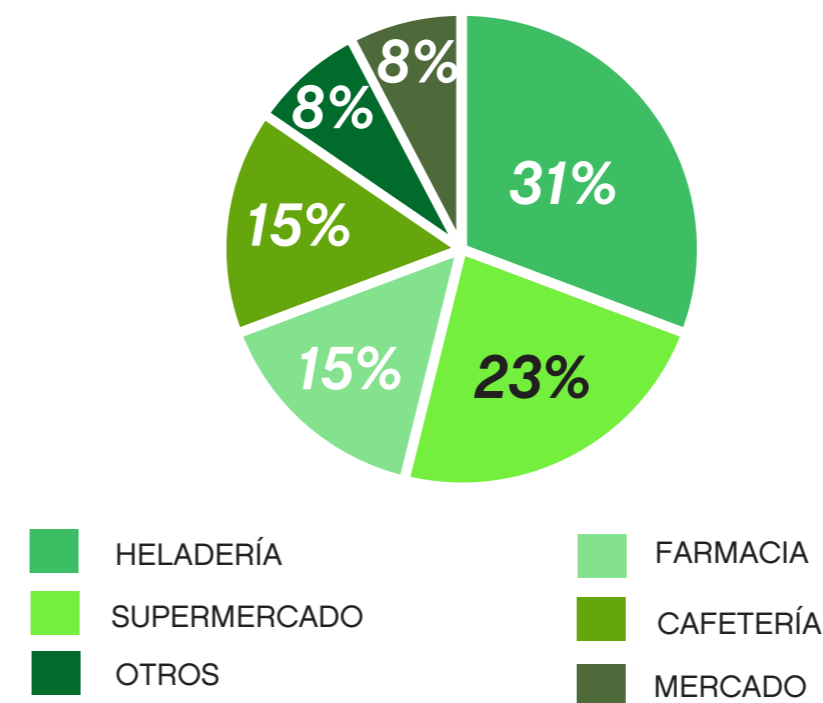


Gráfico 40: ¿Qué servicios desea en su sector? - Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia

**Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿caminaría desde su casa a estos lugares?**

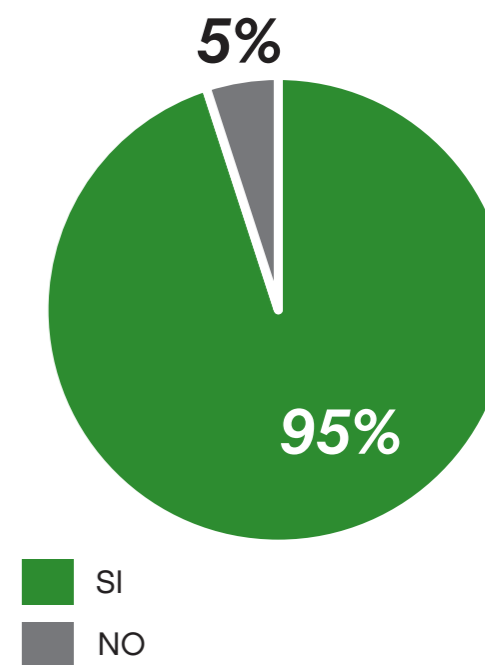
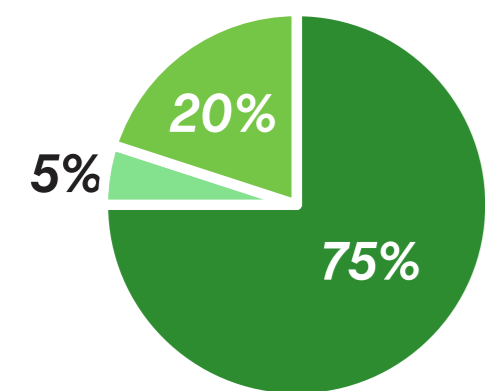


Gráfico 41: Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿Caminaría desde su casa a estos lugares? Fuente: Elaboración propia



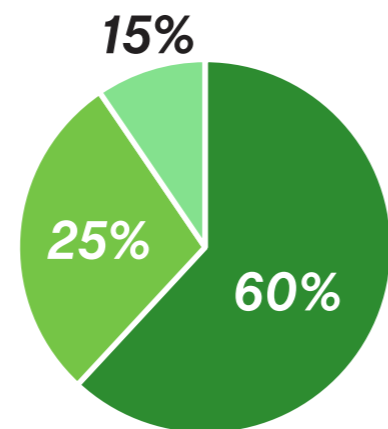
**En su barrio preferiría más...**



■ ÁREAS VERDES CON ÁRBOLES  
■ ACERAS GRANDES CON ÁRBOLES  
■ ÁREAS DE PARQUEOS

Gráfico 42: En su barrio preferiría más... - Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia

**¿Cuál cree que son las razones que diferencian su barrio con otro?**



■ SEGURIDAD  
■ SERVICIOS  
■ ESTÉTICA

Gráfico 43: ¿Cuál cree que son las razones que diferencian su barrio con otro? - Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia

**¿Qué es lo que menos le gusta de su barrio?**

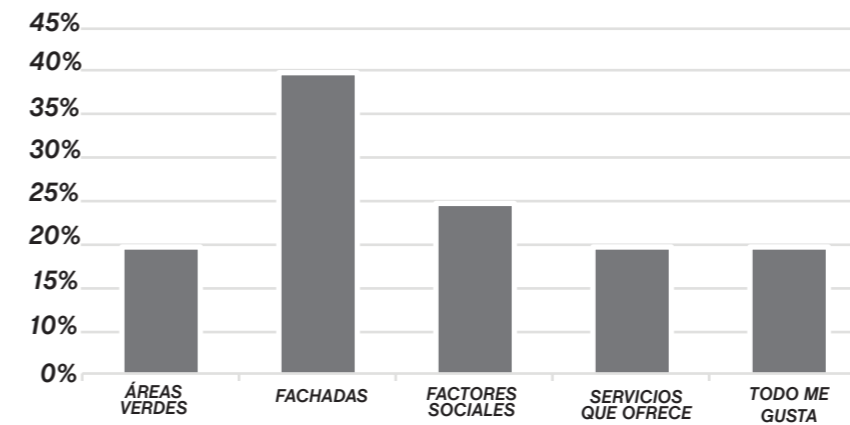


Gráfico 44: ¿Qué es lo que menos le gusta de su barrio? - Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia

**¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?**

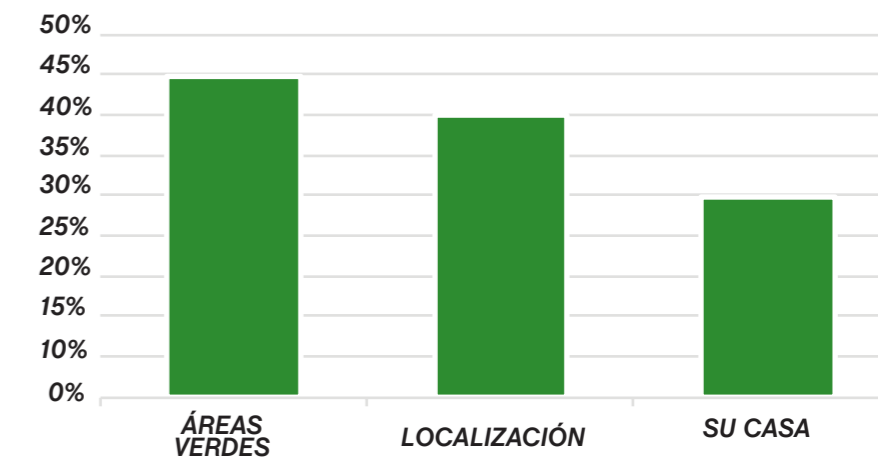


Gráfico 45: ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? - Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia

## EXPERIMENTACIÓN

La experimentación realizada estuvo dirigida a varias posibilidades de usuario.

Este proceso se realizó desde distintas perspectivas y usos.

Observación en varios recorridos y experimentación de diferentes roles

### - *A pie*

Un reconocimiento del sector caminando.

### - *En vehículo*

Como conductor probando todos los circuitos posibles dentro del sitio.

### - *Consumidor*

Experimentación al adquirir o prestar un servicio .

