



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO
FACULTAD DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA CIVIL

ESTUDIO DEL USO DE SUELO DEL ENTORNO DEL EJE VIAL QUITO-MACHALA, EN GUAYAQUIL

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE SE PRESENTA COMO
REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ARQUITECTO

AUTOR
ANDRÉS FERNANDO VILLAO LOOR

TUTOR
ING. URBANO CAICEDO

SAMBORONDÓN, JUNIO DE 2016

AGRADECIMIENTOS

Ante todo, y principalmente a Dios, porque gracias a Él pude encontrar a las personas correctas que me guiaron y me enseñaron en este camino de la vida universitaria. Y que, a pesar de haber sido larga, está llena de experiencias y amistades imborrables, pero sobre todo de conocimiento. Gracias a la Universidad de Especialidades Espiritu Santo y a los que forman a la Facultad de Arquitectura e Ingeniería Civil. Mi mayor agradecimiento al Ing. Urbano Caicedo, que gracias a su tutoría pudimos lograr el objetivo. A mi familia, esposa e hijos por su amor incondicional y apoyo en esta carrera de más de una década. Finalmente, a las personas que ya no están pero que aportaron de manera directa o indirecta a la elaboración de este documento.

Dedico este trabajo de titulación a mi matrimonio, que ha sido la cimentación donde se ha edificado mi carrera universitaria. A mi esposa, pilar fundamental de mi esfuerzo y empuje. A mis hijos que han sido la losa donde se sustentan mis sueños. A mi familia y a mi padre en especial fuente de mi inspiración y mentor en este camino que ahora continuaré de manera independiente. Y a Dios sobre todas las cosas.

DEDICATORIA

ÍNDICE GENERAL

CARÁTULA.....	i
ÍNDICE GENERAL	ii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1. Antecedentes.....	2
1.1.1. Historia de las Avenidas Quito y Machala análisis.....	4
1.2. Planteamiento del problema.....	6
1.2.1. Situación actual - Problema.....	8
1.3. Formulación de problema	24
1.4. Sistematización del problema	24
1.5. Objetivos de la investigación	25
1.5.1. Objetivo general	25
1.5.2. Objetivos específicos	25
1.6. Justificación o importancia de la investigación	26

CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

2.1. Marco teórico.....	28
2.1.1. Teorías urbanísticas aplicables	28
2.1.2. Uso del suelo urbano.....	29
2.1.3. Desarrollo urbano.....	32

2.1.4. Planificación urbana sostenible.....	36
2.1.5. Urbanismo y arquitectura.....	41
2.2. El Municipio – Uso de suelo.....	51
2.3. Estructura de la red urbanística de Guayaquil.....	55
2.4. Visiones urbanas del siglo XXI.....	59
2.5. Zonificación Urbana	62

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. Diseño de investigación	66
3.2. Tipo de investigación	66
3.3. Método de investigación	66
3.4. Población y muestra	67
3.5. Técnicas e instrumentos de investigación	67
3.6. Procesamiento de resultados de investigación.....	67

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Encuestas	68
----------------------	----

CAPÍTULO V: PROPUESTA PRÁCTICA

5.1. Introducción.....	80
5.2. Objetivo general de la Propuesta	81
5.3. Objetivos específicos de la Propuesta	81
5.4. Hipótesis de la propuesta	81
5.5. Desarrollo de la propuesta.....	81
5.5.1. Propuesta de reordenamiento de usos	87

BIBLIOGRAFÍA	94
ANEXOS	97
Anexo 1 – Estudio de manzanas y ocupación	97
Anexo 2 – Consumo de medidores	106
Anexo 3 – Ubicación de solares.....	114

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Áreas de trabajo del Municipio de Guayaquil	4
Gráfico 2. Solar Vacío	8
Av. Machala y Luis Urdaneta / 0012.01-3	
Gráfico 3. Solar Vacío	9
Av. Machala y Luque 0014.06;10	
Gráfico 4. Descuidado no tiene soportales.....	9
Av. Machala y Manuel Galecio / 0014.07	
Gráfico 5. Solar Vacío.....	10
Av. Machala entre Hurtado y Vélez / 0015.04-1	
Gráfico 6. Solar Vacío.....	10
Av. Machala entre Clemente Ballén y 10 de Agosto / 0011.06	
Gráfico 7. Solar Vacío.....	11
Av. Machala y Manabí / 0016.14-1	
Gráfico 8. Solar Vacío.....	11
Av. Machala y Huancavilca/ 0005.01	
Gráfico 9. Solar Vacío.....	12
Av. Quito y Febres Cordero/0007.07-2	
Gráfico 10. Solar Vacío.....	12
Av. Quito entre Brasil y Cuenca/ 0048.02;10	
Gráfico 11. Solar Vacío.....	13
Av. Quito entre Capitán Nájera y Huancavilca/ 0006.08-1;07	
Gráfico 12. Solar Vacío.....	13
Av. Quito y Ayacucho/ 0054.01	
Gráfico 13. Solar Vacío.....	14
Av. Quito y Alcedo/ 0002.06	
Gráfico 14. Solar Vacío.....	14
Av. Quito y Hurtado / 0075.03	
Gráfico 15. Uso Garaje	17
José Antepara entre Hurtado y Vélez / 0015.08-2	
Gráfico 16. Uso Garaje	17
Av. Machala y Ayacucho / 0017.07,08-1,08-2.	
Gráfico 17. Uso Garaje	18
Av. Quito entre Manabí y Huancavilca/ 0052.03;02	
Gráfico 18. Solar en Venta	18
Aguirre Entre Av. Quito y Machala / 0005.08	
Gráfico 19. Solar en Venta	19
Gómez Rendón Av. Quito y Machala/ 0005.08	
Gráfico 20. Solar en Venta	19
Av. Quito y Hurtado / 0002.06-1	
Gráfico 21. Desocupación.....	21
Av. Quito entre Manabí y Ayacucho 0003.08-2	

Gráfico 22. Problema Burdeles.....	22
Gráfico 23. Problema Burdeles 2.....	23
Gráfico 24. Mendigos.....	23
Gráfico 25. Mendicidad.....	24
Gráfico 26. Aspectos a considerar para el orden urbano	39
Gráfico 27. Elementos clave de la disciplina urbanista	43
Gráfico 28. Densidad poblacional de la vía Quito - Machala	55
Gráfico 29. Trayecto de la Metrovía	58
Por las avenidas Quito y Machala	
Gráfico 30. Modelo organizado de urbanismo en Brasilia Brasil	62
Gráfico 31. Pregunta filtro.....	68
Gráfico 32. Tiempo de vivencia en este sector	69
Gráfico 33	70
Principales circunstancias que llevaron a establecer el negocio	
Gráfico 34. Crecimiento ordenado/planificado	71
Gráfico 35. Principales problemas que ha tenido la ciudad.....	72
Gráfico 36. Opinión sobre los retos que Guayaquil ha tenido.....	73
Gráfico 37.	74
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 38.	75
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 39.	76
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 40.	77

Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 41	78
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 42	79
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Gráfico 43	82
Aspectos a considerar para generar un orden y uso del suelo adecuado en las avenidas Quito y Machala	
Gráfico 44	86
Plano general de las Avenidas Quito y Machala	
Gráfico 45	87
Plano general de las Avenidas Quito y Machala – Reordenamiento de usos	
Gráfico 46. Ubicación de solares	114
Gráfico 47. Plano general.....	127

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	16
Compatibilidad de usos – solares abandonados	
Tabla 2.	20
Compatibilidad de usos – solares subutilizados	
Tabla 3.	22
Compatibilidad de usos – solares desocupados	
Tabla 4.	52

Compatibilidad de usos Zona Pericentral – Corredores Comerciales y de Servicios, Compatibilidad F (CC-F)	
Tabla 5	53
Compatibilidad de usos (ZC)	
Tabla 6	54
Compatibilidad de usos (ZP)	
Tabla 7	68
Pregunta filtro	
Tabla 8	69
Tiempo de vivencia en este sector	
Tabla 9	70
Principales circunstancia que llevaron a establecer el negocio	
Tabla 10	71
Crecimiento ordenado/planificado	
Tabla 11	72
Principales problemas que ha tenido la ciudad	
Tabla 12	73
Opinión sobre los retos que Guayaquil ha tenido	
Tabla 13	74
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 14	75
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 15	76
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 16	77

Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 17	78
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 18	79
Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir	
Tabla 19	84
Codificación sobre la actividad permitida a desarrollarse	
Tabla 20	89
Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZC-7)	
Tabla 21	89
Propuesta de reordenamiento de usos – Sectores (CC-14)	
Tabla 22	91
Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZC-7 / ZC-3)	
Tabla 23	92
Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZP- 4)	
Tabla 24	93
Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZP- 2 / ZP- 4)	
Tabla 25	97
Estudio de manzanas y ocupación	
Tabla 26	106
Consumo de medidores	

RESUMEN

El desarrollo del presente proyecto se basó en un estudio del uso de suelo del entorno del eje vial de las avenidas Quito - Machala, en la Ciudad de Guayaquil, considerando que una de las problemáticas identificadas en el sector se centra en los índices de desocupación, sub-utilización y desorganización del uso de suelo en el sector. Dichos factores a su vez inciden en que existan otras problemáticas alternas, tales como la mendicidad, inseguridad, funcionamiento ilegal de casas de citas, mal aspecto al sector, entre otros. Consecuentemente, fue necesario analizar de manera general las variables relacionadas con el tema de estudio, tales como las teorías urbanísticas aplicables, los usos de suelo, la estructura de la red urbanística de Guayaquil y la zonificación urbana, dado a que a partir de la revisión de dichas teorías se obtendrán las directrices necesarias para el desarrollo de la propuesta. En cuanto a la metodología, se aplicó un estudio descriptivo de campo, puesto que fue necesario acudir a la zona de estudio para la recolección de datos y la toma de evidencias físicas que permitieron identificar la situación actual del sector y sirvieron como respaldo de la información descrita. Para el desarrollo de la propuesta, se presentó un modelo de reordenamiento del uso de suelo para el sector de estudio, en el que se dividen en cinco áreas organizadas de la siguiente forma: área hotelera, área gubernamental, área de oficinas, área comercial y área habitacional, con lo que se espera rescatar el eje vial y establecer el uso de suelo adecuado.

Palabras claves: Teorías urbanísticas aplicables, uso de suelo urbano, desarrollo urbano, planificación urbana sostenible.

ABSTRACT

The development of this project was based on a study of the use of soil in the environment of the road axis of the Avenues Quito - Machala, in the city of Guayaquil, considering that one of the problems identified in the sector focus on the rates of unemployment, under-utilization and disorganization of the use of soil in the sector. These factors in turn affect that there are other problems such as alternate, begging, insecurity, illegal operation of dating houses, bad aspect to the sector, among others. Consequently, it was necessary to discuss in a general way the variables related to the topic of study, such as the urban theories applicable, the uses of soil, the structure of the urban network of Guayaquil and the urban zoning, given that on the basis of the revision of these theories are obtained the necessary guidelines for the development of the proposal. With regard to the methodology applied a descriptive study of field, since it was necessary to go to the area of study for the collection of data and the taking of physical evidence that allowed to identify the current situation in the sector and served as a backup of the information described. For the development of the proposal was submitted a model rearrangement of the use of soil for the sector of study, which is divided into five areas organized in the following way: hotel area, government area, area of offices, shopping area and housing area, which is expected to rescue the road axis and establish the use of suitable land.

Key words: Urban Theories applicable, use of urban land, urban development, sustainable urban plann

INTRODUCCIÓN

Considerando que uno de los factores necesarios para lograr el desarrollo integral de una ciudad se atribuyen a la planificación urbanística y el establecimiento del uso de suelo adecuado para cada sector, el presente trabajo se enfoca en un estudio del uso de suelo del entorno del eje vial de las avenidas Quito - Machala, en la Ciudad de Guayaquil, puesto que según un estudio preliminar en el sector considerado como objeto de estudio, existe una problemática relacionada a la mala utilización del suelo que requiere de atención y por lo tanto se busca desarrollar una propuesta que contribuya a solucionar el problema identificado. Por lo tanto, el presente estudio estará estructurado de la siguiente forma:

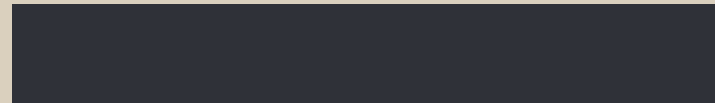
En el primer capítulo se presenta el problema de estudio, donde se incluye evidencia fotográfica de la situación actual en el sector comprendido entre las Avenidas Quito y Machala.

En el segundo capítulo se presenta el marco teórico del trabajo, donde se analizan de forma general las teorías que servirán como directrices para el desarrollo de la propuesta.

En el tercer capítulo se describe el marco metodológico a utilizar y se realiza la selección de la población y muestra a considerar para el levantamiento de la información.

En el cuarto capítulo se presentan los resultados del estudio de campo, a partir del cual se conocerán las percepciones y opiniones de quienes residen en el sector.

En el quinto capítulo se presenta la propuesta de estudio, la misma que se basa en el reordenamiento del uso de suelo para el Eje Vial de las Avenidas Quito y Machala.



I. El Problema

1.1. ANTECEDENTES

En la ciudad de Guayaquil se ha evidenciado un notable desarrollo urbanístico a lo largo de los años, a pesar de que según lo menciona el Arq. Cubillos (2014), durante el siglo XX ésta no poseía un plan de desarrollo urbano que le permita crecer de manera ordenada y eficiente. Precisamente el inadecuado uso de suelo durante años han sido la principal causa de asentamientos no planificados en diferentes sectores de la ciudad, tal como lo menciona Diario Expreso en su publicación del 25 de mayo (2014):

“Las invasiones han sido históricamente la forma prevaeciente del crecimiento de la ciudad. Las áreas no consolidadas, es decir los territorios que no responden a una planificación y carecen de algún servicio básico, pasaron de concentrar el 44,34 % de la población en 1990, al 59,52 % en 2010.”

Así mismo, tomando como referencias las declaraciones realizadas por el Presidente del Colegio de Arquitectos del Guayas para el artículo desarrollado por la Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica (2014), donde menciona que únicamente se elaboró un plan de desarrollo urbanístico para la ciudad hace 40 años aproximadamente, sin embargo no se han tomado las medidas necesarias para lograr un reordenamiento integral de la ciudad, a pesar de que existen proyectos orientados a la regeneración urbana en diversos sectores de la ciudad, aún se evidencian falencias que deben ser consideradas.

La falta de planificación urbanística, como lo menciona en una entrevista para CN PLUS el Arq. Huerta (2013) además de incidir en la presencia de asentamientos inadecuados, ha generado una serie de problemas alternos, tales como la existencia de solares

vacíos o subutilizados que inciden en el incremento de problemas de acumulación de desechos sólidos, maleza, insectos, entre otros, además de la falta de áreas verdes en espacios públicos, lo que a su vez sumado al incremento del parque automotor en la ciudad generan altos niveles de contaminación ambiental, sobre todo en el sector céntrico de la ciudad, los cuales se resumen en tres grandes retos que son: la ocupación del suelo, la movilidad urbana y los impactos medioambientales; constituyendo todo esto una expresión de ineficiencia social.

En este caso se hace referencia al eje vial conformado por las Avenidas Quito y Machala, que constituyen la principal arteria vial de Guayaquil, puesto que permite la conectividad y movilidad entre el norte y el sur de la ciudad, generando así un alto índice de circulación vehicular. En este sector, además de un sinnúmero de edificios comerciales y habitacionales, se encuentran ubicados lugares emblemáticos, tales como escenarios deportivos, instituciones educativas, centros de salud, mercados artesanales, iglesias, parques y plazas, instituciones públicas y privadas, por lo que representa una de las principales zona de la ciudad de Guayaquil.

Con estos antecedentes, se demuestra la importancia que tiene para Guayaquil la reorganización del uso de suelo en el Eje Vial Quito-Machala, teniendo en consideración la falta de planificación de la ciudad y la necesidad de recuperación urbanística del entorno de dicha vía, se propondrá un reordenamiento urbano, el cual para sustentarlo, se tomará como referencia para realizar análisis de estudio el proyecto de Buenos Aires con la Avenida 9 de Julio, que es una vía ancha y es arteria principal de la ciudad. Según información proporcionada por Fillipetto

(2014), y el proyecto desarrollado en Boston llamado Big Dig donde se redujo al mínimo el tráfico realizando vías bajo la superficie información proporcionada por John Dunn (2015).

Así mismo se menciona otros proyectos similares emprendidos en países como México y Colombia; en el primero, fue concebido partiendo de reformas urbanísticas y de uso de suelo para la construcción del denominado “Paseo de la Reforma” inaugurado en 1961 en la Ciudad de México, la misma que consta de ocho carriles de 12 kms. de longitud y una arboleda a los costados de la avenida, la misma que fue remodelada en el año 2004. En otro apartado, en Colombia se plantea un proyecto similar denominado “Parque Bicentenario”, la cual será inaugurada por etapas, la primera en el año 2016, constituyendo así un proyecto de recuperación urbana. En este caso se toma como referencia la publicación realizada en diario El Tiempo de Bogotá (2013):

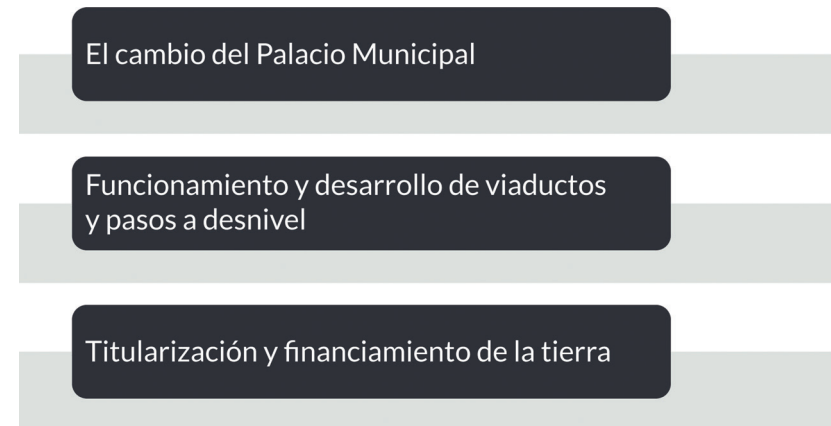
“Si todo sale bien, en el corazón de Bogotá florecerá, en poco más de un año, una de las apuestas urbanísticas más importantes de la ciudad en las últimas décadas: el parque Bicentenario, un espacio de 10.000 metros cuadrados, ubicado sobre la avenida 26, entre carreras 5a. y 7a., que unirá al parque de la Independencia con el centro de la ciudad, como existía hace medio siglo.”

1.1.1 Historia de las Avenidas Quito y Machala análisis

La ciudad de Guayaquil ha experimentado desde 1992 una transición hacia el desarrollo urbanístico, esto de la mano del ex presidente Febres Cordero, que posteriormente hasta la actualidad

es seguida por el alcalde Jaime Nebot, quien fomenta la ejecución de programas de desarrollo urbano, bajo una estrategia denominada de recuperación integral, basada específicamente en atender los siguientes aspectos:

GRAFICO 1. Áreas de trabajo del Municipio de Guayaquil



FUENTE. Elaboración propia

Posteriormente se fueron desarrollando otros proyectos con el fin de ayudar a resaltar la ciudad en materia de turismo, crecimiento de las industrias y empresas, entre otros temas que abarca la Regeneración Urbana, denominada a futuro como “urbanización”. Sin embargo no se fueron considerando proyectos haciendo un buen uso del suelo para diversos proyectos, como en el caso de las avenidas Quito y Machala.

En Guayaquil, el tráfico generado que se logra evidenciar en las Avenidas Quito y Machala, se ha dado no tanto por el crecimiento

de la urbe y su población, es algo que vas más allá. Expertos en temas de urbanismo, arquitectos, ingenieros y demás, adjuntan este y otros problemas de la ciudad por las gestiones políticas no tan ingeniosas dadas desde hace mucho tiempo atrás y actualmente por parte de los representantes municipales, debido a que muchas las obras generadas se dan, sin tomar en consideración los posibles inconvenientes que se pudiesen presentar.

Es importante acotar, que tras los problemas identificados en las Avenidas Quito y Machala, se han presentado en los últimos años propuestas por parte de diversas entidades y profesionales, con el fin de contribuir a una reorganización tanto de los locales comerciales, viviendas y las avenidas en sí, como aporte a un uso de suelo más eficiente en este sector de la ciudad. Sin embargo, estos han quedado simplemente como propuestas, ya que no logran visualizarse como factibles desde el punto de vista de varios profesionales y expertos en el tema, especialmente porque aseguran que los proyectos presentados se implantan con una perspectiva fácil de ejecutar, pero aducen los expertos que se debería considerar más allá de posibles beneficios, es decir, realizar un análisis tanto de las ventajas y desventajas que los proyectos generaran a corto, mediano y largo plazo.

Los problemas más relevantes observados en las Avenidas Machala y Quito son:

- Alto congestionamiento vehicular.
- Comercios establecidos de forma desorganizada.
- Viviendas y edificios de departamentos.

- En ciertas horas alrededor de estas avenidas se tornan peligrosas.

