



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

PRIVATIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS SECTOR LOS CEIBOS

AUTOR:

ADRIÁN GIOVANNY GONZÁLEZ VELASCO

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

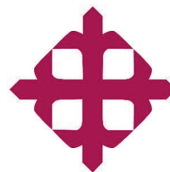
ARQUITECTO

TUTOR

ARQ. POZO URQUIZO, RICARDO ALBERTO, PhD.

GUAYAQUIL, ECUADOR

16 DE SEPTIEMBRE DEL 2024



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por González Velasco, Adrián Giovanni, como requerimiento para la obtención del título de Arquitecto

TUTOR



Firmado electrónicamente por:
**RICARDO ALBERTO
POZO URQUIZO**

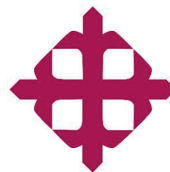
f. _____

ARQ. POZO URQUIZO, RICARDO ALBERTO, PhD.

DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

ARQ. CHUNGA DE LA TORRE, FÉLIX EDUARDO; M. Sc.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, González Velasco, Adrián Giovanni

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, Privatización De Espacios Públicos Sector Los Ceibos previo a la obtención del título de Arquitecto, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido

Guayaquil, a los 6 días del mes de Septiembre del año 2024

EL AUTOR

f. _____

González Velasco, Adrián Giovanni



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, González Velasco, Adrián Giovanni

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, Privatización de Espacios Públicos Sector Los Ceibos, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 6 días del mes de Septiembre del año 2024

EL AUTOR

f. _____

González Velasco, Adrián Giovanni



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Arq. Viteri Chávez, Filiberto José
EVALUADOR 1

f. _____

Arq. Rada Alprech, Rosa Edith
EVALUADOR 2

f. _____

Arq. Valencia Avellán, Daniela del Rosario
OPONENTE



M. GONZÁLEZ.ADRIÁN TIC_A2024 TESIS_compressed

0%
Textos
sospechosos

9% Similitudes
(ignorado)
< 1% similitudes
entre comillas
< 1% entre las
fuentes mencionadas
3% Idiomas no
reconocidos
(ignorado)

Nombre del documento: M. GONZÁLEZ.ADRIÁN TIC_A2024
TESIS_compressed.pdf
ID del documento: 4580f6162b18bc4205ff3f5a1dc24498e397aba8
Tamaño del documento original: 48,45 MB
Autores: []

Depositante: Ricardo Alberto Pozo Urquizo
Fecha de depósito: 29/8/2024
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 29/8/2024

Número de palabras: 23.678
Número de caracteres: 155.611

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes principales detectadas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	A. CAMPOS.NICOLE TIC_A2024 TESIS.pdf TESIS #fd5f8b El documento proviene de mi grupo 1 fuente similar	1%		🔗 Palabras idénticas: 1% (283 palabras)
2	www.guayaquil.gob.ec Ordenanza contempla tres tipos de portones metálicos d... https://www.guayaquil.gob.ec/ordenanza-contempla-tipos-portones-metalicos-acuerdo-tipologia-via... 1 fuente similar	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (241 palabras)
3	www.ecuadorencifras.gob.ec https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Encuesta_Estratifi... 9 fuentes similares	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (241 palabras)
4	fundacionkoinonia.com.ve https://fundacionkoinonia.com.ve/ojs/index.php/revistakoinonia/article/viewFile/1338/html 9 fuentes similares	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (247 palabras)
5	repositorio.ucsg.edu.ec http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2553/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-92.pdf 9 fuentes similares	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (161 palabras)

Fuentes con similitudes fortuitas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	repositorio.ucsg.edu.ec http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/6614/1/T-UCSG-PRE-TEC-ITEL-172.pdf	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (34 palabras)
2	repositorio.upse.edu.ec https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/9891/4/UPSE-MDC-2023-0007.pdf	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (31 palabras)
3	www.eluniverso.com Esta es la ordenanza para colocar rejas o portones en Gua... https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/requisitos-para-colocar-portones-o-rejas-en-gua...	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (29 palabras)
4	www.doi.org https://www.doi.org/10.5209/RGID.54709	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (18 palabras)
5	aleph.org.mx qué es la privatización de empresas https://aleph.org.mx/que-es-la-privatizacion-de-empresas	< 1%		🔗 Palabras idénticas: < 1% (19 palabras)

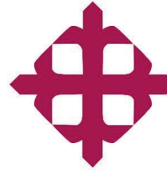
Fuentes mencionadas (sin similitudes detectadas) Estas fuentes han sido citadas en el documento sin encontrar similitudes.

- <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/02/22no>
- <https://tao-pic.com/literature-review-of-placemaking/>
- <https://www.pps.org/article/social-alchemy-jim-walker-on-pla>
- <https://arbolesdeguil.blogspot.com/>
- <https://mejorescallesmx.itdp.org/>

TUTOR: RICARDO ALBERTO POZO URQUIZO
ESTUDIANTE: ADRIÁN GIOVANNY GONZÁLEZ VELASCO
TEMA: PRIVATIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS SECTOR LOS CEIBOS
PORCENTAJE DE COINCIDENCIAS COMPILATIO: 0%



Firmado electrónicamente por:
RICARDO ALBERTO
POZO URQUIZO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

CALIFICACIÓN



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
MATRIZ TUTOR - URBANA



TRABAJO DE TITULACIÓN INDIVIDUAL/GRUPAL
ACTA DE EVALUACIÓN DEL TUTOR
ALUMNO(S): **GONZÁLEZ VELASCO, ADRIÁN GIOVANNY**
TEMA: **PRIVATIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS SECTOR LOS CEIBOS**
TUTOR: **ARQ. RICARDO POZO URQUIZO, PHD**

SEMESTRE: A-2024
FECHA: 26/8/2024

NOTA
TUTOR

9,00

COMPONENTE	%	DESCRIPCIÓN	NOTA
ETAPA GRUPAL	20%	Análisis y diagnóstico: análisis de condicionantes, diagnóstico, tipologías, objetivos, estrategias y procesamiento de información. Observaciones:	9,00
	20%	Coherencia conceptual de la propuesta en su entorno: relevancia, pertinencia y relación de la solución o propuesta urbana con el contexto inmediato, alcance, fases, conexión con vías, áreas públicas y escala arquitectónica. Observaciones:	9,00
	20%	Coherencia formal - espacial: estrategias urbanas de solución de problemas identificados en cuanto a escala y proporción, claridad, jerarquía y organización de la propuesta, de sus espacios y de sus componentes arquitectónicos, fases de crecimiento. Observaciones:	9,00
	20%	Coherencia funcional: estrategias urbanas de solución de problemas identificados, compatibilidad, zonificación, conexiones, esquema de conectividad, movilidad y relaciones funcionales. Observaciones:	9,00
ETAPA INDIVIDUAL	20%	Resolución individual de un componente de la propuesta con mayor nivel de detalle: coherencia conceptual, formal, funcional y de contexto. Observaciones:	9,00



Firmado electrónicamente por:
**RICARDO ALBERTO
POZO URQUIZO**

TOTAL 9,00

f. _____

ARQ. POZO URQUIZO, RICARDO ALBERTO, PHD.
TUTOR

AGRADECIMIENTO.

Agradezco a Dios por la oportunidad de culminar este recorrido, que ha sido tanto desafiante como enriquecedor. A lo largo de este camino, he aprendido a enfrentar dificultades con disciplina y perseverancia. A mi madre, quien siempre ha hecho todo lo posible para brindarme las herramientas necesarias para llegar a este punto, le agradezco profundamente por su apoyo incondicional. A mi familia, que siempre ha estado presente, creyendo en mí y respaldando cada paso que he dado, les doy mi sincero agradecimiento.

Quiero también reconocer a las personas que, de una u otra manera, me motivaron a seguir adelante cuando las circunstancias parecían complicarse. Su aliento fue fundamental para mantenerme enfocado en mi objetivo. A mis profesores, quienes me brindaron conocimientos y una diversidad de enfoques que me han ayudado a formarme y orientarme en el camino profesional, les agradezco por sus enseñanzas.

Culminar esta etapa representa un gran logro, y aunque es difícil expresar con palabras el valor de este momento, sé que el esfuerzo ha valido la pena. A partir de ahora, el compromiso es dar lo mejor de mí en cada nueva oportunidad que se presente.

DEDICATORIA.

Dedico este logro a Dios, por guiarme y darme la fortaleza para superar cada obstáculo en el camino. A mi madre, cuyo sacrificio, amor y apoyo incondicional me han permitido llegar hasta aquí. A mi familia, por creer en mí en cada paso de este proceso y brindarme el ánimo necesario para no rendirme. Sin ellos, este momento no habría sido posible.

INDICE GENERAL

A. ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN	1
PROBLEMÁTICA.....	1
OBJETIVO GENERAL.....	2
OBJETIVO ESPECÍFICO.....	2
MARCO CONCEPTUAL.....	3
METODOLOGÍA.....	4
CASO DE ESTUDIO “LOS CEIBOS”	5
UBICACIÓN	5
HISTORIA BARRIO LOS CEIBOS	6
EVOLUCIÓN BARRIO LOS CEIBOS	7
SITUACIÓN ACTUAL	8
DELIMITACIÓN DE ÁREA DE ESTUDIO	11

B. DIAGNÓSTICO URBANO

CONTEXTO SOCIAL	
DATOS DEMOGRÁFICOS	12
DATOS SOCIO-ECONÓMICOS.....	12
ORGANIZACIÓN BARRIAL.....	13
MEDIO FÍSICO	
ÁREAS PROTEGIDAS	14
TOPOGRAFÍA.....	15
TEMPERATURA.....	16
VIENTOS	17
PRECIPITACIONES	17
RADIACIÓN SOLAR	18
POTENCIALIDADES.....	19
ESPACIO PÚBLICO MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	
COBERTURA ENERGÍA ELÉCTRICA	20
COBERTURA AA.PP - AA.SS	21
USO DE SUELO Y EQUIPAMIENTO.....	22

CONSTRUIDO -TIPOS DE VIVIENDAS	23
ESPACIO PÚBLICO-CALLES Y PARQUES-	23
TIPOS DE CALLES Y CERRAMIENTOS	24
DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO ENFOCADO A LA FRAGMENTACIÓN Y PRIVATIZA- CIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.....	25
MAPEO DE CERRAMIENTOS.....	26
BUFFER DE ANÁLISIS.....	27
ESQUEMA DE USOS DE ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE	28
CONCLUSIÓN - PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES-.....	29
FODA	30
VISIÓN.....	31

C. ESTRATÉGIAS URBANAS

CALLES COMPLETAS	32
CALLES COMPARTIDAS.....	32
PLACEMAKING	33
TALLER #1 -LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN.....	39
TALLER#2-VALIDACIÓN DE DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA	41
ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN.....	43
PROGRAMA DE ESPACIOS.....	44

D. PROPUESTA DE REDISEÑO DEL SISTEMA VIAL

PLAN MAESTRO DE INTERVENCIÓN DE VÍAS.....	45
VÍA TIPO V1	
PLANO GENERAL	46
PLANO VISTA ACTUAL vs. VISTA PROPUESTA.....	47
PLANO VÍA - PERSPECTIVA.....	48
PLANO DETALLE	49
SECCIÓN TÉCNICA	50

VÍA TIPO V2	
PLANO GENERAL	51
PLANO VIAS ACTUAL vs. VISTA PROPUESTA	52
PLANO VÍA - PERSPECTIVA.....	53
PLANO DETALLE	54
SECCIÓN TÉCNICA	55
VÍA TIPO V3	
PLANO GENERAL	56
PLANO VISTA ACTUAL vs. VISTA PROPUESTA.....	57
PLANO VÍA - PERSPECTIVA.....	58
PLANO DETALLE	59
SECCIÓN TÉCNICA	60
VÍA TIPO V4	
PLANO GENERAL	61
PLANO VISTA ACTUAL vs. VISTA PROPUESTA.....	62
PLANO VÍA - PERSPECTIVA.....	63
PLANO DETALLE	64
SECCIÓN TÉCNICA	65
PLANO PISOS -TIPOS-	66
PLANO MOBILIARIO -TIPOS-	67
PLANO VEGETACIÓN -TIPOS-.....	71
E. VISUALIZACIONES	
ILUSTRACIÓN -1-	72
ILUSTRACIÓN -2-	73
ILUSTRACIÓN -3-	74
ILUSTRACIÓN -4-	75
ILUSTRACIÓN -5-	76
F. MEMORIA DESCRIPTIVA	
DESCRIPCIÓN.....	77

G. BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA	80
--------------------	----

INDICE GRÁFICAS

GRÁFICA#1	2
GRÁFICA#2	5
GRÁFICA#3	5
GRÁFICA#4	5
GRÁFICA#5	5
GRÁFICA#6	6
GRÁFICA#7	6
GRÁFICA#8	7
GRÁFICA#9	7
GRÁFICA#10	8
GRÁFICA#11	8
GRÁFICA#12	9
GRÁFICA#13	9
GRÁFICA#14	10
GRÁFICA#15	10
GRÁFICA#16	25
GRÁFICA#17	25
GRÁFICA#18	33
GRÁFICA#19	33
GRÁFICA#20	34
GRÁFICA#21	39
GRÁFICA#22	40
GRÁFICA#23	41
GRÁFICA#24	42

GRÁFICA#25	43
GRÁFICA#26	71
GRÁFICA#27	71
GRÁFICA#28	72
GRÁFICA#29	72
GRÁFICA#30	73
GRÁFICA#31	73
GRÁFICA#32	74
GRÁFICA#33	74
GRÁFICA#34	75
GRÁFICA#35	75

INDICE TABLAS

TABLA#1	5
TABLA#2	24
TABLA#3	24
TABLA#4	27

INDICE PLANOS

PLANO#1	11
PLANO#2	14
PLANO#3	15
PLANO#4	16
PLANO#5	17
PLANO#6	18
PLANO#7	20
PLANO#8	20
PLANO#9	21
PLANO#10	21
PLANO#11	22
PLANO#12	23
PLANO #13	23
PLANO#14	26
PLANO#15	28
PLANO#16	29
PLANO#17	45
PLANO#18	46
PLANO#19	47
PLANO#20	47
PLANO#21	48
PLANO#22	49
PLANO#23	51
PLANO#24	52
PLANO#25	52
PLANO#26	53
PLANO#27	54
PLANO#28	56
PLANO#29	57
PLANO#30	57

INDICE PLANOS

PLANO#31	58
PLANO#32	59
PLANO#33	61
PLANO#34	62
PLANO#35	62
PLANO#36	63
PLANO#37	64
PLANO#38	66
PLANO#39	67
PLANO#40	68
PLANO#41	69
PLANO#42	70
PLANO #43	71

RESUMEN (ABSTRACT)

A inicios del semestre B-2023, el grupo de investigación Observatorio Urbano y Territorial (OUT) planteó el tema "Privatización de Espacios Públicos Los Ceibos" como proyecto de tesis integrador de diseño urbano de la materia Diseño Integrado de la Facultad de Arquitectura y Diseño (FAD). Este proyecto tiene como objetivo desarrollar un Plan Maestro de intervención urbana de calles, no solo plantear un calle sino un sistema vial integral con el enfoque en calles completa y calles compartidas en el que se haga frente a los problemas relacionados con la privatización de los espacios públicos y la microsegregación en este entorno urbano.

Se pretende el planteamiento de calles o vías estratégicas para la revitalización y reactivación del barrio, enfocándose en la accesibilidad peatonal y la movilidad vehicular, incrementando especialmente los espacios públicos de estancia que promuevan la caminabilidad.

Bajo estas premisas, el estudiante Adrián González, con la tutoría de Ricardo Pozo, ha trabajado durante los semestres B-2023 y A-2024 en una propuesta para la intervención de aceras y calles en el sector Nor-Oeste de la ciudad de Guayaquil, específicamente en "Los Ceibos Antiguo". El diagnóstico urbano del barrio se enfocó en comprender los problemas que afectan los espacios públicos abiertos, impidiendo un desplazamiento eficiente y el disfrute del espacio público. Se identificaron problemas generales como inseguridad, despoblamiento, congestionamiento, subutilización del espacio público y falta de diversidad en los usos del suelo, entre otros.

El principal problema detectado es la deficiente calidad de las calles, que son el principal espacio público de los peatones, y la existencia de cerramientos que impiden el libre desplazamiento. El barrio Los Ceibos "Antiguo" se ha transformado periódicamente en un barrio cerrado, impidiendo el desplazamiento a través de él y dentro del mismo, manifestando un fenómeno segregador en el espacio público.

A nivel de Plan Maestro, se establecen circuitos de conectividad y se potencia el uso de espacios residuales del barrio. La propuesta incluye intervenciones tanto en aceras como en calles, optimizando el desplazamiento y evitando los cerramientos del barrio mediante estrategias de caminabilidad, movilidad y creación de espacios de estancia. Con estas estrategias, se espera que más usuarios visiten el sector, fomentando una integración urbana efectiva.

El concepto principal del rediseño de vías es el de calles compartidas, que, junto con el aprovechamiento de espacios residuales, generará un impacto positivo en la reconfiguración de los espacios destinados a los usuarios y vehículos, priorizando a los primeros. Este enfoque permitirá una armonización en el uso del espacio público. Las calles compartidas son un concepto realmente eficiente que mejora la calidad de vida de los habitantes y usuarios, estimula la salud al permitir no solo el desplazamiento a nivel de calle, sino también el desplazamiento alternativo, potenciando las capacidades existentes del sector.

ABSTRACT

At the beginning of the B-2023 semester, the Urban and Territorial Observatory (OUT) research group proposed the topic "Privatization of Public Spaces in Los Ceibos" as an integrative urban design thesis project for the Integrated Design course in the Faculty of Architecture and Design (FAD). This project aims to develop a Master Plan for urban street intervention, not just to design a single street but to propose a comprehensive road system focusing on complete streets and shared streets that address issues related to the privatization of public spaces and micro-segregation in this urban environment.

The project intends to propose strategic streets or roads for the revitalization and reactivation of the neighborhood, focusing on pedestrian accessibility and vehicular mobility, especially increasing public spaces that promote walkability.

Under these premises, the student Adrián González, with the guidance of Ricardo Pozo, has worked during the B-2023 and A-2024 semesters on a proposal for the intervention of sidewalks and streets in the Northwest sector of the city of Guayaquil, specifically in "Old Los Ceibos." The urban diagnosis of the neighborhood focused on understanding the problems affecting open public spaces, hindering efficient movement and the enjoyment of public space. General issues identified include insecurity, depopulation, congestion, underutilization of public space, and lack of diversity in land use, among others.

The main problem detected is the poor quality of the streets, which are the primary public space for pedestrians, and the existence of enclosures that impede free movement. The Old Los Ceibos neighborhood has periodically transformed into a gated community, preventing movement through and within it, manifesting a segregating phenomenon in the public space.

At the Master Plan level, connectivity circuits are established, and the use of residual spaces in the neighborhood is enhanced. The proposal includes interventions in both sidewalks and streets, optimizing movement and avoiding the neighborhood's enclosures through walkability, mobility, and the creation of stay spaces. With these strategies, it is expected that more users will visit the area, fostering effective urban integration.

The main concept of the road redesign is shared streets, which, together with the use of residual spaces, will generate a positive impact on the reconfiguration of spaces for users and vehicles, prioritizing the former. This approach will allow for harmonization in the use of public space. Shared streets are a highly efficient concept that improves the quality of life of residents and users, stimulates health by allowing not only movement at street level but also alternative movement, enhancing the existing capacities of the sector.

A.

ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

El presente estudio se lleva a cabo con el objetivo de desarrollar un enfoque integral para el barrio Los Ceibos que aborde y mitigue los problemas relacionados con la privatización de espacios públicos. Como primer objetivo, se propone realizar un análisis profundo del contexto social, con el fin de identificar y comprender el grupo social al cual se destina el proyecto, así como las posibles estrategias de intervención. Este análisis no solo permitirá determinar las características y necesidades de los habitantes, sino también las oportunidades y desafíos que enfrenta el barrio.

Además, se considerará el entorno natural como un elemento clave que ayudará a establecer una perspectiva clara y sostenible para el desarrollo urbano de Los Ceibos. La relación entre el entorno natural y la planificación urbana será esencial para crear espacios que armonicen con el paisaje y promuevan una mejor calidad de vida.

Finalmente, se pondrá un énfasis especial en el estudio de los espacios públicos, analizando su movilidad y accesibilidad. Este análisis permitirá establecer los lineamientos necesarios para la intervención, orientados a mejorar la conectividad y la interacción en el barrio. Con estos parámetros de análisis, se busca no solo intervenir en las calles como simples vías de tránsito, sino reconceptualizarlas como espacios públicos vitales que fomenten la cohesión social y la integración urbana.

PROBLEMÁTICA



Gráfico 1. Biblioteca Comité de Los Ceibos - Plano Proyecto de Los Ceibos 1960 - Precios m2

Este estudio se centra en la creciente privatización del espacio público en el barrio Los Ceibos, un fenómeno impulsado principalmente por la percepción generalizada de inseguridad en la ciudad. Con el incremento de habitantes en Los Ceibos, la demanda de espacios públicos que faciliten la integración y el desarrollo comunitario ha superado las infraestructuras disponibles. Actualmente, no se cuenta con áreas suficientes que promuevan la recreación y el esparcimiento necesarios para los residentes. Es importante señalar que el Parque Central de Los Ceibos, que debería servir como un espacio recreativo central, no cumple con los radios de cobertura adecuados para satisfacer las necesidades de la comunidad. Aunque el Comité de Los Ceibos ofrece ciertos servicios, estos están restringidos a los miembros de la comunidad y no son accesibles para todos los habitantes, dado su carácter privado. Además, las calles y aceras del barrio, con excepción de la vía principal, la Calle Dr. Carlos Antonio Arroyo del Río, no se encuentran en condiciones óptimas para el desplazamiento peatonal. La falta de arborización en estas vías agrava la situación, ya que no se cuenta con suficiente sombra que mitigue los efectos del clima, convirtiendo el recorrido en una experiencia incómoda y poco atractiva para los peatones. Este contexto subraya la necesidad urgente de revalorar y rediseñar los espacios públicos en Los Ceibos, con un enfoque en mejorar la accesibilidad, la seguridad y la calidad del entorno urbano.

OBJETIVO DE ESTUDIO

Diseñar la intervención urbana en el sector Los Ceibos para mejorar la accesibilidad y caminabilidad del barrio, con la finalidad de establecer un sistema integral vial en donde se mejore la movilidad activa y se contribuya a optimizar el espacio público como calles y aceras

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Elaborar el diagnóstico urbano del barrio Los Ceibos para comprender los problemas que afectan el espacio público y con ello el desplazamiento a través del barrio.
- Establecer las estrategias de intervención de calles como espacios públicos que permitan optimizar la caminabilidad y accesibilidad en el barrio.
- Diseñar la intervención del circuito vial tomando criterios de diseño urbano que permitan la movilidad activa de los habitantes del barrio y la accesibilidad como derecho a la ciudad.

METODOLOGÍA

- Elaborar diagnóstico urbano enfocado en la movilidad en el área de estudio y tener una síntesis de problemáticas y potencialidades en el barrio Los Ceibos.
- Definir los tipos de intervenciones en las calles que permitan crear un circuito dentro del barrio y potencien la movilidad y accesibilidad.
- Plantear un rediseño de vías tipo de las cuales serán la base para implementarlas en el barrio considerando los criterios de calles completas, calles compartidas que permitan dotar de mayor espacio público al barrio de Los Ceibos.

MARCO CONCEPTUAL

Espacio público:

Los **espacios públicos** son aquellos lugares que son de propiedad pública o para el uso público. Estos tienen que proveer un acceso universal, seguro e incluso particularmente para mujeres, niños y niñas, personas mayores o con discapacidades. Estos espacios pueden ser las calles, los espacios abiertos o las instalaciones públicas y llegan a definir el carácter de una ciudad. (Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe, 2023)

El **espacio público** es el lugar y el medio a través del cual se legitiman la equidad, el respeto por el otro y la sociedad que se comunica. ... En su acepción normativa ... es un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública que fija las condiciones de su utilización e instalación de actividades. (Flores et al., 2004, p. 170)

Privatización de espacios públicos

La **privatización** es entendida formalmente como la transferencia de empresas o actividades públicas que pertenecían al Estado al sector privado (RAE, 2014)

“...nace del usuario mismo como resultado combinado de su mayor libertad, del temor a la inseguridad y del deseo de distinguirse socioeconómicamente, lo cual lleva a la subsecuente búsqueda de sistemas formales e informales residenciales y comerciales que controlen el acceso, disminuyendo así los espacios por los cuales puede transitar la ciudadanía, sean vías o parques” (Giglia 2008; Low 2008).

La segunda forma tiene al Estado como principal impulsor y ocurre cuando actúa como si el espacio público fuera una “propiedad privada del Estado” (Formiga 2007), en vez de ser definido de mutuo acuerdo por los habitantes y sus autoridades. Al enrejar, limitar funciones, cobrar entrada, concesionar y hasta «vender o alquilar»

calles y parques, el Estado está priorizando factores como la eficiencia (por ejemplo, mantener los parques limpios) sobre otras consideraciones que son importantes y contribuyen a cuán habitable es una ciudad. (Albertini Figueras, J. 2012, pag.8)

[Desde finales de la década de 1980 (Cali, Colombia) las dinámicas de mercado que el modelo neoliberal ha incorporado en la gestión, organización y planificación de las ciudades han puesto en **riesgo** la permanencia del espacio público verde. Este ámbito de gran importancia para la calidad de vida ciudadana ha sido susceptible a transformaciones que vulneran el carácter de uso público de dichos lugares, lo que ha derivado en **procesos de privatización**, pérdida y mercantilización. (Narvaez Muelas, Diego. 2017).

Microsegregación:

|Segregación-Espacial: Es la distancia social entre grupos sociales según condición étnica, origen migratorio, etaria o socioeconómica, entre otras. La segregación no es necesariamente un fenómeno

maligno en la ciudad, es una condición social, casi una necesidad humana de estar entre “iguales”, y solo sería negativa si llegase a ser “perversa”, es decir que determinara la formación de guetos que lo que pretenden, más que “estar entre iguales” es excluir al otro. (Higuera Cantor, D. 2016)

|Micro-Segregación: Según la escala en la que se estudie la segregación tienden a reconocerse mayores o menores niveles de exclusión, es decir que la segregación en una escala micro no necesariamente significa exclusión; en cambio la diferenciación socio-espacial en la escala de la ciudad, denota una importante exclusión de un grupo social a otro. (Higuera Cantor, D. 2016)

[Según Higuera Cantor, D. produce por **variables** como;

- Composición de estratos.
- Procesos de ocupación.
- Conexión con la ciudad.

- Trazado del barrio.
- Acceso a la vivienda.
- Forma y Disposición de lo construido.
- Tipo de loteo.
- Características y ubicación del espacio colectivo.
- Usos de los espacios de transición.
- Características y dimensión de fachadas.

Calles completas:

Las Calles Completas representan un enfoque novedoso para diseñar espacios urbanos que priorizan a las personas por encima de los automóviles. Están diseñadas para conectar personas y lugares con la mayor eficiencia, seguridad y conveniencia posibles, promoviendo la movilidad no motorizada, el uso del transporte público y la calidad del espacio público (Paisaje Transversal. 2020). Estas calles son inclusivas para todos sus usuarios, independientemente de su edad o capacidades, y se implementan mediante pequeñas intervenciones de acupuntura urbana (Paisaje Transversal. 2020). En resumen, las Calles Completas buscan hacer de nuestras ciudades lugares más saludables, inclusivos y sostenibles. (Paisaje Transversal. 2020)

Calles compartidas:

Es un concepto urbano que se refiere a espacios viales diseñados para que diferentes tipos de usuarios (peatones, ciclistas, automovilistas, etc.) compartan el mismo espacio sin una segregación estricta entre ellos. Este diseño busca promover la convivencia pacífica y segura de todos los usuarios de la vía, reduciendo la velocidad del tráfico y priorizando el uso equitativo del espacio público.

Este enfoque se basa en la idea de que, al eliminar las señales de tráfico tradicionales y las separaciones físicas, los usuarios se vuelven más conscientes y cuidadosos al interactuar con los demás en la vía, lo que puede mejorar la seguridad y la calidad del entorno urbano (Hamilton-Baillie, 2008).

DELIMITACIÓN ÁREA DE ESTUDIO “LOS CEIBOS”

El barrio de estudio **Ceibos**, se encuentra dividida en sub-sectores como Ceibos antiguo, Los Olivos, Colina de los Ceibos, Las Cumbres, el presente estudio se enfocará en el análisis de Ceibos "antiguo" con la finalidad de encontrar dentro de este barrio una área de intervención en el que se pueda dotar de identidad y que pueda servir a los usuarios residentes o personas que usen este espacio como vía de comunicación hacia su destino.

LOCALIZACIÓN



Gráfico 2: Ubicación

SIMBOLOGÍA
 ■ ECUADOR ■ GUAYAS ■ ■ PROVINCIAS



Gráfico 3: Ubicación

SIMBOLOGÍA
 ■ PROVINCIAS ■ ■ GUAYAS ■ ■ GUAYAQUIL



Gráfico 4: Ubicación

SIMBOLOGÍA
 ■ GUAYAQUIL ■ ■ CEIBOS ■ ■ RÍOESTEROS

DISTRITOS

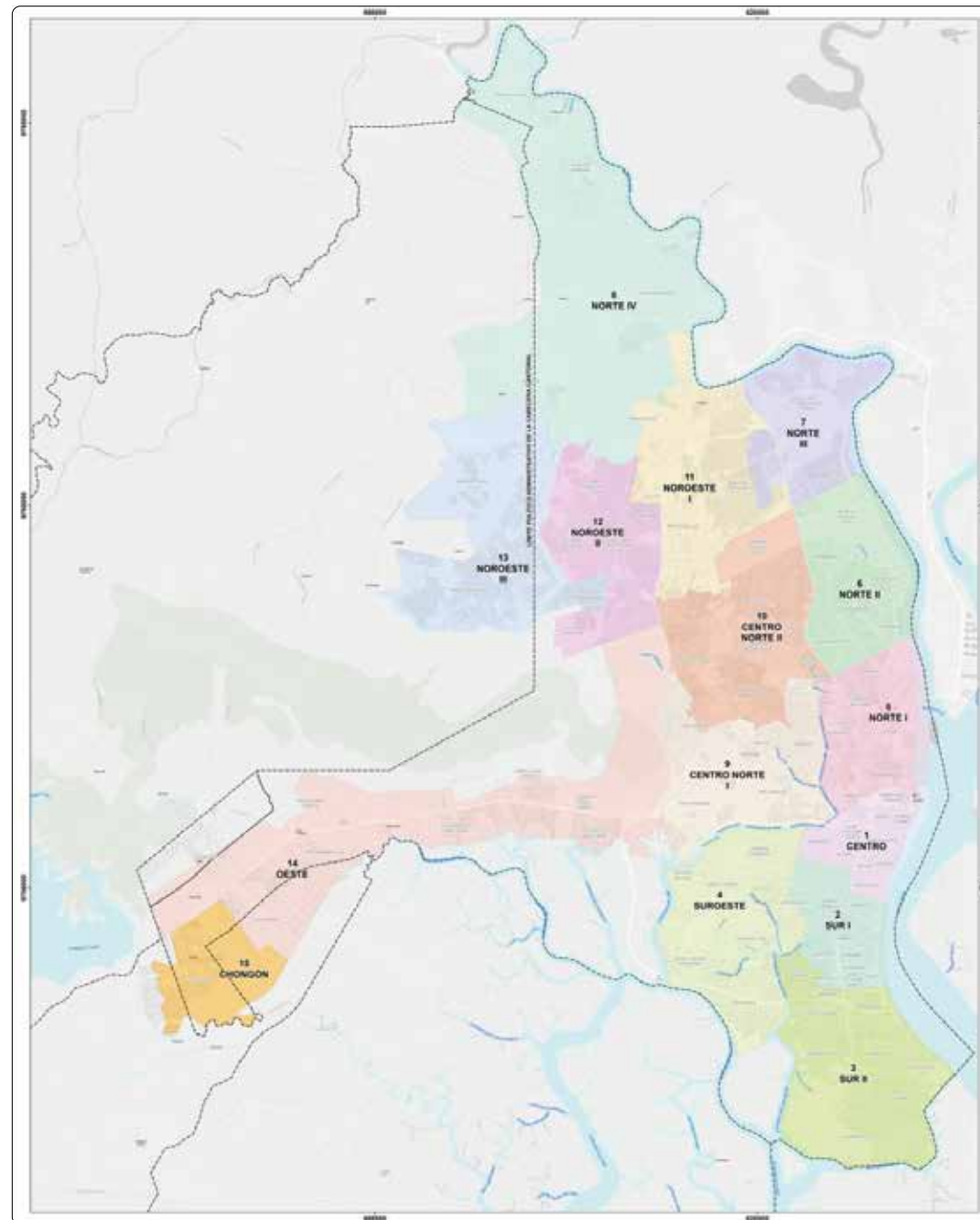
Centro Norte I

Se trata de un distrito ubicado en el corazón de la ciudad en el que convergen importantes conexiones viales desde el norte con la avenida Carlos Julio Arosemena, sur con la avenida José Rodríguez Bonín, este con la Vía a la Costa y Oeste con la 9 de Octubre. En su pleno centro y ocupando gran parte de este distrito se encuentra el

Cerro San Eduardo y al este el Estero Salado, son sus dos elementos naturales más representativos. Por otro lado su riqueza histórica urbana también es importante, este distrito acoge distinguidos y tradicionales barrios de la ciudad como lo son Urdesa, Miraflores, Los Ceibos, Bellavista, Barrio Ferroviario entre otros, así como equipamientos de gran alcance e impacto en la ciudad, como universidades y colegios, la ciudad deportiva Carlos Pérez Perazzo, el estadio del equipo de fútbol Barcelona Sporting Club y el teatro Centro de Arte León Febres-Cordero, entre los destacados. (Gaceta 35, p605)

DISTRITO	ÁREA URBANA			
	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE TOTAL (ha.)	POBLACIÓN CON PROYECCIÓN AL 2020 (hab.)	DENSIDAD POBLACIONAL (hab./ha.)
CENTRO NORTE I	CENTRO	859.72	102.501	119.23
	SUR	893.68	157.912	176.7
	SUR II	2543.82	425.243	167.17
	SUROESTE	2256.88	558.574	247.5
	NORTE I	1437.99	50.075	34.82
	NORTE II	1707.62	182.521	107.01
	NORTE III	1561.28	87.494	56.04
	NORTE IV	5488.87	33.316	6.07
	CENTRO NORTE	2064.43	83.816	40.6
	CENTRO NORTE II	2230.44	292.006	130.92
	NOROESTE I	2169.41	171.674	79.13
	NOROESTE II	1724.21	267.577	155.19
	NOROESTE III	2822.23	185.882	65.86
	OESTE	4353.35	31.412	7.22
	CHONGÓN	1025.28	30.384	29.63

Fuente: DUPOT



Gráfica 5: ubicación Fuente: Gaceta 35_ Distritos de Planificación

ANTECEDENTES

Sobre el barrio Los Ceibos no son muy extensas las reseñas históricas, pero si queda claro la concepción del barrio, su planificación y la temática hacia la que apuntaba. En un artículo de revista publicada por Vistazo cataloga al barrio "La ciudadela jardín" también "...invita a vivir de modo diferente. Proporciona los medios para convertir su vivienda en expresión de vida feliz y saludable" (Vistazo,1960). Los Ceibos fue concebida para que el entorno natural sea afectado en menor medida por el proyecto inmobiliario y así destacar su amplia vegetación en donde el principal actor era el árbol de Ceibo, en el mismo artículo de revista menciona "No se puede compara Los Ceibos con algo parecido...Los Ceibos es un nuevo descubrimiento en Guayaquil...pués, hasta ahora no se había aprovechado el paisaje natural para incorporarlo a la ciudad" (Vistazo,1960). Así fue la promoción de Los Ceibos un barrio que sin dudas destacó por su génesis como un sector de la urbe

Es necesario destacar que la editorial Vistazo prestó un enfoque especial al desarrollo de este barrio, en otro artículo dos años después describe aspectos de Los Ceibos.

"En el moderno planteamiento urbano es de consideración fundamental para el trazado de los nuevos centros residenciales, el aprovechamiento máximo de las condiciones naturales del sitio, al cual la técnica moderna puede sacarle el provecho favorable de la construcción de la obra artificial, necesaria y práctica, en beneficio del futuro vecindario que vaya a habitarlos." (Vistazo, 1962)

Es icónico del barrio Los Ceibos la vegetación de su entorno, en Guayaquil en la época de los 50 surgió Urdesa un barrio planificado pero que no contaba con un entorno natural intácto sino que ya había tenido impactos sobre el debido a la expansión urbana, en el artículo de Vistazo expone:

"Ahora, por primera vez, en atención a estos aspectos fundamentales y aprovechando las magníficas condiciones del sitio, surge contigua a la ciudad de Guayaquil, una verdadera Ciudadela-jardín, zona estrictamente residencial, en la cual su moderno trazado de amplias calles y avenidas, obedecen cómodamente a la natural topografía, sirviendo de rutas vecinales entre solares de colinas y de pequeñas planicies que mantiene la arborización propia del lugar y el hermoso paisaje típico de la zona" (Vistazo, 1962)

En esta misma publicación se destacan la cobertura de servicios básicos, áreas caminables y vías que servirán de forma óptima para el desarrollo habitacional del sector, también por parte de La Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil se dieron los respectivos recursos para la impulsión de este proyecto inmobiliario para el desarrollo urbano.