### - *Deportivo*

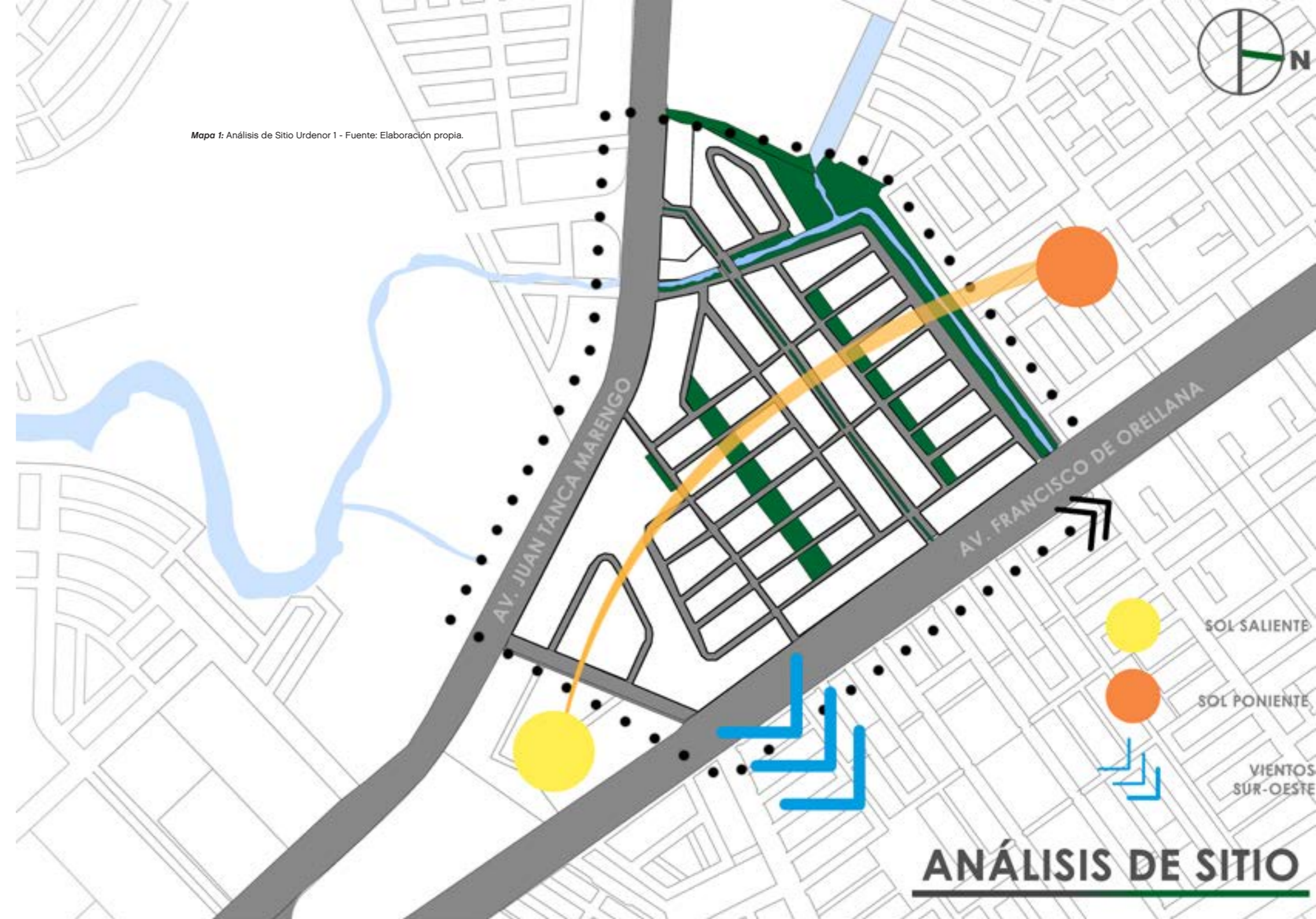
Experimentación a nivel de usuario deportista para comprender necesidades distintas al que recorre por necesidad.





# 2. DELIMITACIÓN DEL ESPACIO

Análisis del Sitio - Urdenor 1







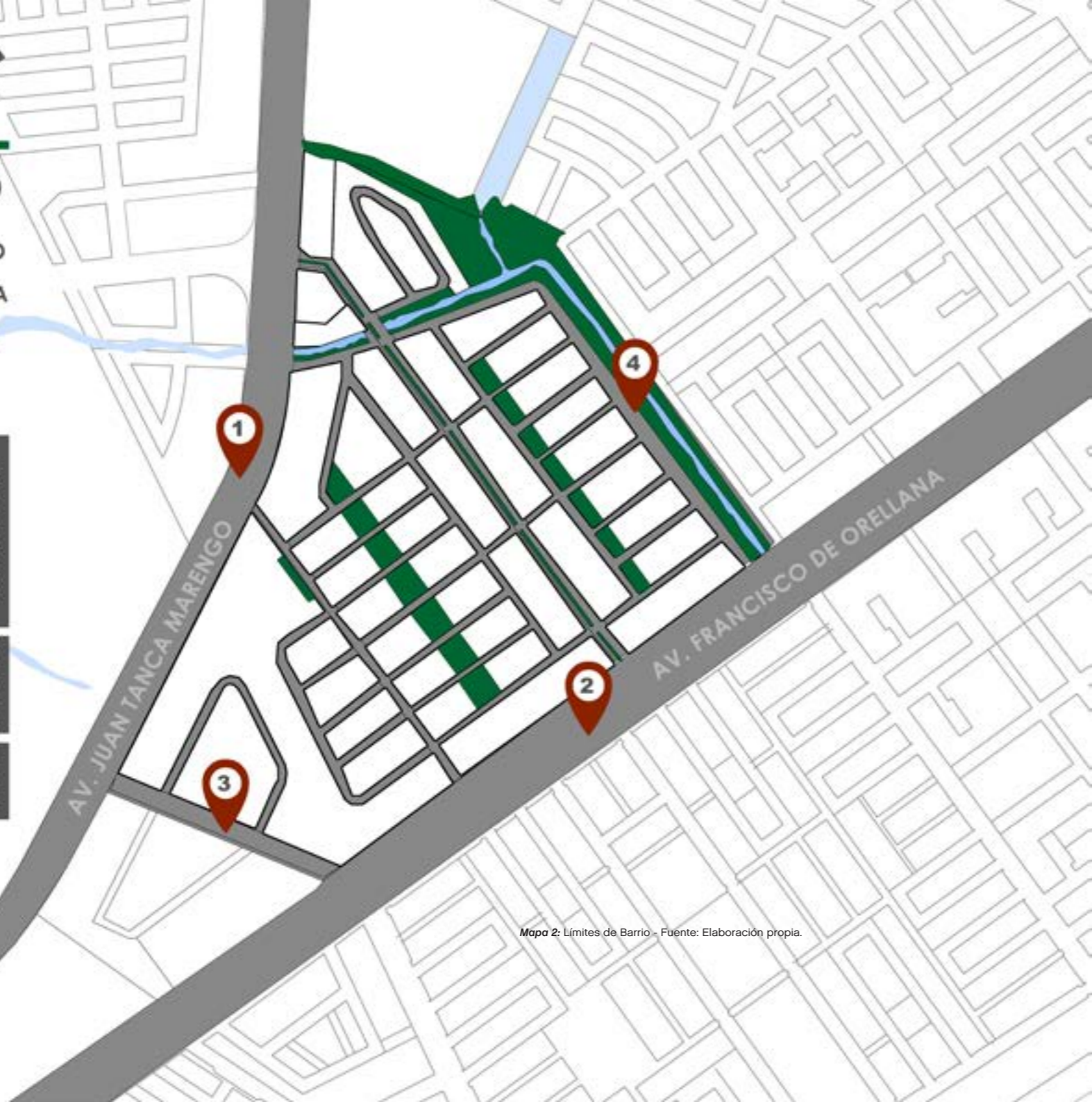
# LÍMITES DEL BARRIO

- 1 AV. JUAN TANCA MARENGO
- 2 AV. FRANCISO DE ORELLANA
- 3 AV. AGUSTÍN FREIRE YCAZA
- 4 ESTERO SALADO

DESCRIPCIÓN DE LÍMITES:  
 1 Y 2. AVENIDAS DE ALTO TRÁNSITO VEHICULAR  
 3. AVENIDA COMERCIAL DENTRO DEL BARRIO  
 4. RAMIFICACIÓN DEL ESTERO

SE ESTÁ CONSIDERANDO LOS LÍMITES QUE BORDEAN EN SU TOTALIDAD LA TRAMA URBANA DEL SITIO.

UNO DE SUS LÍMITES ES UN BORDE NATURAL: EL ESTERO SALADO .



Mapa 2: Límites de Barrio - Fuente: Elaboración propia.

URDENOR 1 EN SU MAYORÍA ES UN SECTOR DE CARÁCTER RESIDENCIAL, EN DONDE SUS VÍAS PRINCIPALES HAN DESARROLLADO COMERCIO Y ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN SU GRAN MAYORÍA.

EL ÁREA VERDE OCUPA UN PORCENTAJE SIGNIFICATIVO Y POSEE UN BORDE NATURAL.