Conforme a los problemas detallados, se puede mencionar que todo esto se ha dado, debido a la falta de visualización a largo plazo del crecimiento de la ciudad por parte del cabildo municipal, lo que ha incidido en la creación de proyectos eficientes simplemente para corto plazo, sin tomar en consideración el crecimiento demográfica, así como el gran desplazamiento de personas de diversas ciudades del Ecuador a Guayaquil, lo que consecuentemente se traduce a la utilización de más vehículos, crecimiento comercial, más personas buscando lugares donde alquilar para vivir, en fin, factores múltiples que han influenciado en el congestionamiento de estas avenidas importantes para la urbe portuaria.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La ciudad de Guayaquil en los últimos años ha logrado un evidente desarrollo a nivel urbanístico, que puede ser apreciado por el sinnúmero de cambios en varias calles y la reubicación de viviendas en sectores que se consideran más aptos para residir, de acuerdo a un adecuado uso del suelo. Estas variaciones realizadas han permitido a la Municipalidad tomar decisiones en cuanto a las mejoras vehiculares y del panorama de la urbe porteña. Sin embargo, se ha evidenciado el crecimiento vertiginoso y no organizado en las últimas décadas, principalmente en las zonas periféricas de la ciudad.

En este caso, se considera que la problemática relacionada al adecuado uso de suelo en este sector debe ser considerada con mayor interés como un problema dinámico, puesto que las ciudades se encuentran en constante movimiento, los cambios de ubicación de los puntos de interés para los ciudadanos y los componentes sociales, son factores que le permitirán a la ciudad crecer en población e ir cambiando la forma en que va distribuyéndose. Cabe destacar que uno de los aspectos más importantes de la economía urbana y el uso de suelo, corresponde a la planificación de las ciudades, lo cual constituye a su vez un aspecto fundamental para el crecimiento y desarrollo de la ciudad.

Por lo tanto, el problema del Eje Vial Quito-Machala, entre las calles Julián Coronel y J. Gómez Rendón puede resumirse en la falta de un Plan de Desarrollo Urbano Integral, que se refleje en una nueva propuesta de uso de suelo, basado en el desarrollo económico, social, cultura y ambiental (Huerta, Desarrollo Urbano, 2012). Esta problemática se manifiesta en la depresión del desarrollo comercial,

depreciación de las edificaciones, creación de tugurios, mayor inseguridad por la existencia de solares vacíos o subutilizados, falta de espacios públicos, falta de áreas verdes lo que incide a su vez en que exista una mayor contaminación visual y ambiental a causa de malezas, mendicidad, casas de citas en lugares no permitidos, baja concentración habitacional y el desperdicio de recursos sociales a causa de la ineficiencia social para lograr un adecuado uso de estos espacios.

Pese a que existe la necesidad de establecer un adecuado plan de desarrollo urbano, hasta la actualidad no se han considerado temas relacionados a la zonificación, zonas de expansión, desarrollo de áreas verdes y espacios públicos de encuentro, descongestión vial en relación a los altos niveles de circulación vehicular especialmente en las zona céntrica de la ciudad y los niveles de contaminación que esto genera.

Cabe destacar que la falta de un plan de desarrollo urbano para el sector céntrico de la ciudad de Guayaquil, particularmente en la zona comprendida por el eje vial de las Avenidas Quito y Machala, afectaría el desarrollo de proyectos inmobiliarios y los precios de las infraestructuras que se encuentran ubicadas entre estas avenidas principales y de gran importancia para la ciudad. Por lo tanto, se puede mencionar que el problema no se centra solo en crecimiento urbano y la distribución adecuada de los espacios en esta zona, sino también incluye los espacios poblados que a causa del abandono han incidido en que exista una depresión urbanística que afecta a la imagen de la ciudad.

A pesar de esto se considera que el problema del tráfico vehicular generado en la Avenida Machala y Avenida Quito aún no cambia, debido al crecimiento vehicular y más aún cuando existe un concurrencia

poblacional en la visita de los llamados malecones (Malecón 2000 y Malecón del Salado). Con el presente trabajo se busca plantear el correcto uso del suelo minimizando el impacto social y económico que causaría en el eje vial Norte - Sur e impacto en Barrio Orellana y sector de la Iglesia San Agustín.

El actual sistema de planificación y toma de decisiones es complejo y no fomenta fácilmente acuerdo entre varios participantes, o facilitar la coordinación y la coherencia en el desarrollo urbano del sector céntrico de la ciudad de Guayaquil. Este problema es un síntoma de la falta de alineación y conexión entre los estatutos de planificación que se ha evidenciado durante años, además a falta de una dirección clara del gobierno central en las cuestiones intersectoriales también contribuye al problema. Por lo tanto, se considera necesario para este proyecto conocer el estado de los edificios y la ocupación de los terrenos, lo cual permitirá tomar decisiones para saber si es necesario que se plantee el reordenamiento urbano que permita cristalizar de mejor manera la Avenida del Bicentenario dentro de la zona de estudio.

1.2.1. Situación actual - Problema

Es importante analizar brevemente conjunto con la Ordenanza Sustitutiva, las condiciones que se deben considerar para uso del suelo, específicamente en los corredores comerciales y de servicio de las avenidas Quito y Machala, donde se valorará según las calles y zonas que componen dichas avenidas si las viviendas, comercios varios y solares vacíos cumplen con las ordenanzas establecidas, por lo tanto se presenta las evidencias físicas con su respectiva ubicación en los planos

(Ver anexo 3).

Problemática: Solares vacíos y vandalismo

GRÁFICO 2. Solar Vacío. - Av. Machala y Luis Urdaneta / 0012.01-3



FUENTE. Elaboración propia

GRÁFICO 3. Solar Vacío. - Av. Machala y Luque 0014.06;10



FUENTE. Elaboración propia

GRÁFICO 4. Descuidado no tiene soportales. - Av. Machala y Manuel Galecio / 0014.07



FUENTE. Elaboración propia



FUENTE. Elaboración propia

GRÁFICO 7. Solar Vacío. - Av. Machala y Manabí / 0016.14-1



FUENTE. Elaboración propia



FUENTE. Elaboración propia

GRÁFICO 6. Solar Vacío. - Av. Machala entre Clemente Ballén y 10 de Agosto / 0011.06

GRÁFICO 5. Solar Vacío. - Av. Machala entre Hurtado y Vélez / 0015.04-1

GRÁFICO 8. Solar Vacío. - Av. Machala y Huancavilca/ 0005.01



GRÁFICO 10. Solar Vacío. - Av. Quito entre Brasil y Cuenca/ 0048.02;10



GRÁFICO 9. Solar Vacío. - Av. Quito y Febres Cordero/0007.07-2

GRÁFICO 11. Solar Vacío. ' Av. Quito entre Capitán Nájera y Huancavilca/ 0006.08-1:07



GRÁFICO 12. Solar Vacío. - Av. Quito y Ayacucho/ 0054.01



GRÁFICO 13. Solar Vacío. - Av. Quito y Alcedo/ 0002.06

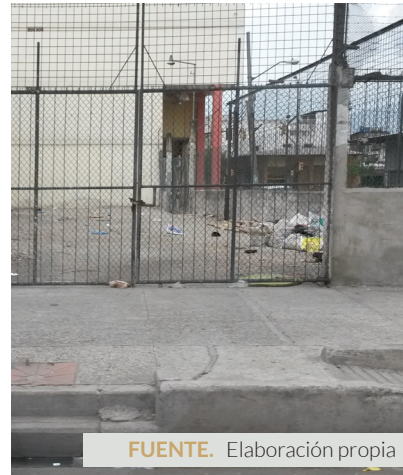
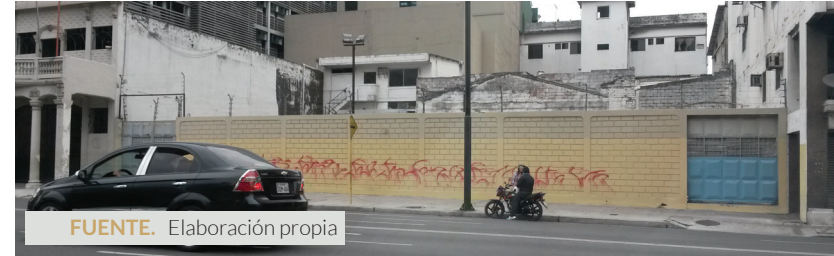


GRÁFICO 14. Solar Vacío. – Av. Quito y Hurtado / 0075.03



Una de las principales problemáticas que de acuerdo a la evidencia física se ha podido evidenciar en los corredores de las avenidas Quito y Machala, los mismos que con el pasar de los años se han convertido en sitios de acumulación de basura, lugares de descanso para los mendigos, esto especialmente en los terrenos cerrados con mallas que fácilmente son dañadas.

Otro de los problemas que se generan en los terrenos abandonados pero que son cerrados con cemento, grandes puertas de fierro o tejas, es que son atentadas con actos de vandalismo y suelen ser pintados con grafitis y dan lugar al crecimiento de malezas que afectan la fachada de los corredores de estas avenidas.

En este contexto, según el estudio preliminar de campo desarrollado por el autor, se identificó que en un total de 73 manzanas comprendidas entre las Avenidas Quito y Machala, existe un total de 294799,44 m² de los cuales 1,18% corresponde a solares vacíos, mientras que el 8,38% corresponde a solares subutilizados (ver anexo 1).

TABLA 1. Compatibilidad de usos – solares abandonados

CONDICIONES DE ORDENAMIENTOS									CONDICIONES DE EDIFICACIÓN						
Ubicación	Sub zona	Codificación	En línea de lindero		Con retiros			Otros	Estado				Retiros		
			C/Soportal	S/Soportal	Aislada	Adosada	Continua		Nuevas	Reconstruidos	Deterioradas	Sin edificación	Frontal	Lateral	Posterior
Av. Machala y Luis Urdaneta	ZC-7	0012.01-3	—	Si	Si	—	—	—	—	—	Si	Si	—	—	—
Av. Machala y Manuel Galecio	ZC-7	0014.07	—	Si	Si	—	—	—	—	—	—	Si	Si	—	—
Av. Machala entre Hurtado y Vélez	CC-14 (F)	0015.04-1	—	Si	Si	—	—	—	—	—	Si	Si	Si	—	—
Av. Machala entre Clemente Ballén y 10 de Agosto	CC-14 (F)	0011.06	—	Si	Si	—	—	—	—	—	—	Si	Si	—	—
Av. Machala y Manabí	CC-15 (F)	0016.14-1	—	Si	Si	—	—	—	—	—	—	Si	—	—	—
Av. Machala y Huancavilca	CC-15 (F)	0005.01	—	Si	Si	—	—	—	—	—	—	Si	—	Si	—
Av. Quito y Febres Cordero	CC-15 (F)	0007.07-2	—	Si	Si	—	—	—	—	—	Si	Si	Si	—	—
Av. Quito entre Brasil y Cuenca	CC-15 (F)	0048.02;10	—	Si	Si	—	Si	—	—	Si	—	—	—	Si	—
Av. Quito entre Capitán Nájera y Huancavilca	CC-15 (F)	0006.08-1;07	—	Si	Si	—	—	—	—	—	Si	Si	—	—	—
Av. Quito y Ayacucho	CC-15 (F)	0054.01	—	Si	Si	—	Si	—	—	—	—	Si	Si	—	—

FUENTE. Elaboración propia

CC-14 (F) / CC-15 (F): Los usos permitidos son: Servicios prestados a las empresas; finanzas; seguros; inmobiliarios, servicios personales diversos, comercio al por menor o al detal, bibliotecas museos y otros servicios culturales.

ZC-7: Los usos permitidos son: Servicios prestados a las empresas, finanzas, seguros, inmobiliarios, servicios personales diversos, hoteles, y otros lugares de alojamiento, moteles, y casas de cita y otros establecimientos de alquiler de habitaciones.

Comercio al por menor o al detal, asociaciones comerciales profesionales laborales, bibliotecas, museos y otros servicios culturales, organizaciones, asociaciones comerciales, profesionales y laborales, bibliotecas museos y otros servicios culturales, organizaciones internacionales, servicios relacionados con el transporte.

Problemática: Solares subutilizados

GRÁFICO 15. Uso Garaje. – José Antepara entre Hurtado y Vélez / 0015.08-2



GRÁFICO 16. Uso Garaje. - Av. Machala y Ayacucho / 0017.07,08-1,08-2.



GRÁFICO 17. Uso Garaje. – Av. Quito entre Manabí y Huancavilca/ 0052.03:02



GRÁFICO 18. Solar en Venta. – Aguirre Entre Av. Quito y Machala / 0005.08



GRÁFICO 19. Solar en Venta. – Gómez Rendón Av. Quito y Machala / 0005.08



GRÁFICO 20. Solar en Venta. – Av. Quito y Hurtado / 0002.06-1

La subutilización del suelo, ha sido uno de los problemas más comunes en el sector comprendido entre las Avenidas Quito y Machala con el 8,38% con respecto a área total, considerando que además de la desocupación existente, existen terrenos vacíos que son utilizados como garaje irrespetando de esta forma las condiciones de uso establecidas por el Municipio de Guayaquil.

TABLA 2. Compatibilidad de usos – solares subutilizados

Ubicación	Sub zona	Codificación	CONDICIONES DE ORDENAMIENTOS						CONDICIONES DE EDIFICACIÓN							
			En línea de lindero		Con retiros			Otros	Estado				Retiros			
			C/Soportal	S/Soportal	Aislada	Adosada	Continua		Nuevas	Reconstruidos	Deterioradas	Sin edificación	Frontal	Lateral	Posterior	
José Antepara entre Hurtado y Vélez	ZC - 7	0015.08-2	—	Sí	Sí	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	Sí	Sí
Av. Machala y Ayacucho	ZP - 4	0017.07,08-2	—	Sí	Sí	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	Sí	—
Av. Quito entre Manabí y Huancavilca	CC - 15	0052.03;02	—	Sí	Sí	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	—	Sí
Aguirre Entre Av. Quito y Machala	CC - 14	0005.08	—	Sí	—	—	—	Sí	—	—	—	—	Sí	Sí	—	—
Gómez Rendón Av. Quito y Machala	ZP - 2	0005.08	—	Sí	Sí	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	—	—
Av. Quito y Hurtado	ZC - 3	0002.06-1	—	Sí	—	Sí	—	—	—	—	—	—	Sí	Sí	—	—

FUENTE. Elaboración propia

CC: Servicios prestados a las empresas, servicios de reparación, servicios personales diversos, comercio al por menor o al detal, servicios culturales.

ZC: Vivienda; Servicios prestados a empresas; comercio al por menor o al detal; asociaciones comerciales, profesionales y laborales; servicios culturales, Organizaciones Internacionales, servicios relacionados con el transporte.

ZP: Vivienda; servicios prestados a las empresas; servicios personales diversos; comercio al por menor o al detal; asociaciones comerciales, profesionales y laborales; servicios culturales; servicios relacionados con el transporte; servicios domésticos.

Según la Ordenanza Sustitutiva de Edificaciones y Construcciones del Cantón Guayaquil (2000), el uso de suelo permitido para los terrenos antes analizados en el caso de los tres primeros que son utilizados como garaje, es decir servicios relacionados con el transporte terrestre, que se deben tener 20m² de frente, por lo tanto el terreno de la Av. Quito entre Manabí y Huancavilca no cumple con las especificaciones establecidas.

Problemática: Desocupación

GRÁFICO 21. Desocupación. – Av. Quito entre Manabí y Ayacucho 0003.08-2



Es preciso destacar que para el desarrollo del estudio, se analizó el consumo de medidores para determinar el número de edificaciones desocupadas y sub-utilizadas (Ver anexo 2). En este caso se constató que la falta de atención hacia el sector, la inseguridad, la mendicidad, entre otros problemas han incidido a su vez en que exista el 1,18% de desocupación en el sector, puesto que se evidencia la existencia de edificios sin habitar, los mismos que son puestos en venta o en alquiler, sin embargo las condiciones físicas de los mismos no son las adecuadas para habitar.

(Ver Tabla 3).

CC - 15 (F): Vivienda; servicios prestados a las empresas; servicios de reparación; servicios personales diversos; comercio al por menor o al detal; servicios culturales.

En este caso, según las viviendas evaluadas que se encuentran desocupadas, se identificó que existen casas desocupadas que a su vez se encuentran deterioradas, por lo tanto pueden representar un riesgo para los transeúntes y a su vez afecta a la imagen del sector.

Tabla 3. Compatibilidad de usos – solares desocupados

CONDICIONES DE ORDENAMIENTOS									CONDICIONES DE EDIFICACIÓN						
Ubicación	Sub zona	Codificación	En línea de lindero		Con retiros			Otros	Estado				Retiros		
			C/Soportal	S/Soportal	Aislada	Adosada	Continua		Nuevas	Reconstruidos	Deterioradas	Sin edificación	Frontal	Lateral	Posterior
Av. Quito entre Manabí y Ayacucho	CC - 15 (F)	0003.08-2	Sí	—	—	—	Sí	—	—	—	Sí	—	Sí	Sí	Sí

FUENTE. Elaboración propia

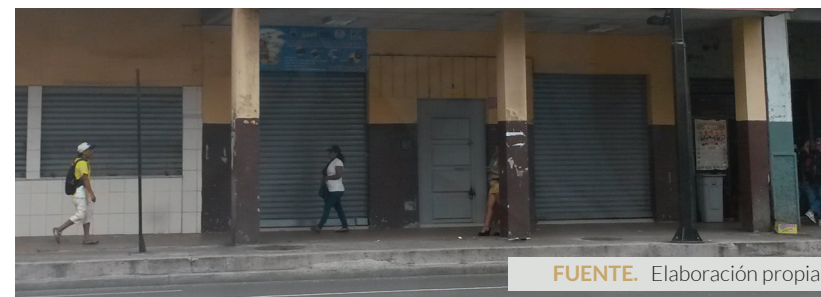
Problemática: Casa de citas

GRÁFICO 22. Problema Burdeles



FUENTE. Elaboración propia

GRÁFICO 23. Problema Burdeles 2



FUENTE. Elaboración propia

Finalmente, otro de los problemas identificados se relaciona con la existencia de casas de citas que funcionan ilegalmente, puesto que las mismas que de acuerdo a las condiciones de uso establecidas por el Municipio de Guayaquil están prohibidas en el sector y consecuentemente es necesario que exista la regulación y control pertinente para la recuperación integral de la zona.

Problemática: Mendicidad

GRÁFICO 24. Mendigos



GRÁFICO 25. Mendicidad



Otro de los problemas identificados en la zona de estudio, se relaciona con los niveles de mendicidad, lo cual puede atribuirse a la falta de control por parte de las autoridades principalmente en horas de la noche, puesto que existen personas sin hogar que han tomado las calles del sector como su morada.

1.3. FORMULACIÓN DE PROBLEMA

La formulación del problema se establece a la situación problemática que se ha podido identificar con respecto al uso de suelo dentro del entorno del eje vial Quito-Machala, en la ciudad de Guayaquil. Esta problemática acarrea una serie de inconvenientes que han afectado en que se logre un adecuado desarrollo urbano en el centro de la ciudad. Por lo tanto, en base a este contexto el problema se establece de la siguiente forma: ¿Cómo proponer un adecuado uso de suelo del entorno del Eje Vial Quito-Machala, entre las calles Julián Coronel y Juan Gómez Rendón?

1.4. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

En este caso se plantea la siguiente sistematización del problema:

- ¿Cuál es el estado actual del uso del suelo del entorno del Eje Vial Quito-Machala, entre las calles Julián Coronel y Juan Gómez Rendón?
- ¿Cuál es el destino que se le ha dado al suelo, el nivel de ocupación y estado de las edificaciones?
- ¿Cuántos solares vacíos o subutilizados existen dentro de la zona de intervención?
- ¿Cuál es la línea conceptual urbanística apropiada para la propuesta, con base al análisis de casos exitosos o no de otras ciudades?
- ¿Qué parámetros se deben considerar para desarrollar un Plan de Reordenamiento Urbano para el área de estudio?

- ¿Cuál es el impacto social que la propuesta podría tener y establecer medidas de mitigación del mismo?

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Objetivo general

- Estudiar el estado actual del uso del suelo del entorno del Eje Vial Quito-Machala, entre las calles Julián Coronel y Juan Gómez Rendón, para proponer un reordenamiento que permita sacar del estado de abandono y depresión urbana al sector propuesto.

1.5.2. Objetivos específicos

- Diagnosticar el estado actual del uso de suelo, para conocer el destino que se le ha dado al suelo, el nivel de ocupación y estado de las edificaciones.
- Identificar los solares vacíos o subutilizados, dentro de la zona de intervención.
- Definir la línea conceptual urbanística apropiada para la propuesta, con base al análisis de casos exitosos o no de otras ciudades.
- Proponer un Plan de Reordenamiento Urbano para el área de estudio.
- Analizar el impacto social que la propuesta podría tener y establecer medidas de mitigación del mismo.

1.6. JUSTIFICACIÓN O IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La justificación del trabajo está en la alternativa que se busca dar para el desarrollo de una Avenida planificada que facilite el flujo entre el eje vial Norte y Sur de la Ciudad de Guayaquil en función de los malecones de la ciudad (Malecón 2000 y Malecón del Salado). En términos generales el ajuste del trabajo con la formación profesional del autor está en la implementación de un macro conceptual para el desarrollo ordenado del diseño y construcción de la avenida y que se le facilite a la población espacios urbanos planificados acorde al crecimiento de la ciudad.