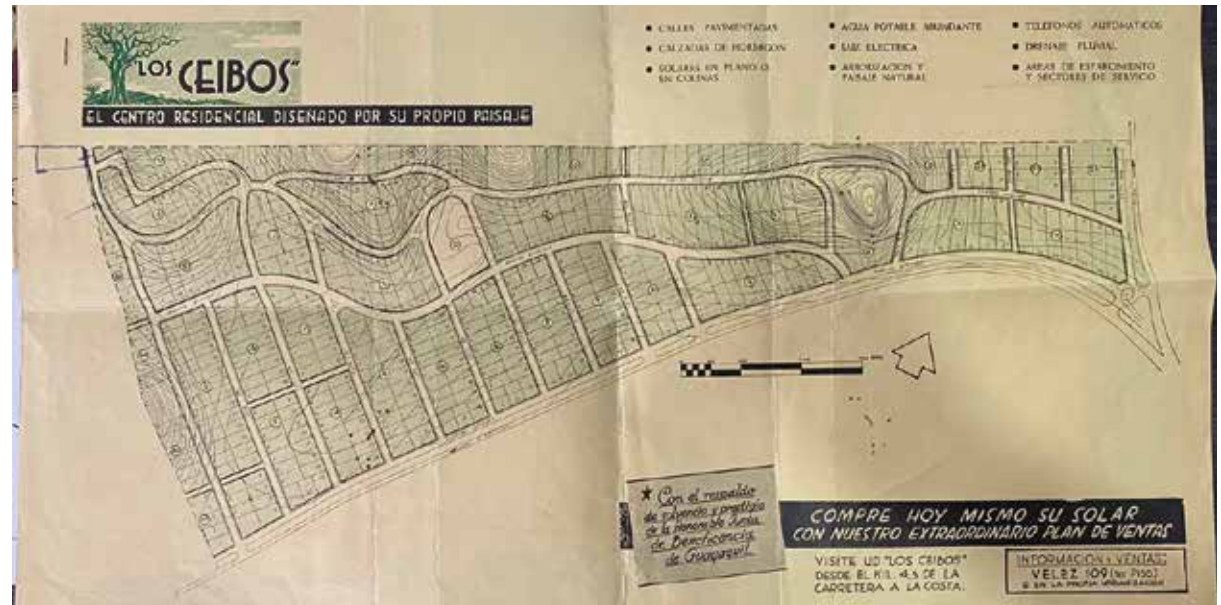


Gráfico 6: Plano Proyecto de Los Ceibos 1960 - Precios m2
Fuente: Biblioteca Comité de Los Ceibos -



Gráfico 6: Plano Proyecto de Los Ceibos 1960 - Precios m2
Fuente: Biblioteca Comité de Los Ceibos - Plano Proyecto de Los Ceibos 1960 - Precios m2

EVOLUCIÓN DE BARRIO LOS CEIBOS



Gráfico 7: foto aérea
Fuente: Fotografía de red social - Guayaquil 2020 - Ceibos vista aerea 1966

El sector de Ceibos se enfrenta al cerramiento temporal/permanente de calles y consigo espacios públicos, los cuales al privatizarse dejan una población carente de estos. La falta de acceso a este tipo de espacios llevan a una serie de problemas en la calidad de vida de los usuarios y consecuentemente se genera microsegregación. Los espacios públicos sin acceso vulneran los derechos de los usuarios dejándolos sin garantía a gozar de actividades que permita desarrollar una generación de habitantes sostenibles y resilientes lo cual promueva una función social y ecológica (Vera Garcés, M. (2013). Esto ha ido afectando la convivencia entre habitantes debido al estado de los parques y calles peatonales a los que no hay acceso y debio a esto presentan descuido lo cual conlleva al abandono y provoca inseguridad en sus alrededores. Cabe destacar que la ciudad de Guayaquil es muy inequitativa, a pesar de los esfuerzos de regeneración urbana por parte de la Alcaldía de la ciudad, sigue presente la falta de acceso o participación de los ciudadanos en sus proyectos, los cuales requieren atención. La preservación del espacio público como un recurso de acceso libre es imperativa para fomentar la interacción entre diversos estratos sociales y garantizar que todos los ciudadanos, independientemente de su origen o estatus socioeconómico, puedan disfrutar de los beneficios que estos lugares ofrecen. La accesibilidad de los espacios públicos promueve la diversidad, el diálogo y la inclusión social, contribuyendo a la formación de comunidades más unidas y equitativas. (Carrión, F. 2007)



Gráfico 8: foto aérea
Fuente: Fotografía de red social - Guayaquil 2020 - Ceibos vista aerea 1966

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Gráfico 9: av Primera
Fuente: Fotografía propia

Av. Primera

La calle paralela a la Avenida del Bombero en el barrio de Los Ceibos, en Guayaquil, es una vía residencial que refleja el carácter urbano de la zona. Esta calle suele tener aceras relativamente estrechas, lo que puede limitar el espacio disponible para los peatones. La vegetación es escasa, con pocas áreas verdes o árboles que proporcionen sombra, lo que contribuye a un entorno urbano más caluroso y menos amigable para caminar durante el día. En cuanto al aspecto vial, la calle es de asfalto y puede estar diseñada principalmente para el tránsito vehicular, con espacios de estacionamiento a los lados. El tráfico es generalmente moderado, pero la falta de vegetación y de espacios peatonales amplios puede hacer que la experiencia de caminar sea menos cómoda. Los edificios y viviendas que bordean la calle suelen ser de estilo moderno, con una mezcla de residencias unifamiliares y algunas edificaciones multifamiliares.



Gráfico 10: Calle Wenceslao Ollaguel
Fuente: Fotografía propia

Calle Wenceslao Ollaguel

La calle 15A NO en Los Ceibos ilustra cómo los vehículos dominan el espacio destinado a los peatones, comprometiendo su seguridad y confort. Las aceras existentes son inadecuadas para un desplazamiento óptimo, carecen de la vegetación necesaria para mitigar los efectos climáticos y no cuentan con señalética adecuada para peatones, vehículos y ciclistas. Esto genera un ambiente poco propicio para fomentar la movilidad activa y reduce la calidad del espacio público en la zona.

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO



Gráfico 11: Calle 15NO
Fuente: Fotografía propia

CALLE 15NO

Las vías internas del barrio Los Ceibos en Guayaquil están diseñadas principalmente para el tránsito residencial, lo que les otorga un ambiente tranquilo y ordenado. Estas calles suelen ser más estrechas que las vías principales como la Avenida del Bombero, lo que limita la velocidad vehicular y promueve un entorno más seguro para los residentes.

Características Principales:

Aceras:

Las aceras en las vías internas son generalmente angostas, lo que puede restringir el espacio para los peatones. En algunas áreas, las aceras están parcialmente ocupadas por vehículos estacionados, reduciendo aún más el espacio disponible.



Gráfico 12: Pasaje 40NO
Fuente: Fotografía propia

PASAJE 40NO

Vegetación:

La presencia de vegetación es variable. En algunas calles, es común encontrar árboles dispersos y pequeños jardines frontales en las casas, que aportan un toque de verde al entorno urbano. Sin embargo, en otras áreas, la vegetación es limitada, con pocas zonas verdes públicas.

Pavimentación y Estado Vial:

Las calles están pavimentadas con asfalto y generalmente bien mantenidas, aunque pueden haber algunas con desgaste debido al tráfico y al clima. El pavimento suele estar en buen estado, con algunas áreas marcadas para estacionamiento en la vía.

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Gráfico 13: Callejón L. Guarderas
Fuente: Fotografía propia

CALLEJÓN L. GUARDERAS

La Calle Peatonal L. Guarderas se encuentra bloqueada por barreras físicas, lo que limita el acceso y la movilidad dentro del área. Además, carece de mobiliario urbano que incentive la permanencia o el descanso de los peatones, y las rejas que rodean la zona restringen la conexión con otras partes internas del barrio. La falta de iluminación artificial agrava la situación, ya que incrementa la percepción de inseguridad, haciendo que el espacio sea poco atractivo y funcional tanto de día como de noche.



Gráfico 14: Calle 1er Callejón 15NO
Fuente: Fotografía propia

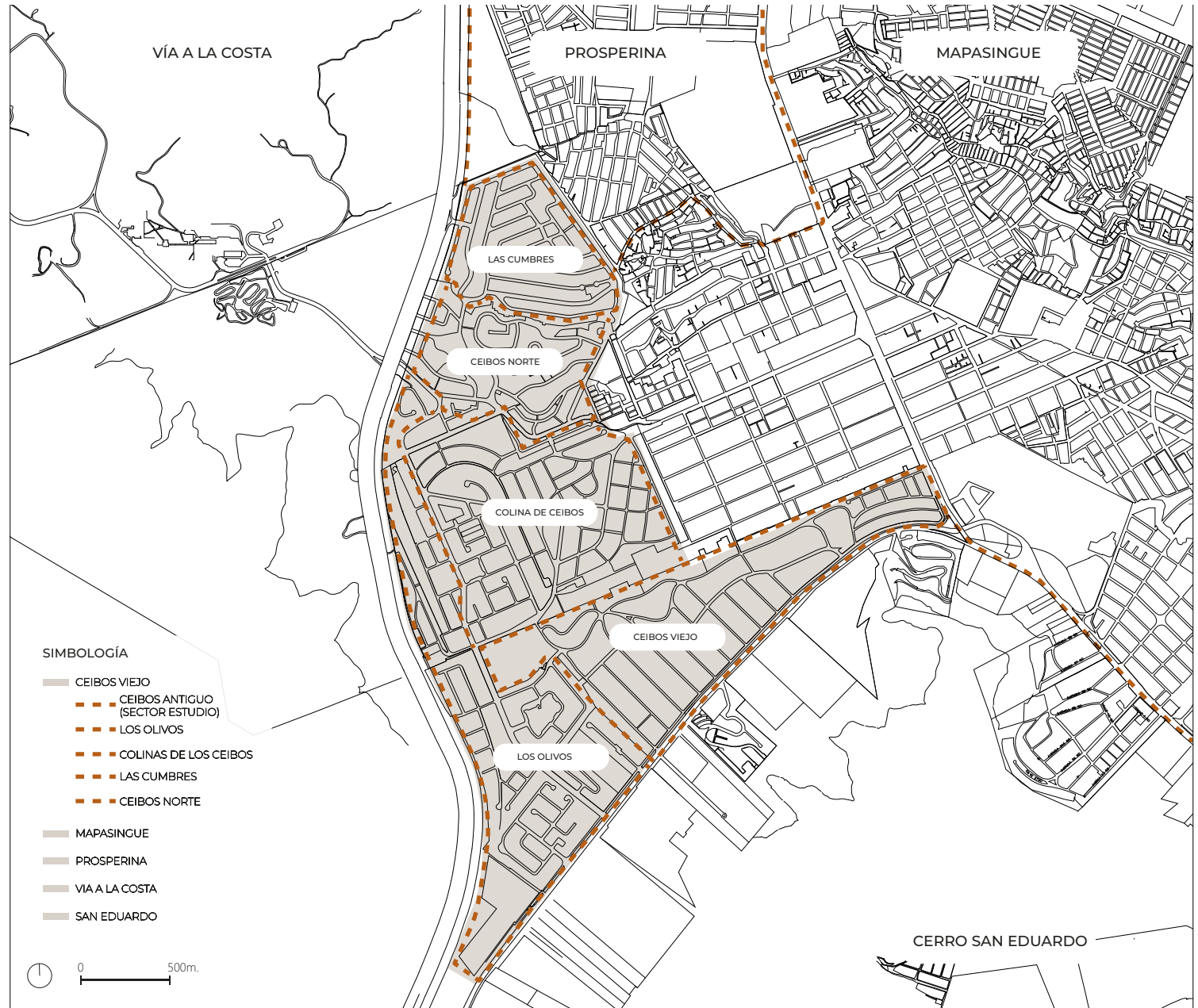
CALLE 1ERA CALLEJÓN 15NO

En la 1era Callejón 15 NO de Los Ceibos, se evidencia la falta de espacios seguros y adecuados para el desplazamiento peatonal. La ausencia de vegetación contribuye a un entorno poco amigable para los peatones. Además, los cerramientos presentes en el barrio limitan significativamente la libre circulación, exacerbando las barreras físicas que dificultan la movilidad y reducen la calidad del espacio público.

RELACIÓN A SECTORES CONTIGUOS

El barrio de estudio Ceibos, colinda con sectores de Guayaquil como Mapasingue, Prosperina, Vía a la Costa y San Eduardo. Este sector entra en la división del área urbana planteada por el PUGS (Plan de Uso y Gestión del Suelo del Cantón Guayaquil) como: Centro Norte I: Se trata de un distrito ubicado en el corazón de la ciudad en el que convergen importantes conexiones viales desde el norte con la avenida Carlos Julio Arosemena, sur con la avenida José Rodríguez Bonfín, este con la Vía a la Costa y Oeste con la 9 de Octubre. (Gaceta 35;pg605)

MAPEO



Plano 1: Ubicación Los Ceibos

Fuente: Elaboración propia _ Sectores próximos

B.

DIAGNÓSTICO URBANO

DATOS DEMOGRÁFICOS

Según los datos del censo realizado en el año 2022 arroja datos por ciudad, en este caso en Guayaquil se registran las siguientes cifras en cuanto a género, población, tipo de vivienda, total de hogares, actualización de promedio de hijos, a continuación se detallan gráficamente cifras que ayudan a comprender la situación urbana y como esta compuesta:

POBLACIÓN TOTAL (GUAYAQUIL)



2 650 288 hab.



1 354 810 Mujeres



1 295 478 Hombres



Tamaño del hogar
3.37



V. Colectiva
623



V. Particular
934 455

INEC CENSO 2020.

CLASE SOCIO-ECONÓMICA -LOS CEIBOS-

Los Ceibos pertenece a la clase socio-económica "B" también conocida como "clase media alta", se caracteriza por una capacidad adquisitiva significativamente superior al promedio, lo que les permite acceder a una amplia gama de bienes y servicios de alta calidad. Este segmento de la población está compuesto principalmente por profesionales altamente calificados con educación universitaria y posgrados, ejecutivos, empresarios, y trabajadores en roles técnicos y gerenciales. Los miembros de esta clase suelen residir en áreas urbanas bien desarrolladas y seguras, con acceso a viviendas de calidad y servicios públicos eficientes.

La clase B tiene la capacidad de utilizar servicios de salud privados, proporcionar educación superior de prestigio a sus hijos y disfrutar de actividades recreativas y culturales de alto nivel. Además, poseen vehículos nuevos, dispositivos tecnológicos avanzados y pueden permitirse viajes internacionales con regularidad. La estabilidad financiera es una característica fundamental de este grupo, que les permite no solo cubrir sus necesidades básicas y adicionales, sino también ahorrar e invertir de manera efectiva para asegurar su bienestar a largo plazo. La planificación financiera estratégica y la inversión diversificada son prácticas comunes en esta clase, contribuyendo a su crecimiento económico sostenido y su capacidad de mantener un estilo de vida cómodo y seguro.

DESCRIPCIÓN CLASE SOCIO-ECONÓMICA TIPO B

POBLACIÓN



B es el segundo estrato y representa el 11,2% de la población investigada.

TIPO VIVIENDA



En el 46% de los hogares, el material predominante del piso de la vivienda es de duela, parquet, tablón o piso flotante.

En promedio tienen dos cuartos de baño con ducha de uso exclusivo para el hogar.

BIENES



El 97% de los hogares dispone de servicio de teléfono convencional.

El 99% de los hogares cuenta con refrigeradora.

Más del 80% de los hogares dispone de cocina con horno, lavadora, equipo de sonido y/o mini componente.

En promedio los hogares tienen dos televisiones a color.

En promedio los hogares tienen un vehículo de uso exclusivo para el hogar.

TECNOLOGÍA



- El 81% de los hogares de este nivel cuenta con servicio de internet y computadora de escritorio.

- El 50% de los hogares tiene computadora portátil.

- En promedio disponen de tres celulares en el hogar.

- Las personas de estos hogares compran la mayor parte de la vestimenta en centros comerciales.

- El 98% de los hogares utiliza internet.

HÁBITOS CONSUMO



- El 90% de los hogares utiliza correo electrónico personal (no del trabajo)

- El 76% de los hogares está registrado en alguna página social en internet.

- El 69% de los hogares de este nivel han leído libros diferentes a manuales de estudio y lectura de trabajo en los últimos tres meses.

EDUCACIÓN



El Jefe del Hogar tiene un nivel de instrucción superior.

El 26% de los jefes de hogar del nivel B se desempeñan como profesionales científicos, intelectuales, técnicos y profesionales del nivel medio.

- El 92% de los hogares está afiliado o cubierto por el Seguro del IESS (seguro general, seguro voluntario o campesino)

ECONOMÍA



- El 47% de los hogares tiene seguro de salud privada con hospitalización, seguro de salud privada sin hospitalización; seguro internacional, AUS, seguros municipales y de Consejos Provinciales y/o seguro de vida.

Fuente: INEC CENSO 2011.

ORGANIZACIÓN BARRIAL



COMITÉ DE LOS CEIBOS

Esta organización barrial es actualmente una entidad legal encargada de la administración del antiguo barrio de Los Ceibos. Sus funciones incluyen establecer objetivos, mantener estadísticas, gestionar aspectos económicos y manejar la provisión de equipamientos a nivel local. Además, se dedican a la planificación urbana y la mejora continua de la infraestructura comunitaria para asegurar el bienestar de los residentes y promover el desarrollo sostenible del área.

ESTADÍSTICAS

El comité fue creado por moradores del sector y mediante un acuerdo y estatutos inscritos en el Ministerio de Previsión Social y Trabajo hace 50 años. Actualmente hay 900 familias pero solo 120 colaboran con el comité.

OBJETIVOS

El comité fue creado para contribuir al mejoramiento de la ciudadela y fomentar las buenas relaciones entre los moradores que en la actualidad hacen un frente de 900 familias

ECONÓMICO

El comité no es considerado un club, por ello los moradores colaboran con una cuota \$15 dolares mensuales que son las aportaciones de la ciudadela

EQUIPAMIENTO

En las instalaciones además de las oficinas hay dos salones de eventos, canchas para practicar deportes, entre ellos tenis y baloncesto. Estos espacios son utilizados para realizar diversas actividades como obras de teatro para recaudar fondos.

Fuente: El Universo, 2018. Extraído en: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/02/22nota/6633868/medio-siglo-labor-cdla-ceibos/>

ÁREAS PROTEGIDAS

En el contexto inmediato del barrio de Ceibos se encuentra el área protegida de Cerro azul que pertenece a la subdivisión de centro norte I. Frente a este sector también se encuentra el cerro San Eduardo. Estos espacios cuentan con un propio ecosistema propio lejos del ecosistema urbano.

- ① CERRO AZUL
- ② ÁREA URBANA
- ③ CERRO SAN EDUARDO

-Cerro azul

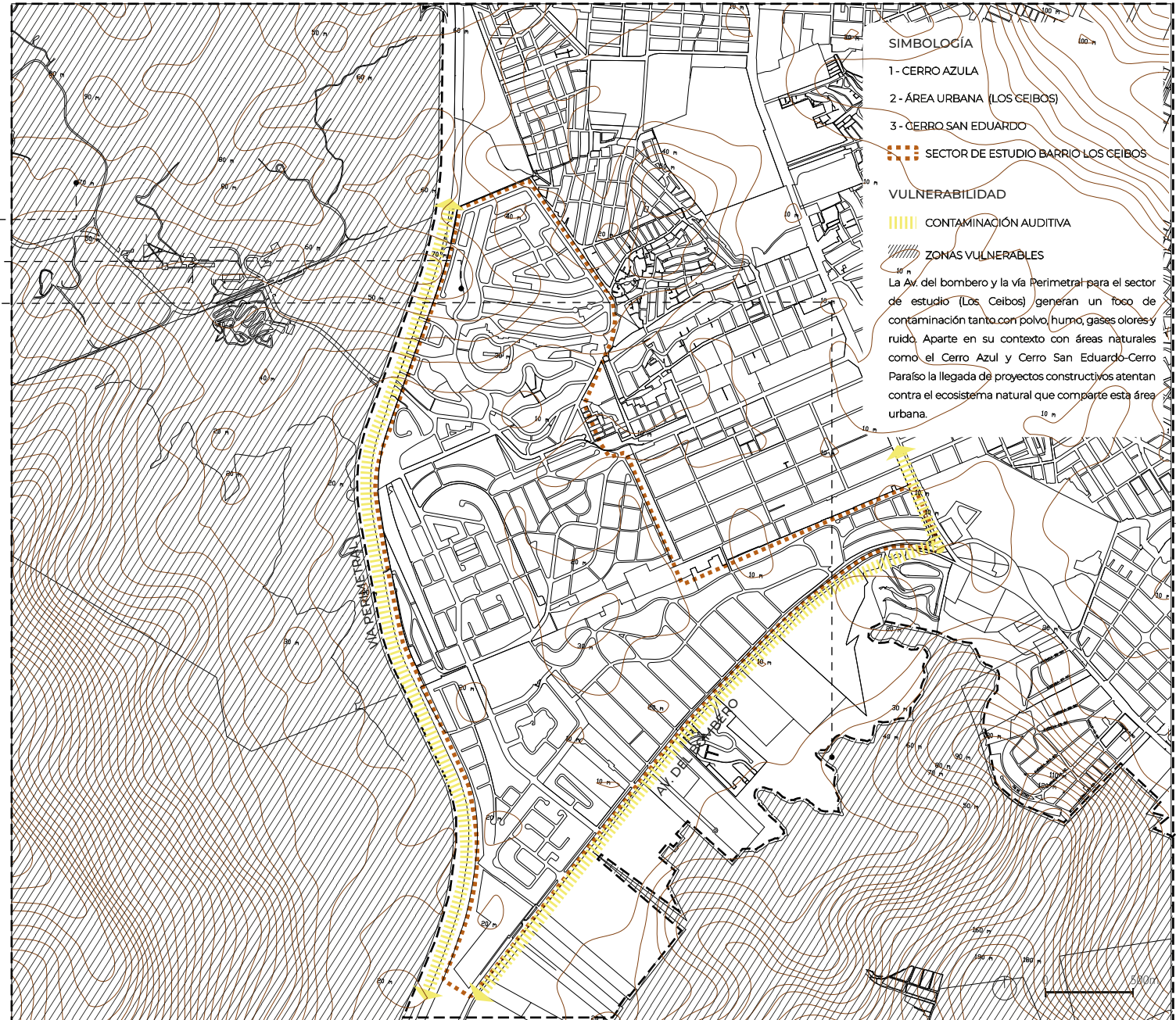
Este sector, es un bosque sub húmedo de cumbres en donde se ve muy beneficiada la vegetación. Cerro Azul posee áreas naturales que aún no han sido intervenidas en su gran mayoría. Cuenta con un sin número de espacios verdes y abundante y diversa flora y fauna. Existen varias especies que se han adaptado a vivir aún con la escasez de agua. (Fundación Pro-Bosque, 2018)

Dentro de lo que comprende el área natural de Cerro Azul posee un aproximado de 35 a 40 cascadas, caídas de aguas o chorros que se sitúan exactamente en la vía Perimetral, a la altura del desvío para la entrada de la Espol, en la parte de atrás de Plaza Los Ceibos. Un lugar conocido y visitado únicamente por los moradores de Ceibos y Mapasingue. (Layana Falcof & Montecel Cañarte, 2018)

-Cerro San Eduardo: El bosque protector Cerro El Paraíso, ubicado en la parte alta del cerro San Eduardo, es un área natural situada dentro de la zona urbana de Guayaquil, que engloba a las ciudadelas Bellavista, El Paraíso, Bim Bam Bum y el colegio Javier. (El Telegrafo),

COBERTURA DEL SUELO

- Territorio artificiales: Los ceibos es parte del ecosistema urbano.
- Bosques: Cerro azul y cerro San Eduardo.



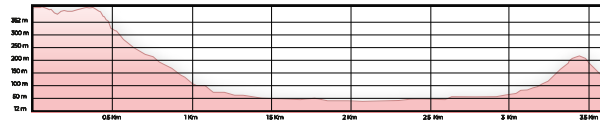
Plano 2: Ubicación Los Ceibos
Fuente: Elaboración propia _ Sectores próximos

TOPOGRAFÍA

Dentro del límite urbano de la ciudad de Guayaquil predomina una topografía plana atravesada por cerros que se enlazan al oeste con un sistema montañoso menor denominado Cordillera Chongón-Colonche. Este se extiende hacia el oeste y recorre la costa central y norte del Ecuador. Los principales cerros y elevaciones localizados dentro del área urbana son los siguientes: Cerro Azul, Cerro Colorado, Cerro Blanco, Cerros de Mapasingue, Cerro del Carmen, Cerro Santa Ana, entre otros. (Gaceta 35)

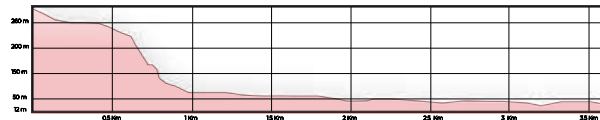
CORTES TOPOGRÁFICOS

CORTE A-A'



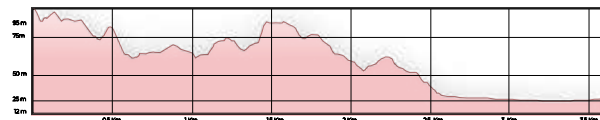
En el corte A-A' se presenta una cota máxima de 352m.(m.s.n.m) que se presenta desde el Cerro Azul, y cota mínima de 50m.(m.s.n.m) en el sector Ceibos.

CORTE B-B'



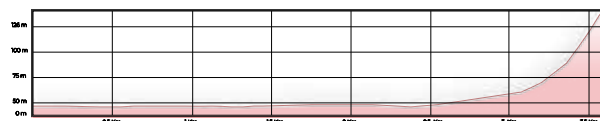
En el corte B-B' se presenta una máxima cota de 260m.(m.s.n.m) desde el Cerro azul y una mínima de 25m. (m.s.n.m) que representa al sector Ceibos.

CORTE C-C'

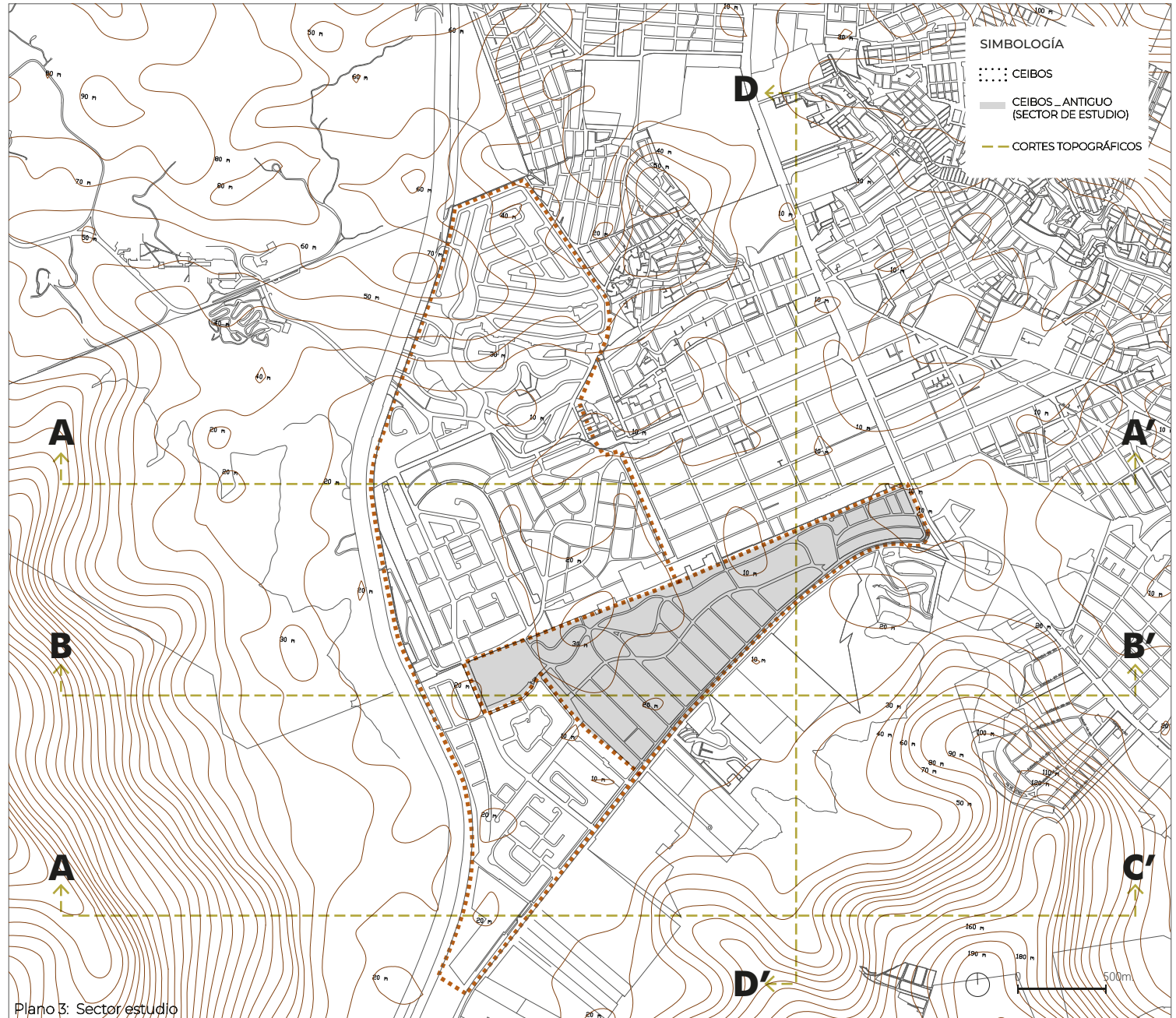


En el corte C-C' se presenta una cota máxima de 95m.(m.s.n.m). aproximadamente y una cota mínima de 25m.(m.s.n.m).

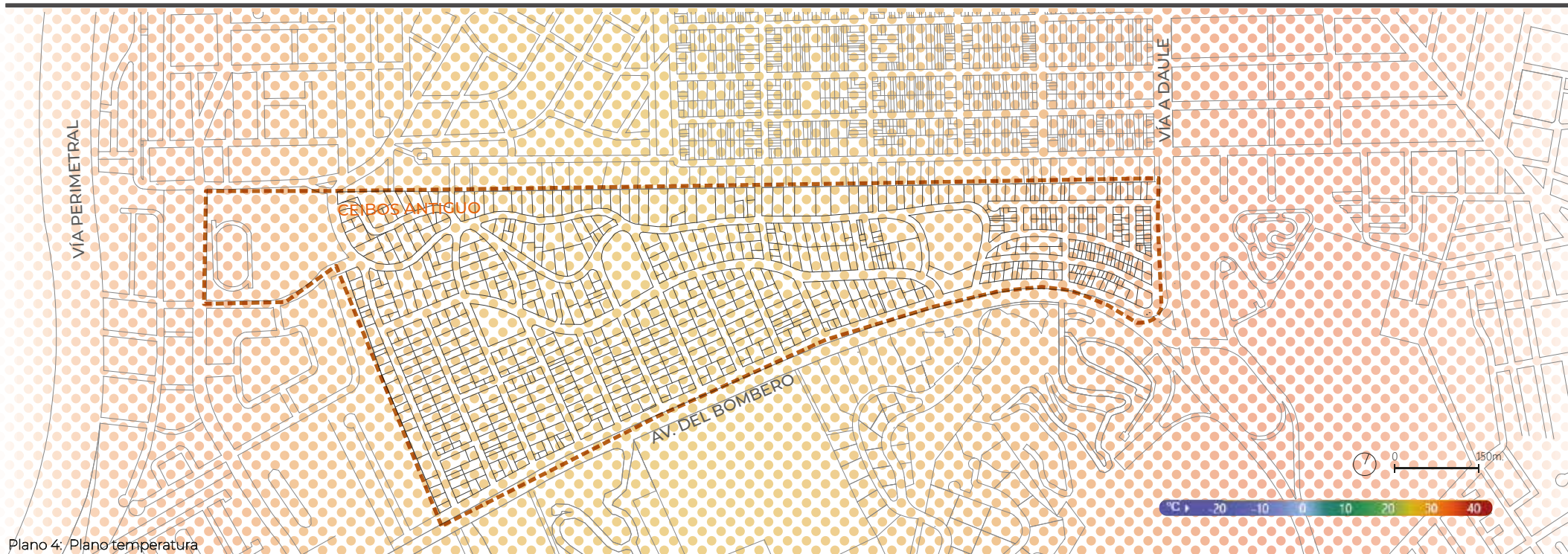
CORTE D-D'



En el corte D-D' se presenta en el sector de Cerro San Eduardo una cota de 126m.(m.s.n.m). aproximadamente y una depresión a los 75m.(m.s.n.m). y decendi por debajo de los 50m.(m.s.n.m) manteniéndose constante a esta altura.



Plano 3: Sector estudio
Fuente: GlobalMapper



Plano 4/ Plano temperatura

Fuente: Weather.com (página clima)

TABLA DE TEMPERATURA - VALORES POR MES (2011)

MES	TEMPERATURA DEL AIRE A LA SOMBRA (°C)		
	MÁXIMA	MÍNIMA	MENSUAL
ENERO	30.2	23.1	26.0
FEBRERO	30.9	23.3	26.1
MARZO	32.3	24.1	27.3
ABRIL	32.2	24.4	27.6
MAYO	32.2	23.7	27.8
JUNIO	31.7	23.2	27.4
JULIO	30.5	21.8	26.3
AGOSTO	29.8	20.9	25.0
SEPTIEMBRE	30.4	21.6	25.4
OCTUBRE	30.3	21.7	25.5
NOVIEMBRE	31.9	22.2	26.2
DICIEMBRE	32.5	23.3	27.3
VALOR ANUAL	31.2	22.8	26.5

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)

TABLA DE TEMPERATURA - VALORES POR MES (2012)

MES	TEMPERATURA DEL AIRE A LA SOMBRA (°C)		
	MÁXIMA	MÍNIMA	MENSUAL
ENERO	31.0	23.2	27.0
FEBRERO	31.4	23.2	27.0
MARZO	33.3	22.9	28.5
ABRIL	32.5	23.2	27.4
MAYO	32.6	22.9	27.6
JUNIO	30.5	22.3	26.4
JULIO	29.4	21.3	25.3
AGOSTO	29.7	21.0	24.7
SEPTIEMBRE	31.0	20.5	25.0
OCTUBRE	30.0	21.0	24.7
NOVIEMBRE	31.5	23.1	26.0
DICIEMBRE	32.6	23.1	27.5
VALOR ANUAL	31.3		26.4

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)

TABLA DE TEMPERATURA - VALORES POR MES (2013)

MES	TEMPERATURA DEL AIRE A LA SOMBRA (°C)		
	MÁXIMA	MÍNIMA	MENSUAL
ENERO	30.8	23.7	26.9
FEBRERO	31.0	23.8	27.0
MARZO	31.8	24.3	27.4
ABRIL	32.0	23.7	27.6
MAYO	31.0	22.4	26.6
JUNIO	28.9	21.6	25.0
JULIO	28.6	20.6	24.7
AGOSTO	29.7	20.6	25.5
SEPTIEMBRE	31.4	21.2	25.7
OCTUBRE	31.0	21.7	25.7
NOVIEMBRE	30.6	21.9	26.6
DICIEMBRE	32.7	22.4	27.5
VALOR ANUAL	30.8	22.3	26.2

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)

ANÁLISIS DE TEMPERATURA

La temperatura se puede calcular a través de escalas de temperatura, que te permiten medir y cuantificar qué tan caliente o qué tan frío está un material o entorno.

En los boletines anuales del Inamhi (Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología) existen registros de temperaturas: Máximas de 30°C a 31°C; Mínimas de 20°C a 22°C; de estos datos la temperatura promedio rodea los 27°C. Dicho datos se mantienen según los registros del año 2011-2012-2013

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)



Plano 5: Plano viento - plano precipitación
Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS DE VIENTOS

Tabla de valores y dirección (Datos 2013)

MES	VELOCIDAD MAYOR OBSERVADA	
	(m/s)	DIRECCIÓN
ENERO	6.0	SO
FEBRERO	6.0	NE
MARZO	--	--
ABRIL	6.0	SO
MAYO	--	--
JUNIO	7.0	SO
JULIO	6.0	SO
AGOSTO	7.0	SO
SEPTIEMBRE	7.0	SO
OCTUBRE	7.0	SO
NOVIEMBRE	8.0	SO
DICIEMBRE	--	--
VALOR ANUAL		

La rosa de los vientos es un símbolo circular que se utiliza para mostrar el rumbo y la orientación de los puntos cardinales en las navegaciones. En el mapeo se grafican las distintas direcciones que toman las brisas, entre estas se determina la predominante que es de sur-oeste a nor-este (SO-NE). La precipitación es medida en milímetros (mm), el análisis permite saber que los meses con mayor precipitación son de Enero-Abril.