SE PUEDE OBSERVAR UNA MIXTURA DE USOS EN DESARROLLO.



- RESIDENCIAL
- INSTITUCIONAL
- DESOCUPADO
- ÁREAS VERDES
- ESTERO SALADO
- VÍAS DE ACCESO
- COMERCIA/INDUSTRIAL

# ZONIFICACIÓN



Mapa 3: Zonificación - Fuente: Elaboración propia.





# CONGESTIÓN

1. EN ESTE PUNTO COINCIDEN VARIAS SALIDAS DE VEHÍCULOS HACIA LA AV. JUAN TANCA MARENGO EN DONDE LA CONGESTIÓN ES FRECUENTE EN TODAS LAS DIRECCIONES.
2. ESTE PUNTO SE CONGESTIONA CUANDO GENTE SALIENDO DE URDENOR 1 - ALBORADA CAMBIA DE CARRIL PARA SUBIR EL PUENTE DESNIVEL DE LA AV. FRANCISCO DE ORELLANA.
3. EL CONFLICTO ES PRODUCTO DE UNA AGLOMERACIÓN DE VEHÍCULOS DESDE LA AV. FRANCISCO DE ORELLANA.
4. EL EMBOTELLAMIENTO ES RESULTADO DE UN CONFLICTO PREVIO CAUSADO EN EL PUNTO 3.



Mapa 4: Análisis de Congestión - Fuente: Elaboración propia

LA CONGESTIÓN DE VEHÍCULOS OCURRE EN LA INTERSECCIÓN DE VÍAS PRINCIPALES CON LAS DE ALTO TRANSITO.

LAS VÍAS PRINCIPALES DENTRO DEL SECTOR SON VÍAS EN DONDE SE ESTA DESARROLLANDO EL COMERCIO.

LAS VÍAS SECUNDARIAS SON AMPLIAS Y PERMITEN PARQUEO LIBREMENTE .



Mapa 5: Flujo de Tráfico - Fuente: Elaboración propia.

LAS VÍAS DE ALTO TRÁNSITO SON BIDIRECCIONALES

LAS VÍAS PRINCIPALES DENTRO DEL SECTOR SON BIDIRECCIONALES

TODAS LAS DEMÁS VÍAS DENTRO DEL SECTOR SON BIDIRECCIONALES

# FLUJO DE TRÁFICO





# CONTAMINACIÓN

LA CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR VEHÍCULOS ES MÁS FUERTE EN NODOS IMPORTANTES DONDE VARIAS VÍAS SE INTERCEPTAN.

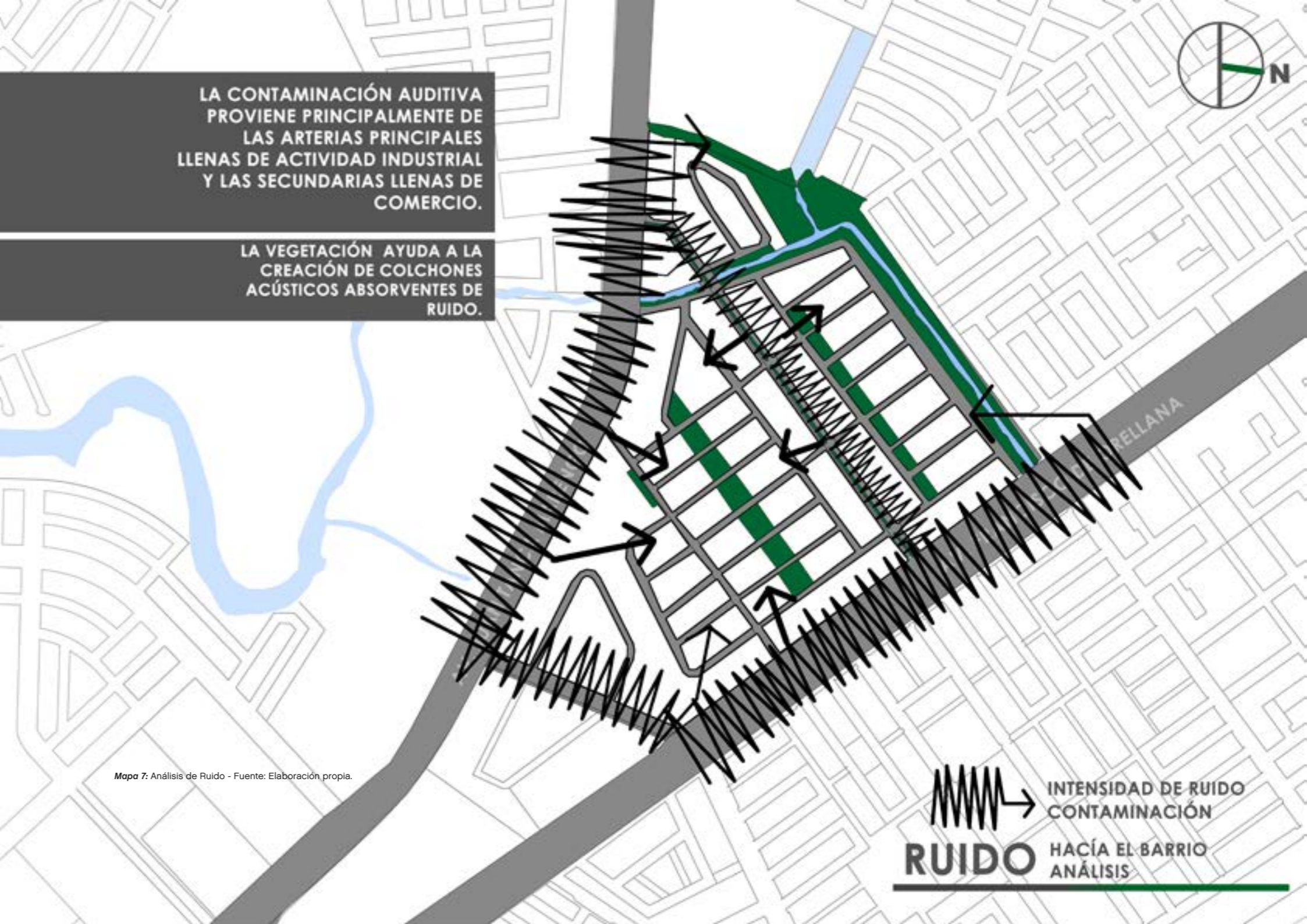
EL ESTERO POR OTRO LADO ESTÁ CONTAMINADO. ACTUALMENTE NO ES UN APORTE, TAN SOLO PAISAJE NATURAL.



Mapa 6: Análisis de Contaminación - Fuente: Elaboración propia.

LA CONTAMINACIÓN AUDITIVA PROVIENE PRINCIPALMENTE DE LAS ARTERIAS PRINCIPALES LLENAS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y LAS SECUNDARIAS LLENAS DE COMERCIO.

LA VEGETACIÓN AYUDA A LA CREACIÓN DE COLCHONES ACÚSTICOS ABSORBENTES DE RUIDO.



Mapa 7: Análisis de Ruido - Fuente: Elaboración propia.

 INTENSIDAD DE RUIDO CONTAMINACIÓN  
**RUIDO** HACÍA EL BARRIO ANÁLISIS





# HITOS

DENTRO DEL BARRIO IDENTIFICADOS POR LOS MORADORES

- 1 AV. JUAN TANCA MARENGO
- 2 AV. FRANCISO DE ORELLANA
- 3 CATERPILLAR IIASA
- 4 GASOLINERA PRIMAX
- 5 ESTERO SALADO
- 6 LA SAZÓN DE SIXTO
- 7 CLÍNICA URDENOR
- 8 ASADERO DE POLLO "CHANITO"
- 9 FARMACIA CRUZ AZUL
- 10 JARDINES DE LA ESPERANZA
- 11 GAMBOA
- 12 BANCO BOLIVARIANO
- 13 GASOLINERA PRIMAX



Mapa 8: Ubicación de Hitos - Fuente: Elaboración propia.

Imagen 67: Composición de Imágenes de Hitos - Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.







# ÁREAS VERDES

NO EXISTE UN DESARROLLO PLANIFICADO DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO EN EL ÁREA VERDE EXISTENTE DENTRO DE TODO EL SECTOR. HAY UNA DESINTEGRACIÓN Y ALGUNOS PARQUES ESTAN ABANDONADOS

LA AV. IGNACIO ROBLES SANTIESTEVEAN POSEE ÁREA VERDE CON ÁRBOLES EN DONDE PREDOMINAN LAS PALMERAS.

NO HAY INTERVENCIÓN NI CONEXIÓN CON EL ESTERO SALADO.