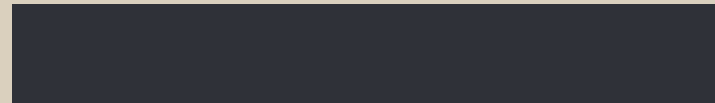
Cabe destacar que la planificación eficaz debe apoyar los cambios en las pautas de actividad y ser sensible a las necesidades y valores de las zonas urbanas de Guayaquil. A causa de una inadecuada gestión y falta de planificación, el crecimiento económico y la respuesta social pueden tener impactos negativos. Esto plantea un desafío para el crecimiento de la ciudad: es decir, la forma de mejorar los resultados positivos que provienen de una alta calidad, el desarrollo del entorno urbano natural y la construcción económicamente productiva en la zona comprendida por el eje vial de las Avenidas Quito y Machala, mientras que contribuirá a mitigar o evitar las consecuencias negativas, como la congestión o impactos adversos en el medio ambiente natural.

Una buena planificación y diseño urbano pueden jugar un papel importante en la entrega y el mantenimiento de los servicios de alta calidad urbana y servicios, incluyendo el espacio público, que son cruciales para el atractivo a largo plazo, la competitividad y la calidad de vida de la ciudad de Guayaquil. En un contexto urbano, un plan de

desarrollo tiene capacidad limitada para considerar adecuadamente el valor creado por el desarrollo urbano y el buen diseño urbano en comparación con lo que ya existe, o para apoyar a los impactos positivos del desarrollo en el entorno construido, más allá de los efectos sobre los valores recreativos.

En particular, con el desarrollo del trabajo se hará hincapié en la gestión de los efectos del uso del suelo sobre el medio natural y el mejoramiento vial de la zona comprendida por las Avenidas Quito y Machala en relación al proyecto de reordenamiento urbano denominado "Avenida Bicentenario". La creación y gestión de un entorno urbano que ya no puede existir, o está en el proceso de creación, se evalúa de la misma manera como el entorno natural existente.

Esto tiende a fomentar un enfoque reactivo, con aversión al riesgo, que busca mantener la situación actual, independientemente de los beneficios más amplios que se pueden lograr a partir de lo que se propone. Guayaquil con este estudio dispondrá de elementos de desarrollo urbano, económico, social, cultural ambiental, movilidad conectividad, rescate de valores cívicos, por lo tanto, el enfoque del trabajo es netamente investigativo, debido a que se busca valorar cuan óptimo es el uso de suelo y establecer que reordenamiento urbano se podría desarrollar a fin de cumplir con el propósito del proceso a desarrollar.



II. Marco Referencial

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. Teorías urbanísticas aplicables

Para el desarrollo de la propuesta práctica del presente estudio, será necesario analizar las diferentes teorías urbanísticas aplicables, considerando que las ciudades pueden entenderse en términos de un marco teórico que combina dos procesos principales, a saber, la dinámica de aglomeración/polarización, y el despliegue de una nexa asociado de lugares, usos del suelo y las interacciones humanas.

No obstante, estos aspectos se pueden utilizar para distinguir las variedades diferentes de teorías aplicadas a las ciudades, y para distinguir los fenómenos intrínsecamente urbanos del resto de factores sociales de la realidad. Así, la discusión identifica las dimensiones comunes de todas las ciudades sin que, por una parte, se exagere el alcance de la teoría urbano, o en el por otro lado, afirmando que todas las ciudades individuo es un caso especial irreductible.

Según lo manifestó Gaja (2011, pág. 27):

“A diferencia de las operaciones de reforma interior decimonónicas, las que en adelante denominaremos actuaciones de renovación urbana (traducción aproximada del término más extendido en la literatura urbanística: “urban renewal”) del siglo XX, son actuaciones localizadas en ámbitos muy precisos y reducidos: espacios de alto valor urbanístico por su posición en el conjunto de la estructura urbana.”

Partiendo de lo mencionado, en este caso es pertinente ajustarse a una teoría de renovación urbana, puesto que se busca rescatar el casco vial comprendido entre las Avenidas Quito – Machala, en este contexto

el área de intervención se selecciona cuidadosamente, no solo por la situación actual en la que se encuentra, sino también por la viabilidad económica que se logrará a partir de su aplicación.

De acuerdo a la literatura analizada, la teoría de renovación urbana, se ajusta principalmente a proyectos que involucran las operaciones de renovación en centros urbanos, considerando que esto involucra enfoques relacionados con el reordenamiento, desarrollo de complejos habitacionales, separación de tráfico, y en general el desarrollo de propuestas que proporcionen un mejor aprovechamiento urbanístico, para lo cual se requiere una redefinición del uso de suelo adecuado.

En algunos proyectos urbanísticos donde se recuperan y renuevan estructuras abandonadas, las nuevas pequeñas inversiones se hacen visibles, esto involucra la limpieza de desperdicios esparcidos en vacíos lotes, desarrollo de áreas verdes, reparación de calles y aceras, y el ordenamiento del uso de suelo. Se trata de construir sobre los activos existentes, no borrarlos, sobre el reconocimiento de los precursores del renacimiento, en lugar de ignorarlos y creyendo en el proceso orgánico en lugar de confiar en la construcción de proyectos insostenibles.

2.1.1. Uso del suelo urbano

Según la información presentada por la Alcaldía de Medellín en su Documento Técnico de Soporte POT (2010, pág. 798), el uso de suelo urbano:

Establece criterios para la localización de actividades y procesos económicos, donde se definen tres categorías y se identifican actualmente cuatro categorías generales en el suelo urbano y asigna usos a cada una de ellas.

- Áreas y corredores de actividad múltiple,
- Áreas y corredores de usos especializados,
- Áreas predominantemente residenciales,
- Áreas de producción (categoría incluida).

Identifica cinco tipologías de usos:

- Residencial,
- Comercial,
- Industrial,
- Servicios,
- Usos especiales (aquellos que requieren aprobación específica: salud, educación, v vivienda).

Técnicamente el uso de suelo urbano, constituye una temática de vital importancia para la organización de las ciudades. En este contexto, se hace referencia a la distribución espacial de un determinado territorio ubicado dentro del perímetro urbano, el mismo que deberá ser destinado para propósitos específicos dentro de las categorías antes mencionadas, en base a un estudio especializado.

Este concepto, a nivel urbano, se encuentra relacionado al sistema vial, movilidad y conservación medioambiental que influyen

de manera directa en la organización territorial de las ciudades. La clasificación esquemática en base a la cual las autoridades seccionales deberán establecer el uso de suelo, tendrá que responder a factores relacionados a la cantidad y distribución adecuada para cada superficie, con el propósito de obtener una estructura funcional y sostenible desde el punto de vista cultural, social, económico y estético de las ciudades.

En base a esta perspectiva, se puede decir que la evaluación del uso de suelo debe considerar problemas y oportunidades que incidirán en el diseño urbano y que ayudarán o afectarán la integración de la zona. Particularmente, los usos de suelo pueden analizarse por separado, a menudo referido como la zonificación; o integrados, como de uso mixto en el que se proporcionarán diversos destinos dentro de las proximidades de un sector.

En este contexto, el patrón de uso de suelo determinará la presencia o ausencia de ciertas categorías de infraestructuras en cada comunidad física, por ejemplo: se pueden incluir iglesias, escuelas y otros servicios de apoyo comunitario, así como también podría incluirse áreas habitacionales o comerciales según se establezca en base a un estudio. Especialmente en el caso urbano, se concentrarán instituciones que deberán ser compatibles para evitar los problemas alternos que pudieran surgir.

Los usos de suelo pueden ser muy variados, sin embargo, esto dependerá de diversos factores, tales como el modelo urbano, el tipo de arquitectura aplicada en determinadas zonas de la ciudad, así como también el vínculo existente entre el interior y exterior que incidirá de manera directa en los espacios habitables (González, 2011, pág. 1).

Otros criterios que se consideran importantes para su determinación, se consideran como la zonificación en relación a términos de cercanía o lejanía y la compatibilidad con cierto tipo de infraestructuras.

Es preciso destacar, que un esquema de uso de suelo tendrá una aplicación general, considerando que cada ciudad será diferente a otra considerando una serie de variables que influirán en el resultado final. No obstante, con el propósito de alcanzar un diseño funcional en el área urbana, en los estudios para definir un adecuado uso de suelo, por lo general se suelen tomar como referencias estadísticas existentes y sus resultados con respecto al desarrollo urbano en diversas ciudades a nivel mundial.

Según se menciona en el Proyecto de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (2014, pág. 1):

Todos los gobiernos autónomos descentralizados comparten la competencia de ordenamiento territorial, pero eso no significa que deban ejercerla de forma indiferenciada y paralela, porque entonces no hay compartición sino duplicidad que dificulta la debida articulación entre planes de distinto nivel y evidencia ineficiencia y desperdicio de recursos. Así pues, habida cuenta de que el territorio sobre el que se proyectan dichos planes es único, conviene diferenciarlos desde un punto de vista funcional, lo que evitará la interferencia y favorecerá su articulación mediante la complementariedad.

En este contexto, se considera como entidades responsables de la planificación y determinación del uso de suelo en las ciudades a los Gobiernos Autónomos, puesto que serán quienes deban ejercer el

proceso de ordenamiento territorial para lograr un uso de suelo más equitativo, lo que en algunos casos puede evidenciar la necesidad de redefinir las categorías de uso y de asignar nuevos usos a determinadas zonas.

Tomando como referencia la entrevista desarrollada al M.S.c. Alestia, Ministro de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ecuador (2014), la temática del uso del suelo en el Ecuador ha adquirido mayor relevancia, puesto que significa un concepto de crecimiento en las ciudades, donde el desarrollo urbanístico se plantea de manera vertical y no de forma horizontal. Partiendo de este aspecto, para la determinación de usos, resulta importante considerar un concepto de asignación de manera precisa, sin dejar de lado el impacto de su aplicación.

Por su parte, el Arq. Huerta (2013), puntualiza que a nivel urbano, tomando como referencia a la Ciudad de Guayaquil, siendo una de las más importantes del Ecuador, presenta serios problemas en diferentes niveles a causa de una falta de planificación por parte de Gobiernos anteriores, lo que ha generado una ocupación irracional del suelo.

No obstante, para lograr un adecuado funcionamiento urbano, las normas referentes al uso de suelo en muchos casos deberá incluir aspectos alternos como la reubicación, el reordenamiento y la integración, los cuales son factores que deberán ser considerados para garantizar un adecuado uso de suelo. En este caso, es preciso que exista también la supervisión y control permanente para observar el nivel de cumplimiento de las disposiciones establecidas.

2.1.3. Desarrollo urbano

Según lo mencionan Correa y Rozas (2010, pág. 12):

En general, el concepto de “desarrollo urbano” se emplea para referirse a procesos relacionados con el crecimiento de las ciudades. Asimismo, suele emplearse el concepto de “desarrollo urbano” de manera indistinta e intercambiable con el concepto de “urbanización”, o bien se lo usa a partir de una amplia variedad de aspectos desde los cuales se aborda el fenómeno, pero tomándolo más como contexto en el cual se desenvuelve el aspecto específico que se analiza como fenómeno en sí.

En este contexto, el desarrollo urbano es un término combinado utilizado para describir las prácticas de uso de la tierra que se encuentran inmersas en los procesos de crecimiento de las ciudades. Por lo general, con el paso de los años, el incremento poblacional y los cambios que se presentan en diversos ámbitos, resulta necesario que las ciudades mantengan un desarrollo sostenible, el mismo que solo se logrará a partir de una adecuada planificación y el desarrollo de planes de uso de suelo.

A pesar de su diversidad, las ciudades se encuentran frente al desafío común de establecer una política sostenible desarrollo urbano, que muchos casos algunas ciudades han abordado con mayor éxito que otras. La prosperidad económica y el empleo, la inclusión social, la protección del medio ambiente y la necesidad de mejora deberán ser parte de los objetivos que se refuerzan y son mutuamente complementarios. Partiendo de esta perspectiva, las estrategias urbanas deben aunar medidas que:

- Mejoren la vitalidad económica de las ciudades, sobre todo en las regiones menos desarrolladas, fomentando la innovación, el incremento de la productividad y la explotación de nuevas fuentes de empleo como en las grandes ciudades y promover un sistema urbano equilibrado;
- Organizar el acceso a los beneficios del aumento de la productividad y la competitividad de manera justa y reducir la exclusión social y mejorar la seguridad; considerando que la exclusión afectaría la calidad de vida de las personas involucradas y amenaza la integración social, la competitividad y la sostenibilidad de las ciudades;
- Procurar un crecimiento más sostenible con el medio ambiente y evitar la imposición de los costos de desarrollo en su entorno inmediato, que rodea las zonas rurales, las regiones y debe mantenerse y conservarse para futuras generaciones;
- Los procesos innovadores y flexibles para la toma de decisiones en relación al desarrollo urbano, deben ampliar la participación y la integración de las acciones de los socios en el sector y privado de diversos sectores de la comunidad, con el propósito de aumentar la sinergia y cooperación entre los procesos y los recursos institucionales existentes.

Al mismo tiempo, debido a la concentración de recursos económicos, físicos e intelectuales, las ciudades y los pueblos son centros de la comunicación, la creatividad, la innovación y del patrimonio cultural. En base a estos aspectos, se puede decir que el

desarrollo urbano tendrá un impacto considerable en la economía de las naciones, lo que permite que un país mantenga una posición fuerte en la economía global y comunidad. Mientras que al mismo tiempo, incidirá en la posibilidad de crear empleo, resolver problemas ambientales y proporcionar a todos los ciudadanos una alta calidad de vida (Briceño & Gómez, 2011).

Considerando el hecho de que la población se distribuye de forma muy desigual y que el crecimiento de las ciudades no ha avanzado mucho en algunos de los países, en muchos casos se ha subestimado el grado en que la concentración urbana ha procedido en los países donde el impacto de la industrialización ha sido más contundente. Este cambio de una sociedad rural a una predominantemente urbana, ha sido acompañado por cambios profundos en prácticamente todas las fases de la vida social.

El hecho de que la comunidad urbana se distingue por una gran agregación y relativamente densa concentración de la población apenas puede ser dejado fuera de consideración en el contexto de desarrollo urbano. Sin embargo, estos criterios deben ser vistos en relación con el factor cultural general en que las ciudades pueden surgir, existir y crecer a lo largo del tiempo, puesto que son criterios sociológicamente relevantes sólo en la medida en que operan como factores condicionantes en la vida social (Briceño & Gómez, 2011).

Desde esta perspectiva, se puede decir que las mismas críticas se aplican a criterios tales como la ocupación de los habitantes, la existencia de determinadas instalaciones físicas, instituciones públicas y privadas, áreas habitacionales y de recreación, y las formas de organización

política. La cuestión no es si las ciudades hacen exhibir estos rasgos distintivos, sino más bien trata de enfocarse en la capacidad de moldear el carácter de la vida social en su forma específicamente urbana para alcanzar un desarrollo sostenible.

En la actualidad, se evidencian varias tendencias principales que están generando un gran impacto a nivel de desarrollo urbano y en uso de suelo en relación con movilidad. La primera es la redensificación¹ de los distritos, esto involucra un mejor uso de las inversiones ya existentes. Esta estrategia, que a menudo implica cambios en la zonificación para permitir la remodelación y reordenamiento del antiguo uso de suelo, promueve el desarrollo en relación al uso mixto cerca centros de transporte existentes.

De manera en particular, al hablar de tendencias en la ciudad de Guayaquil, se toma como referencia la información publicada por Dunn (2015), en diario El Universo, donde puntualiza que: “Se vuelve notorio cómo aquellos espacios olvidados de las ciudades recuperan vida y dinamismo, luego de que se insertan en ellos nuevas y diversas actividades que rescatan y reutilizan viejas infraestructuras”. Es así como el autor vincula esta tendencia con el movimiento hípster el mismo que se caracteriza por dos aspectos fundamentales: el rescate y la reutilización, que aplicado a un contexto urbanístico fomenta el reordenamiento de la ciudad partiendo de una infraestructura antigua de modo que se puedan obtener buenos resultados con la utilización de recursos limitados.

1. Fenómeno por el cual un espacio urbano consolidado se transforma o adapta con el fin de poder albergar nuevas infraestructuras, generalmente viviendas.

Es preciso destacar, que mientras que el urbanismo, o ese conjunto de rasgos que constituye el modo característico de la vida en las ciudades y la urbanización denota el desarrollo y la extensión de estos factores, por tanto se debe considerar exclusivamente en asentamientos que son ciudades en el sentido físico y demográfico y que encuentran su más pronunciada expresión en dichas zonas, especialmente en las ciudades metropolitanas por el nivel de desarrollo que éstas evidencian.

Así mismo, se debe considerar que en la formulación de una definición de la ciudad es necesario tener precaución a fin de evitar la identificación de urbanismo como una forma de vida con influencias culturales específicas a nivel local o históricamente condicionadas que, si bien pueden afectar significativamente el carácter específico de la comunidad, no son los determinantes esenciales de su carácter como ciudad que se verán reflejadas en los procesos de desarrollo urbano.

2.1.4. Planificación urbana sostenible

Cada vez se van estableciendo nuevas leyes que deben regirse a la hora de incursionar a la hora de la planificación de la urbe, esto es principalmente para respaldar la sostenibilidad del proyecto, ya que es importante que se mantenga y conserve la congruencia con el entorno que rodea a la ciudad, y tratar de llevar la planificación de manera consiente. Es importante recalcar, que a pesar de que las ciudades ocupan un espacio mínimo a diferencia de los lugares naturales y áreas rurales que conjuntamente pueden ocupar una superficie del 98%, es el desarrollo de las ciudades donde se destinan un alto porcentaje de recursos naturales.

Acotando a lo anteriormente expuesto, está comprobado que las personas se han volcado más a vivir en áreas urbanas, teniéndose registros de hasta el 80% de toda la población de un país, esto porque van en busca de oportunidades laborales, estudios, desarrollos de negocios propios, lo que también genera como consecuencia, altos desequilibrios del entorno, así como genera la escases de insumos provenientes del campo, debido a la ausencia de personas que se enfoquen en estas áreas. Los gobierno cada vez toman mucha más atención en equilibrar a las sociedades, con el fin generar bienestar para el desarrollo sostenible de las urbes.

Por ello, se puede tener un concepto más claro sobre la sostenibilidad, especialmente como aspecto para contrarrestar el desequilibrio que genera el crecimiento descontrolado de las ciudades, ya que solo del exilio de las personas hacia zonas urbanas, significa contribuir más en la generación de problemas tales como el calentamiento global, el uso indiscriminado de recursos hídricos, entre otros esenciales para el desarrollo de todo un país, y no solo de un área específica como las ciudades.

Entre las alternativas que se pueden considerar para dar solución al alto desplazamiento de personas a áreas urbanas, las políticas sobre planificación son una de las alternativas más recomendadas, lo que permite marcar una brecha importante de sostenibilidad urbana, diseñando modelos de transporte urbano que permitan disminuir el transporte privado, así se pueda aportar con el medio ambiente, ya que se disminuiría la contaminación ambiental de toda ciudad, además con políticas pre establecidas se puede fomentar a la racionalización

de los recursos que la naturaleza ofrece, inculcando en la sociedad la participación continua para desarrollar proyectos diversos de sostenibilidad.

Aunque, a pesar de lo mencionado anteriormente, la planificación urbanística no es algo de considerar ciertos aspectos como la organización del suelo con el objetivo de conseguir un fin específico, va más allá de aquello, incluye además proyecciones futuras en concordancia con regulaciones políticas, sociales, económicas, ambientales y culturales de una urbe, con la que se pueda regular todo el sistema urbano en beneficio de la sociedad, y del ambiente. Es por esto, que mejoras en infraestructura de lugares emblemáticos de gran concurrencia turística, la restauración de edificios, el fácil acceso y señalización a lugares de interés, permitirán contribuir a lograr mayor integración urbana con el cuidado del ambiente, es decir una consciencia sostenible. En pocas palabras, se debe considerar tanto en tiempo presente como futuro, como será la interacción entre los habitantes de una ciudad, con la infraestructura, el ordenamiento social, los requerimientos políticos, así como con los implementos tecnológicos para lograr una planificación de espacios funcionales e integrales.

Esta visión se traduce en la práctica en la idea de que gran parte de los problemas ambientales que se plantean en la actualidad, sólo encuentran una solución en la puesta en marcha de programas de intervención social; y, a la inversa, gran parte de los problemas sociales requieren modificaciones sustanciales en los modos y pautas de estructuración del hábitat físico.

Entre los temas a considerarse para poder tener un espectro

más amplio de la problemática sobre la exclusión social, deben considerarse factores físicos, desarrollando un diagnóstico previo del lugar de asentamiento urbano, determinando el estilo de vida de las personas que viven en los alrededores de esas áreas. Se deberá también considerar, observar aquellos aspectos que incidan en la vulnerabilidad a la que se ven expuestas las personas, conforme a los recursos sociales, sanitarios y de promoción de la salud; así como también se deben considerar aspectos como la facilidad al empleo, oportunidades educativas, la facilidad de obtener viviendas acomodadas con todo lo necesario conforme al promedio de integrantes de la familia, así como se debe diagnosticar la disponibilidad de servicios básicos en el área urbana destinada a residencias; posibilidades para hacer partícipes a los ciudadanos de manera formal o informalmente, a través de medios sociales y conglomerados para lograr planificar y desarrollar la organización de la sociedad, así como organizar la dotación de sistemas de garantía, previsión y seguridad futura.

Por ende, los programas a desarrollarse que incurran en ponerlos en marcha lo antes posible, y que se hayan confirmado como viables, deberán tener concordancia continuamente con el entorno de la urbe. El diseño de programas de sostenibilidad urbana deben contar con un grado de complejidad, esto atribuido a factores de exclusión social, adicionalmente deben medirse integralmente, es decir que se deberá tomar en cuenta desde la rehabilitación hasta el diseño como antesala de desarrollo para la sociedad a través de iniciativas que permitan obtener ayuda en implementación de equipamiento social y comunitario, articulados para el desempeño de varias tareas que den lugar a otros usos.