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)

ANÁLISIS DE PRECIPITACIÓN

Tabla de valores y dirección (Datos 2013)

MES	PRECIPITACIÓN			NÚMERO DE DÍAS CON PRECIPITACIÓN
	SUMA	MÁXIMA EN		
	MENSUAL	24HRS	DÍA	
ENERO	157.4	22.3	23	25
FEBRERO	282.3	55.8	21	21
MARZO	511.9	--	--	--
ABRIL	109.8	23.2	18	16
MAYO	1.4	0.7	26	4
JUNIO	0.4	0.4	1	1
JULIO	0.0	0.0	1	0
AGOSTO	0.6	0.6	25	1
SEPTIEMBRE	0.0	0.0	1	0
OCTUBRE	0.2	0.2	16	1
NOVIEMBRE	0.0	0.0	1	0
DICIEMBRE	0.5	0.4	17	2
VALOR ANUAL				

La precipitación se mide en milímetros de agua, o litros caídos por unidad de superficie (m²), es decir, la altura de la lámina de agua recogida en una superficie plana es medida en mm. Nótese que 1 milímetro de agua de lluvia equivale a 1 L de agua por m². En el cuadro de datos se puede establecer que los meses en donde existe mayor precipitación son en los meses de Enero hasta el mes de Abril, mientras que Mayo comienza a disminuir la intensidad hasta llegar a Junio donde es menor.

Fuente: Inamhi (biblioteca digital)



SIMBOLOGÍA

Seguido de los mapas de temperatura y el mapa con la carta solar se traslapa la información con la finalidad concluir que estas variables climáticas generan islas de calor en el área de estudio. Las características de vías permitirán detectar con mayor facilidad las islas de calor por calidad de espacio público

..... ÁREA DE ESTUDIO

Clasificación de islas de calor (con referencia a vías)

-Rojo (sensación térmica alta e incidencia solar alta):

- Sin arborización
- Acera de concreto
- Vías de asfalto y alto tránsito vehicular

-Naranja (sensación térmica media e incidencia solar media):

- Sin arborización
- Acera de concreto
- Vías de asfalto y tránsito vehicular medio

-Amarillo (sensación térmica baja e incidencia solar baja):

- Con arborización
- Acera de concreto
- Vías de asfalto y tránsito vehicular medio

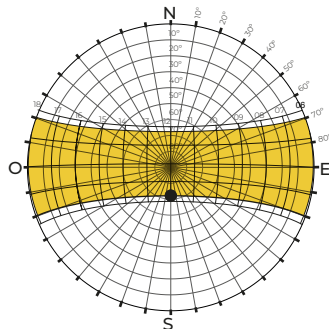
- Sensación térmica alta e incidencia solar alta
- Sensación térmica media e incidencia solar media
- Sensación térmica baja e incidencia solar baja

Plano 6: Plano asoleamiento
Fuente: Elaboración propia

INCIDENCIA SOLAR

Solsticios de invierno: 21/Diciembre

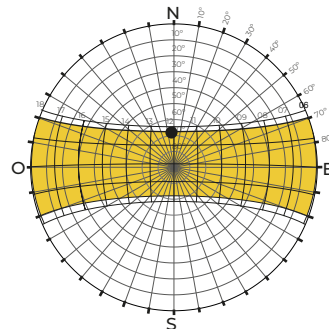
Sucede cuando el Sol se encuentra mas al sur de los hemisferios terrestres. De esta manera, aumenta la duración del día en una parte determinada del planeta, mientras que disminuye la duración en la otra



fuelle: www.sunearthtools.com

Solsticio de verano: 21/Junio

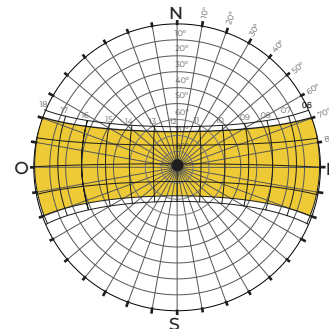
Sucede cuando el Sol se encuentra más al norte de los hemisferios terrestres. De esta manera, aumenta la duración del día en una parte determinada del planeta, mientras que disminuye la duración en la otra



fuelle: www.sunearthtools.com

Equinoccios de: Marzo/Septiembre

Sucede cuando el Sol se encuentra más al norte de los hemisferios terrestres. De esta manera, aumenta la duración del día en una parte determinada del planeta, mientras que disminuye la duración en la otra



fuelle: www.sunearthtools.com

El solsticio de verano es un fenómeno astronómico que tiene lugar cuando el eje de rotación de la Tierra se inclina hacia el sol en su punto más extremo. Esto sucede porque la Tierra no gira en un ángulo recto perfecto en relación con su órbita alrededor del sol, sino que tiene una inclinación de unos 23,5 grados . El equinoccio se produce cuando el sol se encuentra sobre la línea del ecuador, por lo que el día y la noche en ambos hemisferios tienen exactamente la misma duración. Los equinoccios ocurren en marzo (entre los días 19 y el 21) y septiembre (entre los días 21 y el 24).

fuelle: www.sunearthtools.com

CONCLUSIÓN DE VARIABLES DEL ENTORNO NATURAL

VARIABLE	SECTOR/POBLACIÓN	PROBLEMA	POTENCIALIDADES
AREAS PROTEGIDAS	LOS CEIBOS	-ALTA FRECUENCIA VEHÍCULAR DE LADO DE VÍA PERIMETRAL Y AVENIDA DEL BOMBERO QUE PRODUCEN CONTAMINACIÓN POR CO ₂ , CONTAMINACIÓN AUDITIVA Y TAMBIEN VISUAL QUE PONEN EN RIESGO EL MEDIO NATURAL QUE RODEA A CEIBOS	-TODAVÍA EXISTE UN ENTORNO NATURAL POR PARTE DE CERRO AZUL Y CERRO SAN EDUARDO QUE PERMITEN DESARROLLAR ACTIVIDADES RECREATIVAS Y AÚN PERDURA LA VISIÓN CONCEPTUAL DE CEIBOS QUE ES SITUARSE DENTRO DE UN MEDIO NATURAL Y PRESERVAR LA VIDA NATURAL.
TOPOGRAFÍA		-LA TOPOGRAFÍA NATURAL DEL SECTOR YA HA SIDO INTERVENIDA Y SE HA DETERIORADO CON EL TIEMPO EN QUE EL BARRIO SE ACENTÓ Y SE HA PERDIDO LA MISMA COBERTURA NATURAL IMPERMEABILIZANDO EL SECTOR OBSTACULIZANDO LA EVACUACION DE AGUAS LLUVIAS	-CON LA MAYOR PARTE DEL SECTOR EN UNA TOPOGRAFÍA MAYORMENTE PLANA PERMITE EL ACCESO DE USUARIOS CON DISTINTOS TIPOS DE MOVILIDAD PERMITIENDO LA INTEGRIDAD CON DIVERSOS BARRIOS DE LA URBE.
TEMPERATURA		-EL SECTOR DE CEIBOS NO DISPONE DE UNA COBERTURA VEGETAL AMPLIA QUE AYUDE A MINIMIZAR LA SENSACIÓN TÉRMICA.	-EL SECTOR DE ESTUDIO PERMITE MEDIANTE UN PLANEAMIENTO URBANO DOTAR DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS Y DE TRANSICIÓN CON VEGETACIÓN ALTA QUE DISIPE LA SENSACIÓN TÉRMICA ALTA
VIENTO		-LA ORIENTACIÓN DEL BARRIO LOS CEIBOS COLABORA CON LA ABSORCIÓN DE BRISAS PERO AL NO TENER VEGETACIÓN ALTA QUE AYUDA REDIRIGIR DICHAS BRISAS SE PIERDE LA OPORTUNIDAD DE REDUCIR LA SENSACIÓN TÉRMICA	-LA ORIENTACIÓN DEL BARRIO DE ESTUDIO ES ÓPTIMA Y SE PODRÍA POTENCIALIZAR EL CONFORT TÉRMICO MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE VEGETACIÓN ALTA QUE AYUDE A RECEPTAR LA MAYOR PARTE DE ESTOS Y MEJORAR LOS ESPACIOS PÚBLICOS
PRECIPITACIÓN		-AL PERDER LA COBERTURA VEGETAL E IMPERMEABILIZAR LAS VÍAS DEL BARRIO LOS CEIBOS DICHOS PISOS PIERDEN LA CAPACIDAD DE PERMEAR EL AGUA LLUVIA LO QUE SUPONE UN PROBLEMA EN LA ESTACIÓN INVERNAL.	-EL BARRIO DE ESTUDIO TIENE ESPACIOS INTERSTICIOS EN LOS QUE SE PUEDE IMPLEMENTAR ESPACIOS NATURALES QUE AYUDEN A LA INFILTRACIÓN DE AGUAS LLUVIAS OPTIMIZANDO LAS SITUACIONES FRENTE A LA ESTACIÓN INVERNAL.



Plano 8: Síntesis cobertura de servicios
Fuente: Elaboración propia

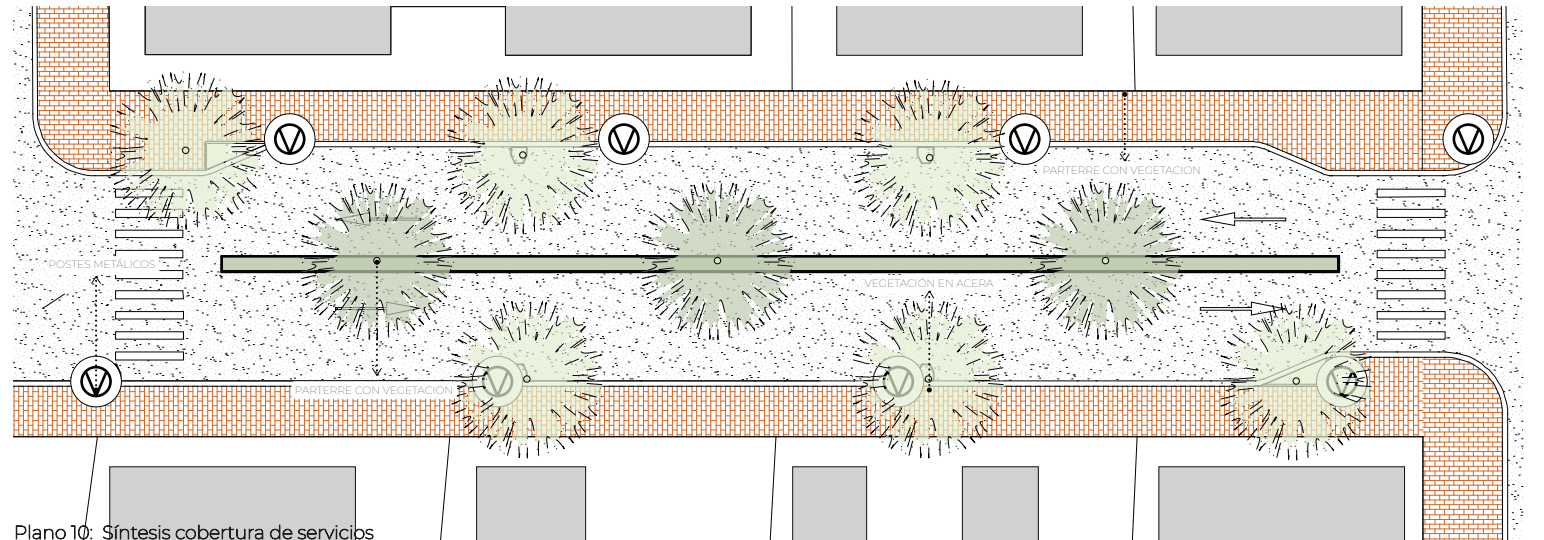
COBERTURA DE SERVICIOS

COBERTURA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Al año 2010, la cobertura de la energía provista por la Empresa Eléctrica de Guayaquil fue de 99,98%, siendo el servicio básico que presenta mayor cobertura, aunque se indica que el alumbrado público presenta problemas sobre todo en áreas rurales y urbano marginales (SENPLADES 2011; SENPLADES 2015). Con estas cifras generales se puede denotar que Ceibos antiguo tiene cobertura total de la red eléctrica.

VEGETACIÓN

El barrio los Ceibos (antiguo) no tiene presencia significativa para cumplir las necesidades recreativas del sector, el parque central tiene aprox. 1000m² y entre los parques de bolsillo suman aprox. 700m². cabe destacar que tampoco cumple con un radio de caminabilidad en donde sirva a todo el sector.



Plano 10: Síntesis cobertura de servicios
Fuente: Elaboración propia



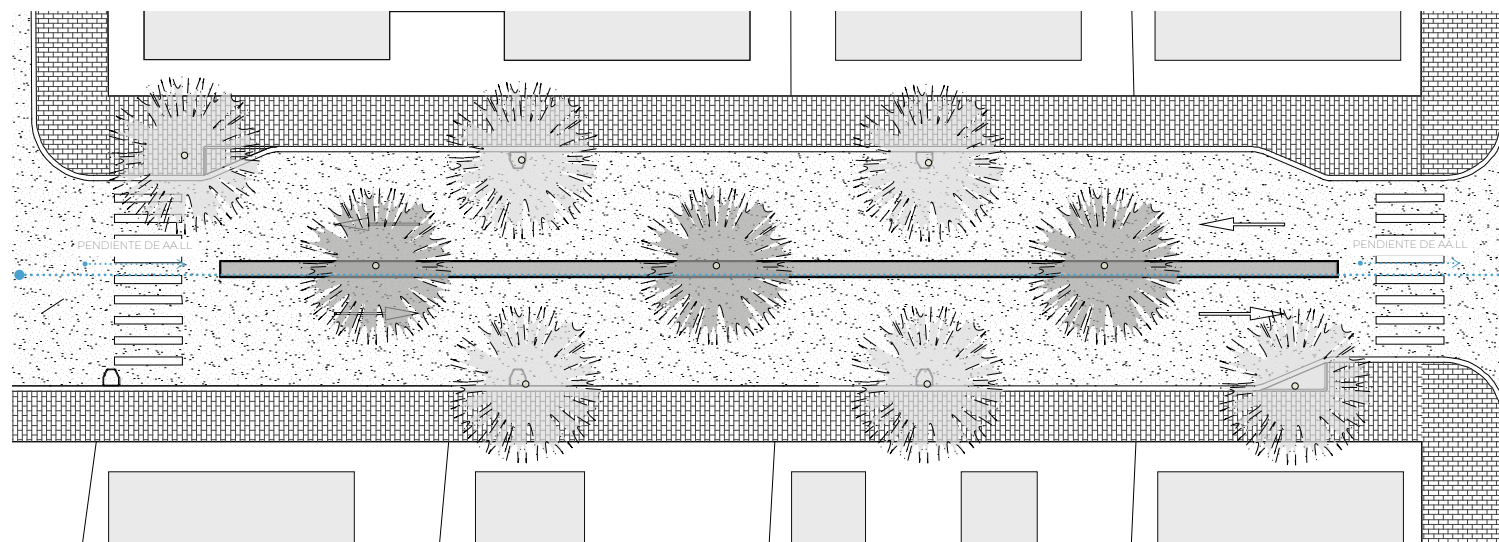
Plano 11: Síntesis cobertura de servicios
Fuente: Elaboración propia

COBERTURA DE AGUA POTABLE

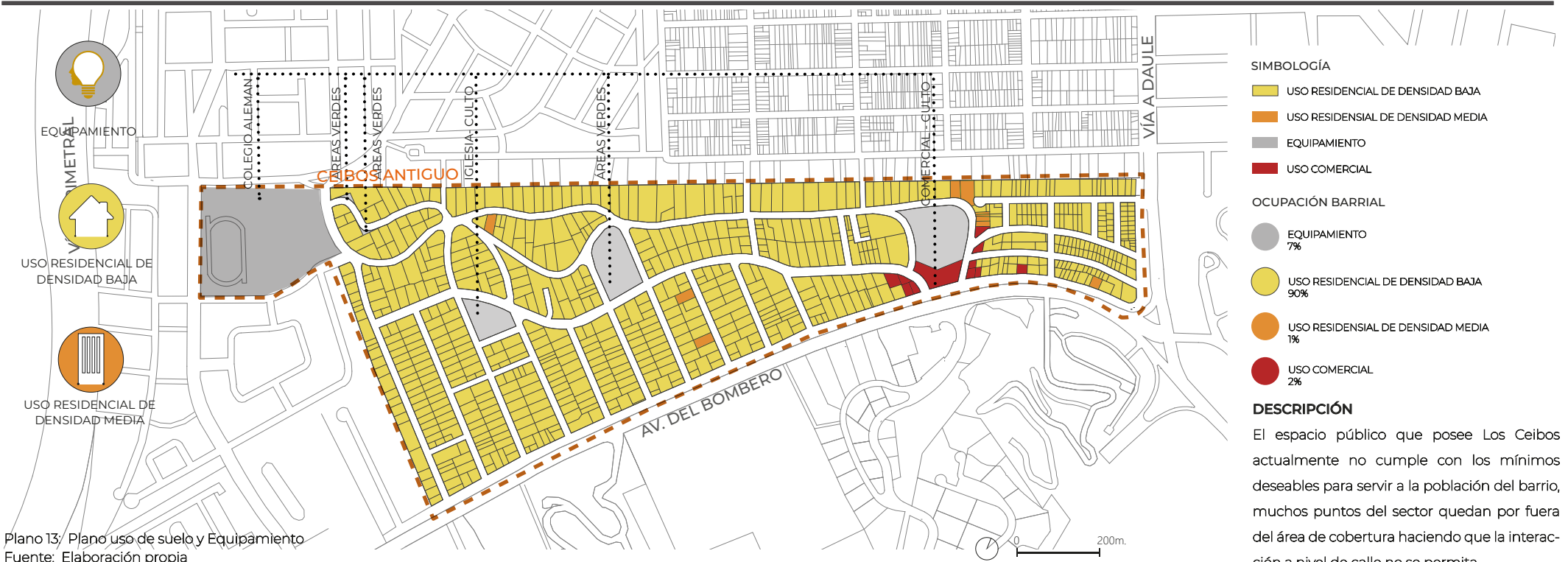
La fuente de abastecimiento de agua cruda para la ciudad de Guayaquil, es de características superficial, ubicada en el sitio denominado "La Toma" del río Daule, con una capacidad promedio de aproximadamente 120 m³/seg, en época seca y de 200-500 m³/seg, en época lluviosa. -A la fecha se tiene una cobertura de aproximadamente el 97% de la población, esperándose llegar al 100%, hasta finales del año 2025 (5to. Quinquenio Incluyendo a Ceibos antiguo en la cobertura del 100% del barrio. de la Concesión a Interagua), considerando las zonas de planificación y de expansión Urbana.

COBERTURA DE ALCANTARILLADO

A la fecha se tiene una cobertura de aproximadamente el 95% de la población, esperándose llegar al 100%, hasta finales del año 2028 (6to Quinquenio de la Concesión a Interagua). Incluyendo a Ceibos antiguo en la cobertura del 100% del barrio.



Plano 12: Síntesis cobertura de servicios
Fuente: Elaboración propia



Plano 13: Plano uso de suelo y Equipamiento
Fuente: Elaboración propia

USOS DE SUELO

En los usos de suelo que se presentan en este sector de **Usos Comerciales y de Servicios**- Ceibos encontramos los siguientes:

Residencial de baja densidad. -

son zonas residenciales con presencia limitada de áreas del territorio, predios independientes y edificaciones comerciales y equipamientos de nivel nes. (Gaceta 35, pag58) barrial. En esta categoría pueden construirse edificaciones unifamiliares con pocos pisos de altura (Gaceta 35, pag58)

Residencial de mediana densidad. -

son zonas residenciales que permiten actividades su esparcimiento, independientemente de su carácter económicas, comerciales y equipamientos para el público o privado. (Gaceta 35, pag59) barrio o un sector de mayor área dentro de la ciudad. (Gaceta 35, pag58)

Es el suelo destinado a actividades de intercambio de bienes y servicios en diferentes escalas y coberturas, en uso exclusivo o combinados con otros usos de suelo en

uso exclusivo o combinados con otros usos de suelo en

Usos de Equipamiento.-

Es suelo destinado a actividades e instalaciones que generen bienes y servicios sociales y públicos para satisfacer las necesidades de la población o garantizar

Es suelo destinado a actividades e instalaciones que generen bienes y servicios sociales y públicos para satisfacer las necesidades de la población o garantizar

EQUIPAMIENTO

Por sus características los equipamientos se clasifican según su naturaleza como equipamientos sociales y de servicio. Ambas categorías consideran una segunda clasificación correspondiente a los equipamientos por tipo (Gaceta 35, pag. 23):

o Equipamientos Sociales:

- Educación
- Salud
- Bienestar Social
- Recreativo y Deportes

o Equipamientos de Servicios:

- Seguridad
- Administración Pública
- Servicios Funerarios
- Transporte.

SIMBOLOGÍA

- USO RESIDENCIAL DE DENSIDAD BAJA
- USO RESIDENCIAL DE DENSIDAD MEDIA
- EQUIPAMIENTO
- USO COMERCIAL

OCUPACIÓN BARRIAL

- EQUIPAMIENTO 7%
- USO RESIDENCIAL DE DENSIDAD BAJA 90%
- USO RESIDENCIAL DE DENSIDAD MEDIA 1%
- USO COMERCIAL 2%

DESCRIPCIÓN

El espacio público que posee Los Ceibos actualmente no cumple con los mínimos deseables para servir a la población del barrio, muchos puntos del sector quedan por fuera del área de cobertura haciendo que la interacción a nivel de calle no se permita.

Dichos equipamientos responden a una radio de influencia, en el PDOT de Guayaquil se establece de la siguiente manera:

o Equipamientos Sociales:

- Educación - nivel:barrial (400m)
- Salud - nivel: barrial (800m)
- Bienestar Social -nivel: barrial (300m)
- Recreativo. y Deportes: -nivel: barrial (300m)

o Equipamientos de Servicios:

- Seguridad -nivel: barrial (300m)
- Administración Pública -nivel: barrial (ciudad)
- Servicios Funerarios -nivel: barrial (2000m)
- Transporte. -nivel: barrial (ciudad)

CARACTERIZACIÓN

- ÁREAS RESIDENCIALES

En el sector de Ceibos antiguo prevalece las construcciones residenciales, muchas de estas son construidas con bloque y hormigón, en el sector se encuentran 5 tipologías de viviendas que son: 1 piso, 2 pisos, 3 pisos 4 y 5 pisos las cuales se encuentran comunicadas a la vía pública.

SIMBOLOGÍA

● INTERRUPCIÓN DE DESPLAZAMIENTO

TIPOS DE VIVIENDA

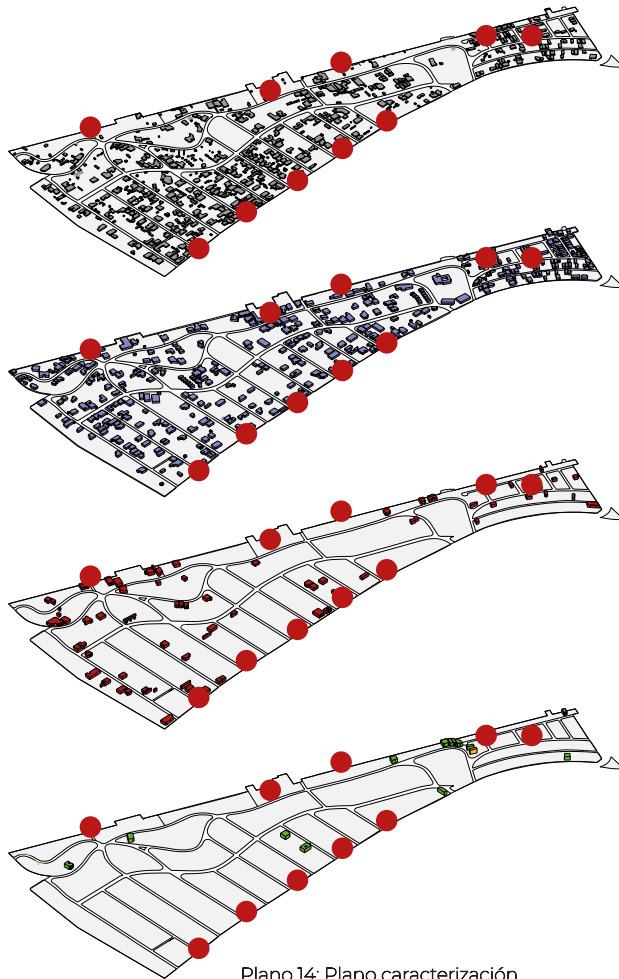
○
VIVENDAS DE 1 P.
Viviendas 500
Habitantes 1550.

○
VIVENDAS DE 2 P.
Viviendas 400
Habitantes 1240.

○
VIVENDAS DE 3 P.
Viviendas 71
Habitantes 660.

○
VIVENDAS DE 4 P.
Viviendas 14
Habitantes 172.

○
VIVENDAS DE 5 P.
Viviendas 1
Habitantes 15.



Plano 14: Plano caracterización
Fuente: Elaboración propia

- ESPACIO PÚBLICO

En los siguientes diagramas se realiza una valoración para cuantificar la presencia de espacios público existente considerando tres aspectos: Vialidad - Transporte público - Espacios de recreación pública en donde

No existe



Poco



Bastante



INTERRUPCIÓN DE DESPLAZAMIENTO



● - VIALIDAD

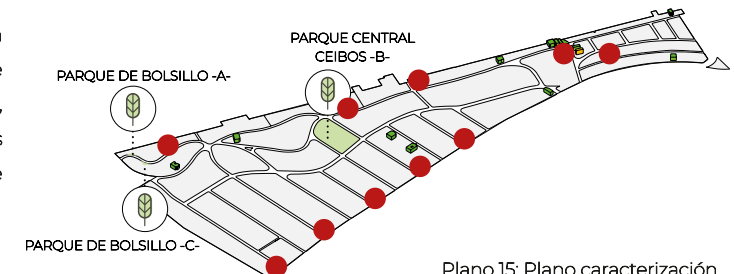
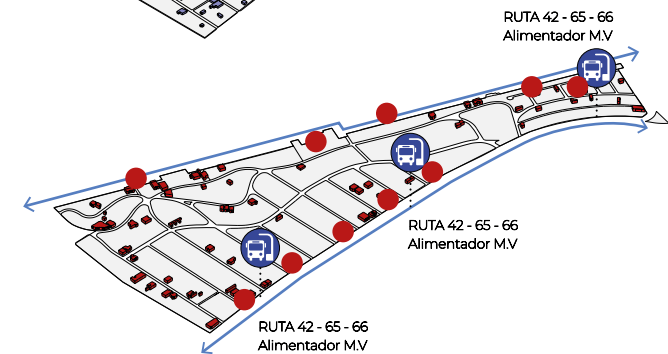
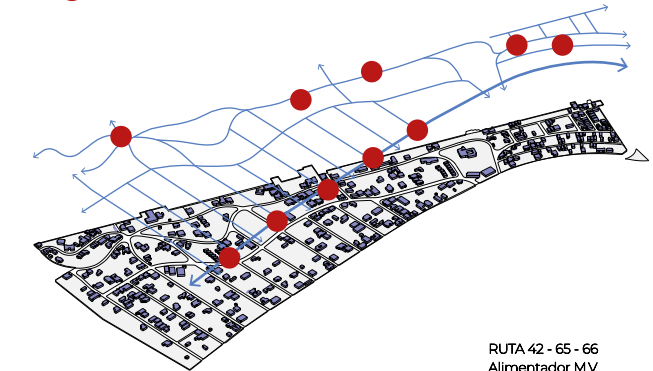
Existe red vial, pero no vías y aceras no se encuentran en optimas condiciones y no son accesibles debido al problema de privatización del espacios públicos (cerramientos en calles internas)

○ - TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público es inexistente dentro del barrio Los Ceibos, las rutas marcadas se encuentran en la Av. del Bombero (Av. Principal)

● - PARQUES

Los espacios públicos en Ceibos son pocos y no cubren a la mayor parte de los usuarios que habitan el barrio, y se ve afectado el uso de estos pocos espacios debido al fenomeno de privatización del espacio público



Plano 15: Plano caracterización
Fuente: Elaboración propia

CLASIFICACIÓN VIAL URBANA EN CEIBOS

Sistema General Vial Urbano. – La estructura vial primaria del cantón se encuentra establecida en el componente estructurante del presente PUGS y el sistema general vial urbano completo se expresa gráficamente en los mapas contenidos en el Anexo 3 de la presente Ordenanza y las normas de diseño vial son las establecidas en la siguiente tabla: (gaceta 35, pag. 70)




CONECTIVIDAD	CLASIFICACIÓN	SUB-CLASIFICACIÓN	FUNCIÓN	DERECHO DE VÍA (m)	SECCIÓN DE DISEÑO	VELOCIDAD RECOMENDADA URBANA	VELOCIDAD MÁXIMA EN CUMPLIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL
CIUDAD	VIALIDAD PRIMARIA	V1 - VÍAS EXPRESAS 	SON LA PRIMERA GRAN DISTRIBUCIÓN DENTRO DEL PERÍMETRO URBANO CON RECORRIDOS LARGOS Y CIRCULACIÓN RÁPIDA, MULTIMODAL, VEHÍCULOS MOTORIZADOS PÚBLICOS Y PRIVADOS. A LAS VÍAS EXPRESAS LLEGA EL FLUJO DE TRANSPORTE DE LAS CALLES ARTERIALES.	30-70	MULTIMODAL, PRIORIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE 4 O MÁS CARRILES POR SENTIDO DE 3,50 M C/U. PUEDE INCLUIR HASTA 2 CARRILES DE SERVICIO DE 3,00 M CADA UNO CON VELOCIDADES DE 50 KM/H, USO PERMITIDO DE CARRIL DE CICLOVÍA, CON ACERAS AMPLIAS DE 4 M, CON USO RESTRINGIDO DEL ESTACIONAMIENTO Y CON ARBOLADO EN ACERAS.	40 km/h	50-70 km/h
BARRIO	VIALIDAD TERCIARIA (MARIO DE BARRIO)	V5 - VÍA LOCALES 	SON DESTINADAS AL TRÁNSITO MULTIMODAL INTERIOR BARRIAL EN COEXISTENCIA DE CORTA DISTANCIA Y BAJA VELOCIDAD CON PRIORIDAD PARA LOS NO MOTORIZADOS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO	12 A 15m	MULTIMODAL, PRIORIDAD PARA EL TRANSPORTE NO MOTORIADO, DOS CARRILES DE 3m PARA TRANSPORTE PÚBLICO, 3m PARA TRANSPORTE PRIVADO PERMITEN ESTACIONAMIENTO LATERAL ACERAS MIN. 2m Y CRUCES PEATONALES A NIVEL DE ACERA	10-30km/h	30 km/h
		V7 - VÍA PEATONAL 	SON AQUELLAS CALLES QUE FACILITAN LAS RELACIONES SOCIALES, TURÍSTICAS, COMERCIALES Y PATRIMONIALES ADEMÁS DE DAR PRIORIDAD AL TRÁNSITO PEATONAL SE DISEÑARÁN EN PLATAFORMA ÚNICA Y SE CONTROLARA EL ACCESO VEHICULAR SOLO EN CONDICIONES EXCEPCIONALES COMO EMERGENCIA O TRANSPORTE DE BIENES	MÍNIMO 6	SECCIÓN VARIABLE DE ACUERDO A FUNCIÓN EN LA CIUDAD. PLATAFORMA ÚNICA. DEBERÁN TENER BOLARDOS Y ACCESIBILIDAD VEHICULAR DE EMERGENCIA		

Tabla 2: Tabla tipos de Vías
Fuente: Gaceta 35

CLASIFICACIÓN DE CERRAMIENTOS EN EL ENTORNO URBANO

En la ciudad de Guayaquil debido a la situación social con respecto a la inseguridad los barrios han decidido levantar cerramientos temporales y con ellos el GAD municipal emitió una ordenanza señalando los tipos de cerramientos barriales permitidos.




CLASIFICACIÓN	SUB-CLASIFICACIÓN	FUNCIÓN	OBLIGACIONES
PORTONES METÁLICOS PARA VÍAS PEATONALES:		EN ESTE CASO, LA ESTRUCTURA DEBERÁ CONTENER DOS PUERTAS ABATIBLES DE UN ANCHO DE HASTA 4,5 METROS PARA EL LIBRE ACCESO DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA Y SERVICIOS BÁSICOS. ADEMÁS, UNA DE LAS PUERTAS DEBE SER ABATIBLE CON UN ANCHO DE UN METRO Y UNA ALTURA DE DOS METROS PARA EL LIBRE ACCESO PEATONAL.	GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD A LAS ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS VINCULADAS A LA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y SERVICIOS DURANTE LAS 24 HORAS.
PORTONES METÁLICOS EN CALLES VEHICULARES CON ACERAS MENORES A 1,5 METROS.		LAS CARACTERÍSTICAS QUE DEBEN CUMPLIR SON DOS PUERTAS ABATIBLES DE UN ANCHO DE HASTA 6 METROS PARA ACCESO VEHICULAR. TAMBIÉN DEBE INCLUIR MÍNIMO UNA PUERTA ABATIBLE DE UN ANCHO DE UN METRO Y UNA ALTURA DE DOS METROS PARA LIBRE ACCESO PEATONAL.	GARANTIZAR EL TRÁNSITO VEHICULAR Y PEATONAL DESDE LAS 6:00 HASTA LAS 20:00, DE LUNES A DOMINGO. PERMITIR LA RECOLECCIÓN DE LOS DESECHOS RESPETANDO LOS HORARIOS Y LAS FRECUENCIAS ESTABLECIDAS PARA EL SECTOR.
PORTONES METÁLICOS EN CALLES VEHICULARES CON ACERAS DE 1,5 METROS O MÁS.		DEBEN CONTENER DOS PUERTAS ABATIBLES DE UN ANCHO DE HASTA 6 METROS PARA ACCESO VEHICULAR Y MÍNIMO UNA PUERTA ABATIBLE DE UN METRO DE ANCHO Y DOS METROS DE ALTURA COLOCADA SOBRE CUALQUIERA DE LAS ACERAS, PARA LIBRE ACCESO PEATONAL. LA ALTURA Y DISEÑO DE LA ESTRUCTURA QUE SOSTENDRÁ EL PORTÓN ABATIBLE SE CONSIDERARÁ DE ACUERDO A LA CONFIGURACIÓN DEL CERRAMIENTO O EDIFICACIÓN CONTIGUO. LA ALTURA NO DEBERÁ SER MAYOR A 2,80 METROS, MEDIDOS DESDE EL NIVEL DE ACERA.	NO SE PODRÁN REALIZAR COBROS PARA EL PASO DE PERSONAS O VEHÍCULOS.

Tabla 3: Tabla tipos de cerramientos
Fuente: Ordenanza Municipal

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO ENFOCADO A LA FRAGMENTACIÓN Y PRIVATIZACIÓN

Los Ceibos "viejo" se encuentra actualmente en un proceso de fragmentación urbana debido a la delincuencia en el sector. Además, los residentes de Ceibos, con la creencia errónea de que cerrando el espacio público fomentarán la revitalización barrial, han contribuido a aumentar la desigualdad y la microsegregación. Este fenómeno priva a usuarios y sectores aledaños del acceso al espacio común urbano.

Los Ceibos colinda con Mapasingue, una zona que carece de infraestructura básica para el uso adecuado del espacio público. Esta proximidad a una zona con mejor planificación urbana y espacios destinados a la recreación activa y pasiva es crucial. El espacio público proyectado en Ceibos tiene el potencial de enriquecer las actividades a nivel de calle, generando mayor movimiento y disminuyendo las percepciones de inseguridad. Esto, a su vez, incrementa el valor del espacio público, promoviendo un entorno urbano más inclusivo y dinámico.

FRAGMENTACIÓN

Los Ceibos "viejo" se encuentra actualmente en un proceso de fragmentación urbana debido a la delincuencia en el sector. Además, los residentes de Ceibos, con la creencia errónea de que cerrando el espacio público fomentarán la revitalización barrial, han contribuido a aumentar la desigualdad y la microsegregación. Este fenómeno priva a usuarios y sectores aledaños del acceso al espacio común urbano. Los Ceibos colinda con Mapasingue, una zona que carece de infraestructura básica para el uso adecuado del espacio público. Esta proximidad a una zona con mejor planificación urbana y espacios destinados a la recreación activa y pasiva es crucial. El espacio público proyectado en Ceibos tiene el potencial de enriquecer las actividades a nivel de calle, generando mayor movimiento y disminuyendo las percepciones de inseguridad. Esto, a su vez, incrementa el valor del espacio público, promoviendo un entorno urbano más inclusivo y dinámico.