CANTIDAD DE ÁREAS VERDES: 14  
 POSIBILIDAD DE MALECÓN CASAS CON VEGETACIÓN EN FACHADAS: GRAN MAYORÍA

PRESENCIA DE ÁREAS VERDES 



Mapa 9: Areas Verdes - Fuente: Elaboración propia.

# TIPOLOGÍAS EXISTENTES

CALIDAD DEL ESPACIO VERDE



Mapa 10: Tipologías Existentes Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.







# ANÁLISIS

Las residencias en el sector de Urdenor 1 en su mayoría poseen un tipo de área verde y vegetación en la acera correspondiente al limite de su fachada.

- Los colores claros predominan.
- Cerramientos Simples.
- La volumetría es basada en formas geométricas simples.
- Aceras Amplias.
- Altura máx. 4 pisos.

Uso: En su mayoría mixto.



Imagen 68: Composición de Imágenes, Viviendas Urdenor 1  
Fuente: Elaboración propia.



## ACTUALIDAD URDENOR 1

Urdenor1 posee varias áreas verdes públicas donde las intervenciones se han visto débiles. La avenida con mayor jerarquía, la Av. Ignacio Robles Santiestevan, es de uso comercial y es actualmente donde más circulan peatonalmente los habitantes. Paralelamente el histórico borde natural, el Estero Salado ha sido olvidado y a pesar de no tener una propuesta arquitectónica es frecuentado por sus moradores más cercanos. Por otra parte la señalización en las avenidas es muy escasa y al ser un espacio de dimensiones controlable no necesita semáforos para el control vehicular.



Imagen 69: Vista Aérea de Urdenor 1 - Fuente: Elaboración propia.



### 3. INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO Y NATURALEZA

Un análisis sobre sector resume que este cuenta con un diseño urbano bastante interesante donde la naturaleza juega un papel importante a pesar que el diseño no este del todo integrado y conectado con los demás elementos del lugar.

Urdenor 1 posee dos cadenas de parques estratégicamente ubicados. Uno corta 7 cuadras a la mitad y la otra secuencia desarrolla un gran parque en una vía paralela a la Av. Ignacio Robles Santiestevan y el Estero Salado.

Su diseño conecta manzanas, acorta cuadras y da la oportunidad de crear paisaje continuo, además da libertad y genera distintas posibilidades a sus habitantes.

Por lo que la propuesta es potenciar un diseño donde la vegetación existente permanezca, evolucione y se incremente junto con un diseño arquitectónico integrado y en coordinación con el diseño natural.



Render 1: Vista Aerea de Urdenor 1 con Propuesta - Fuente: Elaboración propia.



## INTERSECCIÓN AV. JUAN TANCA MARENGO - AV. IGNACIO ROBLES

Una de las salidas vehiculares de la zona desemboca en la Av. Juan Tanca Marengo donde el congestionamiento es alto y perjudica la fluidez del sector y otros cercanos. Esta problemática atenta contra la calidad del espacio urbano, el valor y la calidad de vida de los pobladores. Por lo que esta intersección debe ser repensada a partir de soluciones constructivas o sistemas de movilidad y tránsito que faciliten su cruce e integración a la vía.





## **PUENTE DESNIVEL AV. JUAN TANCA MARENGO AL NIVEL DE LA GASOLINRA PRIMAX ENTRADA AV. IGNACIO ROBLES SANTIESTEVEAN**

Este proyecto reducirá el conflicto de evacuación de vehículos desde Urdesa Norte, Urdenor 2, Trafico Av. Juan Tanca marengo (ambas direcciones) y la Av. Ignacio Robles Santiestevan con conexiones desde la Av. Francisco de Orellana (Urdenor 1) .



Render 2: Vista Aerea Intersección Av. Juan Tanca Marengo  
Av. Ignacio Robles Santiestevan con Propuesta  
Fuente: Elaboración propia.



# PROPUESTAS PUNTUALES DE MEJORAMIENTO PARA EL SECTOR: URDENOR 1

*Parque peatonal que atraviesa la Av. Francisco de Orellana hacia la Alborada*

Proyecto que pretende dar seguridad a los peatones en cruce de avenidas de alto tráfico continuo. Además conectar Urdenor 1 con varias etapas de la alborada y la interacción con el Estero Salado.

*Plan de construcción de capilla al aire libre*

Debido a la demanda de creyentes católicos en el entorno cercano y la convocatoria de eventos religiosos (Misas) los días domingos se propone la creación y muy posible reubicación del espacio que la comunidad a designado para llevar acabo estos eventos.

*Regeneración urbana de Av. Principales*

- Cableado subterráneo
- Nuevos letreros
- Adoquinado color gris
- Plan estratégico - Líneas cebras
- Señalización

*Creación de circuitos peatonales y deportivos*

Conectividad de todo sector de una manera peatonal y la inclusión de una ciclovía exclusiva para Urdenor 1.

*Mejoramiento de Aceras*

Tratamiento de regeneración de aceras conservando la continuidad y naturaleza de la forma del sector.

*Mobiliario Urbano*

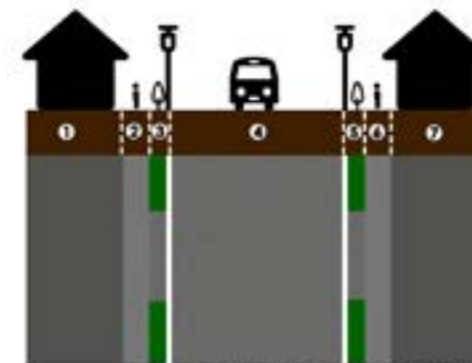
Un solo lenguaje urbano único y exclusivo para el sector de Urdenor 1.

Incluye:

- Luminarias
- Mobiliario
- Tachos de Basura
- Letreros

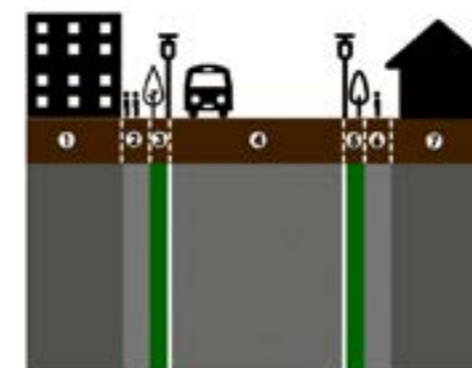
## Calle Tipo

Sección transversal



La vegetación no es continua

1. Edificación
2. Acera
3. Área verde
4. Calle
5. Área verde
6. Acera
7. Edificación

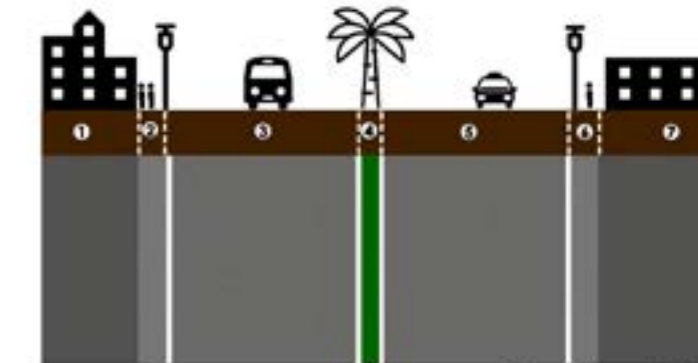


Vegetación continua

1. Edificación
2. Acera
3. Área verde
4. Calle
5. Área verde
6. Acera
7. Edificación

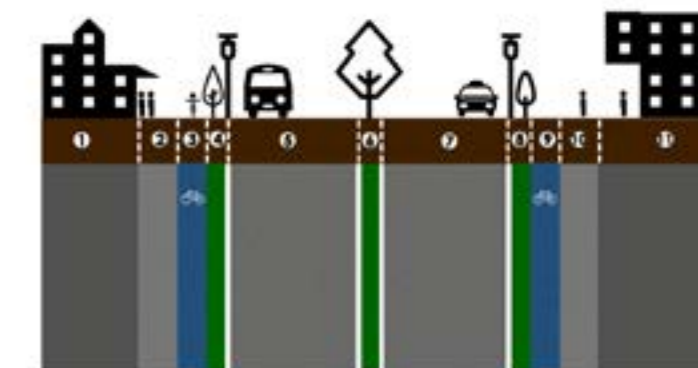
## Av. Ignacio Robles Santiestevan

Sección transversal



Protagonismo vehicular

1. Edificación
2. Acera
3. Calle
4. Área Verde
5. Calle
6. Acera
7. Edificación



Protagonismo peatonal

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. Edificación      | 7. Calle          |
| 2. Acera            | 8. Área Verde     |
| 3. Ciclovía / Trote | 9. Ciclovía/Trote |
| 4. Área Verde       | 10. Acera         |
| 5. Calle            | 11. Edificación   |
| 6. Área Verde       |                   |

Gráfico: Secciones Transversales de Calle Tipo y Av. Principal Urdenor - Actualidad.

