



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

TEMA

Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades.
Caso de estudio parroquia la Aurora, cantón Daule

AUTOR

Granizo Donoso, Darío Sebastian

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
ARQUITECTO

TUTOR

Arq, Pérez De Murzi, Teresa Emilia; PhD.

Guayaquil, Ecuador

15 de agosto del 2025



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizada en su totalidad por
Granizo Donoso Darío Sebastian, como requerimiento para la obtención del título
de Arquitecto

TUTOR



Arq. Pérez de Murzi, Teresa Emilia; PhD.

DIRECTOR DE LA CARRERA

Arq. Pérez de Murzi, Teresa Emilia; PhD.

Guayaquil, a los 15 días del mes de agosto del año 2025



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Granizo Donoso, Darío Sebastian

DECLARO QUE:

El trabajo de titulación, Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades. Caso de estudio parroquia La Aurora, cantón Daule, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme a las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias bibliográficas. 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 15 días del mes de agosto del año 2025

Autor



Granizo Donoso Darío Sebastian



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

AUTORIZACIÓN

Yo, Granizo Donoso Darío Sebastian

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades. Caso de estudio parroquia La Aurora, cantón Daule, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 15 días del mes de agosto del año 2025

Autor



Granizo Donoso Darío Sebastian

K. GRANIZO.DARIO TIC_A2025 TESIS

9%
Textos
sospechosos



< 1% Similitudes

0% similitudes entre comillas

< 1% entre las fuentes mencionadas

0% Idiomas no reconocidos

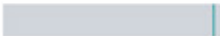
9% Textos potencialmente generados por la IA

Nombre del documento: K. GRANIZO.DARIO TIC_A2025 TESIS.pdf	Depositante: Teresa Emilia Pérez de Murzi	Número de palabras: 17.788
ID del documento: 3969c5b7911fb76d943650c5c22c8b166a401e96	Fecha de depósito: 15/9/2025	Número de caracteres: 119.818
Tamaño del documento original: 24,7 MB	Tipo de carga: interface	
	fecha de fin de análisis: 15/9/2025	

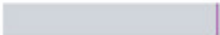
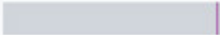
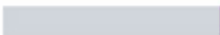
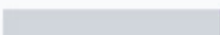
Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuente principal detectada

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	 doi.org Las centralidades metropolitanas de Lima (Perú) como espacio habitado... https://doi.org/10.5354/0717-5051.2023.67057	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (24 palabras)

Fuentes con similitudes fortuitas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	 Documento de otro usuario #e13473 Viene de de otro grupo	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (19 palabras)
2	 doi.org https://doi.org/10.20983/decumanus.2019.1.5	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (17 palabras)
3	 www.scielo.cl Geografía de la fragmentación urbana: las urbanizaciones cerrad... http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-50512023000100110	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (20 palabras)
4	 doi.org Sistema de centralidades : estrategia para conformar centralidades en r... https://doi.org/10.11144/javeriana.10554.165	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (12 palabras)
5	 doi.org Les centres commerciaux à Buenos Aires : Les nouveaux espaces publics... https://doi.org/10.3406/aru.1998.2157	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (13 palabras)

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

1	 https://www.villclub.ec/prensa/prensa
2	 https://www.trovit.com.ec
3	 https://www.facebook.com/watch/?v=1287861131644039
4	 https://www.drwillsoncanizares.com
5	 https://x.com/AlcaldiadeDaule/status/1336460551904497667



Tutor: Arq, Pérez De Murzi, Teresa Emilia; PhD
Estudiante: Dario Sebastian Granizo Donoso
Tema: Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades. Caso de estudio parroquia la aurora, cantón Daule.
Porcentaje de Coincidencia: COMPILATIO 1%



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Arq. Pozo Urquizo, Ricardo Andrés; PhD.

Evaluador 1

Arq. Santana Vélez, María Agustina.

Evaluador 2

Arq. Rada Alpreth, Rosa Edith; Mgs.