Procedimientos generales de ordenamiento urbano

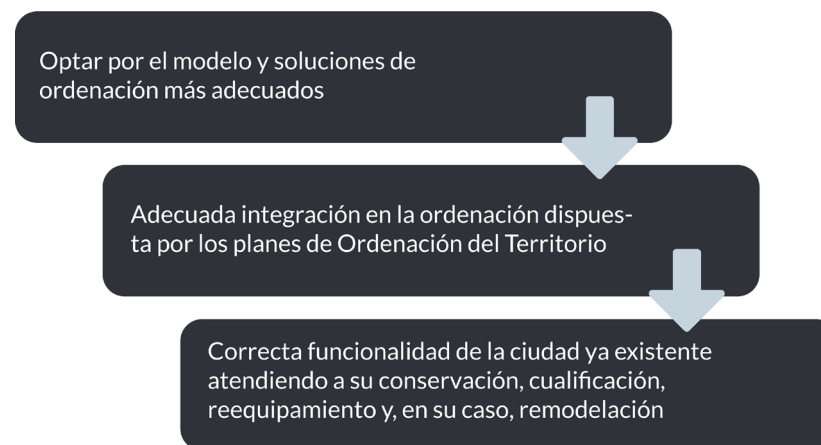
Entre los procedimientos generales que permitirán lograr un orden urbanístico se especifican conforme al marco de la planificación de orden del territorio, tanto dicha ordenación urbana en su totalidad conforme a lo dispuesto por el respectivo municipio, así como la organización del trabajo a ejecutar conforme a los requerimientos del municipio y los pasos a seguir para poder ocupar y utiliza el suelo a ocupar previsto a medio plazo.

Por lo general los planes generales en donde se establece todo lo concerniente a la ordenación urbana, sin menoscabo de su respectiva normalización, debe ejecutarse tomando en consideración los principios tales como la simplificación equilibrada, esto en base a las fases que los respectivos municipios de cada sistema urbano ejecute en beneficio de la sociedad, contribuyendo con el dinamismo y crecimiento, además debido a la importancia de las tareas que estos ejecutan debe tomarse mucha importancia los recursos direccionados para el sector turísticos, esto como pertenencia relacionados a temas de territorios, respetando el patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico.

OBJETO.

Principalmente lo que se busca con el orden urbano son los siguientes aspectos:

GRÁFICO 26. Aspectos a considerar para el orden urbano



FUENTE. Elaboración propia

Otro aspecto a considerar al momento de efectuarse un estudio de suelo, es considerara la conservación, protección y continuas mejoras de espacios importantes como áreas verdes, centros históricos, y obras actuales que se fusionan con el urbanismo actual. La integración de diversas áreas de una ciudad es eficiente, con lo que se logra evitar infraestructuras que no den lugar a un paisaje urbano ordenado, congruente con otras áreas. Es importante que el ordenamiento urbano se ejecute de manera eficiente, en el cual el área industrial, el desarrollo de espacios turísticos y residencias afecten en lo menor posible al paisaje urbano existente.

Se recomienda que exista funcionalidad de los sistemas múltiples de servicios que se ofrecen dentro el perímetro urbano, así

como también debe existir ahorro de mantenimiento y eficacia en el ordenamiento constante de los mismos, ya que las ciudades no dejan de crecer, y debido a esto es constante la reestructura de redes de servicios tales como electricidad, telefonía, agua, entre otros, que hacen que una ciudad funcione.

Formas de crecimiento urbano

Consiste específicamente en el estudio sobre lo que sucede realmente en la urbe, de esta forma se podrá definir el emplazamiento urbano, de igual manera se podrá conocer el progreso así como los diversos inconvenientes que se deben resolver con la definición de un programa o proyecto, alcanzando una organización ecuánime. Si lo que se quiere es aplicar una solución a los inconvenientes urbanos es importante tomar en consideración los objetivos urbanos así como las herramientas que permitirán lograr el proyecto de ordenación urbana. Los estudios darán las pautas para desarrollar un plan de mejora urbana, conforme las herramientas y objetivos que se definieron dentro de los cuáles se determinaron acciones básicas de resolver.

La modificación paulatina sobre un lugar rural a un espacio urbano, donde se le pueden definir una diversidad de alternativas para emplea el suelo, se compone de un par de importantes tareas, y estas son las excluyentes y complementarias mutuas. Además se localizan sitios exentos o de mucha concurrencia, en los que intervienen una red vial, un conjunto de parques con jardines entre otros lugares libres dentro de la ciudad.

Otra categoría asignada a los espacios parcelados, o construidos, comprenden sitios que se encuentren libres, los cuáles se denominan como lugares de pertenencia privada, a pesar de que estos establecimientos comprendan tener sobre ellos equipamientos para el disfrute o aprecio de la sociedad, por lo que serán titulados de uso público. El término de plano urbano, comprende además una red urbana, la cual a su vez, está inmersa dentro del contexto urbanístico de una ciudad resultante, donde se dé lugar a la combinación de espacios públicos y los espacios fragmentados.

En lo que corresponde al estudio sobre la estructura urbanística se deberán considerar específicamente tres factores, los cuáles son:

- La estructura de la red urbanística.
- Los tipos de edificaciones.
- La utilización del suelo.

2.1.5. Urbanismo y arquitectura

Según lo manifiesta Sánchez (2010), cuando toma como referencia a Núñez Ruiz:

“El urbanismo es la ciencia social que tiene por objeto el planteamiento de la dinámica urbana del espacio para satisfacer las exigencias funcionales de la ciudad y el campo, en interdependencia de la estructura económica-social de la región, con el fin de lograr el bienestar de la persona en comunidad.”

En base a este contexto, se puede decir que el urbanismo

constituye la disciplina del ordenamiento y el planeamiento de las ciudades y los territorios, además involucra el conocimiento de una serie de técnicas humanistas a través de las cuales se llevan a cabo las tareas de diseño, planificación, supervisión y dirección de la puesta en marcha de proyectos arquitectónicos y urbanos con el propósito de convertir y adecuar los espacios físicos para el desarrollo de diferentes actividades en la urbe, y a su vez basándose en los componentes dinámicos relacionados a los aspectos técnicos, estéticos, económicos y ambientales.

Básicamente, el urbanismo incluye una serie de consideraciones, tales como la determinación de trazos, ampliaciones, reconstrucciones y reformas que se requieren en una ciudad. Consecuentemente, es posible establecer que gracias al urbanismo se planea la estructuración de las ciudades, donde se pretende integrar de manera armónica las edificaciones antiguas en las ciudades modernas.

Así mismo, esta disciplina se encarga de los estudios acerca de los fenómenos urbanísticos, el impacto de la urbanización en el medio ambiente y el territorio de las ciudades. Por lo tanto, es claro que para llevar a cabo tareas de urbanismo se requiere considerar una serie de ciencias que se encuentran estrechamente relacionadas como la ingeniería civil, la economía, la ecología, la sociología, las ciencias políticas, el derecho, entre otras (Sánchez, 2010).

En la planificación urbana y la arquitectura, la forma y la estructura de las ciudades es el foco de acción en la disciplina urbanista. En sociología, el urbanismo puede estar relacionado más a la información sobre la interacción social y la comunidad en el contexto de las ciudades. Los

historiadores pueden estar particularmente interesados en los patrones históricos de crecimiento urbano y la forma en que estos han cambiado con el transcurso de los años, así también podrían estar orientados a identificar los aspectos comunes con respecto a la preocupación por el ser humano creado hábitats adecuados y analizando los problemas y posibles soluciones a los mismos.

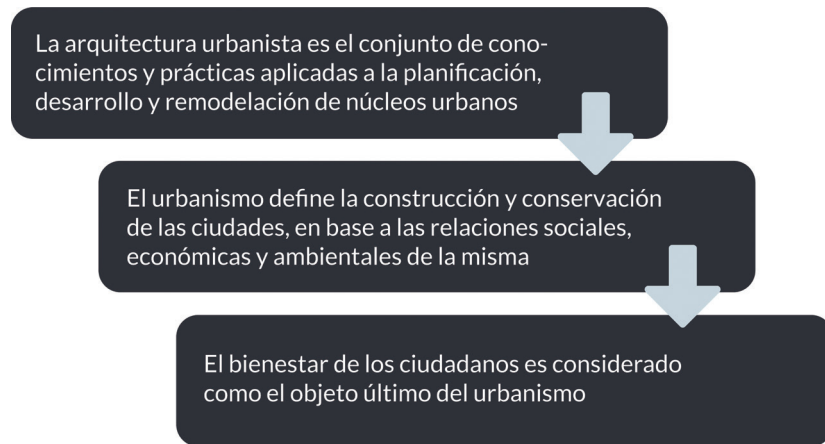
Además, se puede decir que las prácticas de urbanismo, se relacionan con la aplicación de las políticas urbanas de equipamientos, de vivienda, de infraestructura, transporte, sostenibilidad del medio ambiente y la administración de recursos físicos. Consecuentemente, el urbanismo tiene como principal propósito el estudio de las ciudades desde una perspectiva integral, donde su responsabilidad incluye el ordenamiento de los sistemas urbanos de acuerdo a las necesidades sociales, hábitos culturales y el medio ambiente.

Otro factor importante dentro de la disciplina de arquitectura urbanística es la dimensión jurídica del mismo, puesto que su ámbito de actuación involucra una serie de objetos con diversos status jurídicos, tales como propiedades públicas y propiedades privadas. De esta manera los planes urbanísticos se encuentran supeditados a un marco legislativo específico, en relación a la propiedad del suelo y los derechos de uso ajustados a los diferentes regímenes de propiedad, es decir, sean éstos comunales, públicos o privados, todos deben converger armónicamente.

En base a lo anteriormente mencionado y tomando como referente el estudio desarrollado por Acuña (2010), se puede decir que los principales aspectos claves para la definición del urbanismo son los

siguientes:

GRÁFICO 27. Elementos clave de la disciplina urbanista



FUENTE. Elaboración propia

En otro contexto, según lo menciona Acuña (2010):

“El análisis urbano es la condición misma del proyecto. Condiciona el enunciado, el método, el lugar del proyecto. Suministra la materia sobre la que se realiza el proyecto, la delimita haciéndola consistente y dispone los mecanismos, la lógica concreta y el proceso de creación formal del proyecto.”

Consecuentemente, para llevar a cabo proyectos urbanísticos uno de los aspectos fundamentales previo a su ejecución se relaciona con el análisis urbano, el mismo que proporcionará la información

pertinente para definir el sector a considerar para el desarrollo del proyecto, identificar el nivel del lote, su distribución y forma de las estructuras que allí corresponde edificar.

Así mismo, dicha información facilitará el entendimiento de la situación y el estado actual de la urbe, lo que a su vez permitirá reconocer las dificultades y limitantes para el desarrollo de proyectos urbanísticos, de modo que en base a dichas consideraciones los profesionales en esta disciplina puedan diseñar proyectos adecuadamente, en base a las necesidades y limitantes existentes.

El análisis urbano también permite comprender el vínculo existente entre las variables de inversión en infraestructuras arquitectónicas en la ciudad, los espacios públicos y los mismos enfoques urbanísticos actuales con el propósito de incluir los elementos adecuados de referencia para el diseño del proyecto de planificación del espacio urbano.

En la actualidad, factores como el crecimiento del número de personas que habitan en las ciudades, los cambios en el estilo de vida de quienes residen en las zonas urbanas, la expansión de territorio que por lo general incluye la construcción de zonas residenciales, parques industriales, campus estudiantiles, oficinas, zonas al aire libre, zonas turísticas, aeropuertos, entre otros, generan la imperiosa necesidad de llevar a cabo el diseño de proyectos urbanísticos, puesto que de otro modo dicha expansión y crecimiento se llevaría a cabo de manera desordenada y poco sostenible.

Según lo mencionan Laciari, et al. (2012):

“En términos generales, estas propuestas que consideraron la ciudad en el conjunto de su región de influencia, formularon la subdivisión de la misma en sectores, con una clara diferenciación de funciones; plantearon una revisión del sistema circulatorio urbano y suburbano, proponiendo nuevos ordenamientos viales con los posibles emplazamientos de sus terminales. Además, en ellas se contempló la sistematización de los espacios abiertos y la inclusión de nuevas superficies verdes con usos definidos en la ciudad.”

En base a estas perspectivas, las propuestas urbanísticas deben estar abiertas a incorporar elementos que pudieran favorecer no solo en la construcción de un entorno ordenado sino también dinámico y adecuado donde la forma y función son vistos como factores que conectan estructuralmente en una forma abierta el diseño físico y el comportamiento social en las ciudades, situación que pone en relieve la cultura a más del diseño como un factor determinante de la conducta de quienes residen en una urbe.

En este contexto, el tema relacionado con la experiencia cultural de las ciudades cumple un papel trascendental en la distribución de los diferentes elementos que integran la urbe así como también la conformación de su imagen. Además, en base a dichos elementos se obtendrán las directrices para establecer los códigos arquitectónicos y urbanísticos que se adapten a dicha realidad situacional.

Consecuentemente, es preciso mencionar que una ciudad no puede ser considerada como el resultado urbanístico de una determinada

generación, sino más bien debe ser analizada desde un punto de vista a largo plazo, donde el proceso de creación colectiva estará sujeto a los cambios que se presenten en el entorno y consecuentemente deberá adaptarse, mejorarse o rediseñarse a las necesidades existentes.

Como resultado, se han desarrollado diferentes corrientes en la disciplina del urbanismo, donde las principales divergencias probablemente comienzan con la sensibilidad estética de los diseñadores urbanistas, que son sin duda aspectos más básicos que sus valores de diseño. El espectro de los paradigmas urbanistas puede estar relacionado con diferentes regímenes sean políticos, sociales y filosóficos, además del análisis de los sistemas que dieron origen a cada uno de estos modelos de urbanismo, constituirán un factor determinante al momento de diseñar proyectos de esta índole.

Urbanismo moderno

El interés por el urbanismo ha aumentado en las últimas décadas, puesto que se ha evidenciado que se han desarrollado y adaptado enfoques de urbanismo de muchos tipos, cada uno busca replantear su propia ideología y discriminar aspectos que han quedado obsoletos en el ámbito urbano.

Una de las razones para el crecimiento del interés por el urbanismo se atribuye a las diferentes formas de desarrollo de la sociedad a nivel mundial, lo cual ha incidido en que muchos consideren el hábitat humano como problemática. Existe una normativa para el estudio del urbanismo, la cual se centró en la necesidad de encontrar

una nueva manera de mirar a las ciudades, y resolver la problemática de cómo crear zonas urbanas sostenibles.

Según lo menciona Sarasa (2010), “El objetivo último del urbanismo moderno es la perfecta integración hombre/ciudad, la armoniosa dialéctica entre el medio y su habitante”.

En este contexto, el urbanismo moderno es el movimiento de planificación urbana más importante en la actualidad, y se trata de la creación de un modelo urbanístico sostenible. Es un movimiento internacional orientado a reformar el diseño del entorno construido, y se trata de elevar la calidad de vida y nivel de vida de la urbe, además de crear mejores lugares para vivir.

El urbanismo moderno es esencialmente un reordenamiento del entorno construido en la forma de ciudades completas, pueblos y barrios, partiendo de la forma en que las comunidades se han construido durante siglos alrededor del mundo. Así mismo, el urbanismo moderno promueve la creación y restauración de la diversidad, con elementos de uso mixto compuesto por los mismos componentes que convencionalmente intervienen en el desarrollo, pero estructurados de una manera más integrada, en armonía con las comunidades que habitan en dichas ciudades.

Estos elementos incluyen la edificación de viviendas, lugares de trabajo, tiendas, centros de entretenimiento, escuelas, parques, e instalaciones cívicas esenciales para la vida cotidiana de los residentes, los cuales se establecen de manera estratégica de forma que sea fácil transportarse de un lugar a otro en relación a la distancia existente. Así

mismo, el urbanismo moderno promueve el aumento de la utilización de los trenes y de metro ligero, en lugar de más carreteras y caminos.

Principios del urbanismo moderno

De acuerdo a lo expuesto por Cardona y Castrillón (2010):

“Es necesario entender que el urbanismo moderno y el urbanismo racionalista de los arquitectos del Movimiento Moderno no son conceptos idénticos, ya que dentro del primero convergen diferentes orientaciones culturales y, por lo tanto, diversas nociones de ciudad, más allá de las voluntades de “cerrar !las” en torno a unos hipotéticos principios comunes. Las tendencias reconocibles dentro del Movimiento Moderno, al contrario, librarían una “batalla por la unidad” en función de un presupuesto común: “la renovación debía afectar a los fundamentos sociales y técnico-económicos”; se trataba entonces de la ruptura con las orientaciones urbanísticas que le antecedían y de hacer resurgir a la arquitectura de las cenizas en la que la habían dejado los postulados ilustrados de la ciudad.”

Partiendo de este enfoque, se puede decir que los principios del urbanismo moderno se inclinan principalmente a una tendencia funcional, donde convergen aspectos relacionados a la sociedad, la técnica urbanística aplicada y los recursos económicos que esto implica. Los principios del urbanismo moderno pueden ser aplicados cada a los proyectos en toda la gama de escalas desde una sola construcción hasta la intervención en una comunidad entera.

1. Proporcionar las facilidades necesarias para la movilidad del transeúnte

Entre los principios del urbanismo moderno por lo general se basa en el diseño amigable de las calles para los peatones, lo cual involucra la construcción de calles peatonales libres de automóviles en algunos casos, edificios cercanos a la calle, calles arboladas, zonas de aparcamientos, entre otros. La mayoría de los elementos ubicados de manera estratégica, a fin de proporcionar a los ciudadanos un mayor alcance a los principales puntos de interés en menor tiempo de llegada.

2. Conectividad

La conectividad hace referencia a la implementación de redes urbanas, ya sean que estas estén conformadas por una red peatonal de alta calidad, una jerarquía de calles, bulevares y callejones, o redes destinadas a dispersar el tráfico y facilitar la movilidad a pie de los ciudadanos.

3. Uso mixto y diversidad

El principio de uso mixto y diversidad, guarda estrecha relación con los conceptos de uso de suelo, donde se puede incluir una mezcla de tiendas, oficinas, apartamentos y casas en una zona determinada, sea de uso mixto dentro de barrios, bloques o dentro de los edificios.

4. Vivienda mixta

Este principio incluye una variedad de tipos, tamaños y precios en mayor proximidad, dependiendo de la zona urbanística.

5. Calidad de la arquitectura y el diseño urbano

A través de este principio se hace énfasis en la belleza, la estética, el confort de los ciudadanos, y se busca crear un sentido de lugar a través de la colocación de usos cívicos y sitios dentro de la comunidad y sus alrededores.

6. Estructura tradicional de la urbe

El enfoque de este principio se relaciona con la construcción del espacio público en el centro de la urbe, además la importancia de la esfera pública se basará en la calidad y el espacio público abierto diseñado como arte cívico y contiene una serie de usos y densidades en pocos minutos a pie.

La planificación basada en este principio distribuye las densidades más altas en el centro de la ciudad, lo que genera a su vez que sea progresivamente menos denso hacia el borde a través de un sistema analítico que refuerzan mutuamente elementos, creando una serie de hábitats naturales específicos y/o ajustes de estilo de vida urbano.

Así mismo, este principio integra la metodología para la evaluación ambiental del hábitat con la metodología de zonificación para el diseño de la comunidad. El límite profesional entre lo natural y los elementos hechos por el hombre, esto involucra una distribución jerárquica de diferentes tipos de edificios y calles adecuadas para cada zona, lo que permite ecologistas para evaluar el diseño de un hábitat y los urbanistas para apoyar la viabilidad de la naturaleza.

7. Incremento de la densidad

El aumento de la densidad involucra la construcción de más edificios, residencias, tiendas y servicios estratégicamente ubicados, de modo que se pueda garantizar la facilidad de moverse a pie, permitiendo un uso más eficiente de los servicios y recursos.

8. Transporte inteligente

En lo que respecta al transporte inteligente principalmente se hace referencia a la construcción de sistemas vehiculares de alta calidad que conecte a las diferentes zonas de la ciudad. Fomenta a su vez un mayor uso de las bicicletas y la opción de caminar como forma de transportar a diario.

9. Sustentabilidad

El principio de sustentabilidad se basa en llevar a cabo los proyectos urbanísticos considerando el mínimo impacto ambiental del desarrollo de las operaciones requeridas, la utilización de tecnologías amigables con el medio ambiente, el respeto de los sistemas naturales, la eficiencia energética, menor uso de combustibles no renovables, mayor tendencia a caminar y menos a conducir, entre otros.

10. Calidad de vida

Este principio se enfoca a crear lugares que enriquezcan la ciudad, los cuales tomados en su conjunto proporcionen una alta calidad de vida para los ciudadanos.

Beneficios del urbanismo moderno

A continuación se mencionan una serie de beneficios que según diversos autores adeptos del urbanismo moderno, proporciona este modelo a los residentes de las ciudades, los negocios y las municipalidades:

A. Beneficios para residentes

Mayor calidad de vida; mejores lugares para vivir, trabajar, y de esparcimiento; menos congestión del tráfico; menor uso de vehículos y mayor preferencia por el transporte alternativo (bicicletas, transporte masivo, caminatas); mayor diversidad en zonas pequeñas, gracias a la inclusión de tiendas y servicios únicos con los propietarios de locales que participan en la comunidad; más espacios abiertos; un uso más eficiente de los dineros públicos.