Gráfico: Secciones Transversales de Calle Tipo y Av. Principal Urdenor - Propuesta - Fuente: Elaboración propia.



## ACTUALIDAD



## PROPUESTA





## PARQUE TIPO URDENOR 1

Las áreas verdes en el sector en gran medida tienen intervenciones leves, donde la naturaleza ha sido respetada. En otros casos algunos parques están abandonados y se puede observar la intermitencia entre lo abierto y lo cerrado en ciertas tipologías. Estas parques reducen el impacto visual, acortan distancias y han servido por mucho tiempo como áreas de recreación.





## REHABILITACIÓN DE PARQUES DENTRO DE LA ZONA RESIDENCIAL DE URDENOR 1

- Creación de continuidad y apertura entre los distintos tipos de parques en el barrio.
- Rehabilitación y mejoramiento de los parques actuales.
- Involucrar circuitos deportivos dentro de los mejoramientos e incluir la conexión con el estero salado.
- Nuevos elementos urbanos que ayuden a incrementar la seguridad y la estética.
- Inclusión de vegetación endémica dentro de la zona para que sus habitantes disfruten de sus beneficios.





## CALLE PARALELA ESTERO SALADO - URDENOR 1

Luego de analizar el impacto del Estero Salado en el sector, la aproximación parte de las premisas que delatan a las personas visitando el área natural sin intervención alguna. El análisis fue diseñado para registrar el uso del lugar, la frecuencia y la posibilidad de una intervención sin alterar la naturaleza.





## MALECÓN Y PARQUE AL BORDE DEL ESTERO SALADO

- Creación y mejoramiento de gran parque en toda el área que rodea al estero (malecón).
- Cambio en normativas sobre las viviendas frente al cuerpo de agua. Oportunidad de crecimiento y uso mixto.
- Inclusión de circuitos deportivos con paisaje.
- Áreas de esparcimiento para diferentes tipos de edades.
- Potenciar el comercio existente actualmente con infraestructura urbana.





## PUENTE URDENOR 1

Cabe mencionar que el sector posee un puente sobre el Estero Salado que por mucho tiempo lleva ignorado y olvidado como el mismo borde natural. No existe una importancia verdadera sobre lo que contiene el sector, lo que ha generado una debilidad y riesgo para sus habitantes. Este sitio debería tener una fuerza escultural que identifique al sector siendo hito representativo del mismo. Ayudando no solo al sentido de ubicación y estética, sino que también recuerde el cuerpo histórico de agua que atraviesa por Guayaquil.





## 4. VALOR AGREGADO

El valor agregado se concibe desde una generalidad única:

- Desarrollo de diseño arquitectónico de puente sobre el Estero Salado.
- Nuevo mobiliario urbano.
- Tratamientos de piso.
- Diseño de iluminación.
- Nuevas y mejores áreas verdes.





## AV. IGNACIO ROBLES SANTIESTEVAN URDENOR 1

Es evidente la vocación comercial de la arteria principal en Urdenor 1. La Av. Ignacio Robles Santiestevan ya por mucho tiempo lleva desarrollando de manera intermitente el comercio y sobre este análisis, se planteó estrategias claves para un crecimiento unificado, público, funcional y demandante. Urge el mejoramiento de esta avenida para evidenciar la jerarquía que sus habitantes ya conocen y evitar el desorden visual que la necesidad colectiva puede causar a futuro.



Imagen 74: Av. Principal - Urdenor 1 - Av. Ignacio Robles Santiestevan  
- Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



## 5. SEÑALIZACIÓN Y FORMAS COMUNICABLES

La propuesta de señalización principal es una secuencia continua de líneas cebras desde lo netamente residencial, hasta las vías comerciales y principales, creando con esto una serie de circuitos para invadir en mayor proporción el espacio que solo a sido destinado a los vehículos.

Estas secuencias proponen direccionar a los residentes a puntos urbanos útiles, como la parada de bus, los parques, la clínica, los diversos servicios y al borde natural.

Además, la señalización de cruce de peatones debe ser variada e informativa. Se propone integración y creación de señalización informativa para peatones.

Señalización por agregar: Hospital, Gasolinera Universidad, Restaurantes, Farmacia, entre otras.

Además en la propuesta se plantea reducir visualmente el mar de cemento y las señalizaciones en las que el automóvil es el protagonista. Para esto debe haber un mayor número de señalizaciones (Las existentes y las nuevas). Las nuevas propuestas deben invitar a un comportamiento, por consecuencia que va a generar una apropiación del espacio público.

*Regulación y creación de normativas simples para imágenes en fachada de locales comerciales.*

Creación de normas de imagen para el desarrollo de un nuevo local comercial.





## 6. ORDEN Y VARIEDAD

Actualmente la Av. Ignacio Robles Santiestevan se encuentra en pleno desarrollo y transformación de usos. La necesidad de un avance se ve frecuentemente en la aparición de constantes locales comerciales en esta avenida. Muchos de estos no poseen letreros y juntos no generan una armonía estética. Sin embargo muchos de los existentes funcionan sin problema.

En las avenidas paralelas a la Av. Ignacio Robles el comercio se ve en menor escala y cerca del estero ocurre el mismo panorama.

## 7. APROPIACIÓN DEL ESPACIO

La apropiación del espacio incrementa inmediatamente al incluir las diversas propuestas planteadas anteriormente. Sin embargo esta se consigue con mayor fuerza al involucrar a la comunidad en la transformación.



*Imagen 75:* Locales Comerciales - Av. Ignacio Robles Santiestevan  
- Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



## 8. ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD Y FLEXIBILIDAD URBANA

El concepto de espacio público no está interpretado correctamente y la flexibilidad urbana se ve limitada con circuitos cortos.

Entre los espacios públicos las personas mencionan:

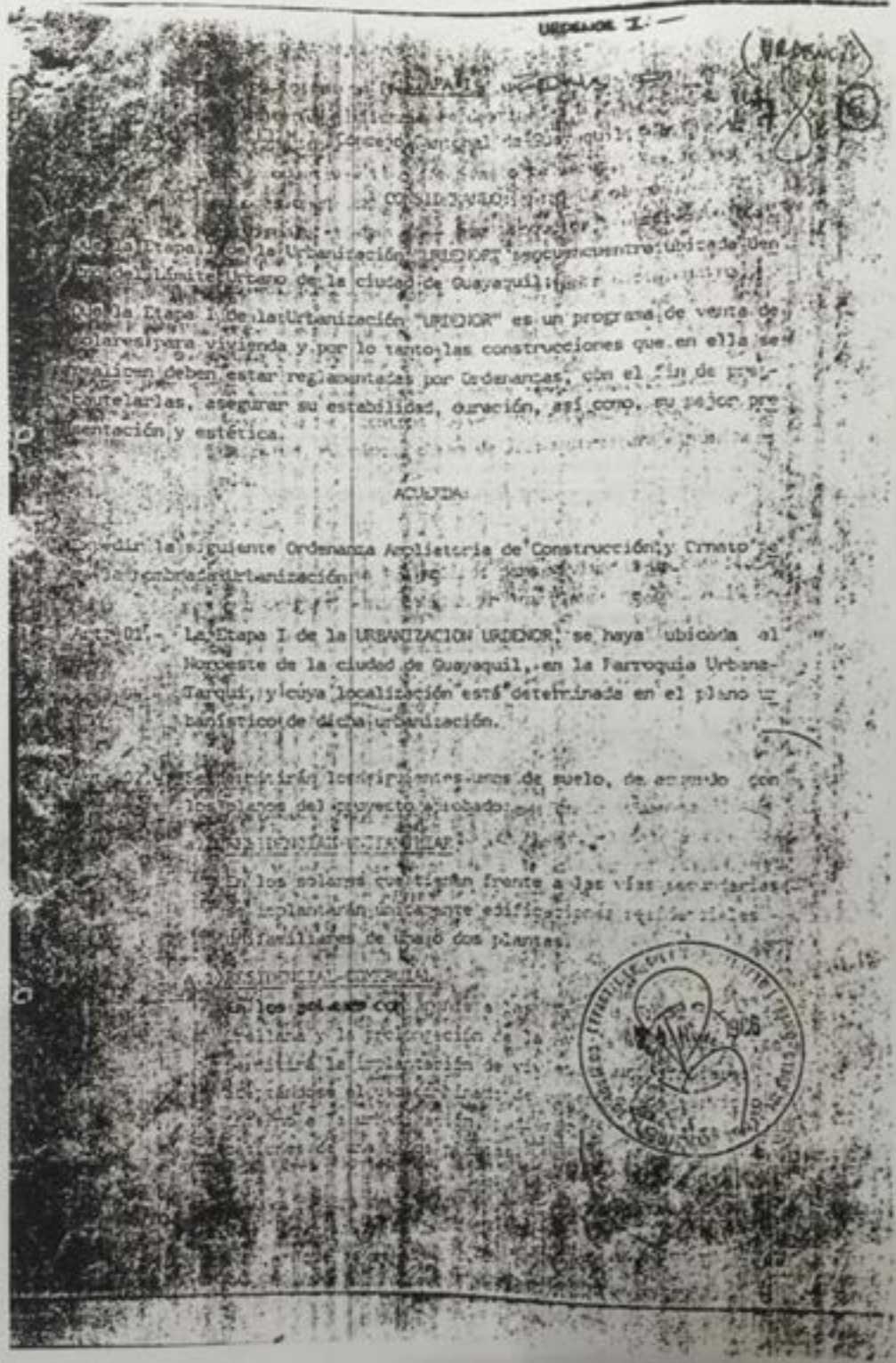
- Los parques
- Las gasolineras
- La vía principal