Oponente



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

CALIFICACIÓN

Arq. Pérez de Murzi, Teresa Emilia; PhD.

TUTOR

Índice

	Páginas
Lista de tablas	i
Lista de figuras	ii
Resumen	iii
Abstract	iv
Introducción	01
1.1. Planteamiento del hecho científico	02
1.2. Formulación del problema de investigación	03
1.3. Objetivos: general y específicos	04
1.4. Justificación	05
II. Marco teórico	
2.1. Estado del arte	07
2.2. Bases teóricas	
El concepto de centralidad en el urbanismo.	08
Origen y evolución del concepto de centralidad	09
Elementos de análisis de la centralidad urbana. Los atributos	10
Escalas de la centralidad	11
Tipos de centralidades	12
Las centralidades y el sistema vial	13
III. Metodología.	15
IV. Resultados.	17
V. Discusion de resultados.	50
VI. Conclusiones y recomendaciones.	52
VII. Referencias bibliograficas.	54

Lista de figuras

	Página		Página
Imagen 1. División provincial del Ecuador	18	Imagen 38. Ingreso a coop. Nueva Aurora - calle 18 de agosto	45
Imagen 2. División cantonal de la provincia del Guayas	18	Imagen 39. Equipamiento deportivo + tienda minorista	45
Imagen 3. División cantonal de la provincia del Guayas	18	Imagen 40. Ingreso Av. principal Urb. Villa Club	46
Imagen 4. Proceso constructivo de urbanizacion Villa del Rey	19	Imagen 41. Supermaxi Urb. Villa Club	46
Imagen 5. Foto satelital 2001 - La Aurora	20	Imagen 42. Circulación de buses - Av. principal urb. Villa Club	46
Imagen 6. Foto satelital 2003 - La Aurora	21	Imagen 43. Hospital Semedic	46
Imagen 7. Detalle 1 - Foto satelitel 2003 - Coop. Nueva Aurora	21	Imagen 44. Parada irregular de bus - E40	47
Imagen 8. Foto satelital 2005 - La Aurora	22	Imagen 45. Ingreso a plaza Megametales	47
Imagen 9. Foto satelital 2007 - La Aurora	22	Imagen 46. Parada de bus - gasolinera Primax	47
Imagen 10. Foto satelital 2011 - La Aurora	23	Imagen 47. Plaza design	47
Imagen 11. Foto satelital 2015 - La Aurora	23	Imagen 48. Comercio - E40	48
Imagen 12. Foto satelital 2020 - La Aurora	24	Imagen 49. Ingreso a plaza comercial Mix Center	48
Imagen 13. La Piazza Villa Club	24	Imagen 50. Parada de bus - E40	48
Imagen 14. La Piazza La Joya	24	Imagen 51. Venta de vehiculos y mantenimientos	48
Imagen 15. Centro comercial Riocentro El Dorado	24	Imagen 52. C.C Plaza Oval	49
Imagen 16. Foto satelital 2025 - La Aurora	25	Imagen 53. Plaza Orlando junto a Garden Plaza II	49
Imagen 17. Vista calle Pedro Cruz - Vista paso peatonal elevado	27	Imagen 54. Parada de bus	49
Imagen 18. Vista B calle 9 de octubre - Vista paso peatonal elevado	27	Imagen 55. Gimnasio Tautus La Joya	49
Imagen 19. Ingreso a ciudadela San Antonio	29		
Imagen 20. Ingreso a ciudadela Perla de la Joya	29		
Imagen 21. Ingreso a ciudadela Bona Terra	29		
Imagen 22. Vermont Plaza	31		
Imagen 23. Vista aérea del proyecto Plaza Town Center	31		
Imagen 24. Supermercado Tía - Coop. Nueva Aurora	32		
Imagen 25. Locales comerciales - Coop. Nueva Aurora	32		
Imagen 26. Taller mecánico	32		
Imagen 27. Escuela de educación básica Marina Gallardo	35		
Imagen 28. Unidad Educativa Bilingüe Duplos	35		
Imagen 29. Mall Municipal La Aurora	35		
Imagen 30. Centro de servicio comunitario La Aurora	35		
Imagen 31. Equipamiento cuerpo de bombero de Daule	35		
Imagen 32. Unidad de policia comunitaria La Aurora	35		
Imagen 33. Parada de bus - Av. León Febres Cordero	43		
Imagen 34. Ruta 63 bus urbano de Guayaquil	44		
Imagen 35. Bus 03 - Coop. Gonzalito	44		
Imagen 36. Parada de bus - puente peatonal	45		
Imagen 37. Av. Aurora + parque La Aurora	45		