B. Beneficios para los negocios locales

El aumento de las ventas de los locales de la zona debido al incremento del tráfico a pie; la economía de escala en la comercialización debido a la proximidad y la cooperación con otras empresas locales; menos espacios que promuevan una pequeña incubación de empresas locales y saturación de las mismas en zonas específicas.

C. Beneficios para los municipios

Menor gastado per cápita destinado a la infraestructura y los servicios públicos de desarrollo suburbano típico debido a la naturaleza

compacta, de alta densidad de los proyectos; menos congestión del tráfico debido al diseño basado en la transitabilidad; disminución de los índices de delincuencia y mayor vigilancia debido a la presencia de más transeúntes de día y de noche; menos resistencia por parte de la comunidad; mejor imagen global de la urbe; una mayor participación cívica de la población conduce a una mejor gobernanza.

Plano urbanístico

Según lo menciona Muñoz (2010), “El plano urbano es una representación de la ciudad en su conjunto, un mapa con mucho detalle en el que podemos ver el trazado de las calles, la forma de las manzanas, la planta de los edificios”.

El plano urbano puede considerarse como una representación gráfica a escala de los diferentes elementos que conforman una ciudad, los mismos que se suelen ir modificando conforme las distintas fases de desarrollo de la urbe. Como resultado, mediante la lectura e interpretación de este tipo de planos se pueden identificar las fases de crecimiento de la urbe, motivo por el cual en varias ciudades se suele contar con planos yuxtapuestos a raíz de la evolución experimentada.

En este contexto es preciso destacar que la morfología urbana se encuentra constituida por los siguientes elementos: el plano, la edificación y los diferentes usos de suelo, a los cuales se les atribuye una configuración física específica. Estos elementos están sujetos a una serie de modificaciones con el pasar de los años, las mismas que se suscitan a un ritmo diferente, lo cual genera desajustes entre los

mismos. Por lo general, de los elementos mencionados, el que persiste durante más tiempo es el plano o trazado urbano, seguido por las edificaciones, mientras que los usos de suelo suelen ser modificados con mayor frecuencia.

2.2. EL MUNICIPIO – USO DE SUELO

En lo que se refiere al marco legal con base al cual se deberá estructurar la propuesta, el autor tomará como referencia la Ordenanza Sustitutiva de Edificaciones y Construcciones del Cantón Guayaquil (2000), emitida por el Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil, en donde se establecen los usos permitidos, usos condicionados y usos prohibidos de la zona pericentral, según se muestra en los cuadros de compatibilidad de uso que se presentan a continuación:

TABLA 4. Compatibilidad de usos Zona Pericentral – Corredores Comerciales y de Servicios, Compatibilidad F (CC-F)

CONDICIONES DE USO		
Usos Permitidos	Usos Condicionados	Usos Prohibidos
<p>Vivienda (0)</p> <p>Servicios prestados a las empresas (832); finanzas (810); seguros (820); inmobiliarios (831).</p> <p>Servicio de reparación (951) excepto (95131 y 95199).</p> <p>Servicios personales diversos (959, excepto 95987 y 95993) .</p> <p>Comercio al por menor o al detal (621, 623, 624, 625, excepto 62543, 62561 y 62571).</p> <p>Bibliotecas museos y otros servicios culturales (942)</p>	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Clubes de deportes, estadios y piscinas (94902), en lugares cubiertos y cerrados sin concurrencia masiva de espectadores. <p>En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicios de esparcimiento (R): cabarets, discotecas, etc., 94901; y bares, cantinas y similares 63101 si se controlan emisiones que afecten a vecinos, se localicen a no menos de 100 m de: bibliotecas, museos y otros servicios culturales (942), de instalaciones de salud y asistencia social (933 y 934), servicios de educación y cultura (931), organizaciones religiosas (93911), y estaciones de servicio y gasolineras (62543); en locales de al menos 10 m de frente y 240 m2 de área. - Industria manufacturera, si es pequeña y de bajo impacto (3-B), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Estaciones de servicios o gasolineras (62543) (R), venta de gas (62571), si se cumplen medidas de seguridad previstas por Ley y Ordenanza de Gasolineras y Estaciones de Servicio. - Lubricadoras (95987), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Salud y asistencia social (933 y 934, excepto 93312) de carácter ambulatorio en locales de: 300-600 m2 de área y 12-20 m de frente. - Comercio al por mayor (610, excepto 61114, 61116, 612, 61323, 61604, 61721) en locales de 450 m2 de área y 15 ml. de frente. - Depósito de almacenamiento y empaque de mercadería (719) restringido a bienes y productos acabados en locales de 450 m2 de área y 15 ml. de frente. - Recepción, conducción o despacho de información alámbrica o inalámbrica por medios mecánicos, eléctricos, electrónicos u ópticos (720), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Hoteles, casas de huéspedes y otros lugares de alojamiento: hoteles (63203); pensiones y residenciales (63205, 63206, excepto 63201, 63202, 63204 y 63207); si cumplen con normas de parqueos y se desarrollan en locales de: 15-25 m. de frente y 750-2500 m2 de área. 	<p>Industria pequeña, mediana y grande, de mediano y alto impacto e industria peligrosa (3-A, 3-M y 3-P).</p> <p>Hospitales, sanatorios y similares (93312).</p> <p>Hipodromos y plazas de toros (94904).</p> <p>Comercio al por mayor de: mayoristas de ganado y carne (61114); mayorista de pescado y mariscos (61116); representante distribuidor de productos químicos (61604)</p> <p>Cabañas (63201); hosterías (63202); Moteles (63204); y, casas de cita y otros establecimiento de alquiler de habitaciones (63207).</p>

FUENTE. (Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil, 2000)

Avenidas, Ayacucho, Gomez Rendón, Assad Bucaram (29 a), Quito, Machala (tramo Julián Coronel - Gómez Rendón), Esmeraldas, Los Ríos, Cuenca, Portete, Venezuela, Perimetral (tramo en la Isla Trinitaria), Milagro (17 a), Argentina, García Goyena, 25 de Julio (tramo Av. Trujillo-Perimetral).

TABLA 5. Compatibilidad de usos (ZC)

Usos Permitidos	Usos Condicionados	Usos Prohibidos
<p>Vivienda (0)</p> <p>Servicios prestados a las empresas (832). Finanzas (810). Seguros (820). Inmobiliarios (831). Servicios personales diversos (959, excepto 95987, 95991 y 95993). Hoteles, y otros lugares de alojamiento (632; excepto cabañas (63201), moteles, (63204), y casas de cita y otros establecimiento de alquiler de habitaciones (63207).</p> <p>Comercio al por menor o al detal (623, 624 y 625); excepto: 62543, 62527, 62546, 62553, 62528, 62555, 62561 y 62535), mínimo en área de 240m².</p> <p>Asociaciones comerciales, profesionales y laborales, (935).</p> <p>Bibliotecas museos y otros servicios culturales (942).</p> <p>Organizaciones Internacionales (960)</p> <p>Servicios relacionados con el transporte (71911, 71912 y 71913).</p>	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centros comerciales que incluyan comercio al por menor (621, 623, 624, 625, 631 y 632); servicios comerciales (951, 952 y 959, excepto 95987 y 95993). <p>En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recepción, conducción o depacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos (720), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Clubes de deportes, estadios y piscinas (94902), en lugares cubiertos y cerrados sin concurrencia masiva de espectadores. - Seguridad, gobierno y administración pública y defensa (910), restringido a dependencias administrativas - Servicios de educación y cultura (931), condicionados a normas de ley y Código Municipal de Arquitectura. - Estaciones de radio y tv (94121 y 94122) si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Organizaciones religiosas (93911), si se controlan emisiones sonoras. - Productores teatrales y servicios de esparcimiento (94131, 94133 y 94134) en solares de 1000 a 5000 m² de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. - Servicios relacionados con el transporte terrestre, en solares de al menos 600 m² de área y 20 de frente, si se controlan emisiones de ruido y vibraciones que afecten a vecinos (71161 y 71162). - Servicios comerciales de diversión y turismo (949). Incluye cabarets, discotecas, etc, si se controlan emisiones que afecten a vecinos, se localicen a no menos de: 100 m de bibliotecas, museos y otros servicios culturales (942), de instalaciones de salud y asistencia social (933) y 934, servicios de educación y cultura (931) y organizaciones religiosas (93911), administración pública (91001), en locales de 10 m de frente y 240 m² de área . <p>En un mismo solar combinado con otros usos, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicios médicos, y odontológicos y otros servicios de sanidad, en locales de al menos 30 m² de área (933, excepto: hospitales, sanatorios, clínicas y otras instituciones similares, 93312, y clínicas veterinarias, 93321). - Restaurantes, cafés y otros establecimientos que expenden comidas y bebidas, en locales de 12 m. de frente y 240 m² de área (631, excepto 63101). 	<p>Industria pequeña, mediana y grande, de bajo mediano y alto impacto e industria peligrosa (3-A, 3-B, 3-M y 3-P).</p> <p>Estaciones de servicios o gasolineras (62543), y venta de gas (62571).</p> <p>Depósito, almacenamiento y empaque de mercaderías (71921, 71922, 71924, 71925 y 71926).</p> <p>Lubricadoras (95987), plomero y hojalatero (95921) y vulcanizadoras (95993).</p> <p>Comercio al por mayor (610).</p> <p>Cabañas (63201); hosterías (63202); moteles (63204); y, casa de cita y otros establecimientos de alquiler de habitaciones (63207).</p> <p>Bares, cantinas (63101).</p>

FUENTE. (Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil, 2000)

TABLA 6. Compatibilidad de usos (ZP)

CONDICIONES DE USO		
Usos Permitidos	Usos Condicionados	Usos Prohibidos
<p>Vivienda (0)</p> <p>Servicios prestados a las empresas (832); finanzas (810); seguros (820); inmobiliarios (831).</p> <p>Servicios personales diversos (959), excepto lubricadoras (95987).</p> <p>Comercio al por menor o al detal (621, 623, 624, 625).</p> <p>Asociaciones comerciales, profesionales y laborales (935).</p> <p>Bibliotecas museos y otros servicios culturales (942).</p> <p>Servicios relacionados con el transporte (71911, 71912).</p> <p>Servicios domésticos (953).</p>	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centros comerciales que incluyan comercio al por menor (621, 623, 624, 625, 631 y 632); servicios comerciales (951, 952 y 959, excepto 95987 y 95993). <p>En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industria pequeña de bajo impacto (3-B), si se controlan emisiones contaminantes que afecten a vecinos. - Estaciones de servicios o gasolineras (R) (62543) y venta de gas (62571), si se cumplen con medidas de seguridad previstas por Ley y Ordenanza de Gasolineras y Estaciones de Servicio. - Depósitos, almacenamiento y empaque de mercaderías (719), restringido a bienes y productos acabados, en locales de 300-1000 m² de área y 15-25 m de frente, sin utilizar transporte pesado para su movilización, y se cuente con medios de prevención y control de propagación de fuegos. - Servicios médicos y asistencia social (933 y 934), centros especializados de hasta 50 camas, en lotes de mínimo 2000 m². - Recepción, conducción o depacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos (720), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Organizaciones religiosas (93911), si se controlan emisiones sonoras. - Productores teatrales y servicios de esparcimiento (94131, 94133 y 94134) en solares de 1000 a 5000 m² de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. - Hoteles, casas de huéspedes y otros lugares de alojamiento (632), hasta 150 habitaciones (excepto moteles 63204, casa de cita y otros establecimiento de alquiler de habitaciones 63207). - Clubes de deportes, estadios y piscinas (94902), en lugares cubiertos y cerrados sin concurrencia masiva de espectadores - Servicios relacionados con el transporte (71911, 71912 y 71913), en solares de al menos 600 m² de área y 20 ml. de frente, si se controlan emisiones de ruidos y vibraciones que afecten a vecinos. - Emisiones de radio y televisión (94121 y 94122), si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Lubricadoras (95987), si se controlan emisiones que afectan a vecinos y se colocan trampa de grasas. 	<p>Industria media y grande de bajo impacto; industria pequeña, mediana y grande, de mediano y alto impacto e industria peligrosa (3-A, 3-B, 3-M y 3-P).</p> <p>Comercio al por mayor (610).</p> <p>Producción de electricidad, gas y vapor (410).</p> <p>Cabañas (63201); hosterías (63202); moteles (63204) y casas de cita y otros establecimiento de alquiler de habitaciones (63207).</p>

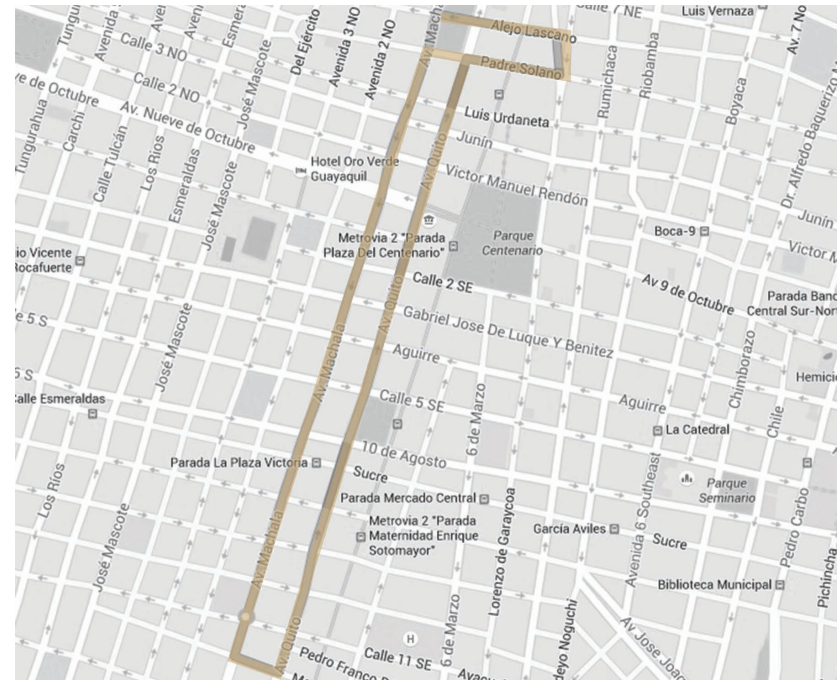
FUENTE. (Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil, 2000)

2.3. ESTRUCTURA DE LA RED URBANÍSTICA DE GUAYAQUIL

En la ciudad de Guayaquil a mediados del siglo XXI, la ciudad ha presentado un fuerte crecimiento expansivo hacia su periferia, con el apareamiento de barrios populares, que iniciaron en el sur y en las últimas décadas se expandió hacia el norte de la urbe. El crecimiento urbano de Guayaquil se ha especializado por una ocupación extensiva y dispersa del territorio con una directriz hacia cada una de una forma de menor densidad poblacional, causante de importantes problemas como es la movilidad y conectividad de sectores como el norte y el sur por vías principales (Núñez, 2010).

La tasa anual de crecimiento poblacional de la ciudad al 2015 es del 1,4% siendo inferior al porcentaje nacional que es el 1,7% aunque superior al 1,08% que representa la provincia del Guayas, siendo inferior a la tasa del 7,9% de la década del 50 y al 3,92% de la década del 80. La migración a Guayaquil de los sectores rurales y de las ciudades intermedias de Guayas, Los Ríos y Manabí ha disminuido, mencionando que Guayaquil no duplica su población en 15 o 20 años como hasta la década del 70, datos obtenidos por la Municipalidad de Guayaquil (2014).

GRÁFICO 28. Densidad poblacional de la vía Quito - Machala



FUENTE. (Google Maps, 2015)

Este crecimiento se ha realizado con base en procesos de ocupación y apropiación legal de tierras urbanas, públicas sean estas públicas o privadas, por parte de grupos de diferentes tipos de nivel socioeconómico, teniendo en consideración que tienen experiencia de vías urbana, en la actualidad existen la posición de lotes en el centro de la ciudad los cuales han sido heredados por integrantes de la familia.

En la última década se puede mirar un conjunto de tendencias y hechos en el proceso de urbanización Guayaquileño, que como a nivel nacional y regional, afectan de forma directa y diferenciadamente a los actores sociales y políticos como son los agentes económicos de la red urbana como de los centros pobladores vecinos, particularmente la aglomeración en estudio, tanto en lo relacionado con la producción del cuadro construido.

La estructura de la propiedad del suelo urbano, el desarrollo de formas de la promoción inmobiliaria, como en los alcances de las demandas urbanas agregadas y en las políticas urbanas en aplicación; todo dentro del actual contexto de globalización y desregulación/estatalidad en que están insertos la religión, el país y un centro primado Guayaquil y su entorno territorial.

El Municipio de Guayaquil y sus alternativas

Desde que se intensificaron los problemas en las avenidas Quito y Machala con el tráfico, los comercios desbordando por doquier, los vendedores ambulantes, la demanda de viviendas en el sector, y otros factores, ha generado interés no sólo por la entidad municipal, sino que además, ha sido necesaria la intervención de organismos como la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), donde para el 2013 se estableció un plan para que aproximadamente 20 líneas de buses dejaran de circular en estas avenidas, teniendo como objetivo principal disminuir el tráfico que se genera, especialmente en horas pico.

Impuesto este plan, se evidenció un cambio rotundo,

especialmente en la avenida Machala tramo de intersección de la urbe que conecta de norte a sur respectivamente, observándose la reducción del congestionamiento vehicular, mientras que en la avenida Quito, el panorama seguía similar al del plan antes implantado durante las primeras horas del día.

En el caso del transporte público, con la medida impuesta por la CTE, se estima que dejaron de circular aproximadamente unas 500 unidades, generando al principio malestar por parte de cientos de usuarios. Para el año 2014, se contabilizaron aproximadamente más de 550 mil autos en la ciudad de Guayaquil, lo que consecuentemente ha incidido en el congestionamiento vehicular.

El papel del Municipio en materia de viabilidad es muy importante, sin embargo hasta la actualidad no se han planteado alternativas claras directamente por parte del cabildo municipal sobre el problema que se ha generado en las avenidas Quito y Machala tanto con el tráfico, así como con la reubicación de varios locales comerciales que contribuyen indirectamente con el problema vehicular. Es necesario recalcar además, que la medida tomada en las avenidas Quito y Machala de prohibir el paso para varias líneas de buses se ha dado en otras calles de la urbe, modificándose además el recorrido de los mismos.

Otro punto importante que surge en el presente análisis, es el sistema de transporte público la Metrovía, la cual surgió como alternativa esta sí por parte del municipio, para optimizar el traslado de la ciudadanía guayaquileña de un trayecto a otro, sin embargo, vale recalcar que no todo ha sido recibido de buena manera por parte de los usuarios guayaquileños, donde por un lado apoyan esta alternativa de

transporte realizada, mientras que otros consideran que el cambio no genera beneficios para los ciudadanos, ya que las estaciones adversas de este servicio de transporte también contribuye al tráfico vehicular porque ocupan una gran parte de las vías, lo que desencadena también el congestionamiento.

GRÁFICO 29. Trayecto de la Metrovía por las avenidas Quito y Machala
Calle que se afectarán



FUENTE. Municipalidad de Guayaquil

Como se logra evidenciar en el gráfico anterior, el trayecto actualmente de los articulados de la Metrovía pasan por ambas avenidas, donde a pesar de no existir estaciones en las mismas, estas se ubican en lugares adversos, lo que consecuentemente debido al espacio que ocupan, contribuyen al embotellamiento en estas calles y avenidas.

La Municipalidad de Guayaquil sigue desarrollando obras importantes para el crecimiento de urbe y la sociedad guayaquileña, estas obras están enfocadas en la creación y mejora de lugares turísticos, arreglo de ciudadelas, parques, alcantarillado, agua potable entre otras varias obras. Por ello, es necesario acotar que a pesar de la preocupación existente por parte del cabildo municipal en el desarrollo de obras múltiples, se ha dejado de lado la importancia del uso del suelo en ciudades en crecimiento como Guayaquil, donde antes de emprender proyectos de grandes infraestructura, se evalúen tanto los beneficios como inconvenientes que estas generaran a corto, mediano y largo plazo, con lo cual se evitarían problemas como el suscitado en las avenidas Machala y Quito.

2.4. VISIONES URBANAS DEL SIGLO XXI

De acuerdo a García (2004), menciona las características que tiene el libro visiones urbanas en el siglo XXI en la Ciudad de Hojaldré la cual es de utilidad para El presente trabajo donde informa que.

“Las Visiones urbanas del siglo XXI, son un estudio guiado por diversas disciplinas, descritas por García (2004) como, la historia para

la visión culturalista de la ciudad; la sociología y economía, para la visión sociológica; la ciencia y filosofía, para la visión organicista; la técnica para la visión tecnológica. Todas estas visiones, son miradas a la ciudad desde diversos enfoques, que conforman las capas de lo que él autor llama, la Ciudad Hojaldre, ordenada a través de sus doce capas, como si de doce ciudades diferentes se hablara.”

Tal como lo menciona el señor García acerca de las nuevas visiones urbanas que se tienen en pleno siglo XXI donde ciudades de enorme tráfico pueden ejercer diversos estudios para obtener una visión de varios enfoques sobre la realización de una obra que pueda ayudar a la movilización y al peatón.

Este libro también menciona que dentro de la ciudad de Hojaldre se han realizado estudios que han sido aplicados de una forma ordenada mencionando doce capas hablando de doce ciudades diferentes y las diferentes dificultades que cada una de estas tiene, con el fin de brindar una opinión acerca de las actividades que podría ser la apropiada de elegir para solucionar en su mayor parte el problema.