Se ha dado libertad de decisión con respecto a lo que sucede en los parques lo que en ocasiones interrumpe el recorrido libre y la diferencia entre lo abierto y lo cerrado.

Los parques están en su mayoría deteriorados y la frecuencia en que sus responsables los mantienen es intermitente puesto que puede existir algo de trabajo y un espacio abandonado justo alado.







**OPCIÓN Y SERVICIOS**

En los lotes con frente a la Av. Juan Taza Narango, se implantarán edificaciones destinadas a comercio de nivel general urbano, servicios comunitarios o actividades productivas tipo fábricas o talleres, siempre que no ocasionen contaminación ambiental de olores, ruido, contaminación visual, o deban abastecer productos explosivos o tóxicos que impliquen riesgo para los solares vecinos. Estas edificaciones podrán llegar a tener hasta patio - plantas.

**ÁREAS CERRADAS AL MUNICIPIO**

Se implantarán plazas, parques, espacios recreativos, áreas verdes, centros de servicios públicos educativos, de salud, mercados, cines de infraestructura comunitaria.

**LOS SOLARES**

Art. 03.- No podrán dividirse los solares para viviendas unifamiliares que originalmente constan en los planes de lotización aprobados por el M. I. Consejo Central de Guayaquil.

Art. 04.- Se permitirá la integración lateral o medianera de dos o más solares adyacentes.

**LA DISTRIBUCIÓN**

Art. 05.- Todo proyecto que fuere a efectuarse en la lotización UBIDENOR, deberá tener la aprobación municipal del Consejo de Guayaquil, la misma que se otorgará a solicitud que reúna los requisitos estipulados en el presente documento y donde leyes y disposiciones pertinentes.

**LA IMPLANTACIÓN**

Art. 06.- En los solares destinados exclusivamente para viviendas, las edificaciones tanto en los solares independientes, como en los conjuntos arquitectónicos, producto de la integración de dos o más de ellos, ubicados exclusivamente en los

porcentaje de construcción será del 100% para el caso de las viviendas de 2 plantas.

En las áreas destinadas a servicios comunitarios vendibles, los edificios no podrán tener un porcentaje de implantación mayor del 50% del área total del terreno, así mismo, no podrán tener un área de construcción mayor del 70% del área total del terreno y una altura máxima de 4 plantas.

**DE LOS RETIROS**

Art. 07.- Todos los solares tendrán un mínimo de tres retiros. Los retiros a partir de los límites del solar son:

1.- **RETIROS LATERALES**

a) En viviendas de una planta, ubicadas en solares medianeros, los retiros laterales no serán menores de un metro a uso cualesquiera de los límites. Podrá existir abastecimiento hacia uno de los límites laterales, siendo 1 metro hacia el otro lado.

b) En caso de haberse integrado lateralmente dos o más solares medianeros, los retiros laterales de la vivienda del lote resultante serán iguales al

a) Si la vivienda es de dos plantas y tiene en la planta alta ventana cuyo alfilerado sea igual o superior a 1,30 mts., con visera hacia el lindero posterior, deberá respetarse una separación de 2,00 mts. hasta el lindero del lote vecino. Si estas ventanas posteriores tienen un alfilerado menor de 1,30 mts., el retiro podrá ser como el del lindero al - de este lateral.

2.- **RETIROS FRONTALES**

a) El retiro frontal de todos los solares, deberá tener un mínimo de 2,00 mts., podrá ser utilizado para jardinerías, áreas verdes o estacionamientos vehiculares.

b) En el caso de solares medianeros, el retiro del frente mayor tendrá como mínimo 1,50 mts. y del frente menor, un mínimo de 2,00 mts.

c) En el caso de solares con tres frentes a vías, los retiros mínimos serán de 2,00 mts. en el frente mayor y la suma de 1,50 mts. en los dos frentes restantes.

3.- **RETIROS EN SOLARES DE COMERCIO Y SERVICIOS**

a) Los solares tendrán retiros obligatorios a partir de cada uno de sus linderos.

b) Los retiros frontales en los solares cuyo frente de hacia la Av. Juan Taza Narango será de 1 mts. como mínimo.

c) El retiro posterior y lateral deberá ser igual como el 1/3 del ancho de frente del lote respectivo vecino.

**DE ALTURAS DE DISTRIBUCIÓN**

Art. 08.- **EDIFICACIONES DE UNA PLANTA**

a) En edificaciones de una planta de uso residencial, la altura máxima de cubiertas no podrá exceder los 3,30 mts.

esquineros podrán haber volados únicamente en los frentes que estén retirados un mínimo de 2,00 mts. en planta baja.

En ningún caso los volados podrán llegar hasta los linderos frontales del terreno, ni podrán exceder el máximo de área de construcción en relación al área del terreno. En lotes de comercio o servicios los volados podrán ser iguales al 50% del retiro hacia el frente del solar.

**DE ESTACIONAMIENTOS**

Art. 14.- En residencias unifamiliares se exigirá un espacio de estacionamiento por cada lote de terreno.

En conjuntos residenciales o de uso combinado deberá existir un estacionamiento vehicular por cada unidad residencial.

En los espacios de usos no residenciales existirá un estacionamiento por cada 50 mts<sup>2</sup> de construcción.

**MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

**RESTRICCIONES DE DOS PLANTAS**

a) Para uso residencial, las edificaciones de dos plantas podrán tener una altura de cubiertas máximas de 6,60 mts.

b) En edificaciones de dos plantas de uso combinado residencial y comercial, la altura máxima de cubiertas podrá llegar hasta los 7,90 mts.

**EDIFICACIONES DE COMERCIO O SERVICIOS**

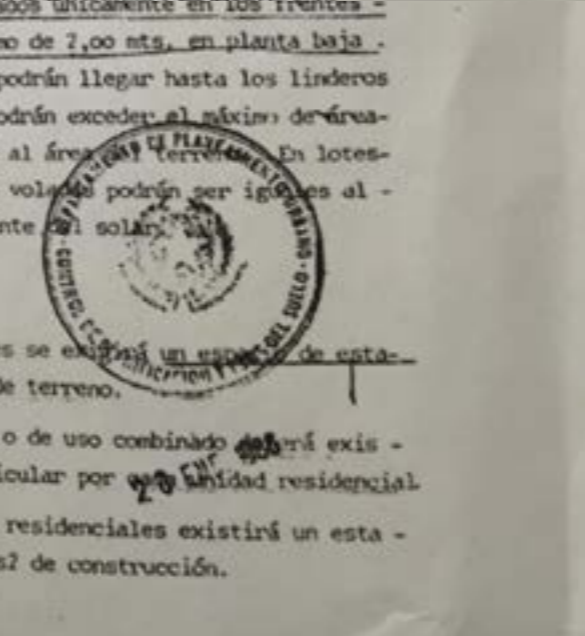
La misma altura de cubiertas en edificaciones comerciales o de servicios será de 10,30 mts.

**DE LOS CERRAMIENTOS**

Art. 09.- Las edificaciones de las viviendas se elevarán en relación con la línea de propiedad y de acuerdo con los retiros determinados en la presente ordenanza ampliatoria.

Art. 10.- En la línea de propiedad de los solares de la zona residencial, se levantará en forma optativa, cerramientos frontales de muros transparentes: vivos o con elementos decorativos hasta una altura máxima de 2,00 mts. sobre el nivel de la vereda. La transparencia será obligatoria a partir de 1,30 mts. de altura. En solares medianeros, en longitud horizontal de 4,00 mts. medidos desde el lindero del solar, la transparencia será obligatoria a partir de los 1,30 mts. de altura.