PRIVATIZACIÓN

Dentro del proceso de fragmentación urbana en Los Ceibos, se ha producido una privatización del espacio público, lo que impide la libre circulación peatonal y vehicular. Esta situación genera un aumento en los niveles de inseguridad y afecta negativamente la productividad del sector. Estas acciones no están contempladas en la concepción original de Los Ceibos, ya que el barrio forma parte de una red de circulaciones internas entre diferentes vecindarios. El fenómeno de la privatización del espacio público se percibe erróneamente como una medida para combatir la inseguridad y fortalecer la identidad barrial. Sin embargo, esta percepción está alejada de la realidad. Los barrios como Los Ceibos deberían abrirse y ofrecer su infraestructura urbana a los usuarios del sector y áreas aledañas. Esta apertura promovería una mayor productividad y una vida urbana más dinámica. Además, permitiría el flujo continuo de personas y actividades, lo que contribuiría a una percepción de mayor seguridad y vitalidad en el espacio público. La infraestructura urbana de Los Ceibos, diseñada para ser accesible y funcional, debe ser utilizada para fomentar la integración social y económica, aumentando así la cohesión comunitaria y reduciendo las barreras físicas y sociales que actualmente limitan el desarrollo y la seguridad del área. Abrir el espacio público y facilitar el acceso puede generar un entorno más inclusivo y resiliente, beneficiando a todos los residentes y usuarios de la zona

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Gráfica 16: Vista aérea Los Ceibos
Fuente: www.googlemaps.com



Gráfica 17: Foto cerramiento
Fuente: fotografía propia



CALLE PEATONAL C-M

-Cerramiento con maceteros y baja permeabilidad visual por vegetación.
-NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P1-



CALLE PEATONAL C-M

-Cerramiento con maceteros y baja permeabilidad visual por vegetación.
-NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P1-



CALLE ELIO ESTÉVEZ

-Cerramiento con puertas metálicas de min. 6m y acceso peatonal.
-CUMPLE CLASIFICACIÓN P2-



CALLE PEATONAL

-Cerramiento con puertas metálicas solo con acceso peatonal.
-CUMPLE CLASIFICACIÓN P1-



CALLE PEATONAL

-Cerramiento con puertas metálicas solo con acceso peatonal.
-CUMPLE CLASIFICACIÓN P1-



CALLE AMADEO MOREIRA

-Cerramiento con puertas metálicas de 6m. y acceso peatonal.
-CUMPLE CLASIFICACIÓN P2-



SIMBOLOGÍA
 — VIA EXPRESA -VT
 — VIA LOCAL -VS
 — VIA PEATONAL -V7
 ● CERRAMIENTOS

CALLE ENRIQUE BAQUERIZO M.
 -Cerramiento con rejas metálicas, puertas de acceso vehicular min. 6m e ingreso peatonal, estructura respecto a su entorno.
 -NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P3-

CALLE PEATONAL CEIBOS
 -Peatonal sin cerramiento
 -NO ENTRA EN CLASIFICACIÓN-

CALLE EDUARDO ALCIVAR
 -Cerramiento con puertas metálicas de min. 6m y acceso peatonal.
 -NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P2-

CALLE EDUARDO AROSEMENA M.
 -Cerramiento fijo, con acceso peatonal
 -NO CUMPLE CLASIFICACIÓN-

CALLE PALBERTO DACACH SAMAN
 -Cerramiento con puertas metálicas de min. 6m y acceso peatonal.
 -NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P2-

CALLE 2° PASAJE 42 NO
 -Cerramiento con maceteros y baja permeabilidad visual por vegetación.
 -NO CUMPLE CLASIFICACIÓN P1-



DEFINICIÓN DE BUFFER DE ESTUDIO y VARIABLES A CONSIDERAR

Los radios permitidos que comunican espacios públicos **abiertos** son un aspecto crucial en la planificación urbana para asegurar que los ciudadanos tengan acceso equitativo al espacio público. En el contexto de los parques, es esencial que estén ubicados a una distancia accesible para la mayoría de los residentes. La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que todas las personas deberían vivir a menos de 300 metros de un espacio verde público para promover la actividad física, reducir el estrés y mejorar la salud mental. Este radio de cobertura asegura que los parques no solo sean espacios recreativos, sino también herramientas vitales para el bienestar general de la comunidad.

La Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008), plantea una planificación adecuada que considere estos radios de cobertura asegura una distribución equitativa de los recursos urbanos, promoviendo una ciudad más inclusiva, saludable y funcional para todos sus habitantes.

Según la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008), caminar 300 metros suele representar un tiempo de aproximadamente 4 minutos, considerando una velocidad de marcha promedio de 4.5 km/h, que es una velocidad típica para caminar en un entorno urbano.

Para el actual estudio se realizará un mapeo de 3 ejes principales en los espacios públicos abiertos que son la **accesibilidad, movilidad, espacio público** y en cuanto a equipamientos mediante un radio de cobertura apropiado según Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008) determinar si los espacios públicos abastecen o sirven a los usuarios del sector y evaluar la existencia de infraestructura.

SÍNTESIS DE RADIOS DE COBERTURA

Radio de cobertura de transporte público :

Una red de distintos medios de transporte suficientemente extensa y diversa permite cubrir homogéneamente el territorio, lo vertebrar, y evita el aislamiento de determinados tejidos, a la vez que se promueve una movilidad racional, sostenible y democrática. Estas redes de transporte se convierten en un verdadero medio de transporte si cuentan con una red propia interconectada en todo (Agencia de Ecología Urbana Barcelona, 2008).

La Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008) establece radios de cobertura de 300m. en paradas de transporte público y la presencia de red ciclovía. En la actualidad Ceibos viejo cuenta con la presencia de 3 paradas de transporte público que dan a la Av. del Bombero pero que no tiene acceso al sector de Ceibos.

Radio de cobertura de parques: .

La Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2008), Relaciona la distancia con la superficie del espacio: Espacios entre 1.000 m2 y 5.000 m2, menos de **200 m** de distancia;

Espacios entre 5.000 m2 y 1 Ha; menos de **750 m**.

1 Ha. y 10 Ha; **2km**.

-En el barrio Los Ceibos viejo cuentan actualmente con 3 zonas destinadas a la recreación:

A) parque lineal de menos de 300m2 aprox.

B) parque lineal de menos de 300m2 aprox.

C) Parque central Los Ceibos de 1000m2 aprox.

Cobertura de ciclovías: Infraestructura inexistente.

Resumen accesibilidad : Aceras existentes no permiten un desplazamiento eficiente en el espacio público, el ancho de acera aproximadamente llega a 2m. lo que no llega al mínimo deseable según (AEUB,2008). También cabe destacar que el fenómeno de privatizar espacios públicos está presente lo que limita la accesibilidad.

Resumen movilidad: La movilidad a través del sector deja de ser eficiente debido al impedimento del acceso de transporte público por medio del barrio y dificulta la conectividad entre el tejido urbano debido a los cerramientos que están ubicando habitantes del sector. La vialidad no se encuentra en óptimas condiciones afectando la libre caminabilidad.

Resumen áreas verdes: las áreas verdes no cumplen con el mínimo deseable y no cubren los radios de cobertura del mismo, lo que hace inequitativo el espacio público abierto para los usuarios del sector.

VARIABLES

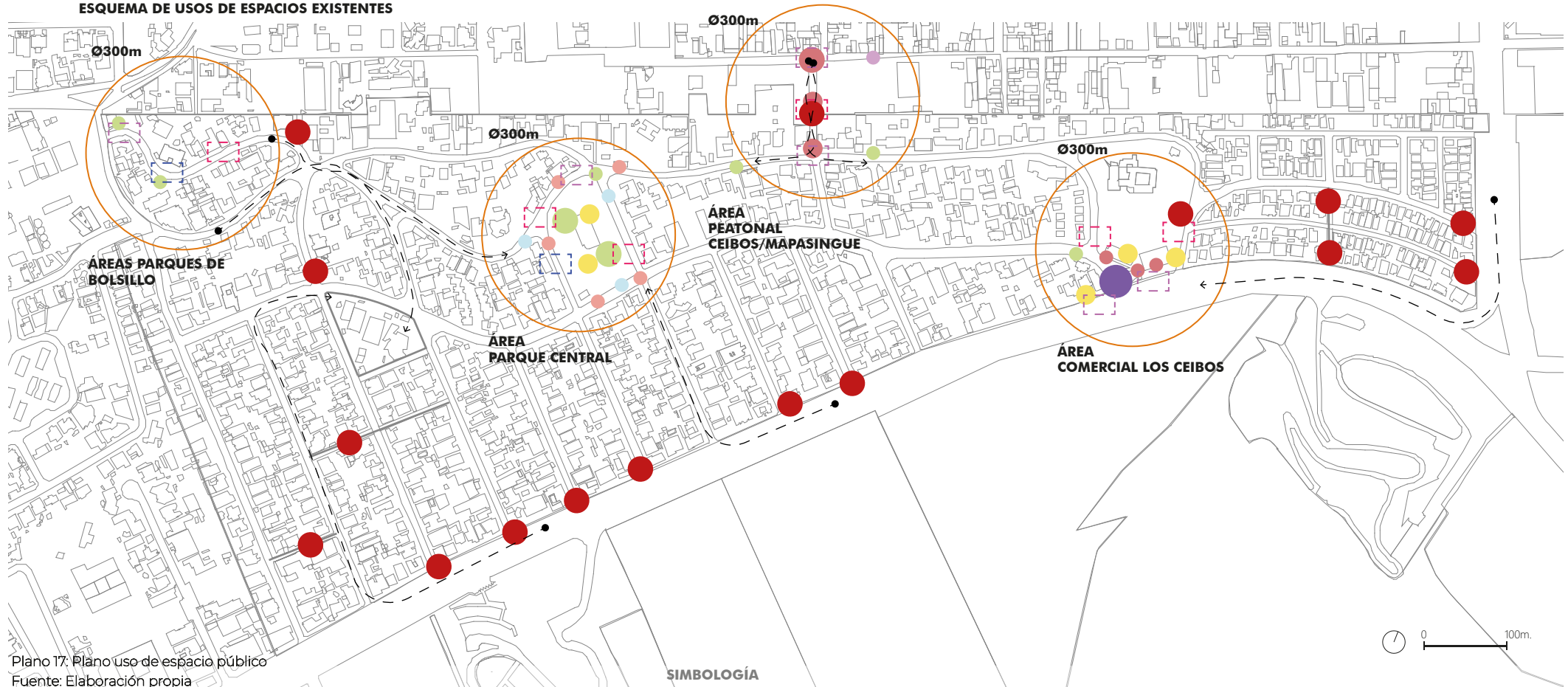
EJES	VARIABLE	ICONO	DESCRIPCIÓN
ACCESIBILIDAD	BUFFER ESTUDIO		Buffer de estudio radio de 300m.
	TRANSPORTE ALTERNO		Infraestructura que acompañe en la vía pública
MOVILIDAD	PARADAS DE TRANSPORTE		Buffer de estudio radio de 300m.
	ÁREAS VERDES		Espacios mayores a 1000m2 a menos de 300m
ESPACIO PÚBLICO	ESPACIOS LIGADOS AL TRÁNSITO VEHICULAR y PEATONAL		Espacios peatonales de 2.8 a 3m y vehiculares 4m.

Tabla 4: Tabla tipos de cerramientos

Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2008

USOS ESPACIOS PÚBLICOS

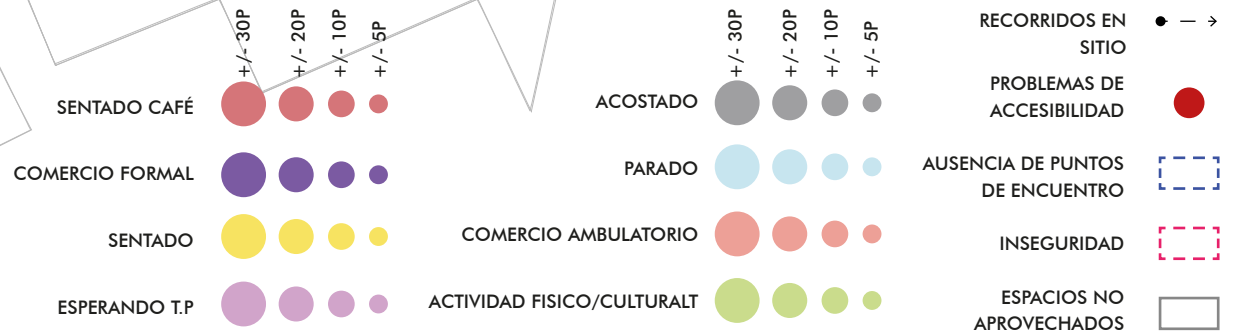
ESQUEMA DE USOS DE ESPACIOS EXISTENTES

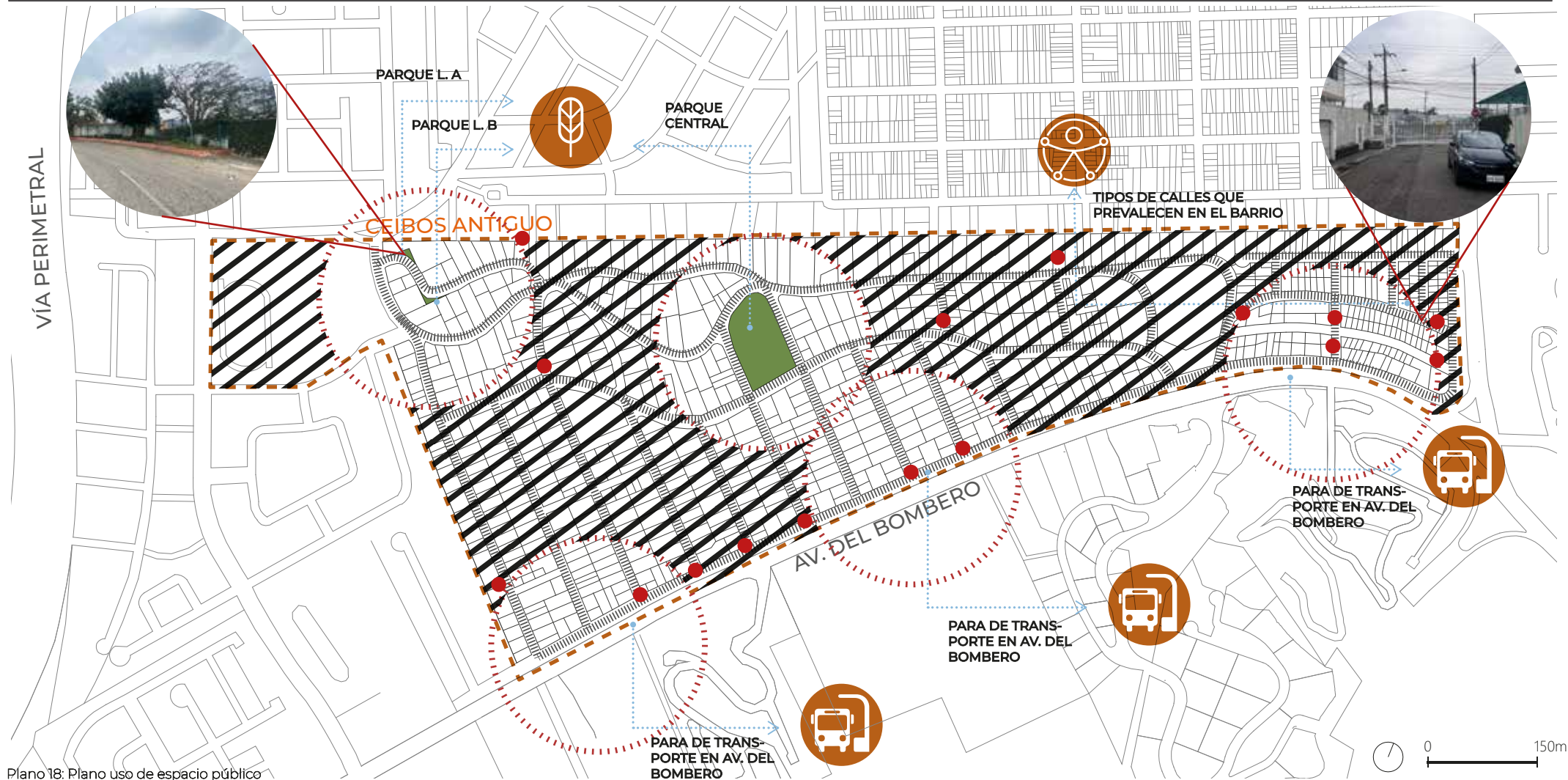


Plano 17: Plano uso de espacio público
Fuente: Elaboración propia

En los siguientes recuadros se localizan los puntos de espacios públicos abiertos destinados a la recreación activa. Este gráfico pretende mostrar la actividad que ocurre en dichas áreas y la frecuencia de usuarios en esos espacios, con el objetivo de evidenciar la carencia de espacios públicos en el barrio Los Ceibos. Además, se analizarán los patrones de uso y la distribución temporal de los usuarios, permitiendo identificar las horas pico de actividad y las áreas más concurridas. Esta información es fundamental para planificar intervenciones urbanísticas que optimicen el uso del espacio público y mejoren la calidad de vida de los residentes.

SIMBOLOGÍA





Plano 18: Plano uso de espacio público
Fuente: Elaboración propia _ Síntesis radios de cobertura

PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES

SIMBOLOGÍA

- Área de estudio
- Buffer de estudio (r300m.)
- Aceras
- Cerramientos

ICONOGRAFÍA

- Área de ciclovía** | área inexistente, pero posee la capacidad de albergar con infraestructura en el espacio público
- Paradas de transporte público** | no cumple con los radios de cobertura del servicio. Pero posee la capacidad para implementar paradas y cumplir con norma.
- Parques** | no cumple con los radios de cobertura pero posee la capacidad de albergar actividades recreativas en las calles
- Movilidad** | La infraestructura vial varía muchas calles no poseen formalmente el espacio para caminabilidad ni alberga vegetación pero se puede implementar un rediseño de vías.

FODA

F

Fortaleza

- **Ubicación Estratégica:** Los Ceibos está ubicado en una zona estratégica con fácil acceso a importantes vías de la ciudad.
- **Infraestructura Educativa y Sanitaria:** El barrio cuenta con instituciones educativas y centros de salud de calidad.
- **Zonas Verdes y Parques:** Presencia de áreas verdes como el Parque Central de Los Ceibos, que proporciona espacios recreativos a la comunidad.
- **Comunidad Organizada:** Los Ceibos tiene un comité activo que gestiona y defiende los intereses del barrio.



O

Oportunidades

- **Desarrollo de Espacios Públicos:** Existe potencial para revitalizar y ampliar los espacios públicos, promoviendo una mayor integración comunitaria.
- **Mejoramiento de la Movilidad:** Implementación de proyectos de movilidad activa, como calles compartidas y ciclovías.
- **Aumento de Valor Inmobiliario:** Intervenciones urbanas que pueden incrementar el valor de las propiedades en el área.
- **Potencial para Proyectos de Sostenibilidad:** Oportunidad para integrar soluciones basadas en la naturaleza y mejorar la calidad ambiental del barrio.



D

Debilidades

- **Deficiente Infraestructura Peatonal:** Las aceras y calles presentan deficiencias en términos de accesibilidad y confort para peatones.
- **Privatización del Espacio Público:** La tendencia hacia la privatización reduce el acceso a espacios públicos abiertos, limitando la movilidad y el uso comunitario.
- **Falta de Vegetación Urbana:** Insuficiente arborización que afecta la mitigación de los efectos climáticos y la calidad ambiental.
- **Inseguridad Perceptual:** La percepción de inseguridad es alta debido a la falta de iluminación adecuada y al diseño urbano que no promueve la vigilancia natural.



A

Amenazas

- **Crecimiento Descontrolado:** El incremento poblacional sin una adecuada planificación podría exacerbar la demanda de servicios y deteriorar la calidad de vida.
- **Deterioro de Espacios Públicos:** La falta de mantenimiento y cuidado de las áreas verdes y públicas podría llevar a su deterioro.
- **Incremento de la Contaminación:** La falta de vegetación y la congestión vehicular podrían aumentar los niveles de contaminación en el área.
- **Resistencia al Cambio:** La resistencia por parte de la comunidad o de actores clave puede dificultar la implementación de mejoras urbanas necesarias.



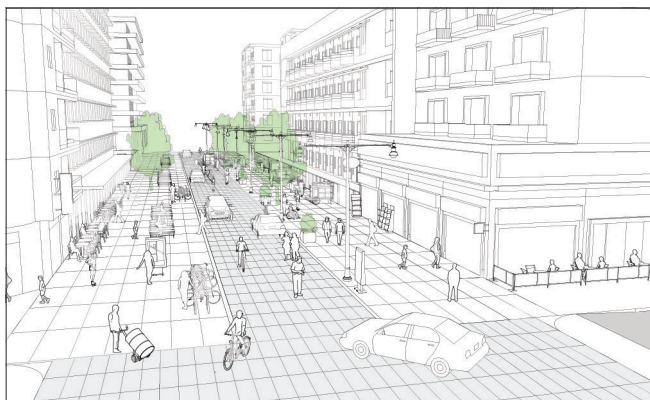
SÍNTESIS DE FODA

Con base en el análisis FODA realizado sobre el barrio Los Ceibos, se plantea una intervención integral en las calles para transformarlas en espacios públicos que fomenten la convivencia y movilidad urbana. Aprovechando las fortalezas del barrio, como su infraestructura vial existente y la alta valorización de su entorno residencial, el proyecto buscará revitalizar las áreas subutilizadas, potenciando la creación de espacios públicos accesibles y seguros. Se abordarán las debilidades, como la falta de vegetación y la deficiente calidad de las aceras, mediante la implementación de soluciones que mejoren la caminabilidad y el confort climático. Las oportunidades identificadas, como la

creciente demanda de espacios públicos y el interés de la comunidad en mejorar la calidad de vida, serán claves para integrar a los residentes en el proceso, asegurando que las intervenciones respondan a sus necesidades y expectativas. Por otro lado, se tomarán en cuenta las amenazas, como la privatización del espacio público y la percepción de inseguridad, desarrollando estrategias que promuevan un entorno urbano inclusivo y resiliente, que no solo mejore la movilidad, sino que también refuerce el sentido de comunidad y pertenencia en Los Ceibos.

VISIÓN

La visión para el barrio de Los Ceibos se enfoca en transformar las calles en el eje central del espacio público, promoviendo una mejor calidad de vida tanto para los residentes como para los visitantes. El objetivo es implementar estrategias que maximicen el uso y disfrute del espacio público, aprovechando al máximo las potencialidades del barrio mediante la creación de un circuito vial optimizado que integre y priorice la movilidad activa. La meta es que Los Ceibos se convierta en un referente urbano, superando las barreras de la privatización y la segregación en el espacio público, y proyectándose como "Los Ceibos 2030": un barrio saludable, seguro y accesible para todos.



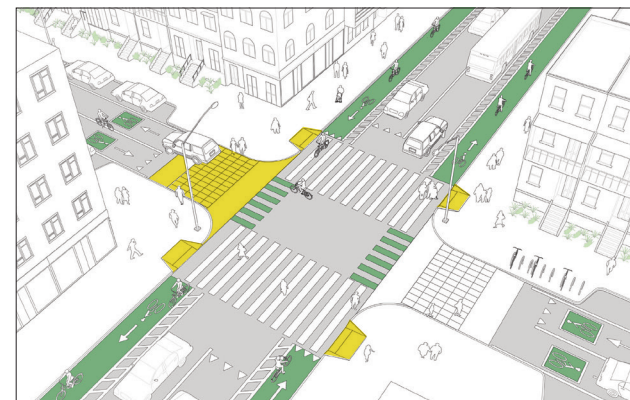
Fuente: Duncan, S. (2023) p.93

CALLE COMPARTIDA



Fuente: Duncan, S. (2023) p.255

CALLE PEATONAL



Fuente: Duncan, S. (2023) p.373

MOVILIDAD ACTIVA

C.

ESTRATÉGIAS URBANAS

ESTRATEGIAS URBANAS

CALLES COMPLETAS

-CRITERIOS DE DISEÑO

Vías diseñadas y operadas para proveer seguridad, accesibilidad y viajes aludables a todas las personas usuarias de la calle, sin importar su edad, género, capacidades o modo de transporte preferido (MODOT, et al. 2021), a través de intervenciones de redistribución vial y para asegurar la correcta operación de la calle. (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, México, 2023).

Paso 1

Planear redes de calles completas. La calle completa debe contribuir al desarrollo de las redes y respondera su contexto.



Red peatonal



Red ciclista



Red vial

¿Qué criterios se deben seguir para crear redes? Todas las redes deben diseñarse pensando en que estas deben ser:



Directas



Coherentes



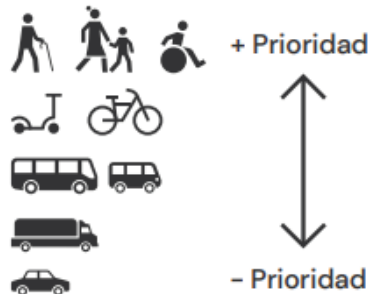
Cómodas



Seguras

Paso 2

Diseñar calles completas. Las calles completas deben seguir la jerarquía de la movilidad urbana sustentable:



¿Cuáles principios deben tomarse en cuenta?



Inclusión social
y Equidad



Seguridad
personal y vial



Sostenibilidad



Resiliencia

Paso 3

Construir calles completas. De acuerdo con las redes priorizadas para las calles completas, se deben considerar los siguientes elementos:



Red peatonal: infraestructura peatonal



Red ciclista: infraestructura ciclista



Red transporte público: infraestructura para transporte público



De igual manera considerar la implementación de infraestructura verde y de paisaje, así como sistemas de información

(Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, México, 2023).

GUÍA GLOBAL DE DISEÑO DE CALLES (GUIDE STREET DESIGN GLOBAL)

CALLES COMPARTIDAS

-CRITERIOS DE DISEÑO

ANALIZAR EL SITIO

Según Global Designing Cities Initiative (2016, p. 48), sugiere un enfoque integral para el análisis de un proyecto urbano. Se recomienda estudiar y documentar el contexto físico, social y ambiental del área, considerando cómo la calle funciona en diferentes escalas y dentro de redes más amplias. También se debe documentar la infraestructura existente, observar el uso de la calle y quiénes la utilizan, y entender las costumbres, culturas e influencias políticas locales. Es importante revisar guías y documentos legales relevantes para el proyecto y, tras un análisis exhaustivo de las condiciones actuales, identificar y priorizar los desafíos y necesidades clave para discutirlos con los actores involucrados.

DESARROLLAR LA VISIÓN DEL PROYECTO

Según Global Designing Cities Initiative (2016, p. 49), sugiere desarrollar una visión clara para el futuro diseño de la calle una vez comprendidas las condiciones existentes, los intereses de los actores y las limitaciones del proyecto. Recomienda identificar las mejores prácticas y ejemplos innovadores adaptados al contexto local. Se deben utilizar ayudas visuales y representaciones para ilustrar y explicar las posibilidades, y probar las ideas con los actores locales. Es importante que la visión esté alineada con las metas de la ciudad y las prioridades comunitarias en términos de salud, seguridad, calidad de vida y sostenibilidad. Además, se sugiere crear opciones de diseño que equilibren las limitaciones del proyecto con los intereses de los actores, involucrando a la comunidad en la toma de decisiones.

(Guía global de diseño de calles, 2016)

PLACE MAKING

¿QUE ES?

"...inspira a las personas a reimaginar y reinventar colectivamente los espacios públicos como el corazón de cada comunidad. Al fortalecer la conexión entre las personas y los lugares que comparten, la creación de lugares se refiere a un proceso colaborativo mediante el cual podemos dar forma a nuestro ámbito público para maximizar el valor compartido. (Project for Public Spaces, 2016)



Gráfico 18: Tipología

Fuente: <https://tao-pic.com/literature-review-of-placemaking/>

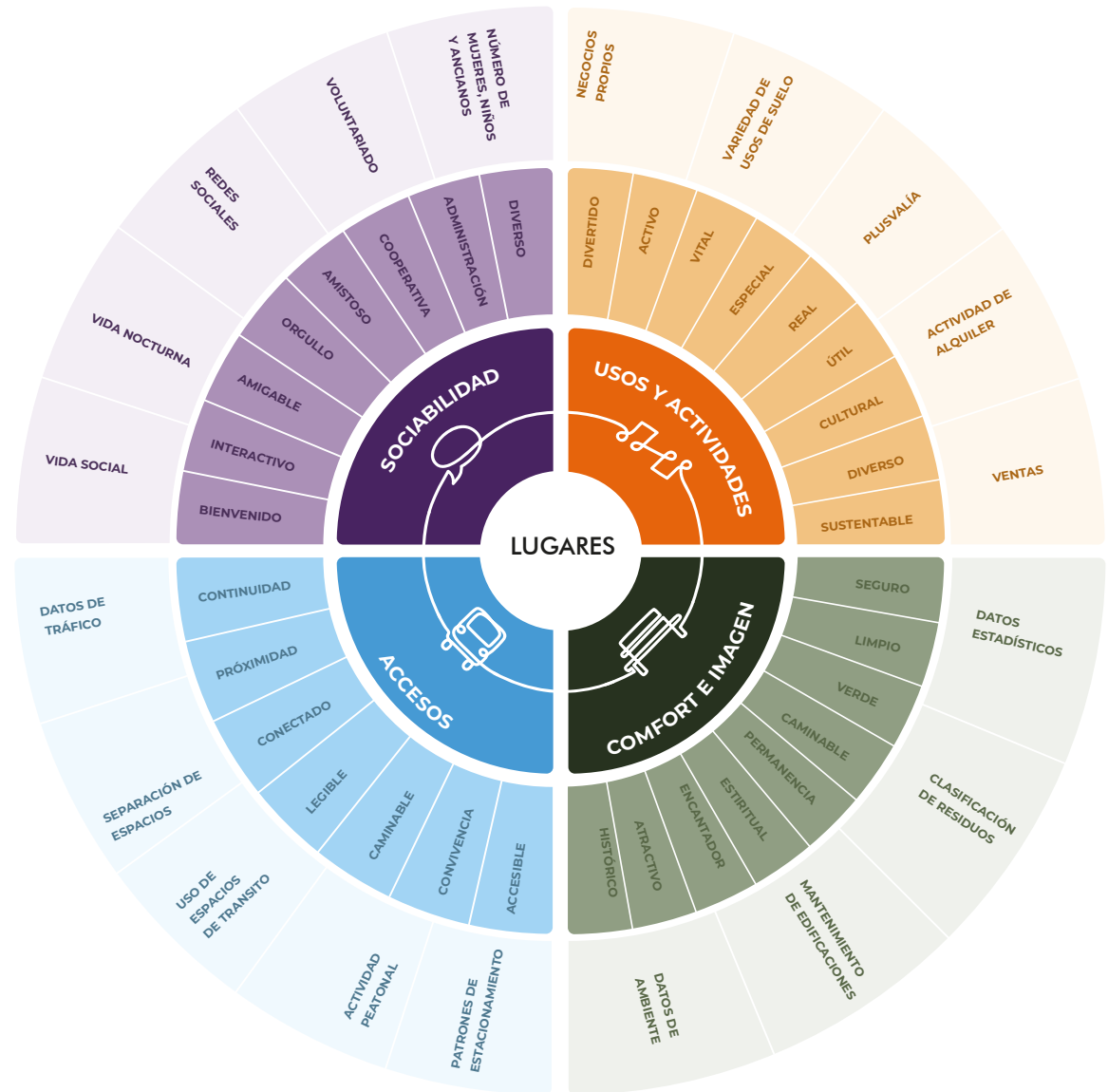


Gráfico 19: Aplicación concepto Placemaking

Fuente: PPS

El diagrama de lugares es una de las herramientas que Project for Public Spaces ha desarrollado para ayudar a las comunidades a evaluar lugares. El anillo interior representa los atributos clave de un lugar, el anillo del medio sus cualidades intangibles y el anillo exterior sus datos medibles. (Project for Public Spaces, 2016)

PLACE MAKING

DIAGRAMA DE LUGARES

"... el Diagrama de Lugar de PPS , que describe cuatro criterios para analizar un lugar: acceso y vínculos, comodidad e imagen, usos y actividades, y sociabilidad." (Project for Public Spaces, 2016)

-Observaciones iniciales

En la primera parte del Juego del Lugar, estos cuatro aspectos de un espacio público se desglosan aún más para que el participante pueda evaluar varios atributos más específicos del espacio, como una sensación general de seguridad , las actividades que tienen lugar en el sitio y evidencia de voluntariado y compromiso entre los visitantes. (Project for Public Spaces, 2016)

-Participación y análisis

La segunda parte del Juego del Lugar plantea preguntas más detalladas, incluida una que pide al participante que entreviste a alguien en el espacio sobre lo que le gusta del espacio y cómo podría mejorarlo. (Project for Public Spaces, 2016)

Los resultados de estas evaluaciones y entrevistas informales revelan mucho sobre el espacio: resaltan áreas de mejora y ofrecen pistas sobre lo que está funcionando y podría replicarse en otros espacios públicos. Si bien los datos de los usuarios pueden variar mucho de una persona a otra, descubrimos que los participantes llegan a conclusiones similares sobre lo que mejoraría un espacio con sorprendente frecuencia. Y, en la mayoría de los casos, estos cambios son bastante simples y podrían ejecutarse fácilmente mediante proyectos más ligeros, rápidos y económicos . (Project for Public Spaces, 2016)

El Juego del Lugar invita a los usuarios a hacer sus propios juicios y observaciones sobre un espacio, y la gran diversidad de calificaciones y respuestas que surgen del ejercicio muestra cuán dinámicos son los espacios públicos, cada uno con funciones y atributos que son exclusivos de un lugar en particular. región o comunidad. (Project for Public Spaces, 2016)



Gráfico 19: Aplicación concepto Placemaking

Fuente: <https://www.pps.org/article/social-alchemy-jim-walker-on-placemaking-as-utopian-experiment>

PLACE MAKING

ELEMENTOS CONSIDERADOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE UN LUGAR



IDEAS SUBYACENTES

La comunidad es la experta.

El punto de partida importante en el desarrollo de un concepto para cualquier espacio público es identificar los talentos y activos dentro de la comunidad. Aprovechar esta información al comienzo del proceso ayudará a crear un sentido de propiedad comunitaria en el proyecto que puede ser de gran beneficio tanto para el patrocinador del proyecto como para la comunidad. (Project for Public Spaces, 2016)

Crear un lugar, no un diseño.

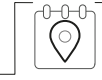
Si tu objetivo es crear un lugar (que creemos que debería ser), un diseño no será suficiente. Para convertir un espacio de bajo rendimiento en un "lugar" vital, se deben introducir elementos físicos que hagan que las personas sean bienvenidas y cómodas, como asientos y nuevos jardines, y también a través de cambios de "gestión" en el patrón de circulación de los peatones y desarrollando más relaciones efectivas entre el comercio minorista circundante y las actividades que se desarrollan en los espacios públicos. (Project for Public Spaces, 2016)

No puedes hacerlo solo.

Los socios son fundamentales para el éxito futuro y la imagen de un proyecto de mejora del espacio público. Ya sea que desee socios al principio para planificar el proyecto o desee intercambiar ideas y desarrollar escenarios con una docena de socios que podrían participar en el futuro, son invaluable para brindar apoyo y hacer despegar un proyecto. Pueden ser instituciones locales, museos, escuelas y otros. (Project for Public Spaces, 2016)

Puedes ver mucho con solo observar.

Todos podemos aprender mucho de los éxitos y fracasos de los demás. Al observar cómo las personas usan (o no usan) los espacios públicos y descubrir qué les gusta y qué no les gusta de ellos, es posible evaluar qué los hace funcionar o no. (Project for Public Spaces, 2016)



PLANIFICACIÓN EXTENSIÓN

5. Tener una visión

La visión debe surgir de cada comunidad individual. Sin embargo, para tener una visión de cualquier espacio público es esencial tener una idea de qué tipo de actividades podrían estar ocurriendo en el espacio, una visión de que el espacio debe ser cómodo y tener una buena imagen, y que debe ser un lugar importante donde la gente quiera ser. (Project for Public Spaces, 2016)

6. Mas ligero, más rápido y más barato

La complejidad de los espacios públicos es tal que no se puede pretender hacer todo bien al principio. ¡Los mejores espacios experimentan con mejoras a corto plazo que pueden probarse y perfeccionarse durante muchos años! Elementos como asientos, cafés al aire libre, arte público, delimitación de cruces peatonales y zonas peatonales, jardines comunitarios y murales son ejemplos de mejoras que se pueden lograr en poco tiempo. (Project for Public Spaces, 2016)

PLACE MAKING

ELEMENTOS CONSIDERADOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE UN LUGAR



IDEAS ACCIÓN

7. Triangulación (juntar funciones).

En un espacio público, la elección y disposición de diferentes elementos entre sí puede poner en marcha (o no) el proceso de triangulación. Por ejemplo, si un banco, una papelería y un teléfono se colocan sin conexión entre sí, cada uno puede recibir un uso muy limitado, pero cuando se colocan juntos junto con otras comodidades como un carrito de café, naturalmente atraerán a las personas. (Project for Public Spaces, 2016)

8. Fomentar lugares, superar obstáculos.

Crear buenos espacios públicos implica inevitablemente encontrar obstáculos, porque nadie, ni en el sector público ni en el privado, tiene el trabajo o la responsabilidad de "crear lugares". Comenzar con mejoras a pequeña escala que fomenten la comunidad puede demostrar la importancia de los "lugares" y ayudar a superar los obstáculos. (Project for Public Spaces, 2016)

9. Función y forma

El aporte de la comunidad y los socios potenciales, la comprensión de cómo funcionan otros espacios, la experimentación y la superación de obstáculos y detractores proporciona el concepto del espacio. Aunque el diseño es importante, estos otros elementos le indican qué "forma" necesita para lograr la visión futura del espacio. (Project for Public Spaces, 2016)



IMPLEMENTACIÓN

10. El dinero no es problema (autosustentable)

"...Además, si la comunidad y otros socios participan en la programación y otras actividades, esto también puede reducir los costos. Lo más importante es que al seguir estos pasos, la gente tendrá tanto entusiasmo por el proyecto que el costo se considerará mucho más amplio y, en consecuencia, no será significativo en comparación con los beneficios. (Project for Public Spaces, 2016)

11. Nunca terminas.

Las comodidades se desgastan, las necesidades cambian y suceden otras cosas en un entorno urbano. Estar abierto a la necesidad de cambio y tener la flexibilidad de gestión para implementar ese cambio es lo que construye grandes espacios públicos y grandes ciudades y pueblos. (Project for Public Spaces, 2016)

PLACE MAKING

CRITERIOS PARA TRANSFORMAR ESPACIO COMUNITARIO

El placemaking es a la vez una filosofía y un proceso práctico para transformar los espacios públicos. Se centra en observar, escuchar y hacer preguntas a las personas que viven, trabajan y juegan en un espacio particular para comprender sus necesidades y aspiraciones para ese espacio y para su comunidad en su conjunto. El proceso de creación de lugares se puede utilizar para modernizar un espacio existente o planificar un espacio nuevo. Debido a que cada situación es diferente, los pasos no siempre son exactamente los mismos ni suceden siempre en el mismo orden. Pero Project for Public Spaces utiliza un proceso de cinco

pasos para involucrar a más personas en la observación, planificación y configuración de un lugar. Los espacios públicos eficaces son extremadamente difíciles de lograr porque rara vez se comprende su complejidad. Como dijo William (Holly) Whyte: "Es difícil diseñar un espacio que no atraiga a la gente. Lo que es notable es la frecuencia con la que esto se ha logrado". (Project for Public Spaces, 2016)



DEFINIR LUGAR/IDENTIFICAR PARTES INTERESADAS

El proceso de creación de lugares comienza con una reunión para involucrar a representantes comunitarios de los sectores público, privado y cívico con el fin de identificar los principales problemas que enfrentan los diferentes grupos e identificar un lugar o lugares en particular para centrar sus esfuerzos de creación de lugares. Los funcionarios gubernamentales son facilitadores y socios en la implementación de la visión de la comunidad. Las preguntas clave a considerar en la divulgación a las partes interesadas incluyen:

- ¿A quién le interesa que las cosas cambien?
- ¿Están dispuestos a participar de alguna manera utilizando sus talentos o fondos?
- ¿Existen fondos que podrían usarse para realizar mejoras o programar el espacio?
- ¿Existen organizaciones que puedan proporcionar gestión a largo plazo para el espacio?