“Cada capa de ciudad es un modelo de análisis teórico e histórico, por el que han pasado diversas ciudades del mundo, como lo son, la ciudad de la disciplina, la ciudad planificada, la ciudad poshistórica, la ciudad global, la ciudad dual, la ciudad del espectáculo, la ciudad sostenible, la ciudad como naturaleza, la ciudad de los cuerpos, la ciudad vivida, la cibercidad, la ciudad chip. Estas ciudades se encuentran categorizadas en las cuatro visiones urbanas, citadas anteriormente.”

Se puede mencionar que la Ciudad de Guayaquil ha tenido un sin

número de cambios en intersecciones de vías de los cuales se contemplan dentro del centro de la misma, donde han realizados diversas actividades para liberarlas sin embargo esta actividad no beneficia del todo a los ciudadanos que para lograr llegar a su destino sea este norte o sur debe perder horas en llegar a su destino.

Se puede mencionar que la Municipalidad de Guayaquil ha creado varias actividades entre ellas se encuentra la metro vía que ejecuta la acción de medio de transporte público, sin embargo al esperar un notable cambio se ha logrado que este perjudique a los dueños de vehículos ya que al transportarse por una de las vías que une al norte con el sur en horas pico es notable que exista un colapso de vehículos y transeúntes dentro del sector.

Es por este motivo que existe varias propuestas por parte de diferentes instituciones privadas donde tienen como fin realizar una solución para los vehículos que transitan en esta vía, mientras que otras propuestas dan privilegio para los transeúntes, en el caso del Municipio de Guayaquil conjunto con la CTE ha realizado la exclusión de líneas de buses con el fin de que no exista dicho tráfico dentro de estas vías.

Por lo cual ha realizado vías alternas con el fin de que ya no pasen por esas calles esta actividad fue establecida para que los buses que aún se encuentran activos puedan realizar sus ciclos de recorrido por vías que no han sido usada con tal de que la vía principal que une el sector del norte con el sur puedan estar menos traficadas por vehículos, sin embargo no ha cambiado en lo absoluto porque sigue el mismo tráfico, con la diferencia que en la actualidad son vehículos que en cuentan en las diferentes vías las cuales son Quito y Machala.

Alternativa propuesta por el autor

Analizado, vivenciado y observado el problema principal de las avenidas Quito y Machala por parte del autor, se procede a describir una estrategia para darle solución al mismo, esto desde el punto profesional, tomándose en consideración tanto los posibles beneficios como inconvenientes de la estrategia planteada.

Es importante tomar en consideración la integración que se debe dar en una determinada zona. El uso del suelo es un tema de vital importancia con el que se debe ir de la mano a la hora de emprender un proyecto determinado, en el cual se establezcan claramente los parámetros para la construcción de obras de diversas índoles. En Ecuador existe el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), organización que toma en consideración todo lo referente al uso del suelo, donde objetivos y artículos guardan información clave sobre cuál es la manera correcta de buscar desarrollo en una ciudad, esto a través del orden en el que se logra distribuir las zonas en una ciudad para una actividad determinada.

En todo el mundo existen ciudades en desarrollo que toman mucho en consideración el uso del suelo, esto como algo esencial para lograr una urbanización sostenible y que mejore el estilo de vida de los ciudadanos, adaptándose al crecimiento constante de la población. Modelos de urbanos de crecimiento organizado que sirven para aplicarse en otras ciudades.

Ciudades como Curitiba y Brasilia ambas pertenecientes a Brasil, cuentan con planes de organización urbana y utilización del suelo

importante, donde sus sistemas de transporte público en el caso de Curitiba, y la organización de toda una ciudad en el caso de Brasilia son dignas de imitar.

GRÁFICO 30. Modelo organizado de urbanismo en Brasilia Brasil



FUENTE. (Brasilia.com, 2014)

2.5. ZONIFICACIÓN URBANA

Según (Aparicio, 2010) Por lo que a la zonificación del suelo se refiere, dentro del suelo urbano se distingue: casco urbano consolidado, casco urbano, una zona residencial unifamiliar, zona de protección ambiental, zona libre, zona para equipamiento y zona industrial.

La zonificación se refiere a la división de un área geográfica en sectores basado en ciertos parámetros para que estos puedan ser homogéneos con el fin de incrementar la productividad del suelo, establecer las construcciones que serán permitidas o si existe alguna amenaza o riesgo por la construcción en determinado lugar.

La zonificación urbana trata de una práctica donde se divide un área o ciudad, esto lo realiza el municipio en secciones a las cuales se les da un uso específico, ya sea en zonas residenciales, comerciales, industriales o áreas verdes, el propósito de esto es fomentar el crecimiento y desarrollo de una ciudad, el zonificar es un poder que tiene el Gobierno y el Municipio, esto no se compensa por restricciones que la zonificación impone sobre las propiedades.

Se ubican las propiedades según los suelos y como deberían estar agrupados tomando en cuenta los espacios arquitectónicos y la coordinación y circulación de los ciudadanos, en si es dividir una ciudad en secciones que estén reservados. Entre los problemas que por lo general se dan es el mal uso de suelos al no tener una estructura clara existe una mala orientación y carencia de puntos referenciales.

Al zonificar se debe determinar cuál será la reestructuración y establecer cuál será su uso y funcionalidad, se tomara en cuenta también las lotificaciones y la intensidad de los suelos que estén

destinados a determinado uso. Al realizar esto se definirá los diferentes usos de suelo y la aptitud que tiene el terreno respecto a características físico espacial para que tenga un uso más racional y adecuado.

Criterios de zonificación

1. Énfasis respecto a intensidad baja, mediana y alta.
2. Concentrar estratégicamente áreas comerciales, industriales, ambientales etc.,
3. Permitir el tránsito público y privado de forma óptima.
4. Concentración de empleos.
5. Ubicación accesible
6. Circulación con buena distribución
7. Compatibilidad en el entorno.
8. Visión adecuada de monumentos arquitectónicos y áreas verdes así como de edificios simbólicos que sean de relevancia para la historia de la ciudad.
9. Áreas determinadas según el uso correcto.
10. Zonificación estructurada para que produzca eficiencia.
11. Correcto manejo espacial y visual

Tipos de uso del suelo

- Residencial.
- Comercial.

- Industrial.
- Público.
- Semipúblico.
- Agrícola.
- Zona de reserva.
- Zona recreativa.
- Tipos de uso de la tierra
- Tierra virgen.
- Tierra no residencial.
- Tierra no urbanizable.
- Tierra urbanizable.

Lotificación

Debe encontrarse articulada con las urbanizaciones colindantes para poder tener una relación funcional que pueda adaptarse al medio en el que se desarrolla incluyendo ciertas condiciones como topografía, vientos asoleamientos, hidrografía, suelos, orientación y vistas.

Términos generales en la zonificación

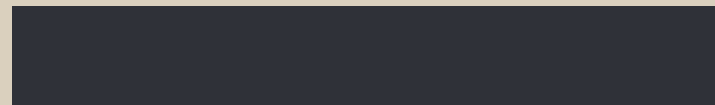
PARRILLA: calle perimetral vehicular que se mezcla con los peatones, posee lotes privados es baja y tiene viviendas unifamiliares en hilera.

ANDADOR: es una calle perimetral que posee penetraciones

para que existan parqueaderos, se encuentran lotes privados y el suelo es bajo y unifamiliares con acceso del andador

CLUSTER: posee una circulación perimetral con el interior peatonal, lotes privados y agrupaciones en horizontal de lotes.

SUPERMANZAS: circulación perimetral, interior peatonal, agrupación de viviendas vertical sin acceso.



III. Marco Metodológico

3.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Dentro del diseño de la investigación del presente trabajo, se establecerá los lineamientos respectivos para llevar a cabo el proceso metodológico para recabar los datos sobre el uso del suelo del entorno del eje vial de las avenidas Quito y Machala de la ciudad de Guayaquil, por lo que a continuación se procede a detallar el tipo de investigación, método de investigación, definición la población y muestra, así como las respectivas técnicas de investigación.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Según (Mas, 2011, pág. 191), “La investigación descriptiva tiene como objetivo primordial la descripción de la realidad, siendo sus principales métodos de recogida de información la encuesta, e incluso la observación”.

El tipo de investigación bajo el cual se desarrolla la investigación específicamente es la de tipo descriptiva, debido a que se busca analizar todo lo concerniente al uso del suelo en el entorno del eje vial de las avenidas Quito y Machala en la ciudad de Guayaquil, donde gracias a la investigación a obtenerse, se logrará ampliar mucho más el panorama de los serios problemas que se han desencadenado debido al indebido uso del suelo dado en las avenidas antes mencionadas, resultados que a su vez permitirán desarrollar la propuesta respectiva de reorganización de los establecimientos que se encuentran en la actualidad en dichos lugares.

3.3. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

(Bernal, 2012, pág. 57):

El método cuantitativo o método tradicional se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de una marco conceptual pertinente al problema analizados, una serie de postulados que expresen relaciones entre variables estudiadas de forma deductiva.

El método bajo el cual se desarrollará la investigación será de un enfoque cuantitativo, esto atribuido a que con la aplicación de la investigación descriptiva la misma que requerirá de encuestas, se obtendrán resultados numéricos, los mismos que deberán ser respectivamente analizados para entender dichos resultados.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

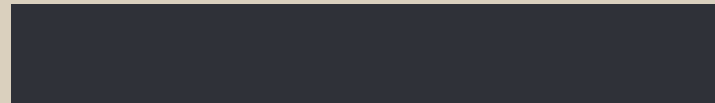
La población y muestra en este caso hace referencia al grupo de personas hacia las cuáles se procedió a efectuar la respectiva encuesta, en este caso se consideraron a los habitantes de la zona en cuestión, es decir aquellos residentes del entorno del eje vial de las avenidas Quito y Machala en la ciudad de Guayaquil. En lo que respecta a la muestra, se han identificado a 250 familias que cuentan con un establecimiento comercial entre las avenidas Quito y Machala. Dichas personas permitirán conocer los mayores problemas que han tenido que pasar al desarrollarse en esta zona urbanística.

3.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

La técnica de investigación como ya se mencionó anteriormente, será la encuesta, dicha técnica permite obtener información clara y centrada en el objetivo del tema indagado, para esto se apoya en el instrumento del cuestionario, el mismo que con preguntas elaboradas previamente de preferencia cerradas, permite que el participante (encuestado) responda según las alternativas que se le muestran en el cuestionario, así se logran tener sólo un resultado específico, lo que facilitará también el análisis y procesamiento de los resultados.

3.6. PROCESAMIENTO DE RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN

Para el procesamiento de los resultados de la investigación que se obtuvieron, fue necesario emplear como herramienta de tabulación el software de Microsoft Excel, el mismo que bajo una plantilla previamente realizada, al ingresar los datos permite tener los resultados en porcentajes y a su vez en gráficos representativos, lo que facilita su posterior análisis.



IV. Análisis de Resultados de la Investigación

4.1. ENCUESTAS

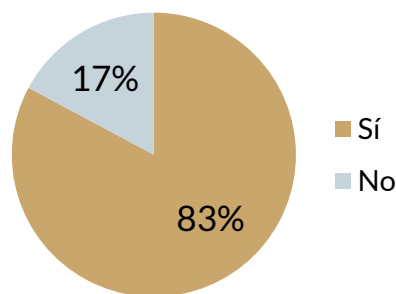
Vive actualmente en Guayaquil

TABLA 7. Pregunta filtro

	NÚMERO	PORCENTAJE
Sí	207	83%
No	43	17%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 31. Pregunta filtro



FUENTE. Investigación de campo

De la investigación realizada se determinó que el 83% vive actualmente en la ciudad de Guayaquil, mientras que el 17% informó que no se encuentra en la ciudad por ende respondieron a esta encuesta las personas que están encargadas de realizar las actividades, dando su opinión y sus comentarios acerca de las siguientes preguntas.

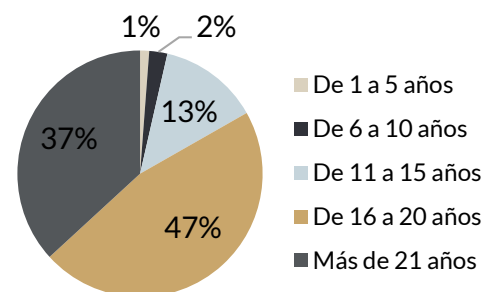
1. ¿Cuánto tiempo lleva laborando o viviendo en este sector?

TABLA 8. Tiempo de vivencia en este sector

	NÚMERO	PORCENTAJE
De 6 a 10 años	6	2%
De 11 a 15 años	33	13%
De 16 a 20 años	116	46%
Más de 21 años	92	37%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 32. Tiempo de vivencia en este sector



FUENTE. Investigación de campo

De la pregunta sobre el tiempo que lleva el encuestador en el sector sea este laborando o viviendo se encuentra el 46% que informa tener de 6 a 20 años, seguido del 37% que tiene más de 21 años, a continuación del 13% que tiene de 11 a 15 años, continuando con el 2% que tiene de 6 a 10 años finalizando con el 1% que tiene de 1 a 5 años. Lo que se tiene por conclusión que existe el mayor porcentaje de personas que tiene una cantidad de años viviendo en este sector ya que por su infraestructura y remodelaciones ha pasado de generación en generación.

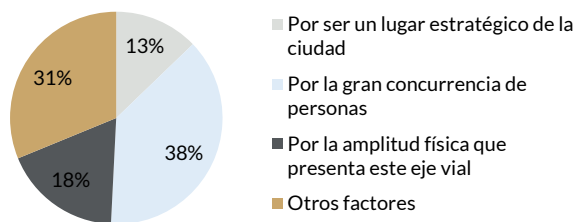
2. ¿Cuáles considera que son las principales circunstancias que lo llevaron a establecer su negocio/empresa o asentarse en este sector?

TABLA 9. Principales circunstancias que llevaron a establecer el negocio

	NÚMERO	PORCENTAJE
Por ser un lugar estratégico de la ciudad	32	13%
Por la gran concurrencia de personas	95	38%
Por la amplitud física que presenta este eje vial	45	18%
Otros factores	78	31%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 33. Principales circunstancia que llevaron a establecer el negocio



FUENTE. Investigación de campo

De las encuestas realizadas sobre las principales circunstancias que lo llevaron a establecer su negocio / empresa o asentarse en este sector se identificó que el 38% se estableció por la gran concurrencia de personas, seguido del 31% que menciona otros factores a los cuales se identificaron como domicilios de herencia, seguido del 18% que

menciona por la amplitud física que presenta este eje involucrando que es un lugar atractivo, finalizando con el 13% que es por ser un lugar estratégico de la ciudad.

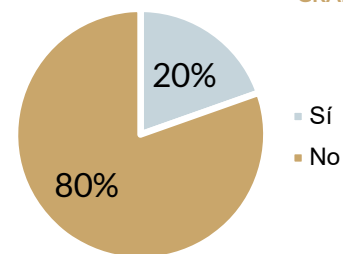
3. ¿Considera que la ciudad de Guayaquil ha tenido un crecimiento ordenado/planificado?

TABLA 10. Crecimiento ordenado/planificado

	NÚMERO	PORCENTAJE
Sí	49	20%
No	201	80%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 34. Crecimiento ordenado/planificado



FUENTE. Investigación de campo

Se interpreta con el 56% si considera que la ciudad de Guayaquil ha tenido un crecimiento ordenado / planificado, mientras que el 44% menciona que la ciudad no ha tenido un crecimiento de forma ordenada y planificada por las diversas acciones que ha realizado, esto son opiniones que expresas los encuestados en conformidad a la pregunta realizada.

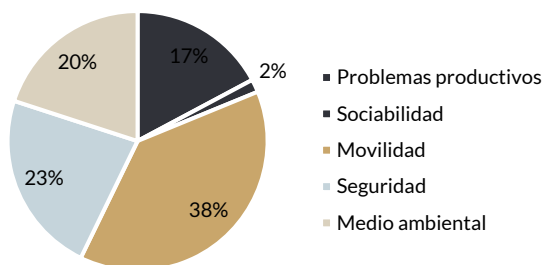
4. ¿Desde su punto de vista, cuáles considera que son los principales problemas que ha tenido que pasar la ciudad de Guayaquil durante el asentamiento de la ciudadanía y desarrollo urbanístico?

TABLA 11. Principales problemas que ha tenido la ciudad

	NÚMERO	PORCENTAJE
Problemas productivos	43	17%
Sociabilidad	4	2%
Movilidad	96	38%
Seguridad	57	23%
Medio ambiental	50	20%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 35. Principales problemas que ha tenido la ciudad



FUENTE. Investigación de campo

En lo que respecta a la consideración de los principales problemas que ha tenido la ciudad de Guayaquil durante el asentamiento de la ciudadanía y desarrollo urbanístico se encuentra con el 38% que es la movilidad, seguido del 23% que menciona por la seguridad, a

continuación del 20% que menciona que es por el medio ambiente, por lo consiguiente el 17% que es por problemas productivos finalizando por el 2% que informa por la sociabilidad, por lo cual realizaron opiniones que la movilidad es una de los problemas que ha tenido la ciudad y más aún en las horas pico.

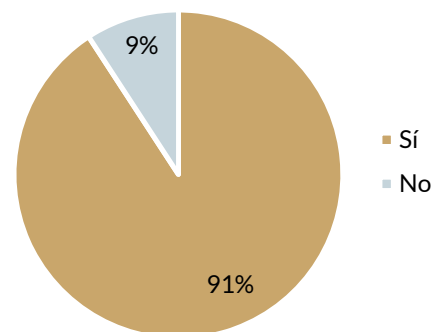
5. ¿Considera que Guayaquil como urbe, ha tenido que pasar retos para solventar grandes problemas?

TABLA 12. Opinión sobre los retos que Guayaquil ha tenido

	NÚMERO	PORCENTAJE
Sí	227	91%
No	23	9%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 36. Opinión sobre los retos que Guayaquil ha tenido



FUENTE. Investigación de campo

Sobre la opinión de los retos que ha tenido que solventar la ciudad de Guayaquil se encuentra que el 91% considera que si ha tenido que pasar estos duros retos para ser la ciudad que es en la actualidad mientras que el 9% menciona que no que es una actividad que ha estado de forma normal sin tantos problemas o en muchos de los casos por obligaciones de autoridades y a la vez despreocupación de la mismas.

6. ¿Cuáles considera que son los principales retos que los actuales y futuros gobernantes de Guayaquil deberán asumir?

TABLA 13. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Ocupación del suelo	65	26%
Movilidad urbana e inter-urbana	65	26%
Impactos ambientales	20	8%
Problemas de seguridad social	93	37%
Migración	2	1%
Otros	5	2%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

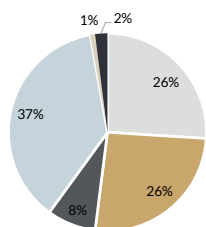


GRÁFICO 37. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

- Ocupación del suelo
- Movilidad urbana e inter-urbana
- Impactos ambientales
- Problemas de seguridad social
- Migración
- Otros

FUENTE. Investigación de campo

De las personas encuestadas, el 37% indicó que los problemas de seguridad social representan los principales retos a los que deben enfrentarse los gobernantes actuales y futuros en la Ciudad de Guayaquil; un 26% coincide en que el principal reto es la ocupación del suelo; mientras que otro 26% considera que la movilidad urbana e inter-urbana corresponden a los principales retos a tratar. Esto demuestra que según la percepción de quienes residen entre las Avenidas Quito y Machala, consideran importante que los gobernantes establezcan medidas para solucionar los problemas relacionados a la seguridad, la cual en dicho sector es vulnerable principalmente por la poca transitabilidad en horas de la noche.

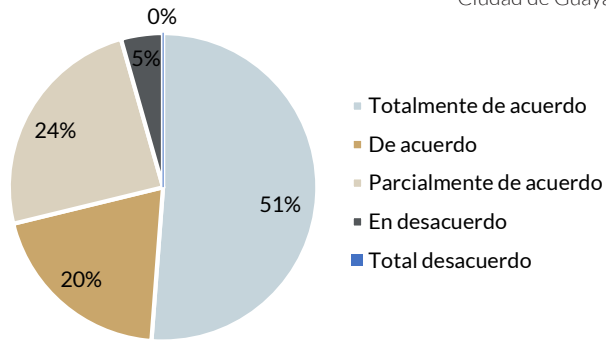
7. ¿La ocupación irracional del suelo, los cuerpos de agua, los esteros y los cerros afecta al crecimiento y desarrollo de la ciudad de Guayaquil?

TABLA 14. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	128	51%
De acuerdo	50	20%
Parcialmente de acuerdo	61	24%
En desacuerdo	11	4%
Total desacuerdo	0	0%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 38. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir



FUENTE. Investigación de campo

El 51% de los encuestados se mostró totalmente de acuerdo en que la ocupación irracional del suelo, los cuerpos de agua, mientras que el 24% se mostró parcialmente de acuerdo. Estos resultados permiten establecer que existe la percepción de que el uso inadecuado del suelo es uno de los factores limitantes que afectan el desarrollo de la urbe, en este caso y considerando que Guayaquil es una ciudad que se encuentra rodeada por cuerpos de agua, es preciso que durante las acciones de planeación urbana se analicen estos aspectos a fin de alcanzar un desarrollo ordenado y sostenible.