Art. 11.- Podrán construirse cerramientos de muros sólidos hasta una altura de 2,00 mts. sobre el nivel de la vereda en los límites laterales y posteriores de cada lote. El derecho al uso del cerramiento por parte de los vecinos se regirá por la ordenanza general y sus leyes, reglamentos, disposiciones, etc., que hay sobre la materia, con el frente se permitirá ser sólido hasta 2,00 mts. de altura en un 50% del ancho del solar, siempre que no contraríe lo estipulado en el Art. 10 del presente reglamento.



# 9. NORMATIVAS ITINERANTES Y PLANES DE REGULACIÓN CON PROPÓSITOS VINCULADOS A UN URBANISMO UNIFICADO

En cuanto a las normativas del sector analizadas se expresa en resumen sobre linderos laterales, frontales y posteriores, usos de suelo por manzanas, alturas máximas, cerramientos y materiales de construcción.

Adicionalmente a esto se sugiere una regulación sobre las vías - manzanas destinadas al uso mixto y una potenciación al desarrollo comercial a futuro.

## Recomendaciones:

- Actualizaciones frecuentes de normativas según sean las necesidades.
- Socializar las normativas.
- Reglamentación para letreros
- Normas de construcción distintas para la oportunidad de comercio.
- Elaboración de normas para la creación de vínculos con las áreas verdes.



## 10. CALIDAD VISUAL

- La calidad visual en más detalle se trabaja desde una propuesta de regeneración urbana.

- El cableado por tuberías

- Nuevo equipamiento urbano no genérico y distinto al que existe en otros espacios públicos en la ciudad.

- Regulación de espacio para letreros

En las vías donde se va desarrollando el comercio, pero de manera general para el futuro se propone, una estandarización con respecto a la medida permitida

- Nuevo retiro frontal en avenidas principales de comercio

- Cubierta para las aceras

- Áreas verdes y paisajismo

- Tratamiento y mantenimiento de las mismas áreas verdes.



Imagen 77: Fachada Posterior Clínica Urdenor 1- Fuente: Edición y Elaboración propia desde Google Earth.



## 11. USO DE LO CONSTRUIDO E INTEGRACIÓN DE LA PROPUESTA

- Actualmente se está planteando trabajar el espacio netamente público con una leve modificación en fachadas.
- Tratamiento de pisos
- Modificación del paisaje urbano y rehabilitar los parques existentes
- Uso del color y regulación del mismo
- Comunicación visual y señalización





*La arquitectura no necesita de espectadores,  
porque simplemente a nadie nos preguntan  
si queremos asistir a su espectáculo...*

*(Aresta, 2015).*



# CAPÍTULO VII:

## REFERENCIAS Y ANEXOS

# REFERENCIAS:

## A

Abril, D. (22 de Febrero de 2005). Barrios del Mundo. Obtenido de Academia.edu: [http://www.academia.edu/2906682/Barrios\\_del\\_Mundo\\_Historias\\_Urbanas\\_Informe\\_de\\_sistematizaci%C3%B3n\\_en\\_Palma](http://www.academia.edu/2906682/Barrios_del_Mundo_Historias_Urbanas_Informe_de_sistematizaci%C3%B3n_en_Palma)

Aresta, M. (25 de Marzo de 2015). Diseños Biológicos: una arquitectura en armonía con el ser humano y su entorno natural. Obtenido de Plataforma Arquitectura: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/764371/disenos-biologicos-una-arquitectura-en-armonia-con-el-ser-humano-y-su-entorno-natural>

Arqhys. (2014). Arquitectura Ordenadores. Obtenido de Arquys: <http://www.arqhys.com/arquitectura/arquitectura-ordenadores.html>

## B

Beck, U. (2002). La sociedad del riesgo global. Madrid: Siglo XXI.

Bohigas, O. (2003). El espacio público es la ciudad. Obtenido de <http://www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad.pdf>

Bonilla, G. (12 de Febrero de 2011). Barrios Tradicionales de Guayaquil. Obtenido de Guayaquil, historia y leyenda: <http://gye-historia-leyenda.blogspot.com/2011/12/barrios-tradicionales-de-guayaquil.html>

Boyer, C. (1992). Ciudades en Venta: La comercialización de la historia en el South Street Seaport. . Barcelona: Sorkin.

Braudillard, J. (1986). Paris: Ed Grasset. Madrid: América.

## C

Carrera, A. (2015). Espacio Público y Participación Ciudadana en el Contexto de la Gestión del Desarrollo Urbano. Obtenido de Razón y Palabra: <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n55/acarrera.html>

Carrión, F. (2002). Espacio Público: Punto de Partida para la alteridad. Quito: Flacso.

Colectivo CYDED. (2012). Diseño Participativo. Gerona: Red XIV .F.

Compte, F. (2007). Arquitectos de Guayaquil. Guayaquil: UCSG.

## D

De Gracia, F. (1992). Construir en lo construido. Guipuscoa: Nerea.

Definición.de. (3 de Noviembre de 2008). Definición. Obtenido de Definición.de: <http://definicion.de/barrio/#ixzz3Y4Cfmp64>

Degoutin. (2006). Prisoners Volotaires du reve americain. Paris: Ed de la Villete.

# REFERENCIAS:

Duany, A. (2010). Charlas en el Capitolio de la Habana. La Habana: La Unión.

**E**  
El Universo. (9 de Octubre de 2010). Mira como era Guayaquil. Mi Mundo, pág. 22.

El Universo. (23 de Julio de 2010). Plaza Lagos Town Center abrió al público. El Universo, pág. 34.

El Universo. (23 de Julio de 2010). Plaza Lagos Town Center abrió al Público. El Universo, pág. 35.

El Universo. (2014). Guayaquil con problemas de tránsito. Especiales del Universo, 12.

Ellin, N. (1997). Shelter from the storm or form follows fear and vice versa. New York: Princenton Arquitectural Press.

Escribe Arquitectura. (Agosto de 2015). Entrevista Carlos Alberto Fernádes. Guayaquil.

**F**  
Fernández, C. A. (20 de Agosto de 2015). Entrevista de Arquitectura. (P. Granizo, Entrevistador)

**G**  
Gomez Iturralde, J. A. (2010). Efemérides. Obtenido de <http://www.efemerides.ec/1/julio/verdadera.htm>

Gómez, A. (2012). Congreso internacional en gestión y control de la calidad del aire, auditiva y visual. Bogotá: Universidad de Caldas.

Greiffenstein, R. (5 de Enero de 2013). Un concepto urbano que apoya a la cultura sostenible. Obtenido de Vida más verde: <http://vidamasverde.com/2013/barrios-20-minutos-un-concepto-urbano-que-apoya-la-cultura-sostenible/>

**H**  
Harvey, D. (2000). Possible Urban Worlds. Oxford: Twynstra Gudde.

**I**  
Innerarity, D. (2006). El espacio público. Madrid: Espasa-Calpe.

**J**  
Jane. (1961). Jacobs. Navarra: Capitán Swig.

**L**  
Lee, P. (1989). Patrimonio Arquitectónico y Urbano de Guayaquil. Guayaquil: La Chaza.

León, A. M. (27 de Febrero de 2012). Gkillcity. Guayaquil menos ciudad. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

LGBLOG. (Mayo de Juio de 2011). Ciudad vista como un organismo vivo. Federico Sánchez, Chile.

Low. (2003). Behind the gates. Security and the pursuit of happiness in fortress America. New York: Routledge.

Low, S. (2001). The Edge and the Center: Gated Communities and the Discourse of Urban Fear. American Athropologist.

Lugo, J. M. (26 de Noviembre de 2012). Imortancia de usos mixtos en urbanismo. Obtenido de Acción Ciudadana: <http://accionciudadanatec.blogspot.com/2012/11/importancia-de-usos-mixtos-en-el.html>

Lynch, K. (1964). La imagen de la ciudad. Barcelona: GG Reprints.

**M**  
Mercometro. (20 de Marzo de 2011). Via Samborondón. Obtenido de Mercometro: [http://www.mercometro.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=51&Itemid=59](http://www.mercometro.com/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=59)

Montserrat, J. (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. Ciudad de México: Universiad de Guadalajara.

Moranta, E. (2002). La apropiación del espacio: una propuesta teórica. Roma: Urban Reperation.

**P**  
Plataforma Arquitectura. (25 de Agosto de 2015). Obtenido de Plataforma Arquitectura: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/772431/antes-despues-30-fotos-que-demuestran-que-es-posible-disenar-pensando-en-los-peatonos>

**S**  
SEDESOL. (2010). Diagnóstico de rescate de espacios públicos. Ciudad de México.

SEDESOL. (2010). Documento Diagnóstico de Rescate de Espacios Públicos. Ciudad de México: SEDESOL.