(Project for Public Spaces, 2016)



EVALUAR ESPACIO/IDENTIFICAR PROBLEMAS

En este paso, los participantes hacen un balance de cómo se utiliza un espacio y cómo se puede mejorar. Un taller de creación de lugares es una de las herramientas más eficaces para hacer uso del conocimiento, la intuición, el sentido común y las aportaciones de las partes interesadas. El corazón de este taller es el Juego de Evaluación del Desempeño del Lugar. Para iniciar un taller de creación de lugares, suele ser más eficaz que un grupo local coordine la logística. Esto asegura una participación comunitaria en mayor número que si el evento fuera organizado únicamente por agencias gubernamentales o consultores externos. No obstante, también es vital incluir a funcionarios locales en el taller. Durante este proceso también pueden surgir grupos focales para abordar temas específicos en profundidad, mientras que también se deben brindar oportunidades alternativas de retroalimentación, como participación emergente o participación creativa en línea, para aquellos que no puedan asistir en persona. (Project for Public Spaces, 2016)



VISIÓN DEL LUGAR

En este paso, las partes interesadas clave desarrollan una Visión del Lugar, basada en los conocimientos del Taller de Creación de Lugares. Este documento incluye varias partes:

- Una misión o declaración de objetivos. Los objetivos compartidos de las partes interesadas son la base de una Visión de Lugar.
- Una definición de cómo se utilizará un espacio y por quién. La naturaleza del espacio guía los objetivos de los involucrados.
- Una descripción del carácter previsto del espacio. Una idea clara de cómo será el espacio mantiene la visión enfocada.
- Un plan conceptual sobre cómo se podría diseñar el espacio. Una vez que se haya creado un plan conceptual inicial, evalúe la viabilidad del plan e identifique cualquier barrera para su implementación.
- Ejemplos exitosos de espacios o partes de espacios similares.
- Un plan de acción para mejoras a corto y largo plazo. (Project for Public Spaces, 2016)

PLACE MAKING

CRITERIOS PARA TRANSFORMAR ESPACIO COMUNITARIO

El Juego del Lugar es una herramienta para evaluar cualquier espacio público (un parque, una plaza, un mercado, una calle, incluso una esquina) y examinarlo a través de estrategias de observación guiada. ¿La mejor parte del juego de lugares? Cualquiera puede usarlo. No es necesario ser un planificador ni un académico. De hecho, ¡no necesitas saber nada sobre la ciudad! Sólo tienes que prestar mucha atención a cómo te sientes en un espacio... y confiar en tu intuición. Por su accesibilidad, el Juego del Lugar es una actividad ideal para talleres comunitarios, ya que brinda a los residentes locales una herramienta sencilla con la que identificar las ventajas y desventajas de los espacios públicos que utilizan todos los días. ¡o que no atraiga a la gente.

Lo que es notable es la frecuencia con la que esto se ha logrado". Para llevar a cabo el Juego del Lugar, los participantes viajan a un sitio local, se dividen en pequeños grupos de cuatro o cinco, y juntos discuten una serie de preguntas y evaluaciones basadas en las escalas de calificación del juego. Estos hallazgos luego se presentan al grupo más grande para su comparación, análisis y discusión. (Project for Public Spaces, 2016)



EXPERIMENTO A CORTO PLAZO

Los buenos espacios públicos no surgen de la noche a la mañana y las personas no necesitan tener todas las respuestas desde el principio para empezar a mejorar. La clave es ayudar a que el espacio crezca de manera incremental mediante la implementación y evaluación de proyectos "Más livianos, más rápidos y más baratos" (LQC).

Los proyectos LQC pueden adoptar muchas formas y requieren distintos grados de tiempo, dinero y esfuerzo, como por ejemplo:

Comodidades. Desde asientos flexibles hasta quioscos de libros y juegos, maceteros con petunias y arte público rotativo, los servicios brindan un medio de bajo costo para agregar actividad y comodidad a un espacio.

(Project for Public Spaces, 2016)

Programación. Los eventos regulares pueden generar impulso, mostrar el talento local y crear nuevas asociaciones. Si bien los eventos únicos no pueden reemplazar la programación continua, pueden ayudar a probar nuevas ideas y adaptar la visión de la comunidad.

Desarrollo ligero. Las estructuras temporales pueden ofrecer una alternativa a la construcción que requiere mucho capital. Se puede renovar los edificios existentes, mientras que los cobertizos, los carritos de venta, los contenedores de envío y las estructuras tensadas pueden permitir nuevos usos, forjar una identidad y atraer inversiones adicionales. (Project for Public Spaces, 2016)



REEVALUACIÓN Y MEJORAS A LARGO PLAZO

Crear lugares fantásticos es un proceso en constante evolución: es importante comprobar proyectos anteriores realizando una evaluación del espacio en diferentes momentos del día y del año. Mantener a las partes interesadas involucradas también puede hacer o deshacer la vida a largo plazo de un proyecto. Garantizar que la visión del espacio siempre refleje los objetivos de la comunidad es posiblemente la parte más crucial del proceso. Adaptar el plan de gestión de acuerdo con las circunstancias cambiantes también garantiza que el espacio sea apreciado y utilizado a lo largo del tiempo. (Project for Public Spaces, 2016)

TALLER #1

COMITÉ DE CEIBOS - LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN



Gráfico 20: Taller comité Los Ceibos

Fuente: OUT (Observatorio Urbano y Territorial)

El primer taller con el comité de Los Ceibos tuvo como objetivo principal realizar un acercamiento inicial al barrio desde la perspectiva de sus moradores y entender los planteamientos y directrices ya establecidos por la organización barrial. Este taller resultó crucial para la recolección de información detallada sobre el barrio. Los participantes compartieron datos valiosos acerca de la génesis del barrio, explicando los estándares y principios bajo los cuales fue planificado, destacando particularmente su diseño paisajista. Además, los residentes informaron sobre las gestiones que han llevado a cabo de manera independiente ante el Municipio de Guayaquil, solicitando el reconocimiento de Los Ceibos como Barrio Patrimonial. Este esfuerzo refleja su deseo de preservar y valorar el carácter único del barrio, subrayando la importancia de su planificación paisajista en la identidad local. Durante el taller, se discutieron también las necesidades actuales y los desafíos que enfrenta la comunidad, incluyendo la carencia de espacios públicos adecuados y las oportunidades para mejorar la infraestructura existente. La interacción directa con los moradores permitió identificar áreas clave para futuras intervenciones urbanísticas, garantizando que las soluciones propuestas estén alineadas con las expectativas y aspiraciones de la comunidad. En resumen, este primer taller fue una plataforma esencial para establecer una comunicación efectiva con los residentes, recopilando información histórica y contemporánea que será fundamental para la planificación y ejecución de proyectos que no solo mejoren la calidad de vida en Los Ceibos, sino que también respeten y enaltezcan su legado patrimonial y paisajístico.

TALLER #1

COMITÉ DE CEIBOS - REGISTRO FOTOGRÁFICO



Gráfico 21: Taller comité Los Ceibos
Fuente: OUT (Observatorio Urbano y Territorial)

SÍNTESIS DE TALLER #1

Del primer taller surgió como visión inicial la identificación de las variables que los residentes consideran prioritarias en Los Ceibos. Para los habitantes, es fundamental que el barrio no solo perdure, sino que también sea valorado como un enclave urbano destacado en Guayaquil. Se enfatiza la necesidad de preservar la identidad del barrio mientras se integran mejoras que refuercen su relevancia dentro del tejido urbano de la ciudad.

ESTRATEGIA	PERFIL	APLICACION	
IDENTIDAD		Accion de potenciar espacios que permitan la congregación de usuarios de distintos sectores o barrios	Espacios de recreación -callejones y calles peatonales
SEGURIDAD		Medidas para aumentar la percepción de seguridad por medio de decisiones técnicas y de implementación	Luminarias Permeabilidad visual
ACCESIBILIDAD		Abordar la libre circulación a nivel de acera a los usuarios pero sobre todo a los de movilidad reducida.	Vías Aceras
MOVILIDAD		Aplicación sobre las vías públicas y dotar de confort por medio de la implementación de masa arbórea.	Rutas de transporte público intervención de vías públicas
RECREACIÓN		Intervención en parques y plazas, e implementar el uso de espacios privados para parques de bolsillo temporales	Parque central de Ceibos Localizaciónde espacios para parques ...de bolsillo temporales

CONVERSATORIO MICROSEGREGACIÓN

en los barrios de Guayaquil



Fecha: Miércoles 7 de agosto del 2024
Hora: 10 AM
Lugar: Aula 204 (OUT)
Coordinador: Arq. Ricardo Pozo

Invitados:
Arq. Ana Solano de la Sala
Arq. Rosa Rada Alprecht



Gráfico 22: Taller comité Los Ceibos
Fuente: OUT (Observatorio Urbano y Territorial)

TALLER #2

VALIDACIÓN DEL DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA



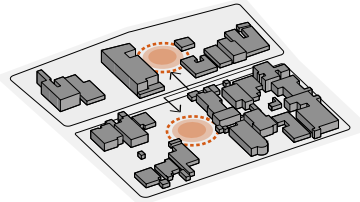
Gráfico 23: Conversatorio

Fuente: OUT (Observatorio Urbano y Territorial)

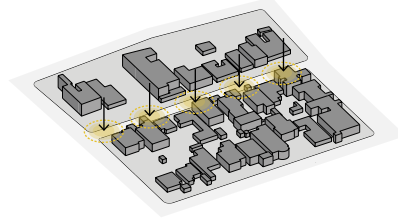
En este segundo taller se presentó el diagnóstico y propuesta que se desarrollaron del lugar de intervención en donde catedráticos destacados complementaron los trabajos propuestos. El observatorio Urbano y Territorial (OUT) a través de nuestro tutor el Arq. Ricardo Pozo (coordinador del OUT) se procedió a destacar las visiones y directrices de la propuesta para Los Ceibos "antiguo" para optimizar el espacio público enfocado en la mejora de la infraestructura urbana y la implementación de circuitos de transporte alterno en donde mejore la calidad de vida de usuarios tanto del sector como aledaños.

ESTRATEGÍAS URBANAS

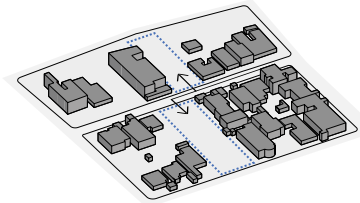
Puntos de encuentro



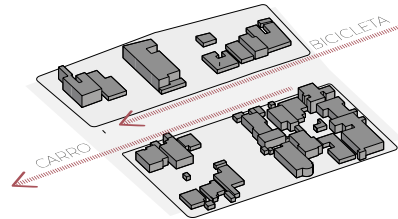
Iluminación



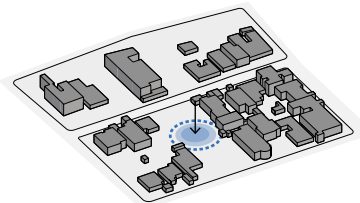
Permeabilidad visual



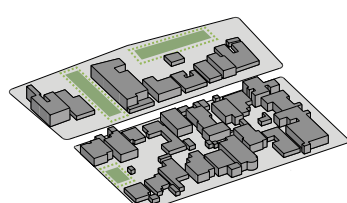
Calles compartidas



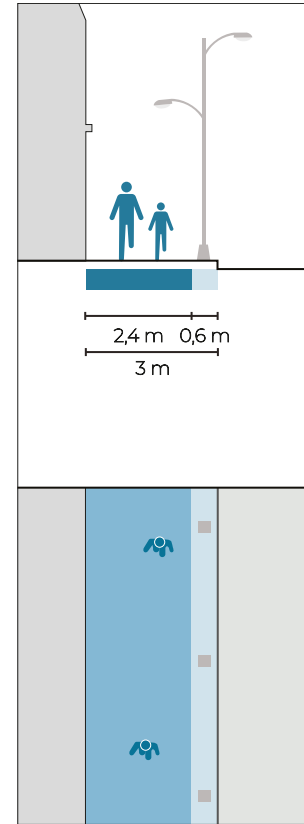
Información servicios profesionales



Espacios verdes

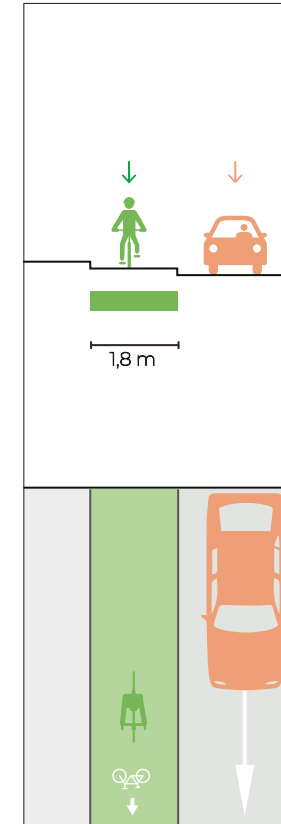


ESQUEMAS TIPOLOGICOS



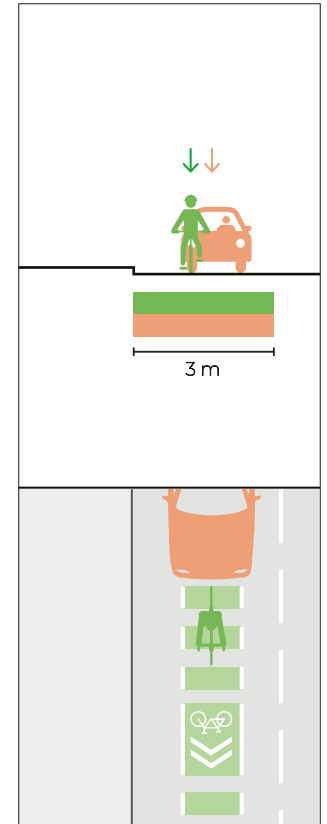
ACERA ANGOSTA

Las calles tranquilas, en contextos de baja densidad, a veces tienen aceras demasiado angostas. El mínimo recomendado para una franja de circulación peatonal es de 2,4m de ancho y un mínimo absoluto de 1,8m. Cuando las calles son muy angostas para sembrar árboles, deben explorarse otras opciones de jardinería, si no es posible proporcionar aceras cómodas en ambos lados de una calle.



CICLORUTA ELEVADA

Llamada a menudo cicloruta estilo Copenhague, esta infraestructura está separada verticalmente del tráfico vehicular. La cicloruta está elevada, bien sea al nivel de la acera o a un nivel intermedio. Se proporciona una acera montable, con una pendiente de 4:1 para permitir una entrada y salida segura. Las estrategias de protección entre ciclistas y peatones pueden consistir en mobiliario urbano o zonas de vegetación de baja altura.



CICLOCALLE

También conocidas como bulevares para bicicletas, son calles tranquilas que acomodan altos flujos de bicicletas y tienen muy poco tráfico vehicular. Se les permite a los conductores de automóviles utilizar la calle como invitados y, en algunas áreas, su acceso es limitado. Las ciclocalles pueden ser apropiadas cuando el ancho de la calle restringe la infraestructura exclusiva para bicicletas.

Fuente: Guía Global de Diseño de Calles

PROGRAMA DE ESPACIOS

ACCESIBILIDAD

Fuente: Guía Global de Diseño de Calles

ACERAS



Los cruces peatonales seguros y frecuentes permiten que un entorno urbano se pueda recorrer a pie. Los cruces peatonales deben estar ubicados en todas las intersecciones en mitad de la cuadra, donde haya tráfico peatonal o se observen líneas de deseo. Apoye los cruces marcados con señalización horizontal y líneas de pare, con elementos a nivel, islas de refugio y radios de esquina más angostos. Reduzca la velocidad del tráfico vehicular antes de llegar a los cruces peatonales.

CRUCES PEATONALES



Los cruces peatonales seguros y frecuentes permiten que un entorno urbano se pueda recorrer a pie. Los cruces peatonales deben estar ubicados en todas las intersecciones en mitad de la cuadra, donde haya tráfico peatonal o se observen líneas de deseo. Apoye los cruces marcados con señalización horizontal y líneas de pare, con elementos a nivel, islas de refugio y radios de esquina más angostos. Reduzca la velocidad del tráfico vehicular antes de llegar a los cruces peatonales.

EXTENSIÓN DE ACERA



Las extensiones de acera son una prolongación de la acera, generalmente en la punta de la intersección, que hacen más angosta la calzada y reducen las distancias de cruce. Permiten que los peatones que esperan para cruzar la calle sean más visibles para los conductores, reducen las velocidades del tráfico y aumentan el espacio disponible en la acera. En las extensiones de acera es posible acomodar mobiliario urbano, bancas, vendedores, paradas de transporte público, macetas y árboles.

ALUMBRADO



Los espacios bien alumbrados son de gran importancia para la seguridad de los peatones, para crear espacios animados y atractivos por la noche, y para prevenir delitos. Instale un alumbrado a escala peatonal a lo largo de todas las calles, asegurando niveles de alumbrado apropiados y espaciando las fuentes de luz para impedir la presencia de áreas oscuras. Los niveles de alumbrado deben ser mayores en las calles comerciales y más tenues en las áreas residenciales. Los postes y dispositivos fijos nunca deben obstruir las franjas de circulación peatonal. Véase 7.3.1: Guías de diseño de alumbrado.

BANCAS



Brinde opciones para que las personas hagan una pausa y descansen. Las bancas deben tener espaldares cómodos; se debe ofrecer una mezcla de bancas en la sombra y en el sol, que se adapten al clima local y ubicadas con espacio suficiente para que no bloqueen las franjas de circulación peatonal. En áreas peatonales más grandes, proporcione sillas móviles y ordénelas de forma diversa para que inviten a la conversación y a la actividad social.

ARBOLES Y ZONAS VERDES



Cuando sea posible, incluya zonas verdes para crear un entorno agradable durante los recorridos a pie, ayudar a darle carácter al barrio y promover modos de transporte activo. Las zonas verdes mejoran las condiciones microclimáticas, limpian el aire, filtran el agua y aumentan la biodiversidad de una ciudad, además de que ofrecen beneficios para la salud física mental.

MOVILIDAD

Fuente: Guía Global de Diseño de Calles

RAMPAS PEATONALES



Instale rampas peatonales en cada cruce peatonal y cambio de nivel. Estas se deben construir a partir de materiales antideslizantes y tener una pendiente máxima de 1:10 (10%), idealmente 1:12 (8%). Estas rampas son de gran importancia para las personas que empujan coches de niño o carritos, o que utilizan sillas de ruedas. Deben estar alineadas de manera perpendicular al cruce peatonal.

GUIAS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL



Emplee estrategias novedosas, tales como semáforos peatonales accesibles en las intersecciones, líneas táctiles sobre el pavimento de las aceras, bordes en las estaciones y rampas peatonales, para facilitar el acceso de las personas con discapacidad visual. Estos elementos proporcionan una guía que ayuda a las personas ciegas y con discapacidad visual a desenvolverse en la ciudad.

SEÑALIZACIÓN



Proporcione señalización peatonal coherente, con un lenguaje visual claro y que se pueda entender universalmente. Brinde información que permita a los usuarios cambiar entre modos de transporte y navegar por las redes de calles locales. Indique las distancias y los tiempos de caminata y en bicicleta en las señales y mapas de los sistemas de orientación geográfica.

SEPARACIONES CONSTRUIDAS



Las separaciones construidas son barreras en la calzada que separan físicamente un ciclocarril. Estos mejoran la seguridad de los ciclistas e impiden la intrusión por parte de vehículos y camiones. Los separadores con vegetación también constituyen una oportunidad para embellecer e integrar la infraestructura verde. El ciclocarril contiguo debe diseñarse con buen drenaje y ser lo suficientemente ancho para permitir que los ciclistas puedan adelantarse entre sí.

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERICAL



La señalización horizontal, vertical y de orientación son elementos que identifican las ciclorrutas que conducen a los destinos principales o las conexiones con la cicloinfraestructura, incluyendo señalización para indicar direcciones, calles con diseños especiales y señalización horizontal en general. Cuando son bien diseñadas e incluyentes, sirven a los ciclistas a un nivel similar que los sistemas de orientación geográfica del transporte público y las señales de autopistas. Estas aumentan la confianza e indican a los conductores que están en una calle para bicicletas y deben tener precaución.

D.

PROPUESTA



EJES DE INTERVENCIÓN

- ACCESIBILIDAD
- ESPACIOS PÚBLICOS
- MOVILIDAD

- VÍA TIPO V1 (VÍA PERIMETRAL)
- VÍA TIPO V2 (VÍAS PRINCIPAL)
- VÍA TIPO V3 (VÍAS INTERNAS)
- VÍA TIPO 4 (VÍAS PEATONALES)

DESCRIPCIÓN

ACCESIBILIDAD

En esta variable se propone la implementación de espacios de circulación peatonal y una red de ciclovías que conecten todo el sector, optimizando la eficiencia del espacio público. En el mapeo, se destacan principalmente las variables registradas, tales como la circulación peatonal y el circuito de desplazamiento alternativo. Además, se considera la integración de áreas verdes y mobiliario urbano, promoviendo un entorno más sostenible y amigable para los usuarios. Esta estrategia no solo mejorará la movilidad, sino que también fomentará hábitos de vida saludables y reducirá la congestión vehicular en la zona.

ESPACIOS PÚBLICOS

La implementación de espacios públicos destinados a la recreación pasiva y turística, así como el aprovechamiento de espacios residuales, permitirá dotar a los usuarios de áreas próximas destinadas a la recreación, aumentando significativamente estos equipamientos necesarios en un barrio con deficiente actividad pública y productiva. Además, la integración de mobiliario urbano, y áreas permeables para mejorar la calidad ambiental y estética del entorno. Estas intervenciones fomentarán la cohesión social y la interacción comunitaria, creando un ambiente más saludable y atractivo para los residentes.

MOVILIDAD

Potenciar la infraestructura vial mediante estrategias que aumenten el confort del barrio Los Ceibos, retomando la visión paisajística con la que fue concebido y resaltando sus valores originales. Al implementar mejoras en el espacio público, se incrementará tanto su valor como su percepción positiva frente a las situaciones adversas del entorno, fomentando que los usuarios desarrollen actividades y vitalicen el espacio público. Además, las áreas verdes, mobiliario adecuado y señalización crearan un entorno más seguro y atractivo para residentes y visitantes, y promoviendo la interacción social.

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL

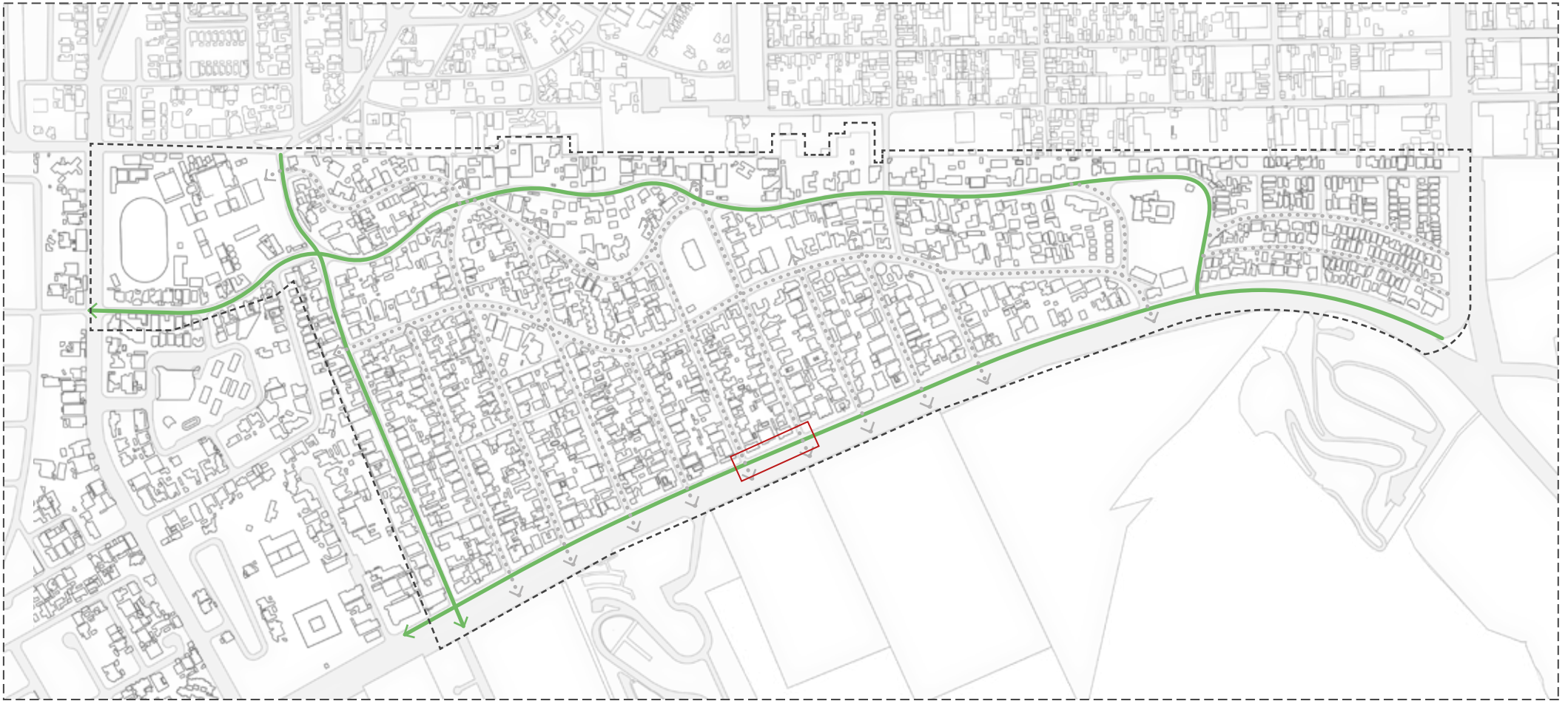


Gráfico 18: Plano vía perimetral
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

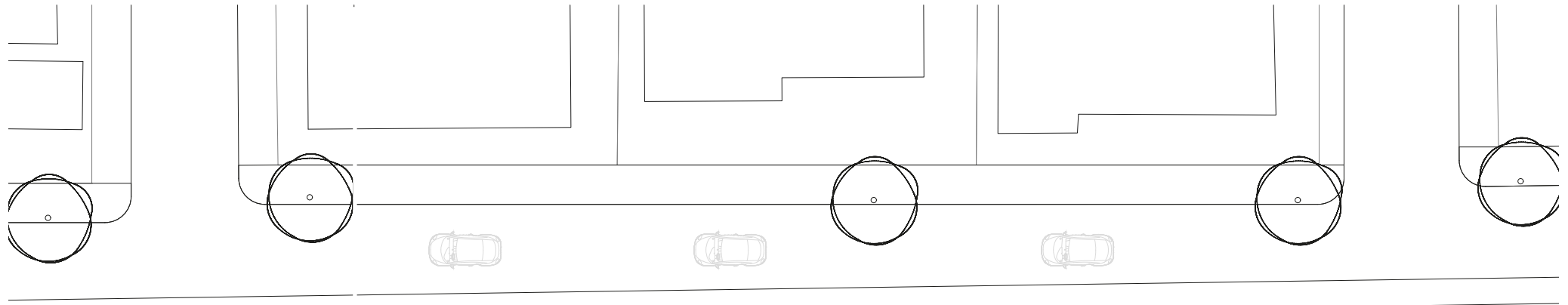
- ENCUADRE URBANO
- ÁREA DE ESTUDIO
- VÍAS PERIMETRALES

DESCRIPCIÓN

La vía perimetral del barrio actúa como un eje principal de circulación que rodea y define los límites del área urbana. Esta infraestructura facilita el acceso a las diferentes zonas del barrio, optimizando la conectividad interna y externa. Al mismo tiempo, contribuye a la descongestión del tráfico en las calles interiores al desviar el tránsito de paso hacia los bordes del barrio. Además, la vía perimetral desempeña un papel clave en la planificación del transporte público y en la organización de espacios verdes y áreas recreativas, integrando estos elementos en un entorno urbano más ordenado y accesible.

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL

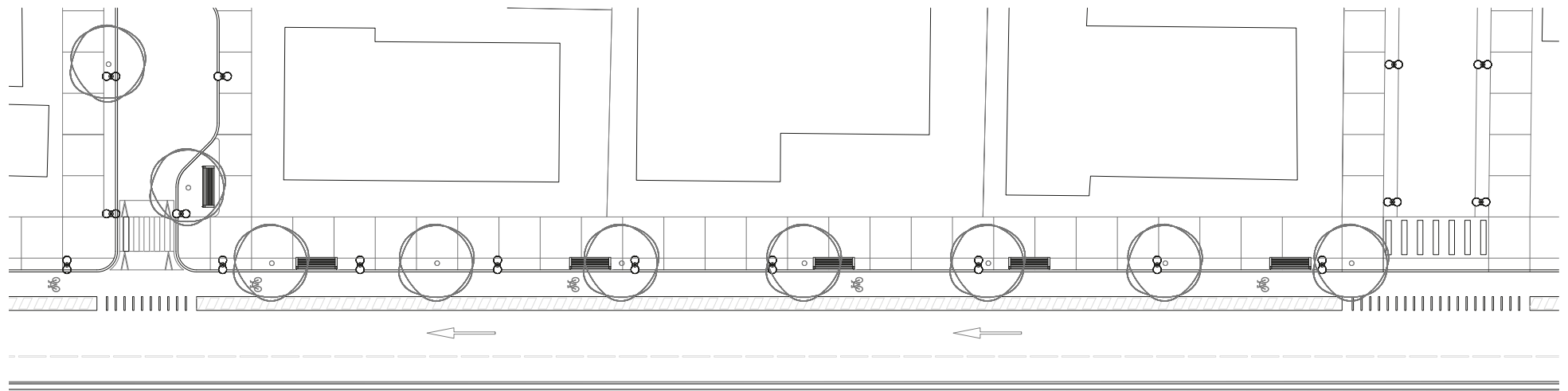
VISTA ACTUAL



Plano 19: Plano vía perimetral
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL

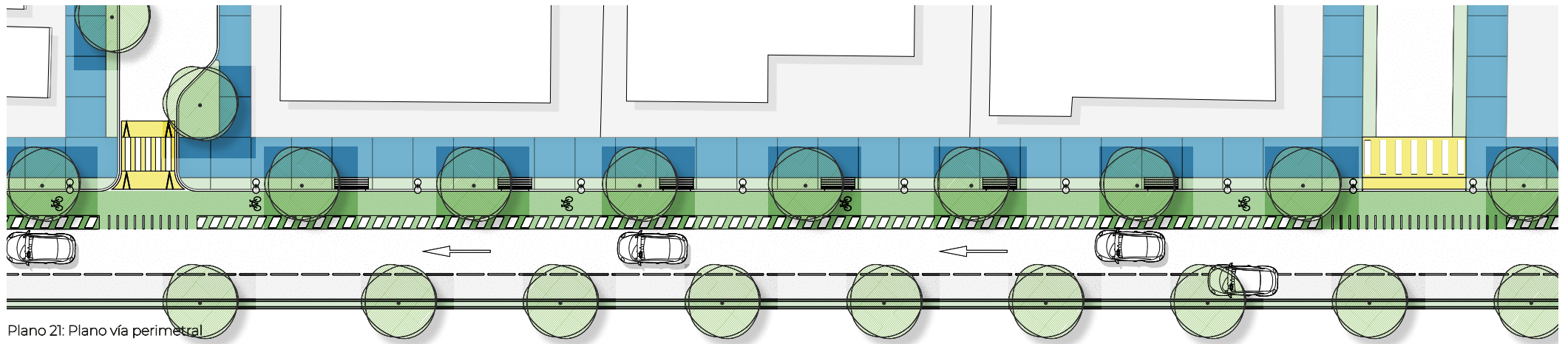
VISTA PROPUESTA



Plano 20: Plano vía perimetral
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL

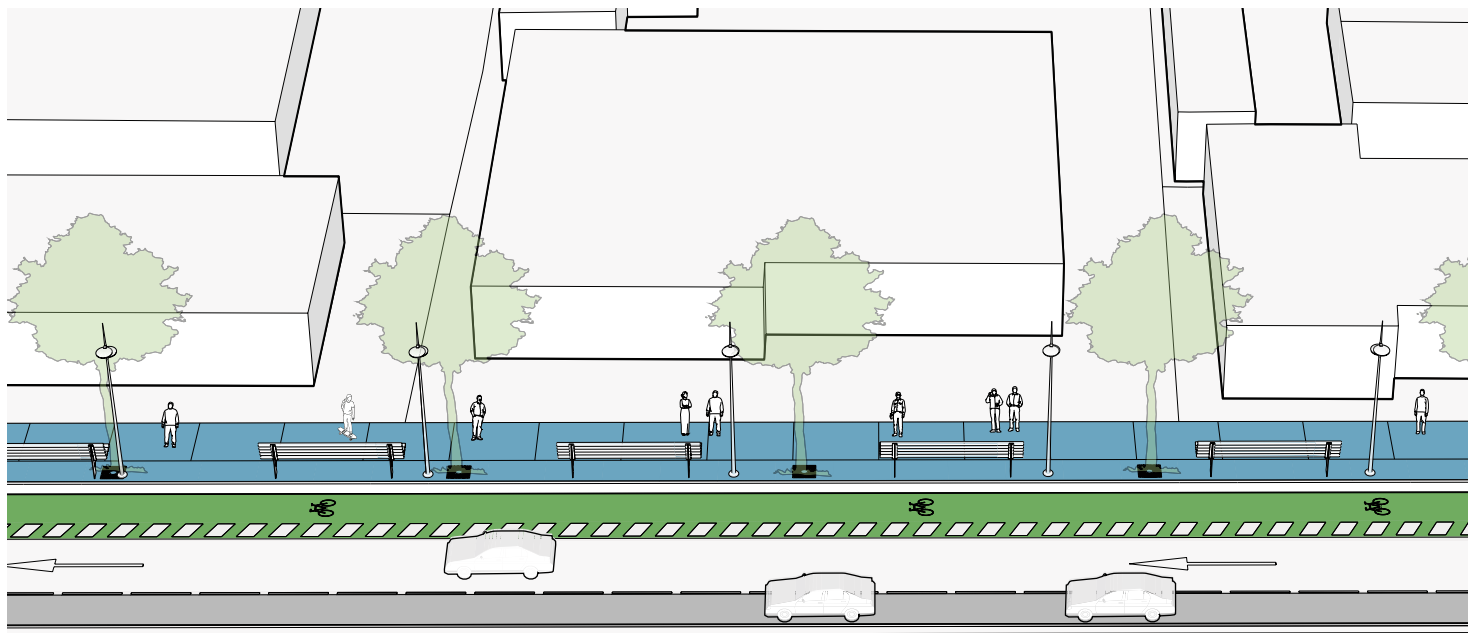
VISTA EN PLANTA








Plano 21: Plano vía perimetral
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL

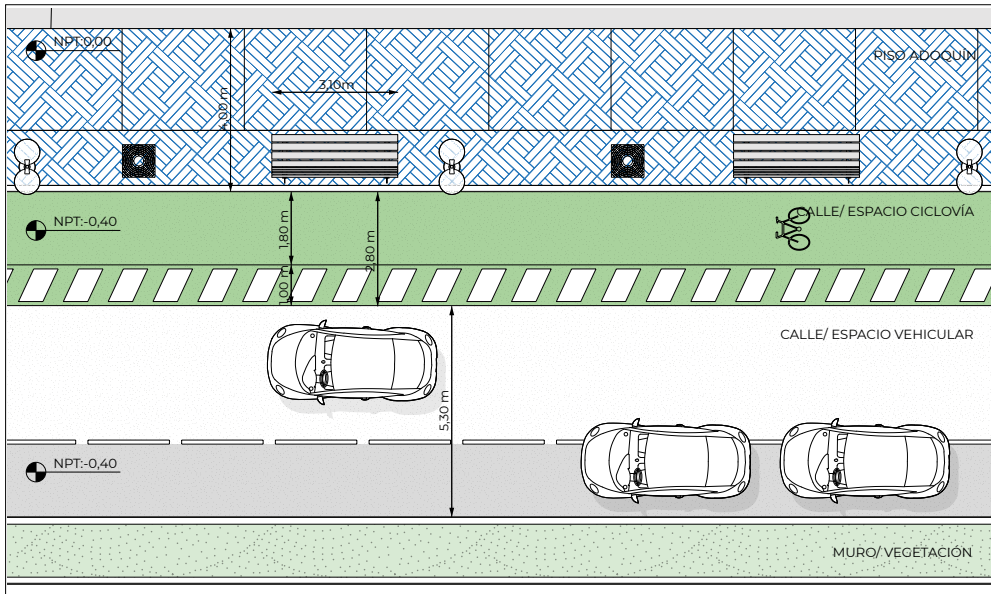
VISTA EN PERSPECTIVA



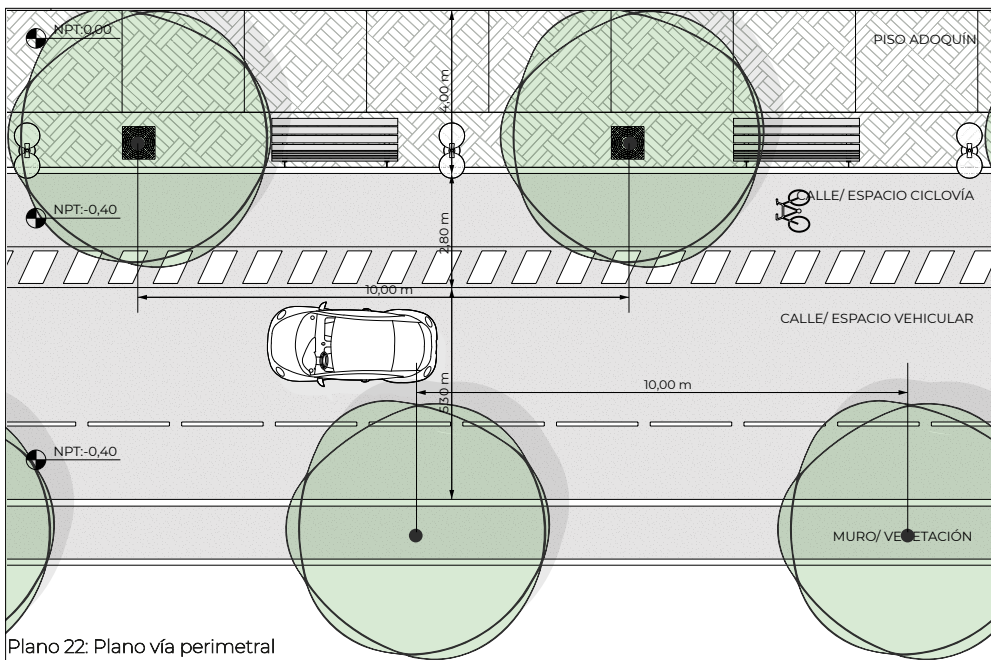
SIMBOLOGÍA

-  ESPACIO PEATONAL - 30%
-  ZONA VERDE - 10%
-  ESPACIO PARA CICLISTA - 15%
-  CARRIL VEHICULAR - 30%
-  ESTACIONAMIENTO - 15%

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL - PLANO TEXTURAS

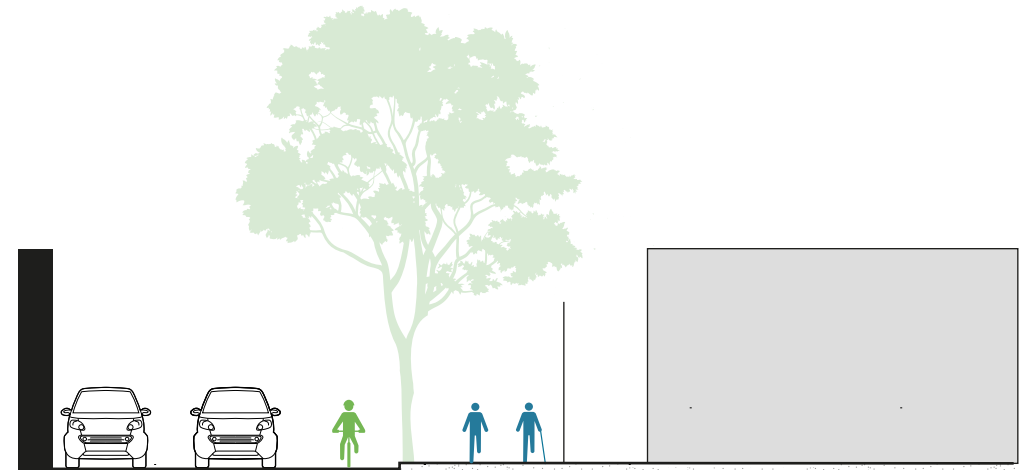


VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL - PLANO VEGETACIÓN

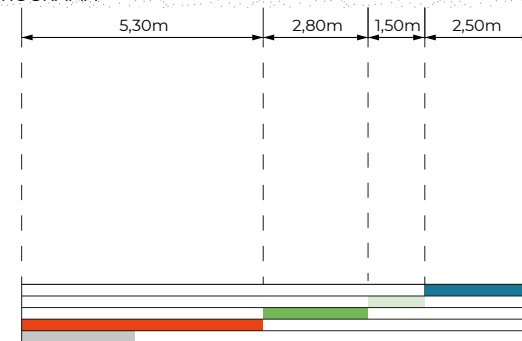


Plano 22: Plano vía perimetral
Fuente: Elaboración propia

SECCIÓN VÍA TIPO V1



PROGRAMA



- ESPACIO PEATONAL 30%
- ZONA VERDE 10%
- ESPACIO PARA CICLISTA 15%
- CARRIL VEHICULAR 30%
- ESTACIONAMIENTO 15%

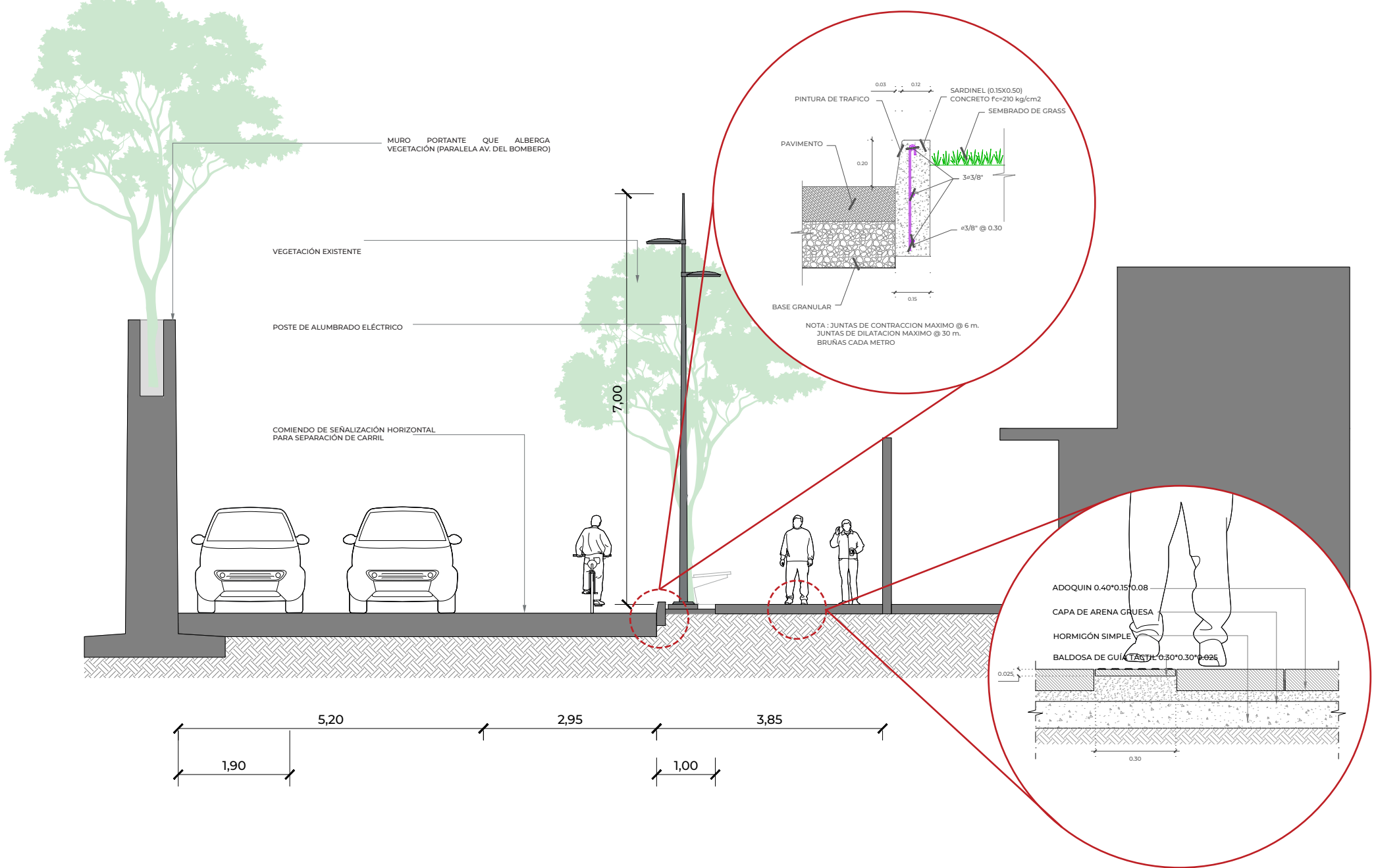
METAS

- Integrar mejor el área con la red de calles circundantes
- Dar prioridad a los peatones
- Diseñar un espacio público distintivo
- Diseñar un espacio público que apoye a negocios y residentes, y brinde oportunidades para una variedad de actividades
- Proveer una calle de alta calidad, atractiva y duradera, que de aporte al mantenimiento y sostenibilidad del contexto

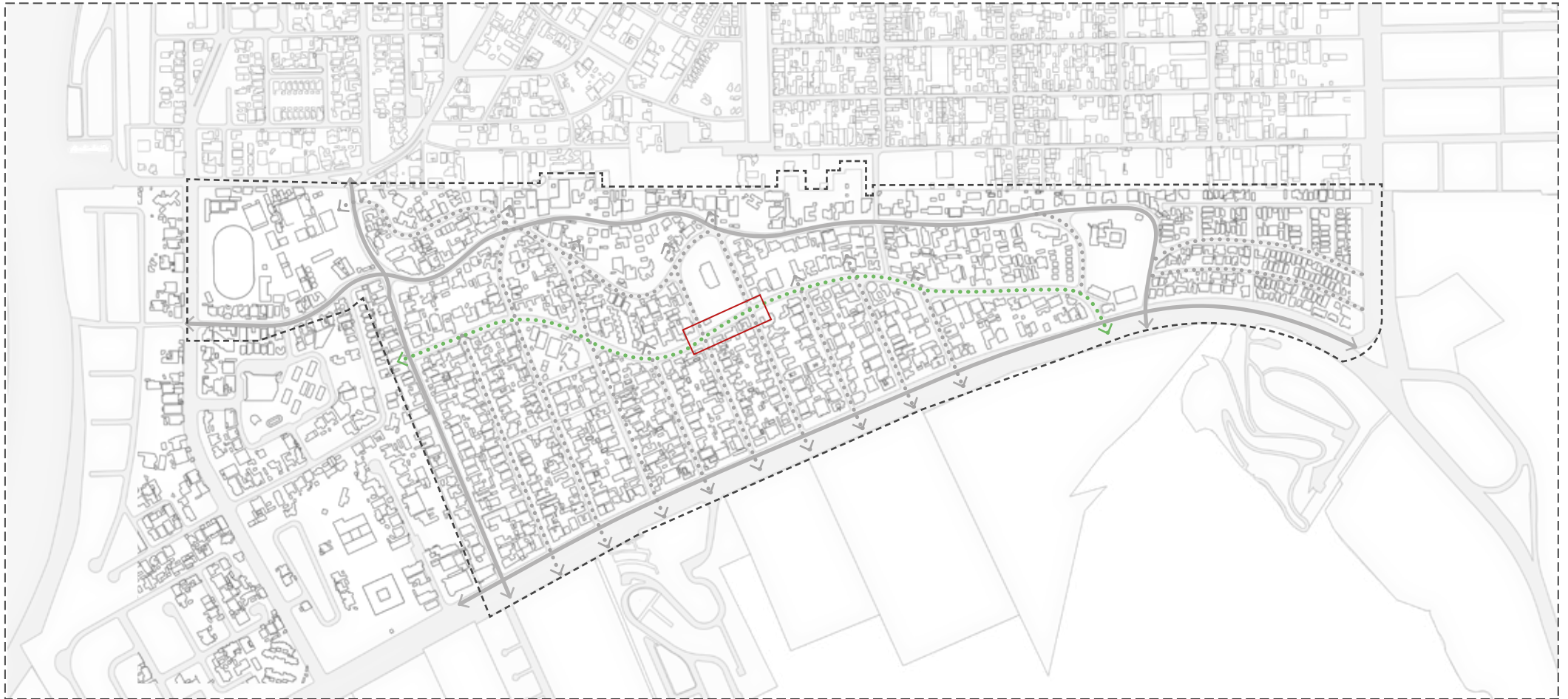
ELEMENTOS CLAVE

- Retiro de demarcación entre peatones y vehículos, como cambios de nivel o bolardos
- Áreas para actividades al aire libre
- Rutas accesibles a lo largo del espacio peatonal para las personas con discapacidad visual
- Mobiliario urbano y zonas verdes

VÍA TIPO V1 - VÍA PERIMETRAL - PLANO TEXTURAS



VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL



Plano 23: Plano vía principal
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

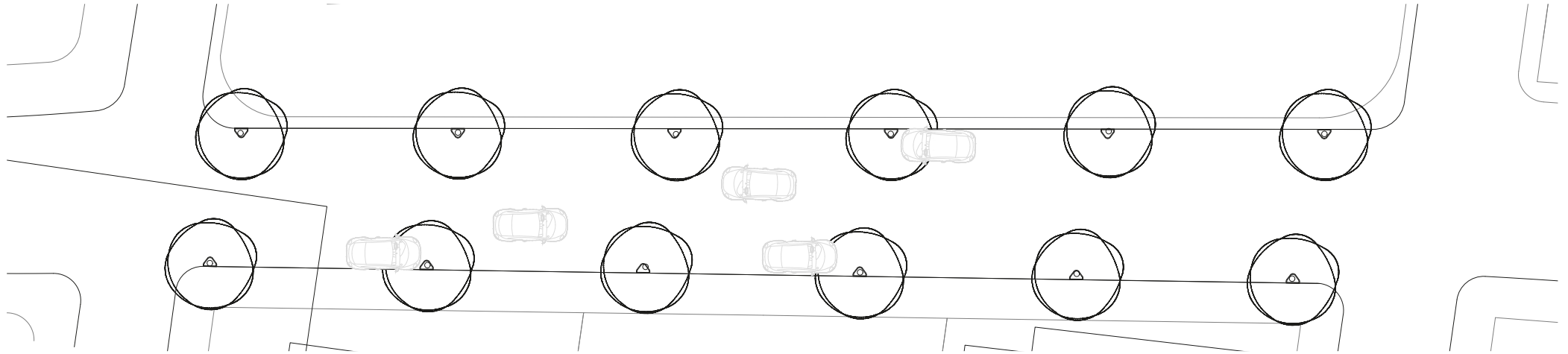
- ENCUADRE URBANO
- ÁREA DE ESTUDIO
- VÍA PRINCIPAL

DESCRIPCIÓN

Las avenidas principales en un barrio sirven como corredores clave para la movilidad urbana, conectando áreas residenciales con zonas comerciales, educativas y de servicios. Estas vías están diseñadas para soportar un alto volumen de tráfico, facilitando el flujo eficiente de vehículos y transporte público. Además, suelen estar equipadas con infraestructura adicional, como semáforos y pasos peatonales, para garantizar la seguridad vial. Las avenidas principales también desempeñan un papel importante en la estructuración del desarrollo urbano, alinear las actividades económicas y facilitar el acceso a servicios esenciales, promoviendo un entorno urbano dinámico y accesible.

VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL

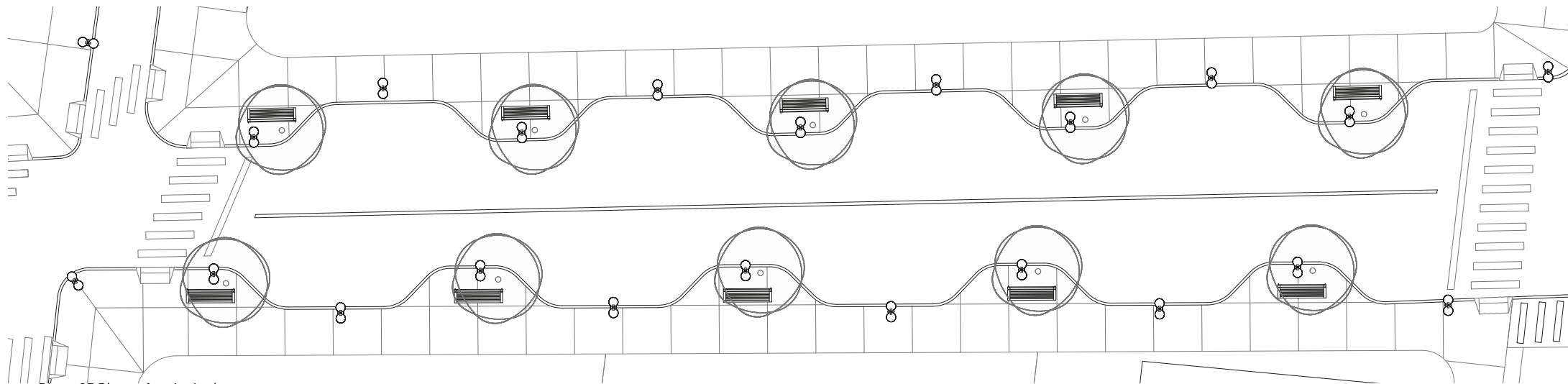
VISTA ACTUAL



Plano 24 Plano vía principal
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL

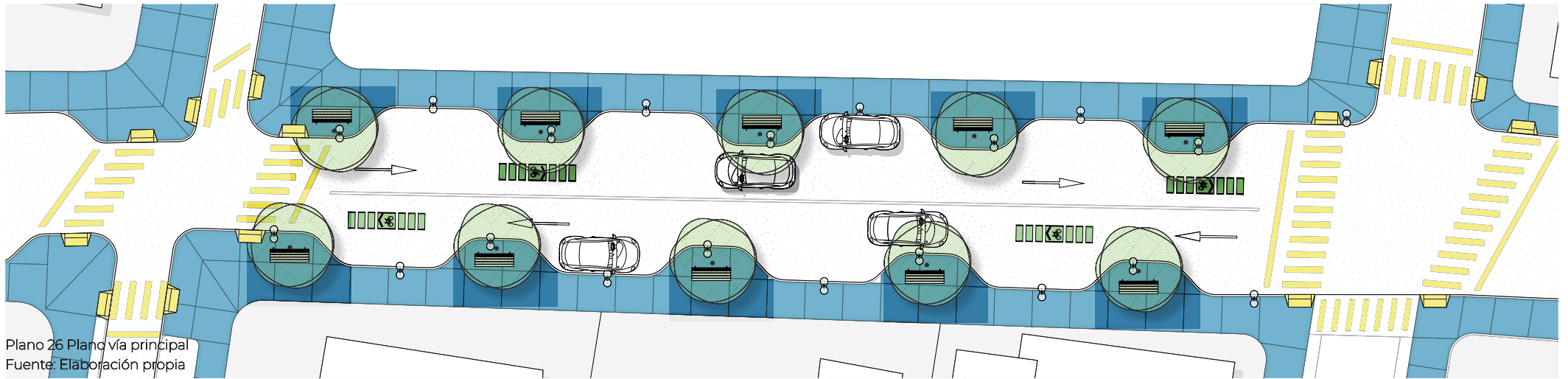
VISTA PROPUESTA



Plano 25 Plano vía principal
Fuente: Elaboración propia

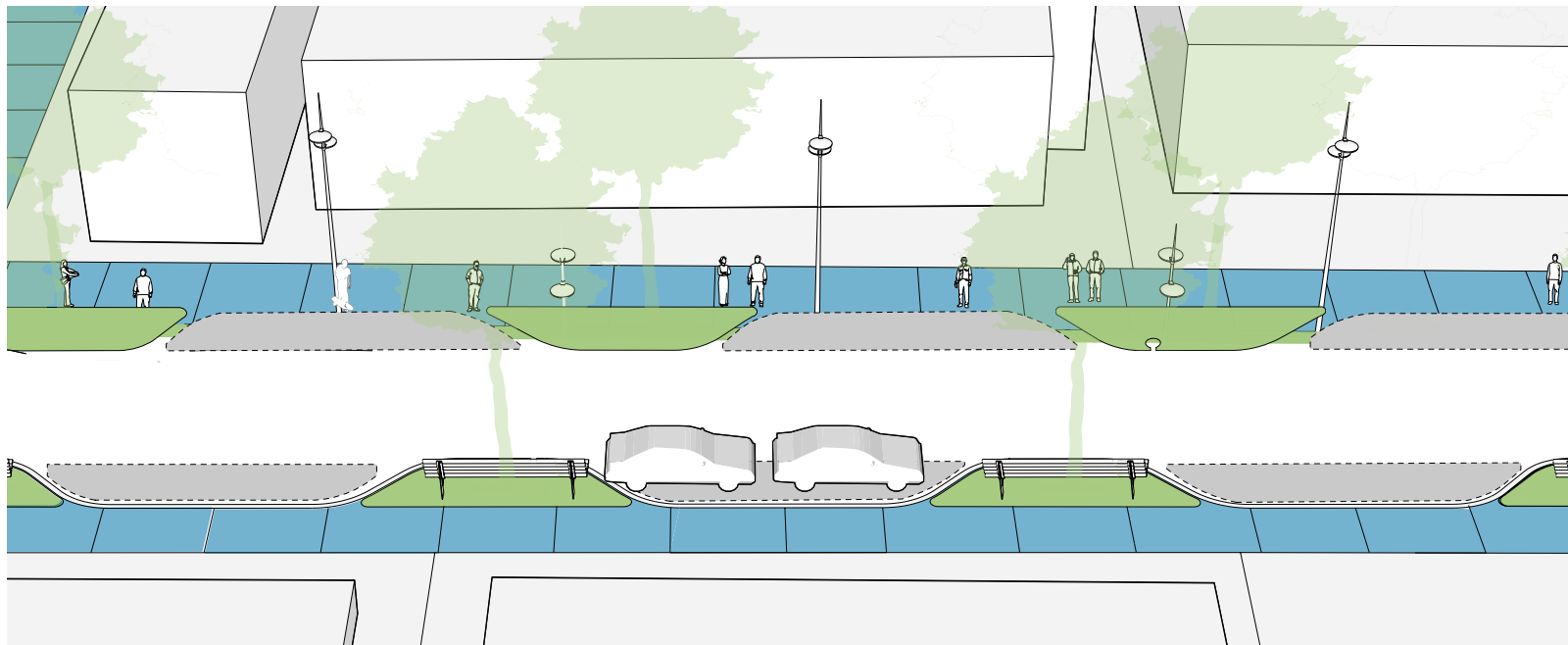
VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL

VISTA EN PLANTA






VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL

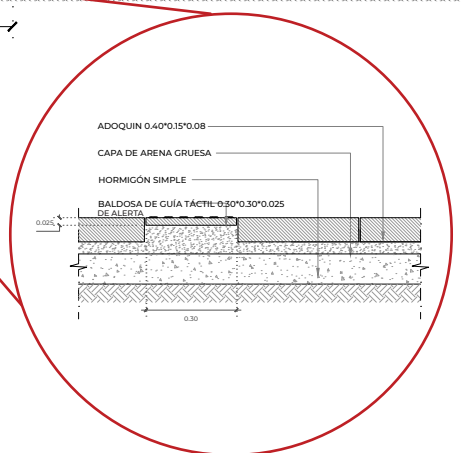
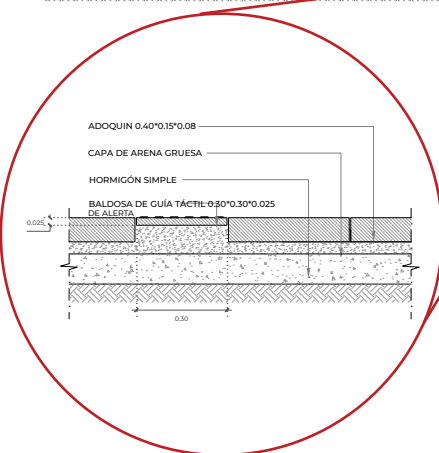
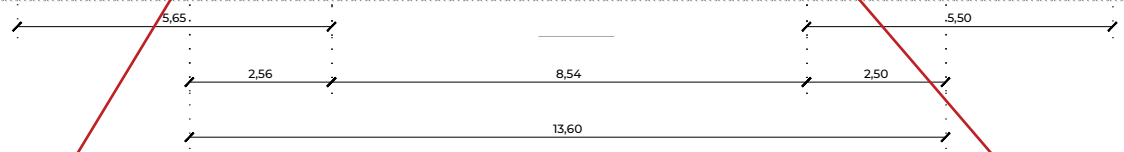
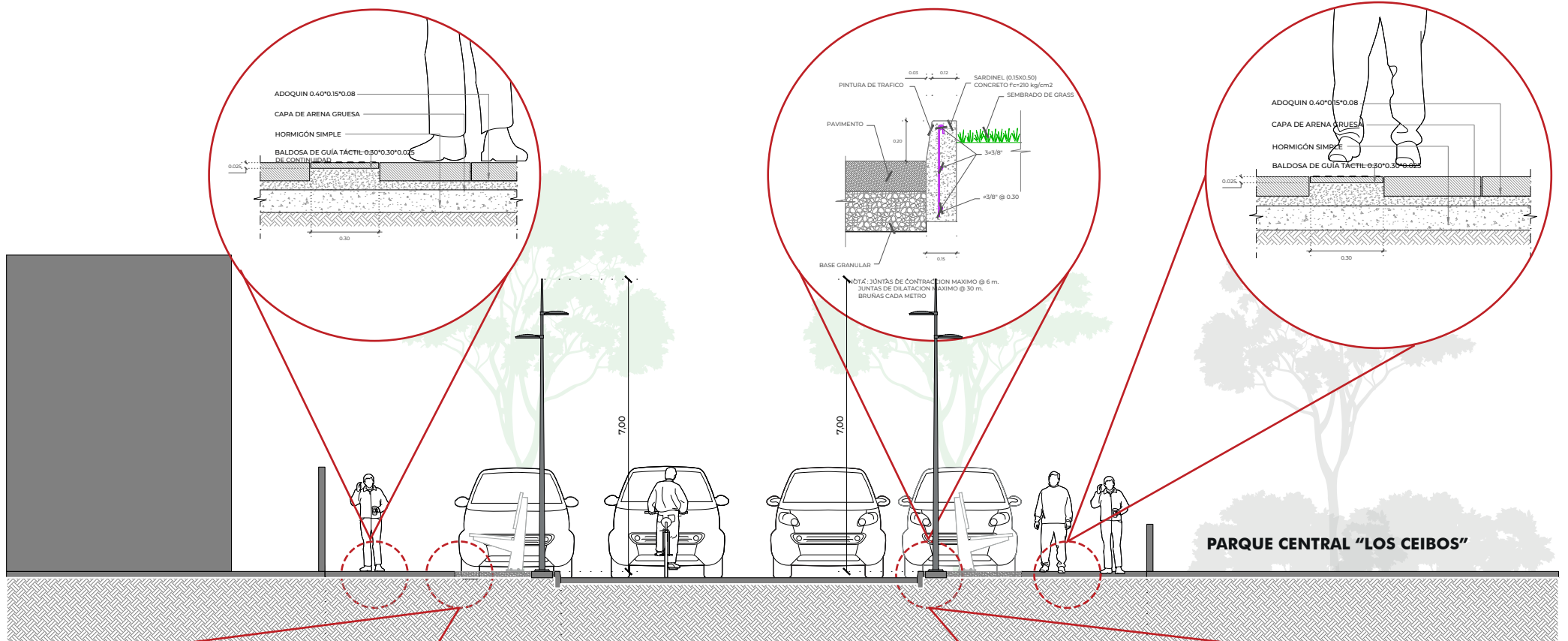
VISTA EN PERSPECTIVA



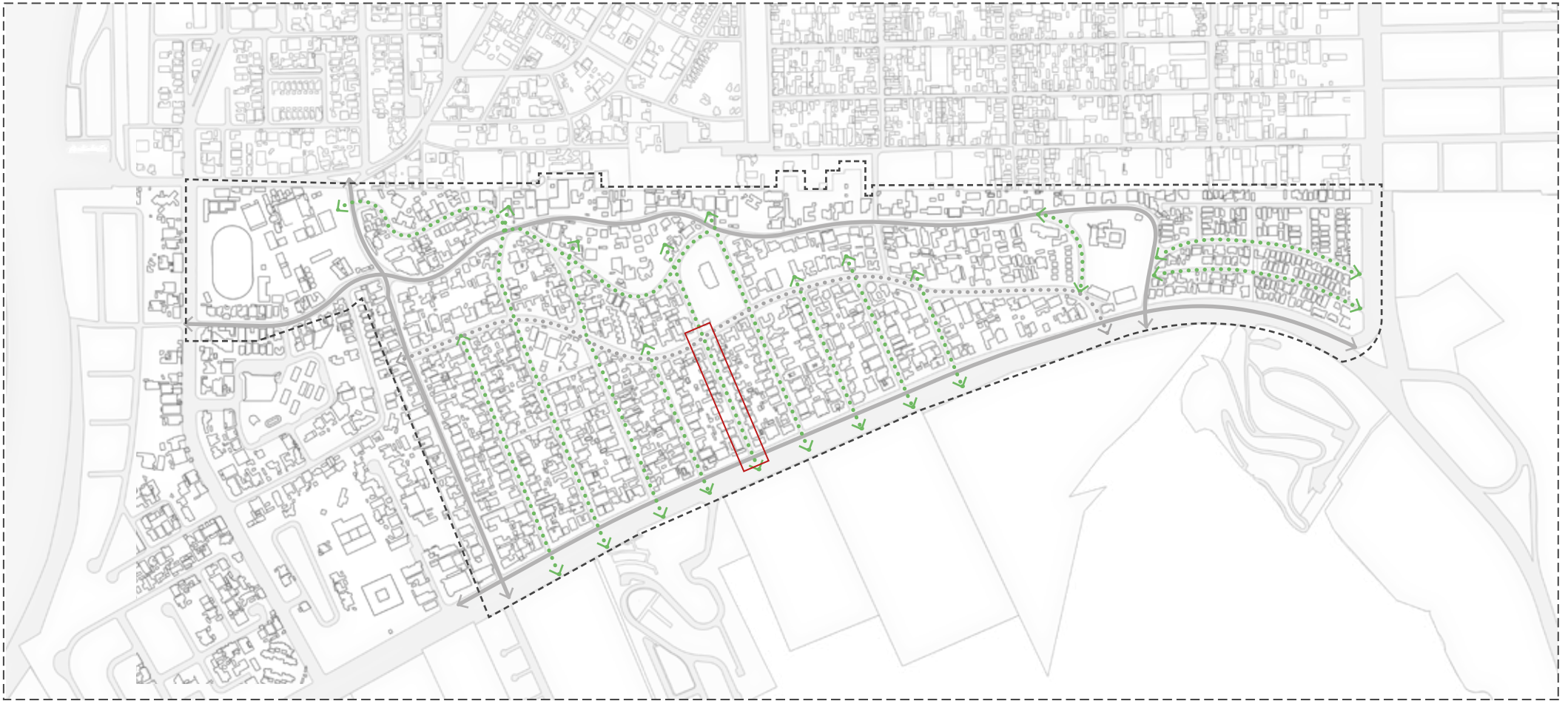
SIMBOLOGÍA

-  ESPACIO PEATONAL - 40%
-  ZONA VERDE - 10%
-  ESPACIO PARA CICLISTA - 20%
-  CARRIL VEHICULAR - 20%
-  ESTACIONAMIENTO - 10%

VÍA TIPO V2 - VÍA PRINCIPAL - SECCIÓN TÉCNICA






VÍA TIPO V3 - VÍAS INTERNAS



Plano 28 Plano vía principal
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

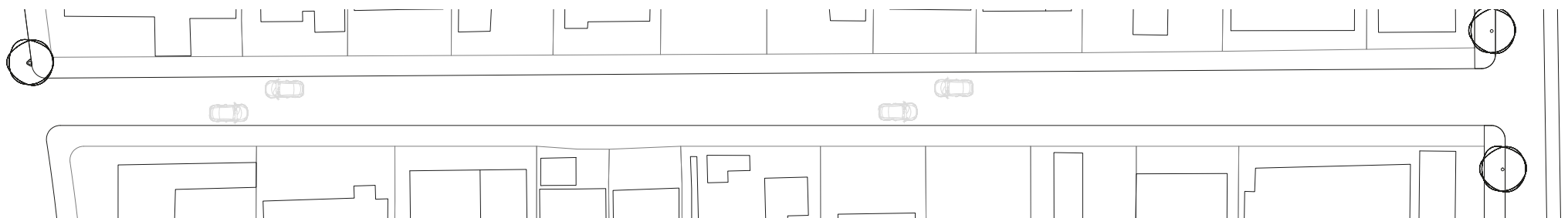
-  ENCUADRE URBANO
-  ÁREA DE ESTUDIO
-  VIAS INTERNAS

DESCRIPCIÓN

Las vías internas de un barrio son vías de menor escala diseñadas para conectar las distintas áreas residenciales con las avenidas principales. Estas calles facilitan la movilidad local, permitiendo el acceso directo a viviendas, pequeños comercios y espacios comunitarios. A menudo, están diseñadas para promover un tránsito más calmado, con limitaciones de velocidad y medidas de seguridad vial como señalización adecuada y cruces peatonales. Además, las avenidas internas contribuyen a la cohesión social del barrio, creando espacios que favorecen la interacción entre los residentes y mejorando la calidad de vida en el entorno urbano.