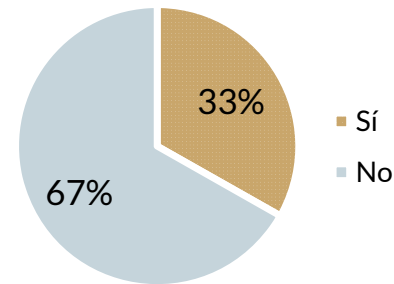
8. ¿Considera usted que se han conocido y evaluado previamente las condiciones para la ocupación del suelo en el desarrollo de la ciudad de Guayaquil a través del tiempo?

TABLA 15. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	83	33%
No	167	67%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 39. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir



FUENTE. Investigación de campo

El 67% de los encuestados consideran que no se han conocido y evaluado previamente las condiciones para la ocupación del suelo en el desarrollo de la ciudad de Guayaquil a través del tiempo, mientras que el 33% considera que sí. En este caso, es posible determinar que existe la percepción de que el diseño y expansión de la urbe se ha desarrollado de manera inadecuada, puesto que existen factores que fueron pasados por alto y consecuentemente no se logró el ordenamiento eficiente.

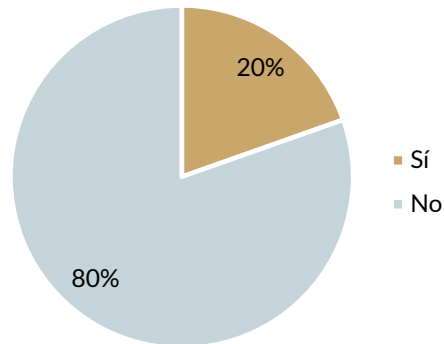
9. ¿Cree usted que existe un plan de reordenamiento urbano para el desarrollo y crecimiento de la ciudad de Guayaquil?

TABLA 16. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	49	20%
No	201	80%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 40. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir



FUENTE. Investigación de campo

El 80% de los encuestados consideran que no existe un plan de reordenamiento urbano para el desarrollo y crecimiento de la ciudad de Guayaquil. En este caso, se demuestra que existe la necesidad de diseñar un plan de reordenamiento, puesto que debido a la percepción de la mayoría de los encuestados no se ha elaborado uno, así como tampoco se han considerado factores que resultan esenciales para lograr el ordenamiento adecuado.

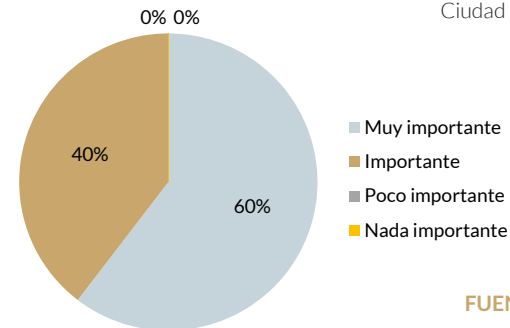
10. ¿Cuán importante cataloga un plan de reordenamiento urbano para el crecimiento de la ciudad de Guayaquil que permita resolver problemas concernientes al uso de suelo?

TABLA 17. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy importante	151	60%
Importante	99	40%
Poco importante	0	0%
Nada importante	0	0%
Total	250	100%

FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 41. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir



FUENTE. Investigación de campo

El 60% de los encuestados consideran muy importante un plan de reordenamiento urbano para el crecimiento de la ciudad de Guayaquil que permita resolver problemas concernientes al uso de suelo. Desde

esta perspectiva, se puede decir que el tema del uso del suelo ha generado mayor preocupación debido a que existen problemas relacionados a un inadecuado uso, como es el caso de los altos niveles de desocupación en el sector, una distribución desordenada de los elementos, altos niveles de tráfico, entre otros.

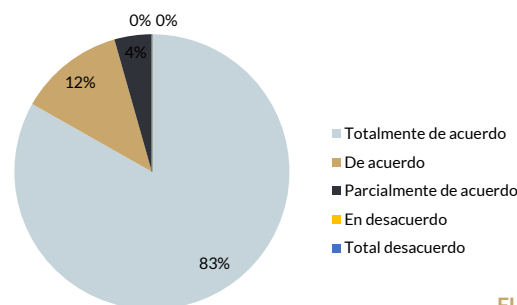
11. ¿Un plan de reordenamiento del entorno del Eje Vial Quito-Machala, permitirá que este sector salga del estado de abandono y depresión urbana?

TABLA 18. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	208	83%
De acuerdo	31	12%
Parcialmente de acuerdo	11	4%
En desacuerdo	0	0%
Total desacuerdo	0	0%
Total	250	100%

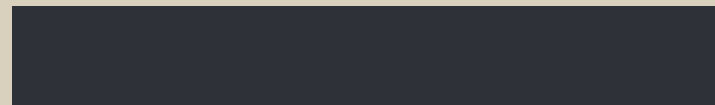
FUENTE. Investigación de campo

GRÁFICO 42. Principales retos que gobernantes de la Ciudad de Guayaquil deberán asumir



FUENTE. Investigación de campo

El 83% de los encuestados estuvieron totalmente de acuerdo en que un plan de reordenamiento del entorno del Eje Vial Quito-Machala, permitirá que este sector salga del estado de abandono y depresión urbana. Dicho plan de reordenamiento requiere de una serie de aspectos, en base a los cuales se debe estructurar el proyecto, tales como la reubicación y el diseño de un plano urbanístico adecuado a la zona y las necesidades existentes.



V. Propuesta Práctica

5.1. INTRODUCCIÓN

Guayaquil es la una de las ciudades más comerciales del Ecuador, esto atribuido a diversos aspectos que han contribuido al desarrollo de la urbe porteña, lo que consecuentemente ha generado un alto desplazamiento de personas de otros lugares del país, buscando crecer con las oportunidades que se generan día a día. El desarrollo de las ciudades significa la consecución de diversos proyectos, con lo cual se logre generar estilos de vida óptimos y de evolución constante.

El uso del suelo es un tema importante en ciudades como Guayaquil, esto atribuido principalmente porque se logra observar el levantamiento de infraestructuras tales como edificios, parques, pasos a desnivel, avenidas, etc. Con lo que se trata de suplir las necesidades de los habitantes generados por el desarrollo mismo de la urbe. Sin embargo, haciendo referencia al tema principal desarrollado, desde el punto de vista profesional se puede mencionar que en la ciudad de Guayaquil se ha pasado por alto la consideración de un buen uso del suelo, específicamente en temas de viabilidad, donde se toma como referencia las Avenidas Quito y Machala, las más anchas y transitadas de la ciudad, que son el punto de unión entre el norte centro y sur de la urbe.

Estas avenidas son una arteria importante en la ciudad de Guayaquil, no solo como punto de encuentro de los sectores de la urbe, sino que además el desarrollo comercial en estas zonas ha imperado de manera importante, convirtiéndola así en las avenidas de mayor congestión de la ciudad, donde seis de los ocho carriles en cada avenida no logran abastecer la gran cantidad de vehículos entre autos y servicio transporte público que circulan a diario.

El comercio generado alrededor de estas avenidas se desarrolla sin ningún orden, es decir que se pueden encontrar diversos tipos de comercios, entre establecimientos de pinturas, restaurantes, ferreterías, parqueaderos entre otros, y si a esto se le agrega a las personas que habitan tanto en casas y edificios, contribuyen mucho más al congestiónamiento de estas avenidas, y porque no decirlo de la ciudad en general.

Por ello, se da inicio al desarrollo de una propuesta, la cual consiste en sustentar un proyecto factible, con el que se logre dar solución al problema que se presenta en las Avenidas Quito y Machala de la ciudad de Guayaquil, esto tomando en consideración entre lo que existe actualmente en la zona, lo que el Municipio tiene como alternativa, y lo que el autor propone como alternativa de mejora que pueda funcionar en estas avenidas.

5.2. OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA

Diseñar una propuesta viable del uso del suelo para la reorganización del uso de suelo en las Avenidas Quito y Machala de la ciudad de Guayaquil.

5.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA PROPUESTA

- Categorizar los problemas en la actualidad de las Avenidas Quito y Machala en temas de viabilidad y comercio.
- Describir la propuesta de reorganización de comercios y viviendas presentes en las Avenidas Quito y Machala.
- Justificar la propuesta de reorganización y uso del suelo, como aporte al urbanismo eficiente en las Avenidas Quito y Machala de la ciudad de Guayaquil.

5.4. HIPÓTESIS DE LA PROPUESTA

El diseño de una propuesta de reorganización del uso de suelo de las Avenidas Quito y Machala, podrá servir con alternativa de mejora de la ciudad de Guayaquil.

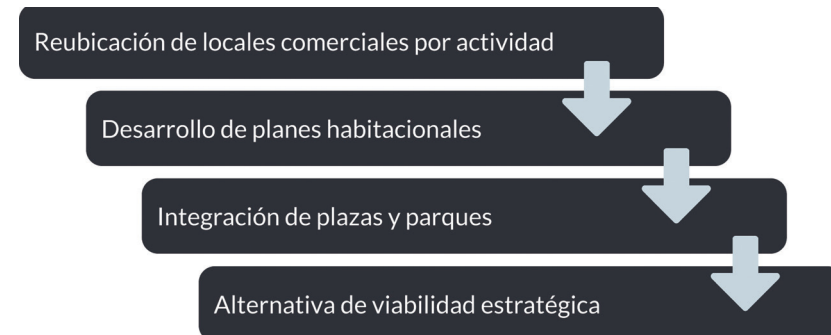
5.5. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Se procede a dar inicio con el desarrollo de la propuesta, tomando en consideración cada aspecto fundamental con respecto al uso del suelo para lograr cumplir el objetivo general de la misma, tanto en el tema de viabilidad, así como sector comercial de la ciudad, información que se integrará en un proyecto de propuesto como alternativa de mejora para este sector.

De tomarse como ejemplo los modelos de urbanismo y uso del suelo de ciudades como Curitiba y Brasilia para la ciudad de Guayaquil, específicamente en las avenidas Quito y Machala para contrarrestar

el actual problema, deben tomarse en consideración los siguientes aspectos:

GRÁFICO 43. Aspectos a considerar para generar un orden y uso del suelo adecuado en las avenidas Quito y Machala



FUENTE. Elaboración propia

- **Reubicación de los locales comerciales:** Evaluado uno de los principales problemas existentes en las avenidas Quito y Machala, los comercios se han desarrollado con el sector de manera desorganizada, donde se puede evidenciar comercios diferentes en la misma cuadra, donde no se ha seguido una organización lógica para la creación de comercios, esto también es parte del problema en cuanto al congestionamiento que evidencia a diario.

- **ALTERNATIVA:** Por ello, como alternativa a este problema, será esencial la reubicación de estos establecimientos, a zonas determinadas para la actividad comercial en sí.

● **Desarrollo de planes habitacionales:** Son muchas personas que habitan tanto en casas como en edificios al pie de las avenidas Quito y Machala, propiedades que no pueden ser fácilmente expropiadas ya que suelen presentar problemas legales, así como se deben considerar los requerimientos estatales y municipales para proceder a la expropiación como La Constitución del Ecuador en su artículo 33 donde se dictaminan los requerimientos para poder expropiar un terreno o bien inmueble.

○ **ALTERNATIVA:** Reorganizar los domicilios que se encuentre en las avenidas Quito y Machala y crear conjuntos habitacionales, en sectores de la ciudad destinados al desarrollo de urbanizaciones y ciudades, ofreciéndoles a los habitantes de esta zona viviendas propias como parte de la estrategia de reubicación y organización que se busca en las avenidas Quito y Machala, esto en conjunto con el Municipio y el Estado.

● **Integración de plazas y parques:** En lugares aledaños a las avenidas Quito y Machala hasta hace un año atrás no existía un referente de áreas verdes en el sector, sin embargo con la desaparición del antiguo edificio del MAGAP, en la actualidad se ha construido el primer parque del sector, Parque Huancavilca, donde existen diversas atracciones especialmente para niños, este parque logra unirse con otro tramo del mismo ubicado donde anteriormente funcionaba una gasolinera, propiedad expropiada por el estado para llevar a cabo esta obra.

○ **PROBLEMA:** Desde el punto de vista de expertos, es un parque no tan bien ubicado, ya que al estar entre dos avenidas de mucha concurrencia, lo último que puede existir completamente es el disfrute de quienes lo visitan.

○ **ALTERNATIVA:** La creación de parques debe ser ejecutada tomando en consideración antes que todo el lugar donde se desarrollará, con lo cual se garantizará que sea un lugar para el disfrute de la ciudadanía. Posteriormente, la creación de nuevas áreas verdes, y la integración de estas contribuirán mucho al equilibrio que expertos recomiendan, entre desarrollo urbano y respeto y cuidado al medio ambiente.

Es importante tomar en consideración los códigos que el Municipio de Guayaquil ha implantado con la finalidad de categorizar el uso del suelo por actividad, por ello, antes de iniciar con la descripción de la presente propuesta que se busca implantar entre las avenidas Machala y Quito sobre el correcto uso del suelo, se procede a mostrar la siguiente tabla para identificar qué actividades se deben desarrollar por color y símbolos:

TABLA 19. Codificación sobre la actividad permitida a desarrollarse

LEYENDA

USOS DEL SUELO
SUELO URBANIZADO
Y URBANIZABLE PROGRAMADO

	USO RESIDENCIAL: DENSIDAD BAJA
	USO RESIDENCIAL: DENSIDAD MEDIA
	USO INDUSTRIAL
	USO DE COMERCIO Y SERVICIOS
	USO RESIDENCIAL – AGRICOLA
	SUELO DE VALOR PASAJISTICO
	USO DE EQUIPAMIENTO URBANO
	RESERVA PARA EQUIPAMIENTO
	CORREDORES DE ESTRUCTURACION URBANA
	LMITE DE ENFLAZAMIENTO DE INDUSTRIAS PELIGROSAS

SUELO NO URBANIZABLE

	USO EXTRACTIVO Y SUELO DE VALOR PASAJISTICO
	SUELO PROTEGIDO POR INSTALACIONES DE RIESGO Y VULNERABILIDAD

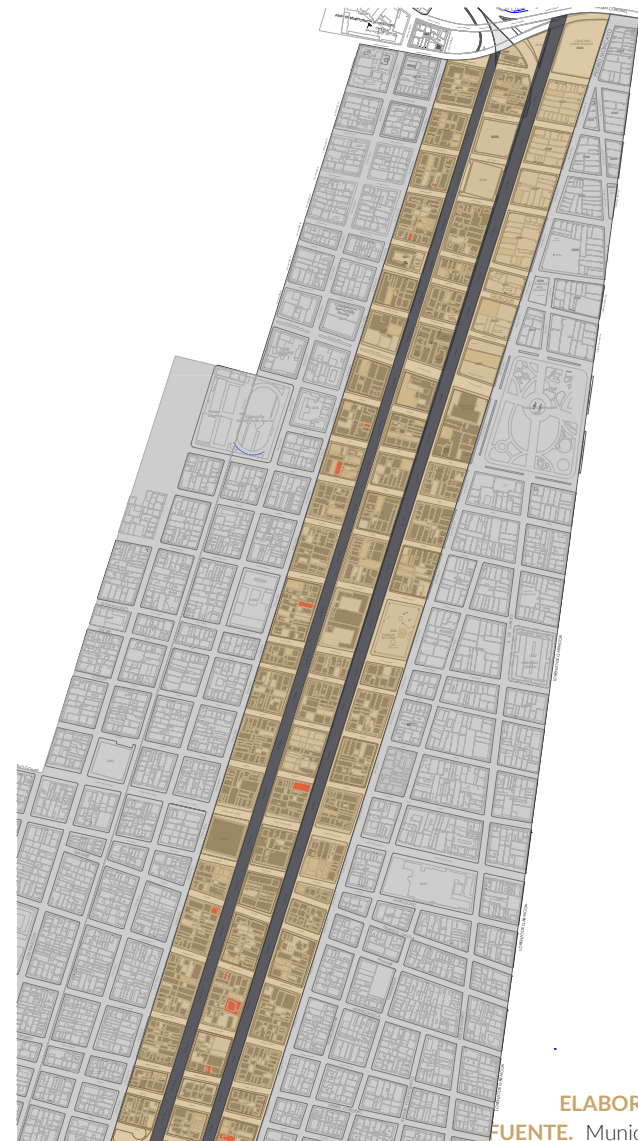
SIMBOLOGÍA:

	LMITE URBANO
	LMITE DE EXPANSION URBANO
	HIROGRAFIA

FUENTE. Municipalidad de Guayaquil

Respecto al uso del suelo no urbanizado y urbanizado programado, conforme a los códigos establecidos por el Municipio de Guayaquil, y tomando en consideración que la propuesta a desarrollarse busca ser implantada en el sector céntrico de la urbe, específicamente en las avenidas Quito y Machala, la actividad que debe predominar será el comercio y los servicios. Por ello se procede a presentar a continuación un mapa para identificar que exista una concordancia entre dichas actividades comerciales, y lo que realmente se desarrolla en las calles de las avenidas antes mencionadas:

GRÁFICO 44. Plano general de las Avenidas Quito y Machala



ELABORADO POR. El autor
FUENTE. Municipalidad de Guayaquil

Como se logra observar en el plano antes presentado, entre las avenidas Quito y Machala y otros sectores aledaños, la actividad que se desarrolla principalmente es el comercio y los servicios (esto se identifica por el color rojo en el que se enmarca), sin embargo, conforme a la Ordenanza Sustitutiva de Edificaciones y Construcciones según la compatibilidad de usos de suelos en los corredores comerciales y de servicios no se da según lo estipulado.

5.5.1. Propuesta de reordenamiento de usos

La propuesta de reordenamiento de usos, ha sido diseñada por parte del autor, en base a los resultados obtenidos de las fuentes primarias y secundarias de información empleada. Entre las fuentes primarias se consideraron informes municipales, estudios realizados por entidades y otros autores, en lo que respecta a las fuentes primarias, se acota que el autor en base al recorrido por ambas avenidas, identificó varios solares vacíos, en mal estado y sin la respectiva seguridad, lo que ha generado un mal aspecto entre ambas avenidas, además debido al desorden existente en estas avenidas donde hay comercios, domicilios, sitios de división nocturna, lo que contribuye en la problemática del tráfico dado en estas avenidas, permite justificar el desarrollo del reordenamiento de usos del suelo.

GRÁFICO 45. Plano general de las Avenidas Quito y Machala
Reordenamiento de usos



COMERCIO


VIVIENDA



OFICINAS

FUENTE. Municipalidad de Guayaquil
ELABORADO POR. El autor


TABLA 20. Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZC-7)

CONDICIONES DE USO		
Códigos de uso	Usos permitidos	Usos condicionados
ZC-7 (Cementerio - Padre Vicente Solano)	<p>Hoteles</p> 	<p>En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Organizaciones Religiosas, si se controlan emisiones sonoras. * Estaciones de radio y televisión, si se controlan emisiones que afecten a vecinos. * Servicios de esparcimiento, incluido cabarets, discotecas, en locales de al menosn 450 m5 y 15 ml. de frente; bares, cantinas y similares, culturales, de instalaciones deen locales de al menos 240 m5 de área y 15 ml. de frente, si se controlan emisiones que afecten a vecinos, y se localicen a no menos de 100 m de: bibliotecas, museos y otros servicios salud y asistencia social, servicios de educación y cultura, organizaciones religiosas y estaciones de servicio y gasolineras. <ul style="list-style-type: none"> * Productores teatrales y servicios de esparcimiento (94131, 94133 y 94134) en solares de 1000 a 5000 m5 de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. <ul style="list-style-type: none"> Reparaciones de automóviles y bicicletas (R) (95131), si se controlan emisiones que afecten a vecinos.
<p>En un mismo solar combinado con otros usos, se admite:</p> <p style="text-align: center;">Salas de billar, videojuegos, etc.C11</p>		

FUENTE. Elaboración propia

Conforme a lo expuesto anteriormente en el plano, la presente tabla resume el uso propuesto y los usos condicionales que comprenderá la zona ZC-7 que abarcaría desde el Cementerio de la ciudad de Guayaquil, hasta la calle Padre Vicente Solano, donde la mejor alternativa para un buen uso del suelo en esta zona será para el funcionamiento de hoteles y hostales, esto en base a los estudios primarios realizados donde se identificaron varios solares vacíos, así como los estudios técnicos realizados por el autor.


TABLA 21. Propuesta de reordenamiento de usos - sectores (CC-14)

Códigos de uso	Usos permitidos	Usos condicionados
<p>CC-14 (Padre Vicente Solano-Miguel Hurtado Aguilera)</p>	<p>Gubernamental</p> 	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite: *Centros comerciales que incluyan comercio al por menor. servicios comerciales.</p>
<p>En un mismo solar combinado con otros usos, se admite:</p>		
	<p>Recepción, conducción o despacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos, si se controlan emisiones que afecten a vecinos. Seguridad, gobierno y administración pública y defensa, restringido a dependencias administrativas * Servicios de educación y cultura, condicionados a normas de ley y Código Municipal de Arquitectura. * Estaciones de radio y tv si se controlan emisiones que afecten a vecinos. * Organizaciones religiosas, si se controlan emisiones sonoras. * Productores teatrales y servicios de esparcimiento, en solares de 1000 a 5000 m² de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. * Servicios relacionados con el transporte terrestre, en solares de al menos 600 m² de área y 20 de frente, si se controlan emisiones de ruido y vibraciones que afecten a vecinos. * Servicios comerciales de diversión y turismo. Incluye cabarets, discotecas, etc, si se controlan emisiones que afecten a vecinos, se localicen a no menos de: 100 m de bibliotecas, museos y otros servicios culturales, de instalaciones de salud y asistencia social, servicios de educación y cultura y organizaciones religiosas, administración pública, en locales de 10 m de frente y 240 m² de área .organizaciones religiosas</p>	

FUENTE. Elaboración propia

En este caso los sectores CC-14 que abarcan desde las calles Padre Vicente Solano hasta la calle Miguel Hurtado Aguilera, como propuesta de un adecuado uso del suelo y de reordenamiento urbano la mejor alternativa será que se desarrollen actividades relacionadas al contexto gubernamental, como en el caso de los ministerios entre otros, esto siguiendo como ejemplo modelos exitosos de reordenamiento y usos del suelo en ciudades como Brasilia y Medellín, que actualmente son consideradas como ciudades ejemplos en todo el mundo por la optimización y organización urbana que mantienen (Guimaraes, Roberto, 2011).