Segovia, O. (2005). Experiencias emblemáticas para la superación de la pobreza y precariedad urbana: espacio público. Santiago de Chile: CEPAL.

Sorkin, M. (1992). Variations on a theme park. The new American city and the end of public space. . New York: Hill and Wang.

**T**  
Tapia, V. (Marzo de 2013). EL CONCEPTO DE BARRIO Y EL PROBLEMA DE SU DELIMITACIÓN. Obtenido de Bifurcaciones: <http://www.bifurcaciones.cl/2013/03/el-concepto-de-barrio-y-el-problema-de-su-delimitacion/>

**U**  
UNIA. (2013). Reflexiones en torno al espacio público. MAdrid: UNIA.

Universitat de Barcelona. (2005). Anuario de Psicología. Barcelona.



Edad:

Género: Femenino - Masculino

1. Barrio al que pertenece:

2. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en su barrio?

0-5 años 5-15 años +15años

3. ¿Le gusta vivir en su barrio?

Si - No

4. ¿Cuáles son los lugares donde sale a comprar u obtiene un servicio con mayor frecuencia dentro de su barrio? *(Puede elegir más de una opción.)*

- Supermercados
- Mercados
- Tiendas
- Tiendas de Comida
- Peluquería
- Mecánica - Lavado de autos
- Farmacia
- Papelería

4.1 ¿Qué medios de transporte utiliza para ir al lugar donde compra con mayor frecuencia dentro de su barrio?

- Transporte público
- Carro
- Moto
- Bicicleta
- Caminar

5. ¿Cuánto tiempo por día permanece en espacios públicos?

- No frecuento espacios públicos
- Menos de una hora
- 1-2 horas
- más de 3 horas

6. ¿Cuál es la máxima distancia que se desplaza caminando? *(Considere todo tipo de lugar a los que va, incluso si va a un centro comercial)*

- de 1 a 2 cuadras
- de 2 a 5 cuadras
- más de 5 cuadras
- casi no camino

7. ¿Qué medio de transporte utiliza diariamente? *(Si utiliza más de uno especifique)*

- Transporte público
- Carro
- Moto
- Bicicleta
- Caminar

8. ¿Con qué frecuencia pasa por el centro de la ciudad?

- Todos los días (lunes a domingo)
- Todos los días laborales (lunes a viernes)
- 1 vez a la semana
- 1 cada 15 días
- 1 vez al mes
- Nunca

9. ¿Cuáles cree que son las razones que diferencian su barrio con otros? *(Puede elegir hasta 3 opciones)*

- Servicios
- Historia
- Seguridad
- Estética
- Clase social

10. ¿Qué es lo que más le gusta de su barrio? *(Solo elegir 1)*

- Áreas verdes
- Fachadas
- Vías
- Factores sociales
- Localización
- Su casa
- Servicios que ofrece
- Otro: \_\_\_\_\_

11. ¿Qué es lo que no le gusta de su barrio? *(Solo elegir 1)*

- Áreas verdes
- Fachadas
- Vías
- Factores sociales
- Localización
- Su casa
- Servicios que ofrece
- Otro: \_\_\_\_\_

12. ¿Preferiría vivir en otra zona de la ciudad?

- No
- Otro barrio/Sector
- Fuera de la ciudad

15.1 Si respondió que sí, ¿Cuál y por qué?

13. ¿Qué barrios frecuenta más? *(Solo elegir los 3 más frecuentados)*

- Urdesa
- Barrio Centenario
- Centro
- Ceibos
- Kennedy
- Urdenor
- Garzota
- Alborada
- Barrio Orellana y Ciudadela Bolivariana
- Vía a Samborondón
- Otro \_\_\_\_\_

MODELO DE ENCUESTAS



**14. ¿Por qué vive en su barrio?**

- Heredó la casa
- Localización *(Me queda cerca de mis familiares o trabajo)*
- Pudo costearlo; alquiler - compra *(Lo puede alquilar, entraba en su presupuesto)*
- Estética- *(Le gustó - Lo decidió)*
- Otros \_\_\_\_\_

**15.1 Si fuera agradable caminar en su sector y ofreciera los servicios que necesita ¿caminaría desde su casa a estos lugares?**

Si -No

**16. Si le ofrecieran parqueo seguro y gratuito en lugares específicos, no tan cercanos a su lugar de trabajo ¿lo usaría?**

Si - No

¿Por qué?

**17. En su barrio preferiría más..**

*(Marque con una x)*

Áreas verdes con árboles	Áreas de parqueos	Aceras grandes con árboles
		
¿Por qué?	¿Por qué?	¿Por qué?

**18. ¿Cuáles es el lugar de la ciudad donde pasa más tiempo?**

	En su barrio	En un barrio vecino	Otro Barrio	Centro de la ciudad
<b>Razón</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trabajo</li> <li>○ Placer</li> <li>○ Estudios</li> <li>○ Otro _____</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trabajo</li> <li>○ Placer</li> <li>○ Estudios</li> <li>○ Otro _____</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trabajo</li> <li>○ Placer</li> <li>○ Estudios</li> <li>○ Otro _____</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Trabajo</li> <li>○ Placer</li> <li>○ Estudios</li> <li>○ Otro _____</li> </ul>
<b>Barrio</b>	¿Qué barrio?	¿Qué barrio?	¿Qué barrio?	¿Qué barrio?
<b>Horario</b>				

**19. ¿Dónde viven las personas con las que más te reúnes?**

¿Quién ?	¿Dónde viven?
<i>Familia</i>	
<i>Pareja</i> <i>Amigos</i>	
<i>Compañeros del Trabajo/ Universidad</i>	
<i>Otros</i>	

**20. En orden de importancia para usted coloque los barrios donde 1 es el más importante y 10 el menos importante.**

Ordene según su criterio de importancia	Sectores
	Kennedy
	Vía a Samborondón
	Centro
	Garzota
	Urdesa
	Barrio Centenario
	Alborada
	Ceibos
	Barrio Orellana y Cdla. Bolivariana
	Las Peñas



21. ¿Cómo se siente en su barrio?

		
MUY BIEN	ME DA IGUAL	NO ME GUSTA
¿Por qué?	¿Por qué?	¿Por qué?

22. Dibuje algo que le recuerde a su barrio

23. ¿Le gusta vivir en Guayaquil? ¿Por qué?

Si - No

¿Por qué?

*No se trata de volver a construir sino de mejorar el entorno existente.*



EL TAN NECESITADO VERDE.

EL VERDE ES EL COLOR DE LA VEGETACIÓN, POR ESTA MISMA RAZÓN, SE LO ASOCIA CON LA FERTILIDAD. SIMBOLIZA ESPERANZA, TRANQUILIDAD, ARMONÍA, CALMA Y CONFORT.

LO NATURAL Y SALUDABLE ES VERDE.

ES EL COLOR DE TODO AQUELLO QUE PUEDE CRECER, POR ESTE MOTIVO; ESTÁ ASOCIADO CON EL PROGRESO Y EL DESARROLLO. ADEMÁS, ES EL COLOR DE LA FRESCURA Y ES IDEAL PARA EQUILIBRARNOS EMOCIONALMENTE.

EL VERDE NOS DA SEGURIDAD Y NOS HACE SENTIRNOS EN PAZ, PRINCIPALMENTE PORQUE LOS SERES HUMANOS, AL FIN Y AL CABO, SOMOS ANIMALES Y NUESTRO AMBIENTE ES LA NATURALEZA, POR LO QUE NOS SENTIMOS MUY BIEN CON UN COLOR QUE PODEMOS IDENTIFICAR COMO NUESTRO HOGAR. SIENDO UN MOTIVO MÁS PARA ASOCIARLO CON EL ECOLOGISMO Y EL RECICLAJE.

NORMALMENTE TRANSMITE SENSACIONES MUY POSITIVAS Y MUCHAS DE ELLAS INCLUSO SON MUY BENEFICIOSAS PARA LA SALUD. LA TONALIDAD VERDE NOS AYUDA A MEDITAR, REFLEXIONAR Y ENCONTRAR LA PAZ. ES MUY AGRADABLE Y NOS HACE SENTIRNOS BIEN.

ADEMÁS AYUDA A EXPRESAR LA FUERZA, ENERGÍA Y LA VITALIDAD.

FINALMENTE EN LA SOCIEDAD ACTUAL SE LO UTILIZA PARA INDICAR QUE ALGO ES BUENO Y SOBRE TODO, ALGO QUE ESTÁ PERMITIDO.