Lista de mapas

	Página
Mapa 1. Plano topográfico - Parroquia La Aurora	19
Mapa 2. Parroquia La Aurora 1994	20
Mapa 3. Detalle 2 - Relevamiento actualizado 2025	25
Mapa 4. Jerarquía vial - Parroquia La Aurora	26
Mapa 5. Detalle 3. Coop. Nueva Aurora	27
Mapa 6. Uso residencial - Resultados de estudio 2023	29
Mapa 7. Ubicacion de plazas y centros comerciales	30
Mapa 8. Uso residencial - Relevamiento actualizado.....	31
Mapa 9. Detalle 4 - Uso comercial en la Coop. Nueva Aurora	32
Mapa 10. Ubicacion de puntos comerciales en relacion a uso de vivienda	33
(Densidad de Kernel)	
Mapa 11. Ubicacion equipamientos	34
Mapa 12. Delimitacion de centralidades	36
Mapa 13. Delimitación de centralidad emergente 1	37
Mapa 14. Delimitación de centralidad emergente 2	38
Mapa 15. Delimitación de centralidad emergente 3	39
Mapa 16. Delimitación de centralidad emergente 4	40
Mapa 17. Delimitación de centralidad emergente 5	41
Mapa 18. Mapa de infraestructura vial y paradas de buses	43
Mapa 19. Distribución de paradas de buses en La Aurora	44
Mapa 20. Centralidad 1 y recorrido de transporte público	45
Mapa 21. Centralidad 2 y recorrido de transporte público	46
Mapa 22. Centralidad 3 y recorrido de transporte público	47
Mapa 23. Centralidad 4 y recorrido de transporte público	48
Mapa 24. Centralidad 5 y recorrido de transporte público	49

Lista de tablas

Tabla 1. Jerarquía vial parroquia La Aurora	25
Tabla 2. Urbanizaciones privadas - Parroquia La Aurora	29
Tabla 3. Características tipológicas de las centralidades emergentes	41
Tabla 4. Rutas de buses urbanos de Guayaquil en la parroquia La Aurora	43

Resumen

El crecimiento que se ha desarrollado en el siglo XXI ha creado nuevas dinámicas en las ciudades, en el que concepto de centralidades emergentes tiene relevancia. Estas zonas se han convertido en núcleos de actividad que integran diversas funciones y servicios, incluyendo comercio, vivienda, salud, educación y espacios recreativos. La evolución urbana es fundamental para enfrentar los desafíos debido a la urbanización acelerada, como la descongestión del centro, la disminución de los tiempos de desplazamiento y la promoción de un crecimiento más equilibrado y sostenible en las zonas periféricas.

El caso de estudio de la parroquia La Aurora, ubicada en el cantón Daule, es un claro ejemplo de la evolución urbana en Ecuador. Empezando por ser una zona rural, con alto índice de agricultura debido a la fertilidad de las tierras cercanas al Río Daule y diversas ramificaciones del estero Sabanilla, en la actualidad ha experimentado un notable crecimiento demográfico y urbanístico desde los años 2000. La parroquia La Aurora se ha establecido como un centro de desarrollo residencial, caracterizado por numerosas urbanizaciones privadas, la aparición de centros y plazas comerciales, desarrollando e incrementado la demanda de negocios locales. El desarrollo vial es facilitado por la Av. León Flores Cordero, convirtiendo a la parroquia La Aurora en una zona de alta demanda comercial, con acceso a servicios y una mejora en la calidad de vida para los usuarios.