TABLA 22. Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZC-7 / ZC-3)

Códigos de uso	Usos permitidos	Usos condicionados
<p>ZC-7/ZC-3 (Miguel Hurtado Aguilera-10 de Agosto)</p>	<p>Oficinas</p> 	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite: *Centros comerciales que incluyan comercio al por menor. servicios comerciales.</p>
<p>En un mismo solar combinado con otros usos, se admite:</p>		
<p>Recepción, conducción o despacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos, si se controlan emisiones que afecten a vecinos. Seguridad, gobierno y administración pública y defensa, restringido a dependencias administrativas * Servicios de educación y cultura, condicionados a normas de ley y Código Municipal de Arquitectura. * Estaciones de radio y tv si se controlan emisiones que afecten a vecinos. * Organizaciones religiosas, si se controlan emisiones sonoras. * Productores teatrales y servicios de esparcimiento, en solares de 1000 a 5000 m² de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. * Servicios relacionados con el transporte terrestre, en solares de al menos 600 m² de área y 20 de frente, si se controlan emisiones de ruido y vibraciones que afecten a vecinos. * Servicios comerciales de diversión y turismo. Incluye cabarets, discotecas, etc, si se controlan emisiones que afecten a vecinos, se localicen a no menos de: 100 m de bibliotecas, museos y otros servicios culturales, de instalaciones de salud y asistencia social, servicios de educación y cultura y organizaciones religiosas, administración pública, en locales de 10 m de frente y 240 m² de área .organizaciones religiosas</p>		

FUENTE. Elaboración propia

En cuanto al sector ZC-7/ZC-3 que corresponde las calles Miguel Hurtado Aguilera hasta la calle Diez de Agosto, como propuesta se implanta la reubicación de las oficinas que se encuentran situadas en todo el corredor comercial de las avenidas Quito y Machala, esto debido a que el sector se visualiza más estratégico tomando en consideración el funcionamiento de otras oficinas que se encuentran en la ciudad, así como en base a los usos condicionados y usos combinados establecidos según el informe de la gaceta municipal existente.


TABLA 23. Propuesta de reordenamiento de usos - sectores (ZP-4)

Códigos de uso	Usos permitidos	Usos condicionados
<p>ZP-4 (10 de agosto - Huacavilca)</p>	<p>Comercial</p> 	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite: Centros comerciales que incluyan comercio al por menor, servicios comerciales. En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <p>Industria pequeña de bajo impacto si se controlan emisiones contaminantes que afecten a vecinos.</p> <p>Estaciones de servicios o gasolinera, y venta de gas, si se cumplen con medidas de seguridad previstas por Ley y Ordenanza de Gasolineras y Estaciones de Servicio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Depósitos, almacenamiento y empaque de mercaderías (719), restringido a bienes y productos acabados, en locales de 300-1000 m2 de área y 15-25 m de frente, sin utilizar transporte pesado para su movilización, y se cuenta con medios de prevención y control de propagación de fuegos. - Servicios médicos y asistencia social, centros especializados de hasta 50 camas, en lotes de mínimo 2000 m5. - Recepción, conducción o despacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos, si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Organizaciones religiosas, si se controlan emisiones sonoras. - Productores teatrales y servicios de esparcimiento, en solares de 1000 a 5000 m5 de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. - Hoteles, casas de huéspedes y otros lugares de alojamiento, hasta 150 habitaciones <p>Clubes de deportes, estadios y piscinas, en lugares cubiertos y cerrados sin concurrencia masiva de espectadores</p> <p>Servicios relacionados con el transporte, en solares de al menos 600 m5 de área y 20 ml. de frente, si se controlan emisiones de ruidos y vibraciones que afecten a vecinos.</p> <p>Emisiones de radio y televisión, si se controlan emisiones que afecten a vecinos.</p> <p>Lubricadora, si se controlan emisiones que afectan a vecinos y se colocan trampa de grasas.</p>

FUENTE. Elaboración propia

El sector ZP- 4 que comprende desde las calles Diez de Agosto hasta las calles Huancavilca, como propuesta se propone la reubicación del sector comercial, es decir de todos aquellos establecimientos que se basan netamente en la actividad de compra y venta de diversos productos y servicios complementarios, esto se justifica, en base a los usos condiciones donde se determinan que tipos de negocios deben existir en el sector.

TABLA 24. Propuesta de reordenamiento de usos sector (ZP-2 / ZP-4)

Códigos de uso	Usos permitidos	Usos condicionados
<p>ZP-2/ ZP-4 (Huacavilca-Gómez Rendón)</p>	<p>General habitaciones</p> 	<p>En áreas planificadas y autorizadas, separadas con espacio público del uso residencial, se admite: Centros comerciales que incluyan comercio al por menor, servicios comerciales. En solares independientes no combinado con otros usos, se admite:</p> <p>Industria pequeña de bajo impacto si se controlan emisiones contaminantes que afecten a vecinos.</p> <p>Estaciones de servicios o gasolinera, y venta de gas, si se cumplen con medidas de seguridad previstas por Ley y Ordenanza de Gasolineras y Estaciones de Servicio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Depósitos, almacenamiento y empaque de mercaderías (719), restringido a bienes y productos acabados, en locales de 300-1000 m2 de área y 15-25 m de frente, sin utilizar transporte pesado para su movilización, y se cuenta con medios de prevención y control de propagación de fuegos. - Servicios médicos y asistencia social, centros especializados de hasta 50 camas, en lotes de mínimo 2000 m5. - Recepción, conducción o despacho de información alámbrica o inalámbrica por medio mecánico, eléctrico, electrónicos u ópticos, si se controlan emisiones que afecten a vecinos. - Organizaciones religiosas, si se controlan emisiones sonoras. - Productores teatrales y servicios de esparcimiento, en solares de 1000 a 5000 m5 de área y 25-50 m. de frente, si se controlan emisiones sonoras. - Hoteles, casas de huéspedes y otros lugares de alojamiento, hasta 150 habitaciones <p>Clubes de deportes, estadios y piscinas, en lugares cubiertos y cerrados sin concurrencia masiva de espectadores</p> <p>Servicios relacionados con el transporte, en solares de al menos 600 m5 de área y 20 ml. de frente, si se controlan emisiones de ruidos y vibraciones que afecten a vecinos.</p> <p>Emisiones de radio y televisión, si se controlan emisiones que afecten a vecinos.</p> <p>Lubricadora, si se controlan emisiones que afectan a vecinos y se colocan trampa de grasas.</p>

FUENTE. Elaboración propia

En el sector ZP-2 y ZP-4 que corresponde específicamente desde las calles Huacavilca y Gómez Rendón, la actividad que se propone reubicar es la de los conjuntos habitacionales, los mismos que cumplen con parámetros y condiciones diferentes a la del resto de actividades mencionadas anteriormente y reubicadas respectivamente en la parte de la propuesta, además considerando que según la gaceta municipal indica que debe existir un lugar determinado para el área determinada de conjuntos habitacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- Acuña, P. (2010). Análisis formal del espacio urbano. Aspectos teóricos. Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes.
- Alcaldía de Medellín . (2010). Documento Técnico de Soporte POT - Sistema estructurado. Medellín: Municipio de Medellín.
- Aparicio, A. (2010). Urbanismo, política territorial y reanimación económica . Madrid : Univ de Castilla La Mancha.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Proyecto de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo. Quito: Asamblea Nacional del Ecuador.
- Aulestia, D. (16 de Mayo de 2014). Ley de uso del suelo y crecimiento urbano en Ecuador. (C. Rabascall, Entrevistador)
- Bernal, C. (2012). Metodología de la investigación: para administración, economía, humanidades y ciencias sociales. México D.F.: Pearson.
- Brasília.com. (21 de Enero de 2014). Cycling around Brasília. Recuperado el 20 de Agosto de 2014, de <http://www.dairyfruit.co.uk/2015/01/stopover-brasilia/>
- Briceño, M., & Gómez, L. (2011). Proceso de Diseño Urbano - Arquitectónico. Mérida: Universidad de Los Andes. Facultad de

Arquitectura.

- Cardona, S., & Castrillón, A. (2010). El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Correa, G., & Rosas, P. (2010). Desarrollo urbano e inversiones en infraestructura: Elementos para la toma de decisiones. Santiago de Chile: United Nations Publications.
- Cubillos, L. (02 de Diciembre de 2014). El presupuesto de Guayaquil se ha incrementado el 48% en 7 años (Infografía). Diario el Telégrafo, pág. 14.
- Diario El Tiempo. (11 de Septiembre de 2013). Así será el parque Bicentenario sobre la calle 26. Archivo, pág. 13.
- Diario Expreso. (25 de Mayo de 2014). El 53 % del área urbana de Guayaquil nació de invasiones. Noticias, pág. 11.
- Dunn, J. (18 de Mayo de 2015). El mirador político . Recuperado el 23 de Mayo de 2015, de <https://www.gkillcity.com/articulos/el-mirador-politico/la-amenaza-las-buenas-intenciones-urbanisticas>
- Dunn, J. (19 de Febrero de 2015). Lecciones de urbanismo 'hipster'. Opinión, pág. 21.
- Fillipetto, V. (2014). Rumbos. Padova: Librería Universitaria .
- Gaja, F. (2011). Teorías para la intervención urbanística en la ciudad preindustrial. València: Universitat Politècnica de València.

- García, C. (2004). Ciudad Hojaldre Visiones Urbanas del siglo XXI. Barcelona: Gustavo Gill.
- González, D. (2011). Uso de suelo y ambiente interior. La Habana: Facultad de Arquitectura del ISPJAE.
- Google Maps. (25 de Agosto de 2015). Google Maps. Recuperado el 25 de Agosto de 2015, de <https://www.google.com.ec/maps/@-2.1263467,-79.902467,15z?hl=es>
- Guimaraes, Roberto. (2011). BRASILIA: Culminación del movimiento moderno. Brasilia: Plataforma urbana.
- Huerta, F. (28 de Septiembre de 2012). Desarrollo Urbano. (C. Rabascall, Entrevistador)
- Huerta, F. (03 de Octubre de 2013). Retos de Guayaquil. (C. Rabascall, Entrevistador)
- Laciari, M., Rosés, M., Solera, E., & Sentagne, M. (2012). Arquitectura estatal moderna en el eje cívico de la ciudad de San Juan, Argentina. San Juan: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de San Juan.
- Mas, F. (2011). Temas de investigación comercial. Alicante: ECU.
- Municipio de Guayaquil. (2014). Ordenanzas Municipales. Guayaquil: Municipio de Guayaquil.
- Muñoz, I. (2010). La morfología de la ciudad: tipos de planos urbanos. Cogollos Vega: Juan Migeo.
- Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil. (2000). Ordenanza Sustitutiva de Edificaciones y Construcciones del Cantón Guayaquil . Guayaquil: Muy Ilustre Concejo Cantonal de Guayaquil.
- Núñez, J. (2010). Patrones de crecimiento histórico de Guayaquil versus planes de desarrollo y ordenanzas municipales. Guayaquil: Municipio de Guayaquil.
- Sánchez, G. (2010). El urbanismo, la ciudad y su tratamiento jurídico. México D.F.: Editorial UNAM.
- Sarasa, J. L. (2010). Urbanismo contemporáneo: la región de Murcia. Murcia: EDITUM.

ANEXOS

Anexo 1 – Estudio de manzanas y ocupación

TABLA 25. Estudio de manzanas y ocupación

ESTUDIO DE MANZANAS Y OCUPACIÓN											
			M2	# DE SOLARES	%	M2	VACIOS	%	M2	SUBUTILIZADOS	%
N	VICENTE PIEDRAHITA	MZ 1	4367,64	12	100%	0	0	0%	309,31	1	7%
S	MANUEL GALECIO										
E	AV. MACHALA										
O	JOSE DE ANTEPARA										
N	VICENTE PIEDRAHITA	MZ 2	4380,66	15	100%	0	0	0%	590,98	3	13%
S	MANUEL GALECIO										
E	AV. QUITO										
O	AV. MACHALA										
N	VICENTE PIEDRAHITA	MZ 3	4566,89	23	100%	0	0	0%	317,09	1	7%
S	MANUEL GALECIO										
E	PEDRO MONCAYO										
O	AV. QUITO										
N	MANUEL GALECIO	MZ 4	3686,6	15	100%	0	0	0%	716,42	2	19%
S	ALEJO LASCANO										
E	AV. MACHALA										
O	JOSE DE ANTEPARA										
N	MANUEL GALECIO	MZ 5	3695,94	1	100%	0	0	0%	0	0	0%
S	ALEJO LASCANO										
E	AV. QUITO										
O	AV. MACHALA										
N	MANUEL GALECIO	MZ 6	4000,85	18	100%	0	0	0%	0	0	0%
S	ALEJO LASCANO										
E	PEDRO MONCAYO										
O	AV. QUITO										

N S E O	ALEJO LASCANO PADRE SOLANO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 7	3609,9	15	100%	0	0	0%	312,16	1	9%
N S E O	ALEJO LASCANO PADRE SOLANO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 8	3127,78	1	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	ALEJO LASCANO PADRE SOLANO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 9	3953,4	13	100%	0	0	0%	346,37	1	9%
N S E O	PADRE SOLANO LUIS URDANETA AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 10	5109,21	19	100%	115,28	1	2%	638,28	2	12%
N S E O	PADRE SOLANO LUIS URDANETA AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 11	5460,48	18	100%	42,37	1	1%	296,19	1	5%
N S E O	PADRE SOLANO LUIS URDANETA PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 12	5943,73	20	100%	0	0	0%	788,25	3	13%
N S E O	LUIS URDANETA QUISQUIS AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 13	1953,71	1	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	LUIS URDANETA QUISQUIS AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 14	2107,51	14	100%	0	0	0%	525,68	2	25%
N S E O	LUIS URDANETA QUISQUIS PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 15	2333,06	10	100%	0	0	0%	0	0	0%

N S E O	QUISQUIS PRIMERO DE MAYO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 16	3378,35	13	100%	0	0	0%	330,51	1	10%
N S E O	QUISQUIS PRIMERO DE MAYO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 17	3313,3	13	100%	0	0	0%	287,35	1	9%
N S E O	QUISQUIS PRIMERO DE MAYO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 18	3764,3	7	100%	0	0	0%	921,3	1	24%
N S E O	PRIMERO DE MAYO AV. NUEVE DE OCTUBRE AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 19	3572,96	6	100%	0	0	0%	447,33	1	13%
N S E O	PRIMERO DE MAYO AV. NUEVE DE OCTUBRE AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 20	3869,28	8	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	PRIMERO DE MAYO AV. NUEVE DE OCTUBRE PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 21	4377,63	2	100%	0	0	0%	1434,6	1	33%
N S E O	AV. NUEVE DE OCTUBRE HURTADO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 22	3759,33	10	100%	0	0	0%	459,96	1	12%
N S E O	AV. NUEVE DE OCTUBRE HURTADO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 23	3428,53	2	100%	0	0	0%	1294,71	1	38%
N S E O	AV. NUEVE DE OCTUBRE VELEZ PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 24	7749,59	2	100%	0	0	0%	361,28	1	5%

N S E O	HURTADO VELEZ AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 25	3789,05	13	100%	102,19	1	3%	249,84	1	7%
N S E O	HURTADO VELEZ AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 26	3443,91	16	100%	0	0	0%	701,41	3	20%
N S E O	VELEZ LUQUE AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 27	3411,87	13	100%	296,92	1	9%	1422,95	4	42%
N S E O	VELEZ LUQUE AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 28	3449,97	12	100%	0	0	0%	416,74	1	12%
N S E O	VELEZ LUQUE PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 29	3645,73	13	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	LUQUE AGUIRRE AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 30	3796,51	14	100%	0	0	0%	383,43	1	10%
N S E O	LUQUE AGUIRRE AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 31	4018,39	11	100%	0	0	0%	375,7	1	9%
N S E O	LUQUE AGUIRRE PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 32	4413,38	17	100%	0	0	0%	450,98	1	10%
N S E O	AGUIRRE CLEMENTE BALLEEN AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 33	5089,88	17	100%	0	0	0%	0	0	0%

N S E O	AGUIRRE CLEMENTE BALLE AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 34	4816,3	17	100%	0	0	0%	995,86	2	21%
N S E O	AGUIRRE CLEMENTE BALLE PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 35	5370,89	23	100%	0	0	0%	767,83	3	14%
N S E O	CLEMENTE BALLE DIEZ DE AGOSTO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 36	6344,89	23	100%	305,04	1	5%	506,18	1	8%
N S E O	CLEMENTE BALLE DIEZ DE AGOSTO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 37	5885,19	1	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	CLEMENTE BALLE DIEZ DE AGOSTO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 38	5079,87	1	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	DIEZ DE AGOSTO SUCRE AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 39	2138,48	12	100%	0	0	0%	198,8	1	9%
N S E O	DIEZ DE AGOSTO SUCRE AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 40	2245,63	11	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	DIEZ DE AGOSTO SUCRE PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 41	2345,71	10	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	SUCRE COLON AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 42	4344,26	17	100%	0	0	0%	0	0	0%

N S E O	SUCRE COLON AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 43	4492,17	15	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	SUCRE COLON PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 44	4432,76	19	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	COLON ALCEDO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 45	4913,76	20	100%	0	0	0%	289,42	1	6%
N S E O	COLON ALCEDO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 46	4903,35	17	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	COLON ALCEDO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 47	4927,34	15	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	ALCEDO PEDRO PABLO GOMEZ AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 48	3837,54	19	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	ALCEDO PEDRO PABLO GOMEZ AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 49	3909,27	17	100%	440,38	1	11%	0	0	0%
N S E O	ALCEDO PEDRO PABLO GOMEZ PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 50	3885,51	15	100%	0	0	0%	184,95	1	5%
N S E O	PEDRO PABLO GOMEZ AYACUCHO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 51	3846,14	1	100%	0	0	0%	0	0	0%

N S E O	PEDRO PABLO GOMEZ AYACUCHO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 52	3929,88	12	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	PEDRO PABLO GOMEZ AYACUCHO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 53	3859,42	14	100%	0	0	0%	1433,55	3	37%
N S E O	AYACUCHO MANABI AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 54	3194,48	16	100%	0	0	0%	989,06	4	31%
N S E O	AYACUCHO MANABI AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 55	3690,15	9	100%	0	0	0%	528,84	1	14%
N S E O	AYACUCHO MANABI PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 56	3413,18	21	100%	221,61	1	6%	0	0	0%
N S E O	MANABI HUANCAMLCA AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 57	5237,49	21	100%	220,66	1	4%	0	0	0%
N S E O	MANABI HUANCAMLCA AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 58	5138,31	21	100%	310,64	1	6%	0	0	0%
N S E O	MANABI HUANCAMLCA PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 59	4983,91	13	100%	0	0	0%	773,02	3	16%
N S E O	HUANCAMLCA CAPITAN NAJERA AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 60	6157,06	24	100%	0	0	0%	305,5	1	5%

N S E O	HUANCAVILCA CAPITAN NAJERA AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 61	5807,98	18	100%	873,43	2	15%	486,81	2	8%
N S E O	HUANCAVILCA CAPITAN NAJERA PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 62	5604,76	18	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	CAPITAN NAJERA FEBRES CORDERO AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 63	4331,93	19	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	CAPITAN NAJERA FEBRES CORDERO AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 64	4166,27	18	100%	174,07	1	4%	0	0	0%
N S E O	CAPITAN NAJERA FEBRES CORDERO PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 65	3888,11	21	100%	0	0	0%	129,53	1	3%
N S E O	FEBRES CORDERO CUENCA AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 66	2040,81	9	100%	0	0	0%	266,77	1	13%
N S E O	FEBRES CORDERO CUENCA AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 67	2194,95	8	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	FEBRES CORDERO CUENCA PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 68	2331,23	10	100%	0	0	0%	0	0	0%
N S E O	CUENCA BRASIL AV. MACHALA JOSE DE ANTEPARA	MZ 69	2881,92	17	100%	0	0	0%	0	0	0%

N S E O	CUENCA BRASIL AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 70	2941,71	6	100%	0	0	0%	777,45	2	26%
N S E O	CUENCA BRASIL PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 71	3140,16	10	100%	375,8	1	12%	471,1	3	15%
N S E O	BRASIL GOMEZ RENDON AV. QUITO AV. MACHALA	MZ 72	3814,62		100%	0	0	0%	1219,52	1	32%
N S E O	BRASIL GOMEZ RENDON PEDRO MONCAYO AV. QUITO	MZ 73	3762,73		100%	0	0	0%	0	0	0%
Total			294799,44	942	100%	3478,39	13	1,18%	24703,01	68	8,38%