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA

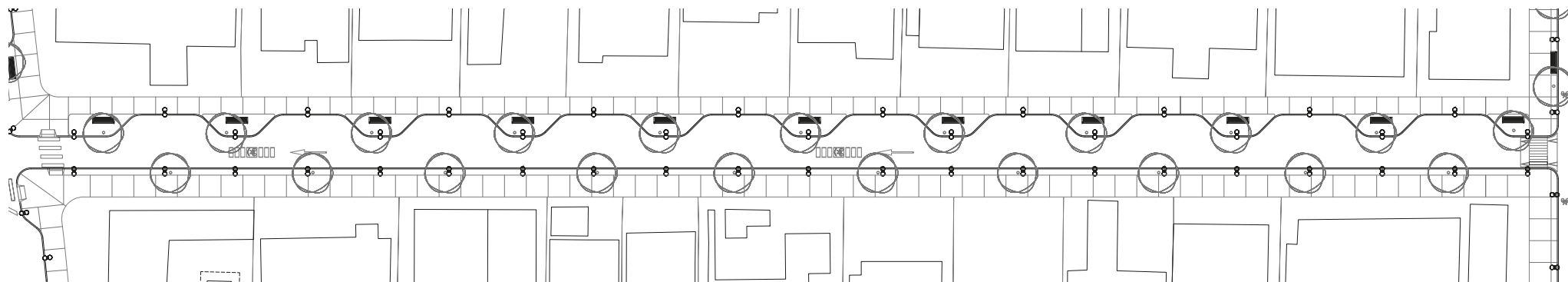
VISTA ACTUAL



Plano 29 Plano vía interna
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA

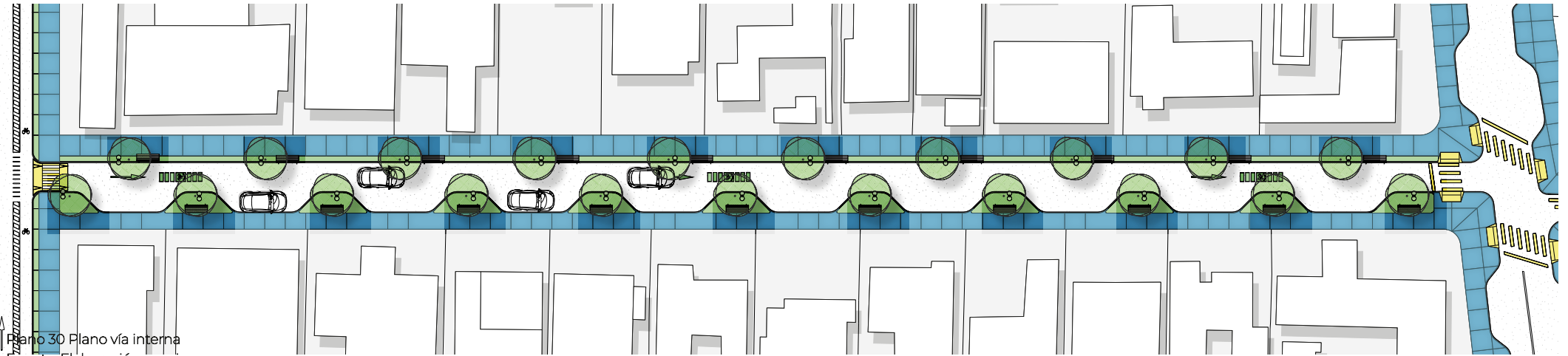
VISTA PROPUESTA



Plano 30 Plano vía interna
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA

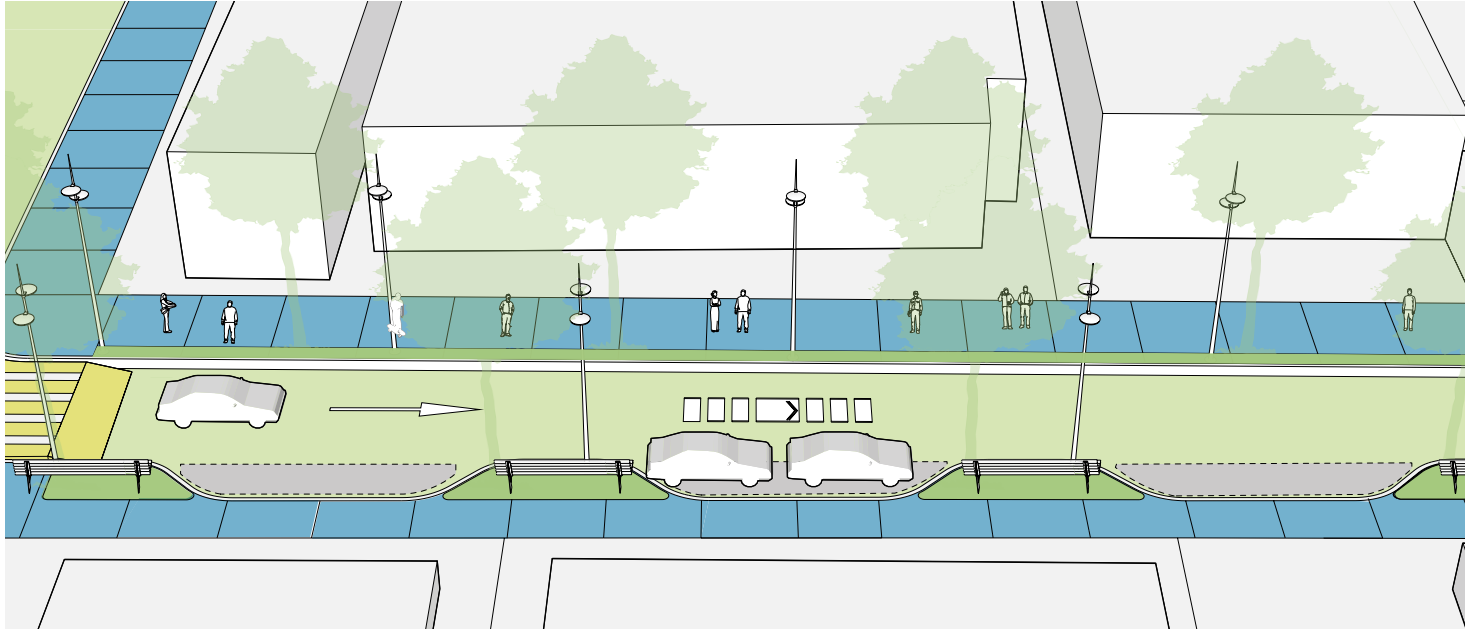
VISTA EN PLANTA








Plano 30 Plano vía interna
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA

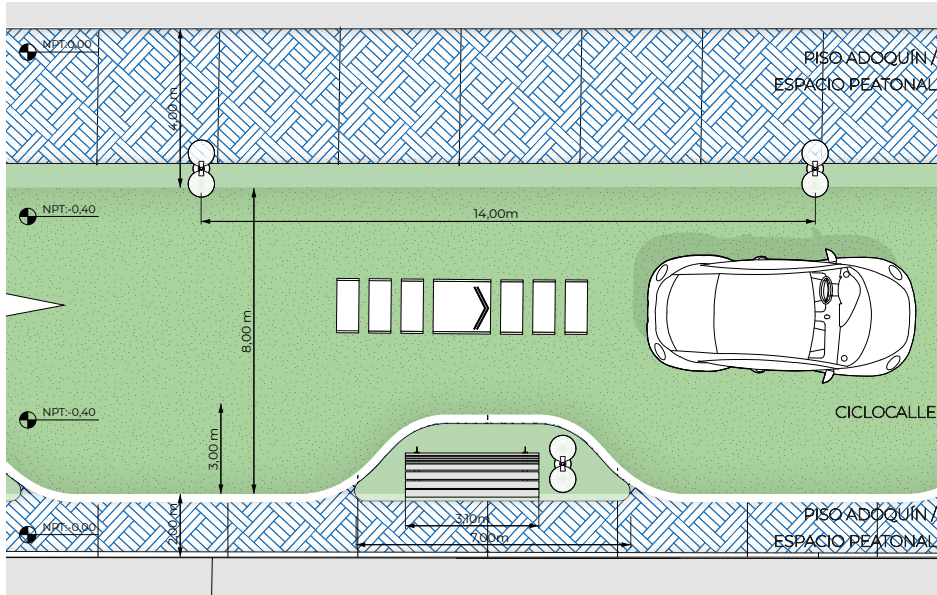
VISTA EN PERSPECTIVA



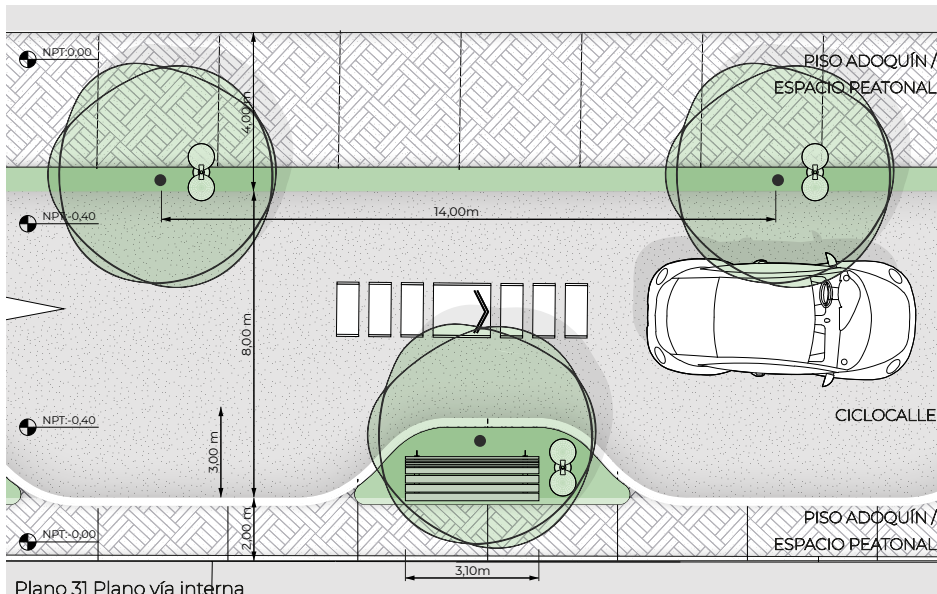
SIMBOLOGÍA

-  ESPACIO PEATONAL - 40%
-  ZONA VERDE - 10%
-  ESPACIO PARA CICLISTA - 20%
-  CARRIL VEHICULAR - 20%
-  ESTACIONAMIENTO - 10%

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA - PLANO TEXTURAS

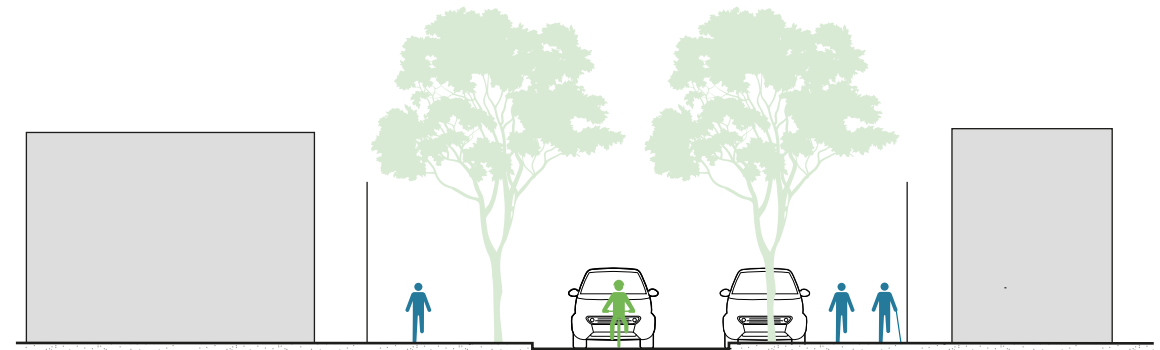


VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA - PLANO VEGETACIÓN

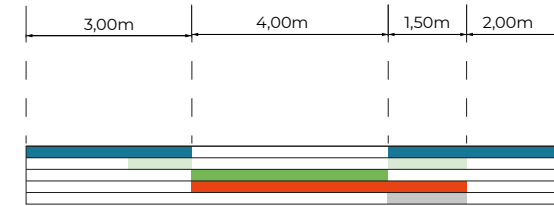







Plano 31 Plano vía interna
Fuente: Elaboración propia

SECCIÓN VÍA TIPO V3



PROGRAMA



	ESPACIO PEATONAL 30%		ESPACIO PARA CICLISTA 15%		ESTACIONAMIENTO 15%
	ZONA VERDE 10%		CARRIL VEHICULAR 30%		

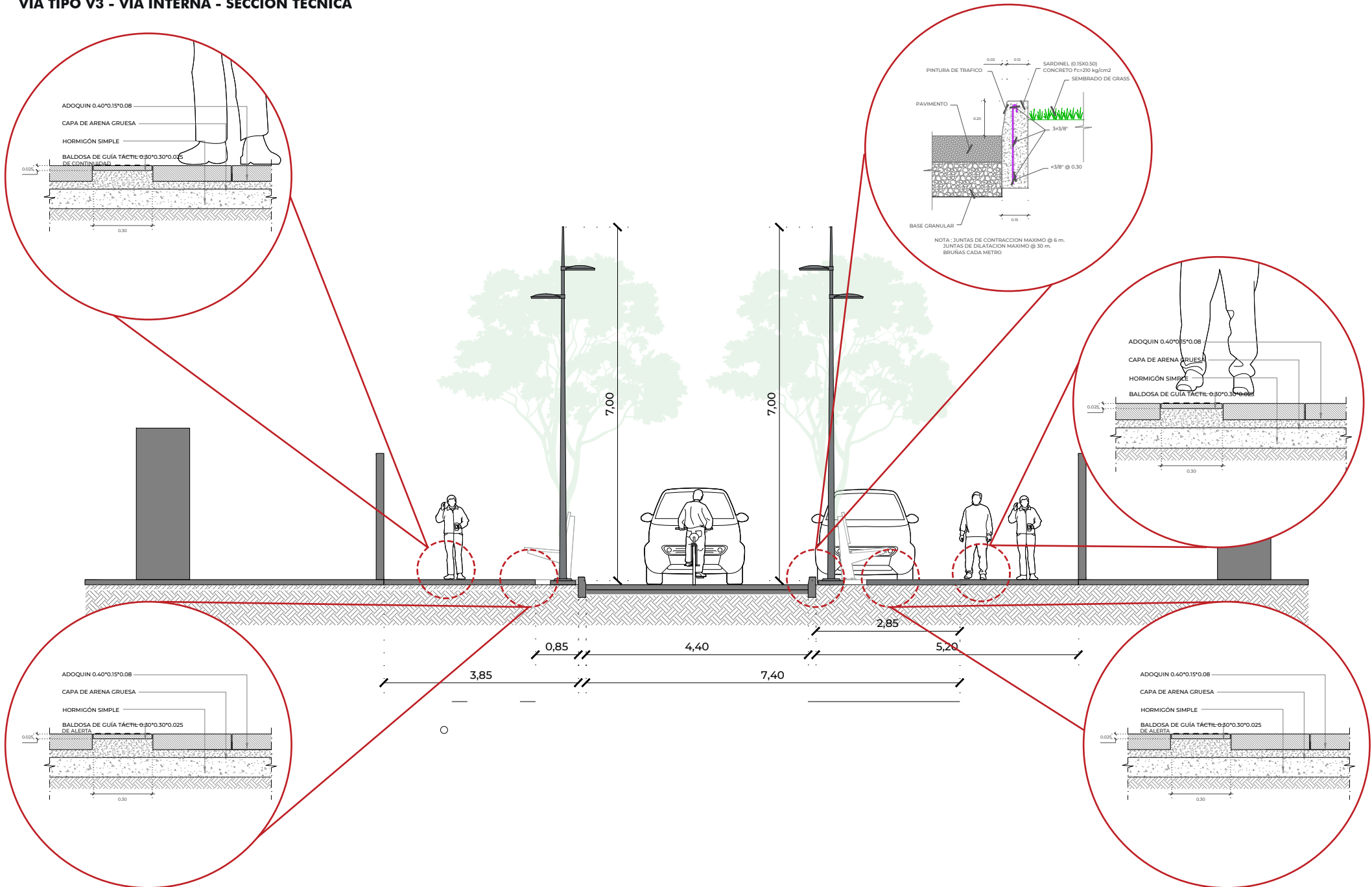
METAS

- Integrar mejor el área con la red de calles circundantes
- Dar prioridad a los peatones
- Diseñar un espacio público distintivo
- Diseñar un espacio público que apoye a negocios y residentes, y brinde oportunidades para una variedad de actividades
- Proveer una calle de alta calidad, atractiva y duradera, que de aporte al mantenimiento y sostenibilidad del contexto

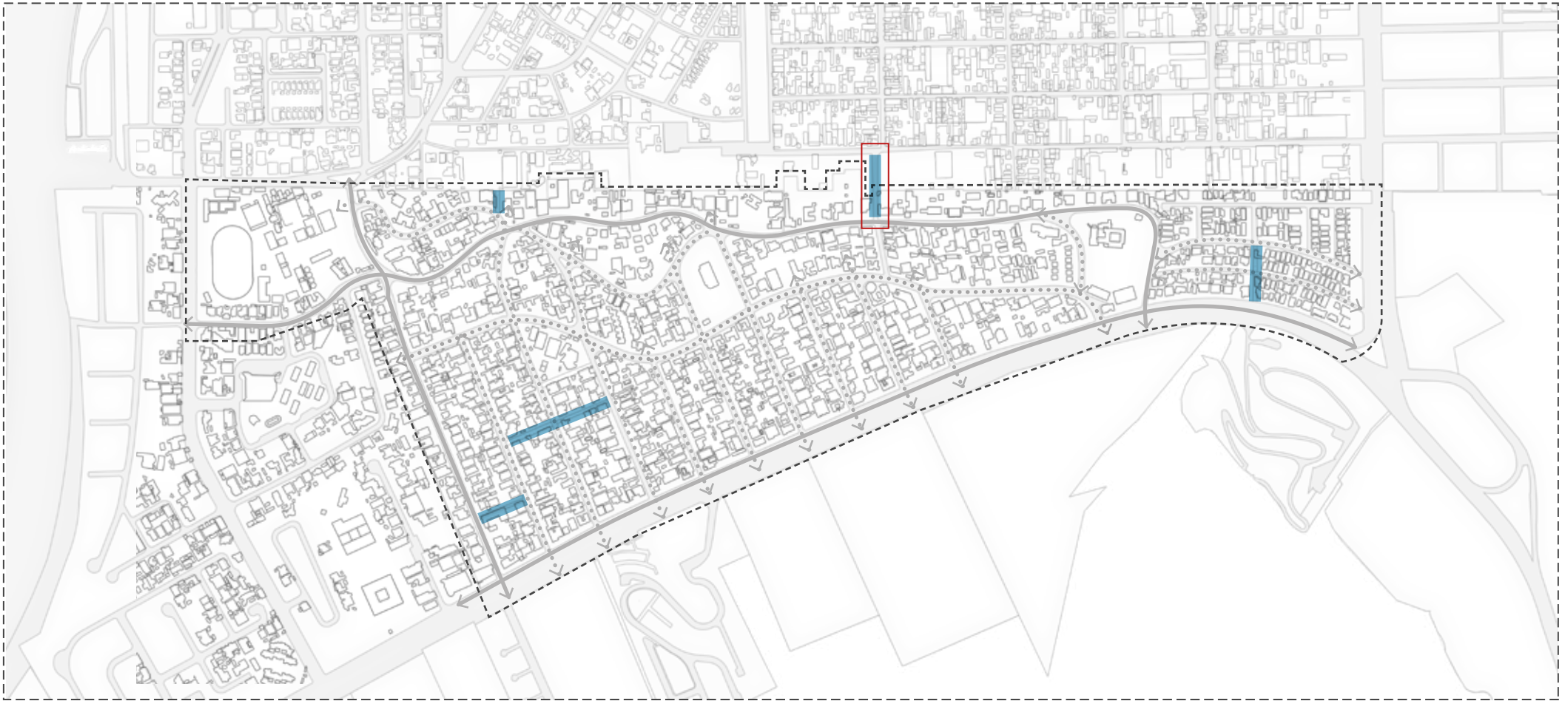
ELEMENTOS CLAVE

- Retiro de demarcación entre peatones y vehículos, como cambios de nivel o bolardos
- Áreas para actividades al aire libre
- Rutas accesibles a lo largo del espacio peatonal para las personas con discapacidad visual
- Mobiliario urbano y zonas verdes

VÍA TIPO V3 - VÍA INTERNA - SECCIÓN TÉCNICA






VÍA TIPO V4 - VÍAS PEATONALES



Plano 32 Plano vía peatonal
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

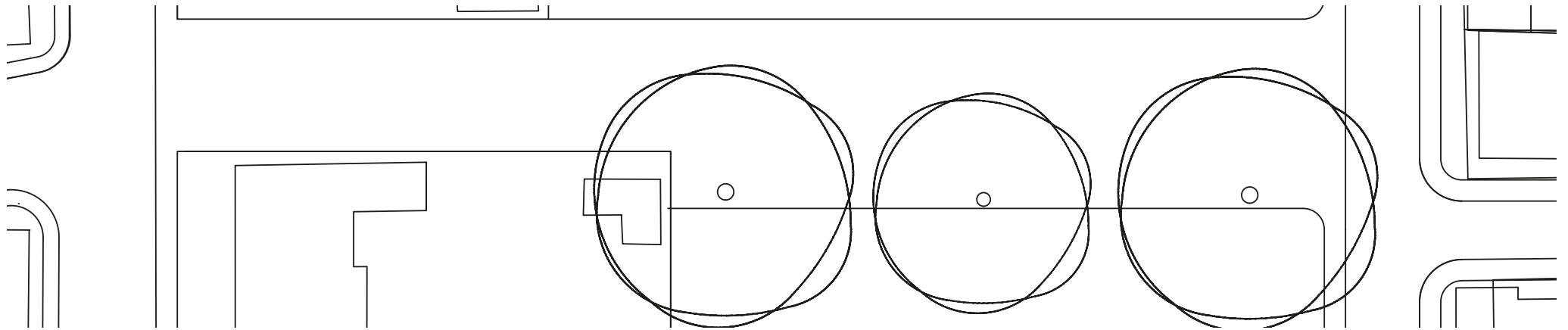
-  ENCUADRE URBANO
-  ÁREA DE ESTUDIO
-  CALLES PEATONALES

DESCRIPCIÓN

Las vías peatonales internas de un barrio están diseñadas para priorizar el movimiento seguro y cómodo de los peatones dentro de la comunidad. Estas rutas proporcionan una red de caminos que conectan espacios residenciales, parques, áreas recreativas y servicios esenciales, fomentando un ambiente accesible y amigable para todos los residentes. Las vías peatonales suelen estar equipadas con señalización adecuada, iluminación, y pueden incluir elementos de diseño como bancos, vegetación, y pavimentación especial para mejorar la experiencia del caminante. Además, estas rutas contribuyen a reducir la dependencia del automóvil, promoviendo la movilidad sostenible y fortaleciendo la interacción social en el barrio.

VÍA TIPO V4 - VÍA PEATONAL

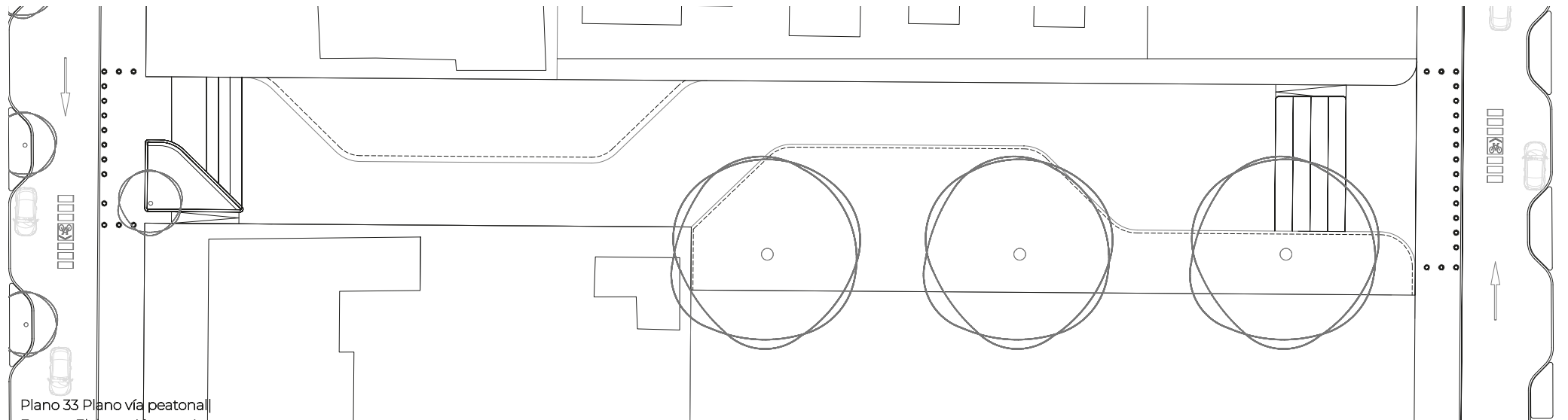
VISTA ACTUAL



Plano 32 Plano vía peatonal
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V4 - VÍA PEATONAL

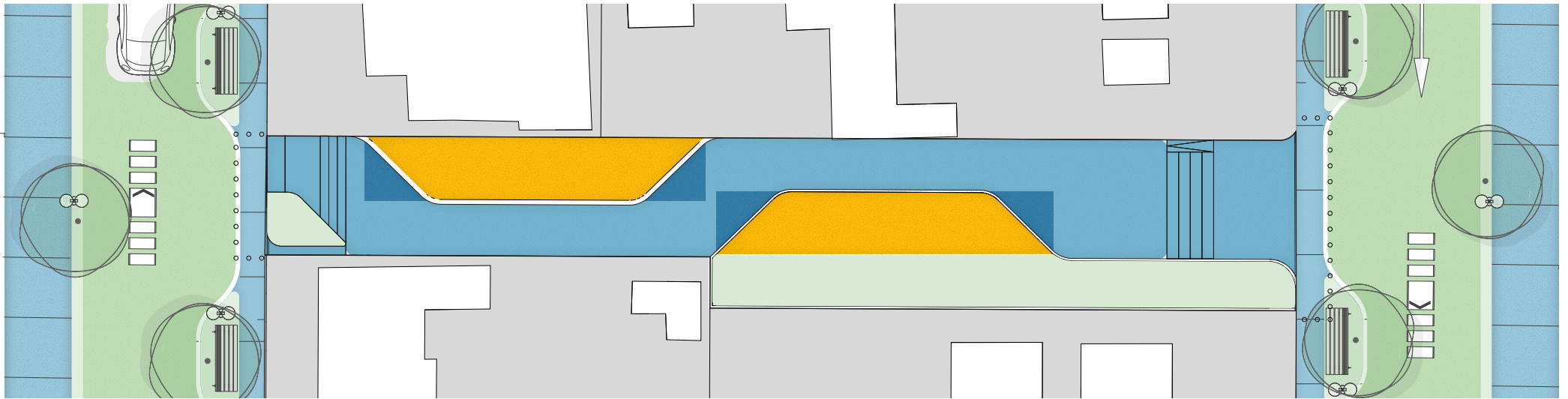
VISTA PROPUESTA



Plano 33 Plano vía peatonal
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V4 - VÍA PEATONAL

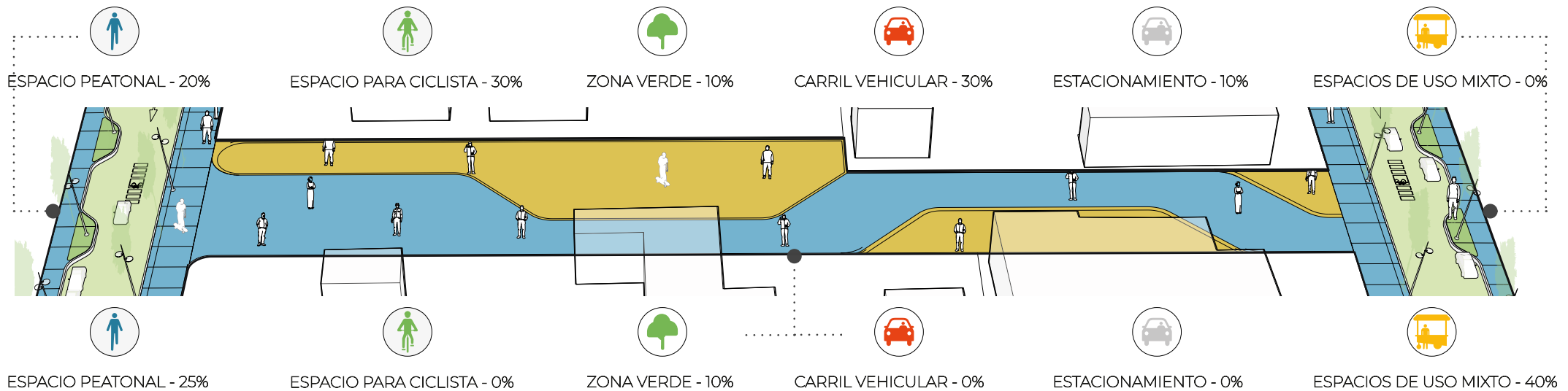
VISTA EN PLANTA



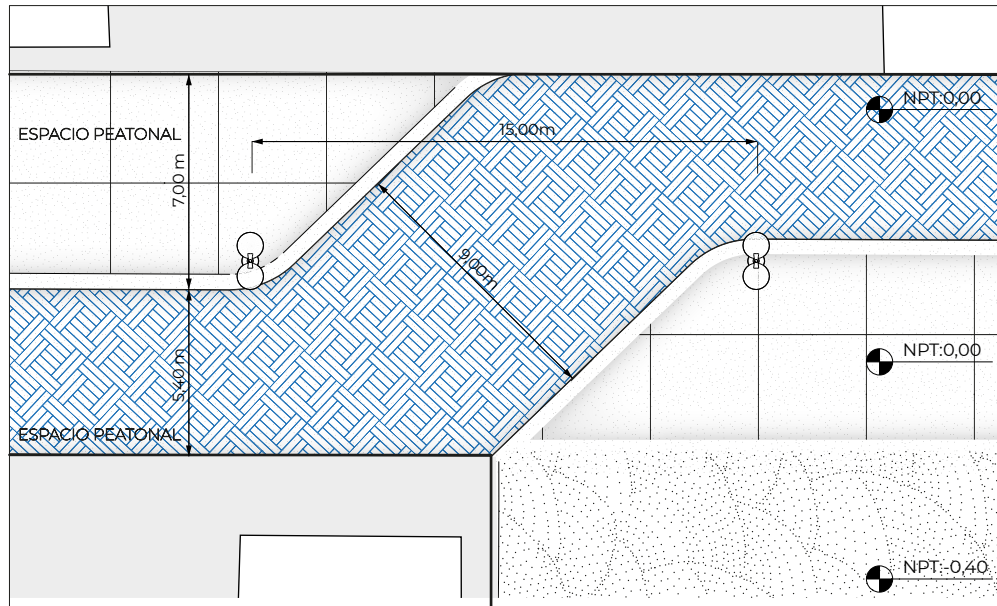
Plano 33 Plano vía peatonal
Fuente: Elaboración propia

VÍA TIPO V4 - VÍA PEATONAL

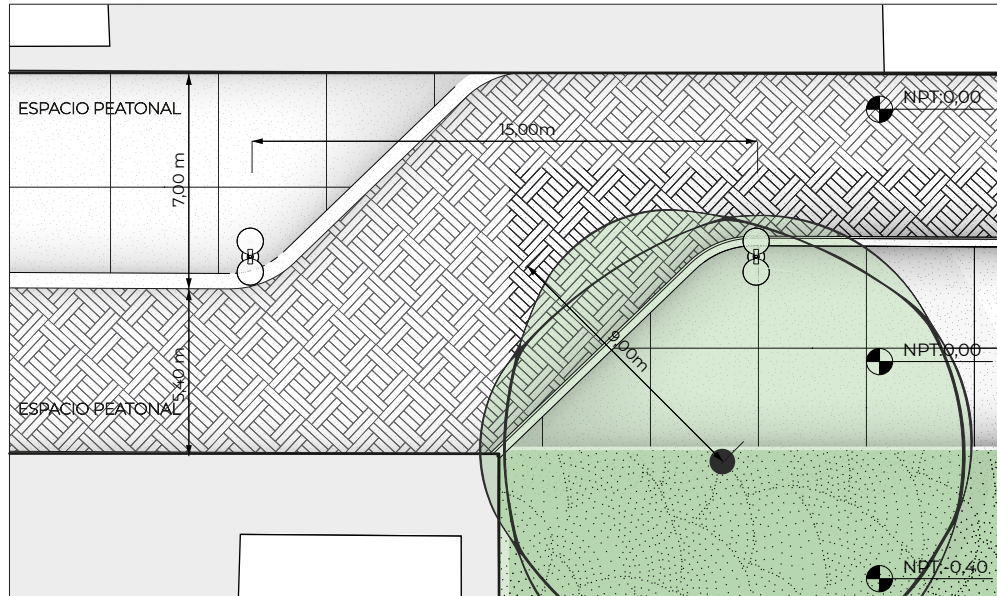
VISTA EN PERSPECTIVA



PLANO TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL - PLANO TEXTURA

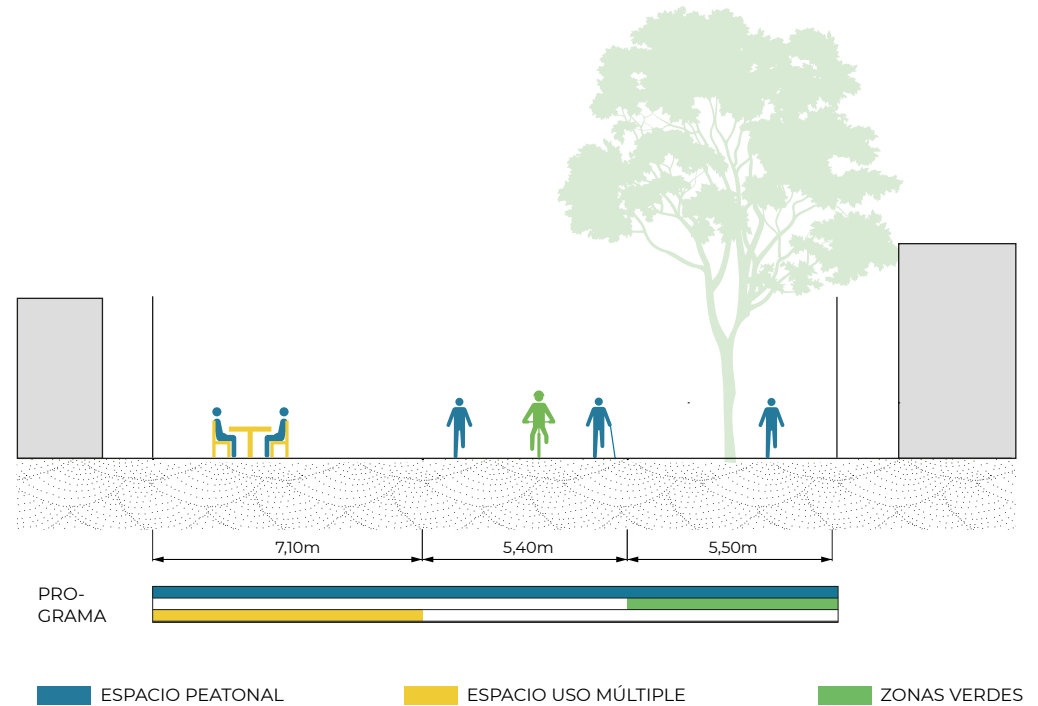


PLANO TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL - PLANO VEGETACIÓN



Plano 33 Plano vía peatonal
Fuente: Elaboración propia

SECCIÓN TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL



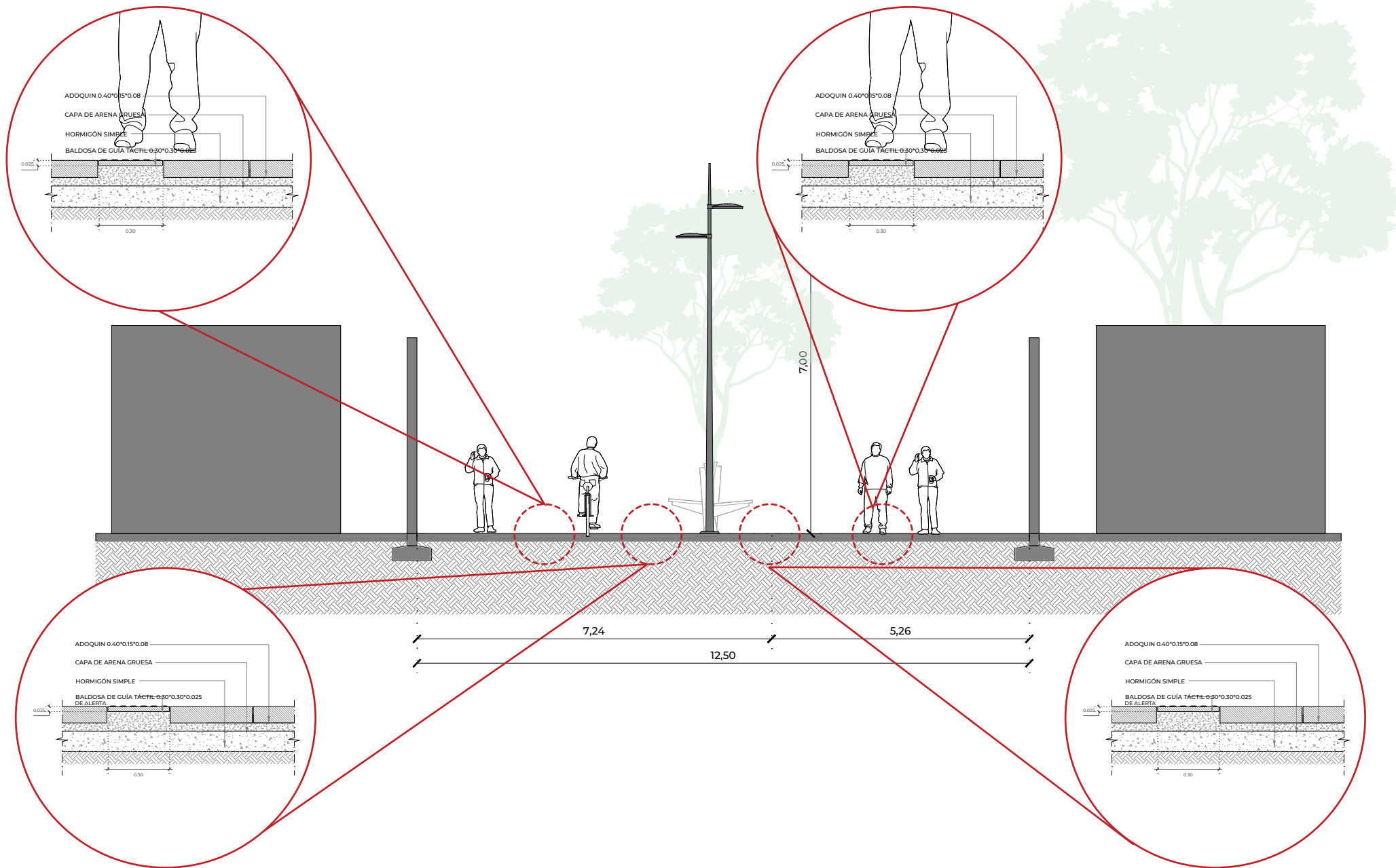
METAS

- Integrar mejor el área con la red de calles circundantes
- Dar prioridad a los peatones
- Diseñar un espacio público distintivo
- Diseñar un espacio público que apoye a negocios y residentes, y brinde oportunidades para una variedad de actividades
- Proveer una calle de alta calidad, atractiva y duradera, que de aporte al mantenimiento y sostenibilidad del contexto

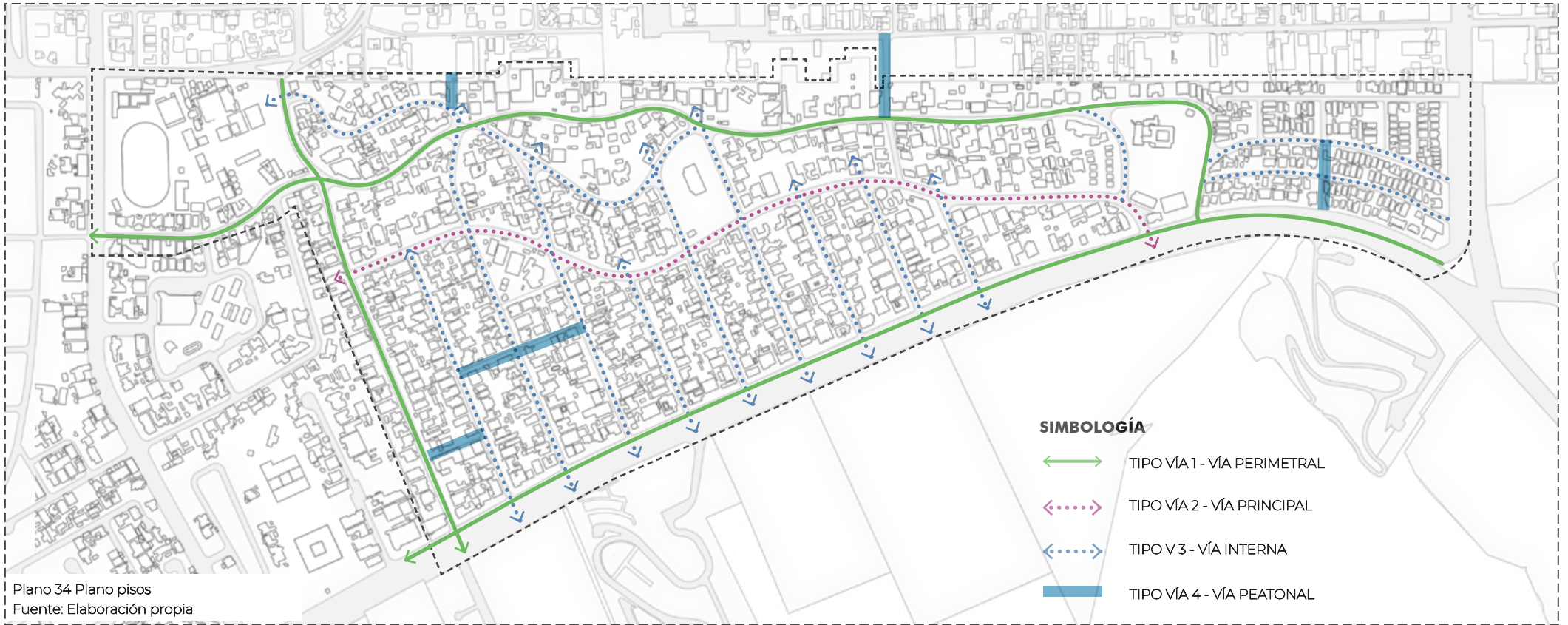
ELEMENTOS CLAVE

- Retiro de demarcación entre peatones y vehículos, como cambios de nivel o bolardos
- Áreas para actividades al aire libre
- Rutas accesibles a lo largo del espacio peatonal para las personas con discapacidad visual
- Mobiliario urbano y zonas verdes

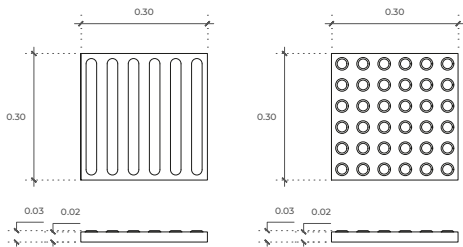
VÍA TIPO V4 - VÍA PEATONAL - SECCIÓN TÉCNICA



PLANO DETALLE DE PISOS

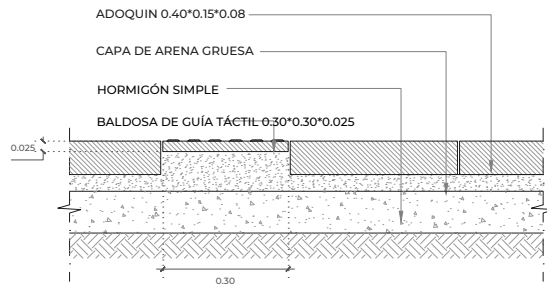


DETALLE PISO TÁCTIL



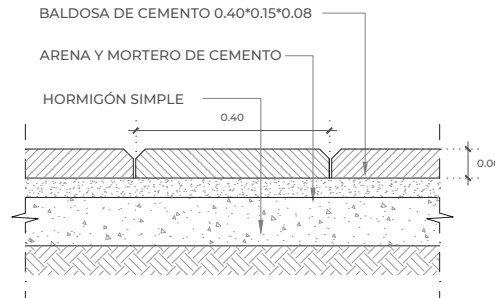
- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL
- TIPO V 3 - VÍA INTERNA

DETALLE ADOQUIN



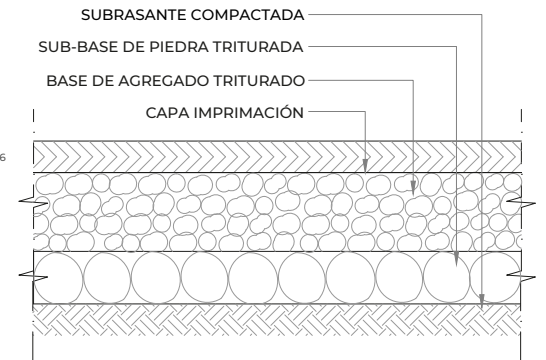
- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL

DETALLE BALDOSA DE CEMENTO

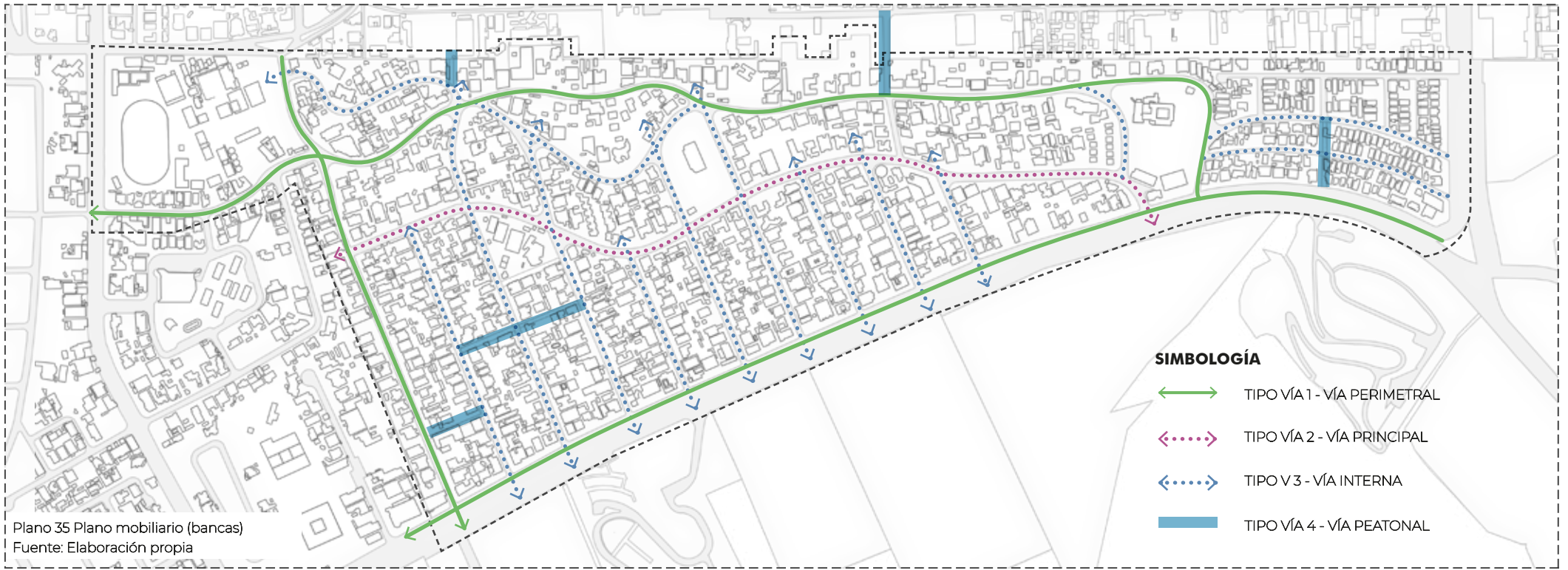


- TIPO V 3 - VÍA INTERNA
- TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL

DETALLE VÍA



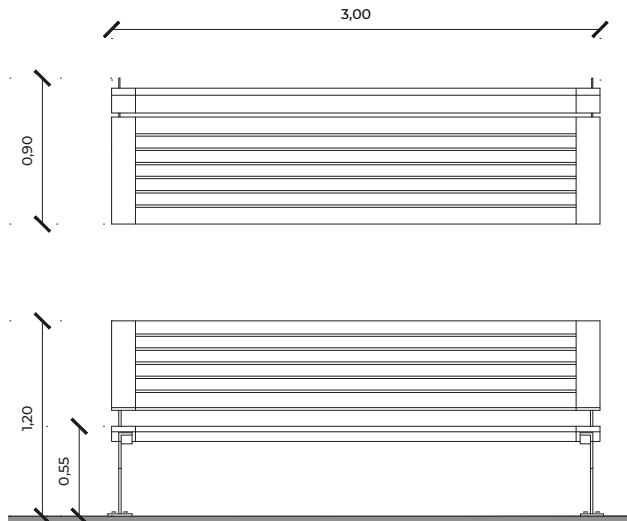
PLANO MOBILIARIO URBANO



SIMBOLOGÍA

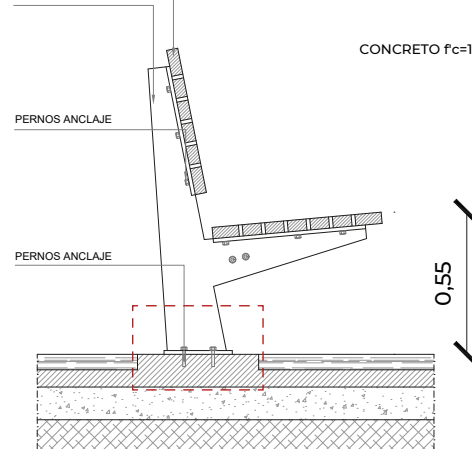
- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL
- TIPO V 3 - VÍA INTERNA
- TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL

DETALLE BANCA



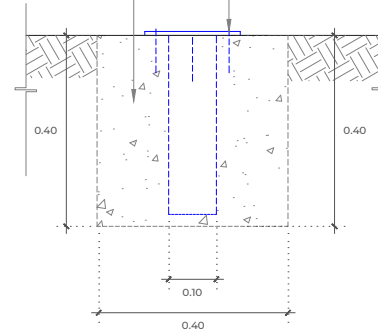
MADERA DE CEDRO PRESERVANTE
P.MADERA (A PORO ABIERTO) BARNIZ
MARINO COLOR NEUTRO

ESTRUCTURA METALICA DE BANCA
e=0.015mm



PERNOS DE ANCLAJE

CONCRETO $f_c=175 \text{ kg/cm}^2$



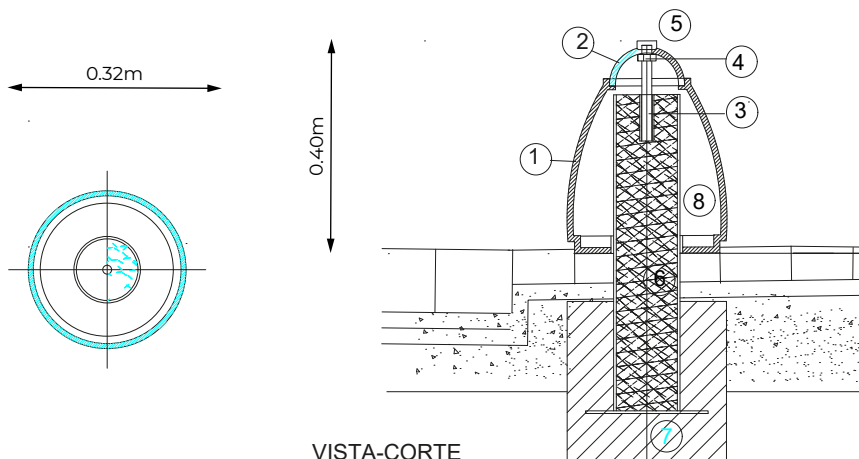
Las bancas estan presentes en todo tipo de vías propuestas en el rediseño de vías en Los Ceibos antiguo.

- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL
- TIPO V 3 - VÍA INTERNA
- TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL

PLANO MOBILIARIO URBANO



DETALLE BOLARDO



1 CUERPO DE FUNDICIÓN DE HIERRO GRIS DE 1/2 PULGADA DE ESPESOR.

2 TAPA DE FUNDICIÓN DE HIERRO GRIS SUJETA CON:

3 VARILLA ROSCADA DIAM 3/4 DE PULGADA DE ACERO DULCE TOMADA AL SUSTRATO CON PIEZA HEMBRA EMPOTRADA EN H°.

4 ENTRE ROSCA HEXAGONAL DIAM 3/4 DE PULGADA.

5 TUERCA CIEGA DE DIAM.3/4 DE PULGADA DE BRONCE PULIDO.

6 CAÑO GALVANIZADO DIAM. 5 PULGADAS, ESPESOR 5MM LLENO DE H° Y EN SU BASE SOLDADA DOS PLANCHUELAS DE 0.24 X 0.05 X 0.005 MM DE ESPESOR.

7 DADO DE H° DE 30 X 30 CM DONDE SE EMPOTRA EL CAÑO GALVANIZADO.

8 LLENAR DE H° EL CUERPO DE FUNDICIÓN DE HIERRO GRIS

DETALLE BOLARDO - SIMBOLOGÍA EN SITIO

TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL

TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL

TIPO V 3 - VÍA INTERNA

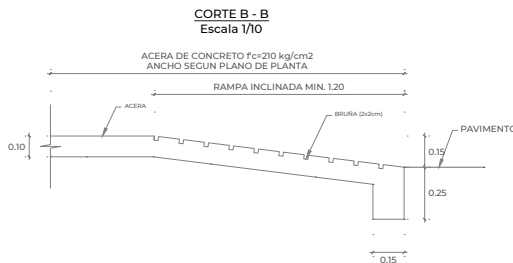
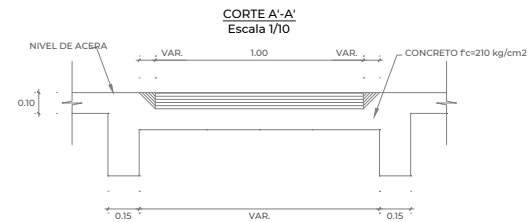
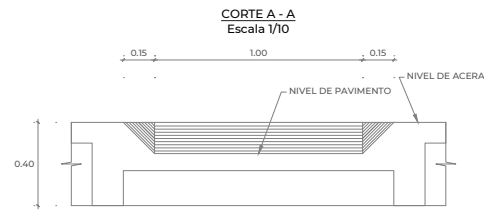
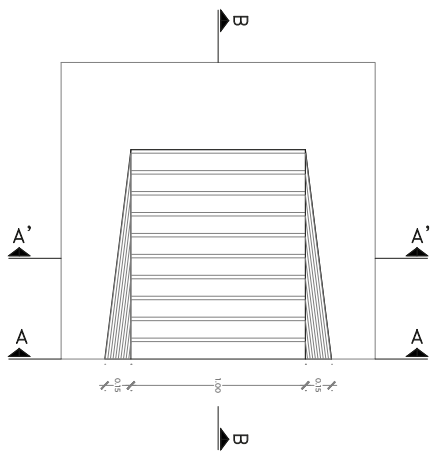
TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL

PLANO MOBILIARIO URBANO



Plano 37 Plano mobiliario (rampas)
Fuente: Elaboración propia

DETALLE RAMPAS DE ACERA



PRESENCIA DE RAMPAS EN VÍAS

- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL
- TIPO V3 - VÍA INTERNA

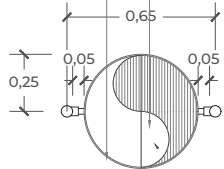
PLANO MOBILIARIO URBANO



DETALLE TACHO DE BASURA

BASURERO METAL
e=1/4" ø0.50 PINTADO

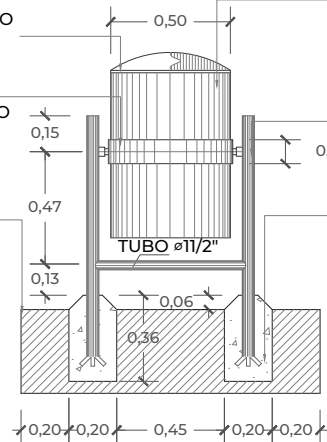
TAPA BASURERO
ø 0.49



TAPA BASURERO
ø 0.49

ANILLO DE METAL PINTADO

BASE DE CONCRETO

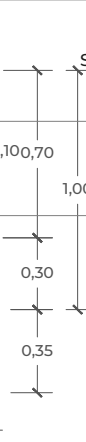


BASURERO METAL
e=1/4" ø0.50 PINTADO

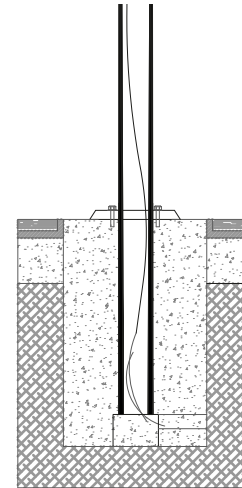
TAPA SOLDADA ø2"
SOLDADURA DE PUNTO

POSTE DE ø 2"
DE Fe. GALVANIZADO

ANCLAJE < 45°



DETALLE INSTALACIÓN DE POSTES DE ALUMBRADO



SIMBOLOGÍA EN SITIO

- TIPO VÍA 1 - VÍA PERIMETRAL
- TIPO VÍA 2 - VÍA PRINCIPAL
- TIPO V 3 - VÍA INTERNA
- TIPO VÍA 4 - VÍA PEATONAL

PLANO VEGETACIÓN



DETALLE PISO TÁCTIL



Nombre común: JACARANDÁ
 Nombre científico: Jacaranda mimosifolia
 Familia: Bignoniaceae
 -Copa: diámetro de 4 a 6m
 -Altura: de 5 a 9m..
 -Flores: Fines de Octubre a Diciembre
 Guayaquil: árboles y plantas de su entorno. Miércoles, (2013, Noviembre 15).

Gráfico 26: Jaracandá Fuente: <https://arbolesdeguil.blogspot.com/>



Nombre común: LLUVIA DE ORO
 Nombre científico: Cassia fistula
 Familia: Fabaceae
 -Altura: de 6 a 15m., tronco de 50cm de diametro.
 -Flores: florecen en los mese de Noviembre y Diciembre. Tienden a mantenerse con hojas verdes en nuestro medio durante los mese de verano. Guayaquil: árboles y plantas de su entorno. Miércoles, (2013, Noviembre 15)

Gráfico 27: Lluvia dorada. Fuente: <https://arbolesdeguil.blogspot.com/>

E.

VISUALIZACIONES



Gráfico 34: fotografía original
Fuente: Elaboración propia



Gráfico 35: fotomontaje
Fuente: Elaboración propia

AV. PRIMERA

FOTOMONTAJE



Gráfico 28: fotografía original
Fuente: Elaboración propia

CALLE L. GUARDERAS



Gráfico 29: fotomontaje
Fuente: Elaboración propia



Gráfico 30: fotografía original
Fuente: Elaboración propia



Gráfico 30: fotomontaje
Fuente: Elaboración propia

CALLE ALBERTO DACACH SAMÁN

FOTOMONTAJE



Gráfico 31: fotografía original
Fuente: Elaboración propia



Gráfico 31: fotomontaje
Fuente: Elaboración propia

CALLE 15A NO

FOTOMONTAJE



Gráfico 32: fotografía original
Fuente: Elaboración propia

CALLE 43 NO



Gráfico 33: fotomontaje
Fuente: Elaboración propia

F.

MEMORIA DESCRIPTIVA

MEMORIA DESCRIPTIVA

El proyecto se sitúa en el Barrio Los Ceibos "Antiguo" o Los Ceibos Viejo, un área localizada en la ciudad de Guayaquil, Ecuador. Este barrio destaca por su arquitectura residencial de alta calidad y su estatus social medio-alto, características que lo han consolidado como una zona deseable dentro del tejido urbano de la ciudad.

Los Ceibos goza de una ubicación estratégica en Guayaquil, con un entorno residencial caracterizado por su buen diseño arquitectónico. Sin embargo, su proximidad al barrio de Mapasingue, que presenta un estrato social bajo, ha influido en la percepción de seguridad en la zona. La creciente inseguridad en Guayaquil ha impulsado a Los Ceibos a implementar cerramientos en sus calles como una medida de protección. Esta estrategia, aunque efectiva en términos de seguridad, ha tenido consecuencias negativas significativas. La privatización de espacios públicos ha reducido el acceso y la conectividad, contribuyendo a un fenómeno de microsegregación urbana.

La microsegregación se refiere a la separación física y funcional entre diferentes segmentos de la población dentro de un área urbana. En Los Ceibos, este fenómeno se manifiesta en la exclusión de los espacios públicos, anteriormente accesibles, que ahora están restringidos a los residentes del barrio. Además, la falta de actividad urbana es evidente en la baja calidad de las aceras y la escasez de áreas verdes. Estas deficiencias afectan la vitalidad del barrio, limitando la interacción social y la calidad de vida de sus habitantes.

El **objetivo principal** de este proyecto es rediseñar la red vial del barrio Los Ceibos, creando un circuito de vías que impulse la actividad urbana y mejore la calidad de los espacios públicos. Este rediseño busca atender la deficiencia en la infraestructura existente, promoviendo un entorno más accesible y funcional para los peatones y ciclistas.

Objetivos Específicos:

1. Implementar Cuatro Tipos de Vías: Se propone la creación de cuatro tipos de vías que fomenten la actividad urbana y mejoren la funcionalidad del barrio. Estas vías están diseñadas para satisfacer diferentes necesidades de movilidad y recreación.
2. Crear Espacios de Recreación: Se incorporarán espacios destinados a actividades recreativas tanto activas (como áreas deportivas) como pasivas (como zonas de descanso y áreas verdes), contribuyendo a una mayor vitalidad urbana.
3. Mejorar la Infraestructura Urbana: El proyecto busca optimizar la calidad de las aceras y la vialidad en general, creando un entorno más seguro y cómodo para los peatones y ciclistas.

El proyecto se centra en el rediseño del espacio público con un enfoque en la mejora de la vialidad y la implementación de circuitos de ciclovía. Se busca revitalizar los espacios públicos del barrio mediante la mejora de la calidad de las aceras y la creación de nuevas áreas de actividad.

La extensión del proyecto incluye la intervención en la vialidad, las aceras y los espacios públicos abiertos del barrio Los Ceibos. Se pretende transformar estos elementos para mejorar la calidad de vida de los residentes y fomentar una mayor interacción social.

Actividades y Espacios Propuestos

1. Tipo V1 - Vía Perimetral: Esta vía rodeará el perímetro del barrio, otorgando prioridad al peatón. Se implementará una ciclovía con carriles separados de la vía vehicular mediante señalización horizontal. La vía perimetral contará con tres variantes:

- Separación Física: La ciclovía estará separada físicamente de la calle, con un espacio de acera ampliado para los peatones.
- Mismo Nivel: La ciclovía y la acera estarán al mismo nivel, proporcionando una transición fluida entre ambos.
- Espacios Iguales: La vía contará con dos espacios de acera iguales a ambos lados para dar prioridad al peatón.

2. Tipo V2 - Vía Principal: Esta calle bidireccional se denominará ciclocalle, permitiendo el uso compartido por ciclistas y vehículos. La vía principal también priorizará al peatón mediante arborización y la implementación de un circuito de bicicleta. Se contemplan tres variantes:

- Separación Física: La vía estará separada físicamente de la acera.
- Mismo Nivel: La calle y la vía estarán al mismo nivel.
- Eliminación de Parques: Se eliminarán los espacios de estacionamiento en la vía para dar prioridad a la circulación peatonal y proporcionar acceso para logística vehicular.

3. Tipo V3 - Vía Interna: Esta vía interna del barrio mejorará la calidad de las aceras y la vialidad. Se implementará el concepto de ciclocalle y se presentarán tres variantes:

- Separación Física: Similar a la vía perimetral, con una separación física entre la acera y la calle.
- Mismo Nivel: Vía y acera al mismo nivel.
- Eliminación de Parques: Eliminación de estacionamientos para priorizar la circulación peatonal y logística.

4. Tipo V4 - Vía Peatonal: Estas calles estarán destinadas exclusivamente para el tránsito peatonal. Se mejorará el diseño y la conectividad de estos espacios para enriquecer la experiencia pública y facilitar la movilidad a pie.

T

Métodos de Investigación

El desarrollo del proyecto comenzó con un acercamiento al Comité de Los Ceibos, que expresó su preocupación sobre la creciente inseguridad en el barrio. La implementación de cerramientos en las calles fue una respuesta a esta preocupación, pero también planteó desafíos en términos de accesibilidad y actividad urbana. Para abordar estos problemas, se realizó una investigación centrada en mejorar la infraestructura urbana mediante el rediseño del espacio público. Esta metodología incluyó el análisis de las necesidades del barrio y la consulta con los residentes para asegurar que el diseño propuesto respondiera a sus expectativas y necesidades.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Criterios de Diseño

El diseño del proyecto se basa en principios establecidos en el PlaceMaking de Public Spaces y en la Guía Global del Diseño de Calles. Estos documentos proporcionan directrices para el diseño de calles compartidas y la mejora de la infraestructura urbana, enfocándose en la creación de espacios funcionales y atractivos para peatones y ciclistas. Los criterios de diseño incluyen la integración de aceras de calidad, ciclovías bien delimitadas y la optimización de la movilidad en el espacio público.

Resultados Esperados

Impacto en la Comunidad

Se espera que el rediseño de las vías y la mejora en la infraestructura urbana contribuyan a una revitalización significativa del barrio Los Ceibos. El proyecto está diseñado para fomentar una mayor actividad pública, mejorar la calidad de los espacios recreativos y reducir la percepción de inseguridad. La creación de espacios bien diseñados y funcionales debería promover una mayor interacción social y un entorno más seguro y agradable para los residentes.

Beneficios Urbanos

El proyecto ofrecerá múltiples beneficios para el entorno urbano, incluyendo:

- Mejora en la Infraestructura: La optimización de las aceras y la vialidad contribuirá a una mayor funcionalidad y confort en el barrio.
- Incremento de Áreas Verdes: La incorporación de espacios verdes y zonas recreativas mejorará la calidad del entorno urbano.
- Optimización de la Movilidad: La implementación de ciclovías y mejoras en la vialidad facilitarán una movilidad más eficiente y segura.

Conclusiones

Resumen de Hallazgos

El análisis exhaustivo del proyecto de rediseño urbano en Los Ceibos ha revelado varias conclusiones clave que subrayan la importancia de abordar las deficiencias actuales en la infraestructura urbana. La investigación y el desarrollo del proyecto han demostrado que la mejora de la infraestructura vial y la revitalización de los espacios públicos son fundamentales para elevar la calidad de vida en el barrio.

Primero, la evaluación de la situación actual muestra que la privatización de espacios públicos, una consecuencia de los cerramientos implementados por el barrio, ha conducido a una serie de problemas urbanos significativos. La reducción del acceso a espacios previamente abiertos ha limitado la interacción social y la actividad urbana, contribuyendo a un entorno menos dinámico y accesible. Este fenómeno de microsegregación ha generado barreras físicas y sociales entre los residentes de Los Ceibos y las áreas adyacentes, exacerbando las percepciones de inseguridad y reduciendo la calidad de vida general.

El proyecto de rediseño urbano ha abordado estos problemas de manera integral, proponiendo un enfoque

multifacético para revitalizar el barrio. La creación de un circuito de vías que incluyen diferentes tipos de calles y espacios públicos responde a la necesidad de mejorar la conectividad y la funcionalidad del entorno urbano. La implementación de vías perimetrales, principales, internas y peatonales, cada una con sus características específicas, busca equilibrar la movilidad vehicular y peatonal, así como fomentar un uso más activo y social de los espacios públicos.

Además, el proyecto pone un énfasis particular en la calidad de las aceras y la inclusión de áreas verdes y recreativas. La mejora en la calidad de las aceras es esencial para garantizar la comodidad y seguridad de los peatones, mientras que la adición de espacios verdes y zonas recreativas contribuye a una mayor vitalidad urbana y a un entorno más agradable para los residentes. La integración de ciclovías y el rediseño de la vialidad también están destinados a promover el uso de transporte alternativo, reduciendo la dependencia del automóvil y fomentando estilos de vida más sostenibles.

La implementación de estos cambios debería tener un impacto positivo en la percepción de seguridad en el barrio. Al mejorar la infraestructura y crear espacios más accesibles y funcionales, se espera que los residentes se sientan más cómodos y seguros al interactuar con su entorno urbano. La revitalización de los espacios públicos y la promoción de la actividad urbana también pueden ayudar a reducir las tensiones sociales y fomentar una mayor cohesión comunitaria.

Recomendaciones

Basado en los hallazgos del proyecto, se recomiendan varias acciones adicionales para maximizar los beneficios del rediseño urbano y abordar los desafíos identificados:

1. Diversificación del Uso del Suelo: Se sugiere que el Comité de Los Ceibos explore la posibilidad de diversificar los usos del suelo dentro del barrio. La incorporación de usos no residenciales, como comercios, servicios y espacios culturales, puede complementar el rediseño de las vías y los espacios públicos, enriqueciendo la vida urbana y fomentando una mayor interacción entre los residentes. La presencia de comercios y servicios locales puede contribuir a una mayor actividad en las calles y a una economía local más vibrante.
2. Participación Comunitaria: Es crucial mantener un diálogo continuo con los residentes y las partes interesadas durante la implementación del proyecto. La participación comunitaria puede proporcionar valiosos aportes sobre las necesidades y expectativas de los habitantes, así como fomentar un sentido de pertenencia y compromiso con las mejoras propuestas. Se recomienda establecer mecanismos de participación, como reuniones comunitarias y encuestas, para asegurar que el proyecto responda a las necesidades reales de la comunidad.
3. Mantenimiento y Gestión Sostenible: Para asegurar el éxito a largo plazo del rediseño urbano, es fundamental implementar un plan de mantenimiento y gestión sostenible. La calidad de los espacios públicos y la infraestructura debe ser mantenida a través de un programa regular de inspección y mantenimiento. Además, se debe considerar la implementación de prácticas sostenibles en la gestión de los espacios verdes, como el uso de plantas nativas y sistemas de riego eficientes, para reducir el impacto ambiental y los costos operativos.

MEMORIA DESCRIPTIVA

4. Seguridad y Vigilancia: Aunque el rediseño urbano mejorará la infraestructura y la funcionalidad del barrio, es importante abordar las preocupaciones de seguridad de manera integral. Se recomienda la integración de medidas de seguridad adicionales, como la instalación de iluminación adecuada en las vías y espacios públicos, y la implementación de estrategias de vigilancia comunitaria. Estas medidas pueden complementar las mejoras en la infraestructura y contribuir a una mayor percepción de seguridad entre los residentes.

5. Evaluación Continua del Impacto: Finalmente, se sugiere establecer un sistema de evaluación continua para monitorear el impacto del proyecto en la comunidad. La recopilación de datos sobre el uso de los espacios públicos, la actividad urbana y la percepción de seguridad puede proporcionar información valiosa para realizar ajustes y mejoras continuas. La evaluación continua permitirá identificar áreas de éxito y desafíos, asegurando que el proyecto evolucione en respuesta a las necesidades cambiantes del barrio.

En resumen, el rediseño urbano propuesto para Los Ceibos representa un paso significativo hacia la revitalización del barrio y la mejora de la calidad de vida de sus residentes. A través de la implementación de un enfoque integral que aborde la infraestructura, la actividad urbana y la percepción de seguridad, el proyecto tiene el potencial de transformar Los Ceibos en un entorno más accesible, funcional y vibrante. La adopción de las recomendaciones propuestas contribuirá a maximizar los beneficios del proyecto y asegurar un desarrollo urbano sostenible y cohesionado.

G.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bucaramanga, & Universidad Pontificia Bolivariana. (2018). Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga: *Guía complementaria MEP. Accesibilidad + Urbanismo Táctico*. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2022). *Manual de Espacio Público de Bogotá*.

Duncan, S. (2023). *Guía global de diseño de calles*. Global Designing Cities Initiative. NACTO. Bloomberg Philanthropies.

GIZ. (2021). *Guía de recomendaciones para el diseño de espacios públicos con soluciones basadas en la naturaleza*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared space: *Reconciling people, places and traffic*. *Built Environment (1978-)*, 34(2), 161-181

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2011). *Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico NSE 2011*.

Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo. (2023). *Mejores Calles para México™*. ITDP México. <https://mejorescallesmx.itdp.org/>

Onda Cero. (2023, junio 20). *¿Qué es el solsticio de verano, cuándo llega y cuál es la diferencia con el equinoccio?* Onda Cero. https://www.ondacero.es/noticias/sociedad/que-solsticio-verano-cuando-llega-cual-diferencia-equinoccio_20230620649160e59d4a830001585c21.html

Paisaje Transversal. (2020, 1 de octubre). *Reinventando la calle: hacia un modelo de Calles Completas para ciudades vivas*. <https://paisajetransversal.org/2020/10/reinventando-la-calle-hacia-un-modelo-de-calles-completas-para-ciudades-vivas/>

Project for Public Spaces. (2016). *Placemaking: What if we built our cities around places?* Project for Public Spaces. <https://www.pps.org/category/placemaking>

SensorGo. (s.f.). *Pluviómetro para medir precipitación: ¿Cómo funciona y para qué sirve?* SensorGo.

<https://sensorgo.mx/pluviometro-para-medir-precipitacion/#:~:text=La%20precipitaci%C3%B3n%20se%20mide%20en,L%20de%20agua%20por%20m%C2%B2>



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **González Velasco, Adrián Giovanni**, con C.C: # 0-952277390 autor/a del trabajo de titulación: **Privatización de Espacios Públicos Sector Los Ceibos** previo a la obtención del título de **Arquitecto** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **06 de Septiembre de 2024**

f. _____

Nombre: **González Velasco, Adrián Giovanni**

C.C: **0952277390**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	Privatización de Espacios Públicos Sector Los Ceibos		
AUTOR(ES)	GONZÁLEZ VELASCO, ADRIÁN GIOVANNY		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	POZO URQUIZO, RICARDO ALBERTO		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Arquitectura y Diseño		
CARRERA:	Arquitectura		
TÍTULO OBTENIDO:	Arquitecto		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	06 de Septiembre de 2024	No. DE PÁGINAS:	80
ÁREAS TEMÁTICAS:	Diseño urbano, diseño de vías		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Espacio público, vías, acera, accesibilidad, movilidad.		
<p>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):</p> <p>El proyecto de Privatización de Espacios Públicos en el Sector Los Ceibos examina cómo los residentes han establecido barreras físicas para reducir la percepción de inseguridad, con el fin de proteger su entorno. Sin embargo, estas barreras restringen el acceso y la movilidad dentro del barrio, afectando negativamente el uso del espacio público, un elemento esencial para la vida comunitaria y la cohesión social.</p> <p>La propuesta central del proyecto es desarrollar un Plan Maestro que recupere y rediseñe las vías del barrio como espacios públicos accesibles y funcionales. El objetivo es priorizar al peatón mediante la implementación de calles completas y calles compartidas, donde se equilibre el uso entre peatones, ciclistas y vehículos, fomentando una movilidad más eficiente y segura.</p> <p>Además, el proyecto incluye la integración de ciclocalles, rutas especialmente diseñadas para el tránsito seguro de bicicletas, lo que permitirá ampliar las opciones de transporte dentro del barrio y reducir la dependencia de los vehículos motorizados. Estas intervenciones buscan no solo mejorar la movilidad, sino también crear un entorno más accesible, atractivo y sostenible, que fomente la interacción social y promueva una mejor calidad de vida para los residentes.</p> <p>En conjunto, este enfoque transformará las calles de Los Ceibos en espacios multifuncionales que promuevan la inclusión y la conectividad dentro del barrio.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-982942905	E-mail: aggonzalezvelasco@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: FORERO FUENTES, BORIS ANDREI		
	Teléfono: +593-995712823		
titulación.arq@cu.ucsg.edu.ec			
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			