Esta investigación se fundamenta en la examinación de centralidades emergentes en la parroquia La Aurora, analizando sus características físicas, las actividades que se desarrollan, la accesibilidad, recolectando información esencial para el estudio, el cual comenzara por identificar el origen, la evolución y la consolidación de las centralidades, empleando un enfoque metodológico que integra la revisión bibliográfica, recolección de datos in situ y análisis planimétricos. El siguiente pase es la clasificación tipológica de las centralidades según las actividades que albergan y el alcance de su influencia. Para finalizar, se evalúa la interrelación entre las centralidades y el sistema territorial, teniendo en cuenta la vinculación de la infraestructura vial con las rutas de transporte público.

El desarrollo de la investigación se plantea desde un enfoque mixto en el que se combinan técnicas cualitativas y cuantitativas para así lograr la comprensión sobre las centralidades urbanas en la parroquia La Aurora. Se consideraron 5 fases en el proyecto: 1. La revisión bibliográfica es fundamental para entender los conceptos de centralidad urbana, sus atributos y diversas tipologías existentes. 2. El relevamiento de campo y recopilación de datos actuales, se identifican las principales edificaciones, los usos de suelo, la ubicación de equipamientos

público y privados, así como la red de Centralidades emergentes, equipamientos urbanos, densidad urbana, planificación territorial transporte público. 3. Se recurren a mapas y documentos históricos para reconstruir la evolución de la parroquia La Aurora, permitiendo entender cómo se han formado y transformado las centralidades. 4. En este punto se delimitan las centralidades utilizando la herramienta de densidad de Kernel, el cual permite observar la acumulación de puntos comerciales y equipamientos que permiten delimitar las centralidades emergentes. 5.

Se realiza el diagnóstico representado sus características morfológicas, los tipos de usos de suelo y el área de influencia. También se evalúa la relación entre las centralidades y el sistema territorial, analizando la infraestructura vial y las rutas de transporte público. El resultado indica que la parroquia La Aurora continúa evolucionando hacia una configuración policéntrica. A diferencia de las centralidades que se han desarrollado de manera planificada en otras ciudades, estas emergieron de forma espontánea, motivadas por el acelerado crecimiento de las urbanizaciones y la acción del sector privado.

Palabras clave:

Centralidad emergentes, equipamientos urbanos, densidad urbana, planificación territorial

Abstract

Urban growth in the 21st century has led to the creation of new dynamics in cities, notably the emergence of new centers. These areas, located on the outskirts of historic centers, have become hubs of activity that integrate various functions and services, including commerce, housing, health, education, and recreational spaces. Their development is essential to address the challenges of rapid urbanization, such as decongesting the center, reducing travel times, and promoting more balanced and sustainable growth in peripheral areas.

The case study of the parish of La Aurora, located in the canton of Daule, is an emblematic example of this phenomenon in Ecuador. Initially a rural area, it has experienced remarkable demographic and urban growth since the 2000s, driven by strong migration from Guayaquil. It has established itself as a center of residential development, characterized by numerous private housing developments, and commercial development, with the emergence of shopping centers, plazas, and local businesses. Its strategic location, facilitated by Av. León Febres Cordero, has made it a high-demand area, offering a perception of better quality of life, security, and access to services, which attracts those seeking to escape the congestion and challenges of the main city.

The fundamental purpose of this research is to examine the centralities present in the parish of La Aurora. The aim is to analyze their physical characteristics, the activities that take place in them, and their accessibility, in order to provide essential information for future urban planning in this growing area. To this end, the study will begin by identifying the origin, evolution, and consolidation of these centralities, using a methodological approach that integrates literature review, planimetric analysis, and field data collection. Subsequently, these centralities will be classified typologically according to the activities they host and the scope of their influence. Finally, the interrelationship between the centralities and the territorial system of La Aurora will be evaluated, paying special attention to their connection with road infrastructure and public transport routes.

The proposed methodology takes a mixed approach, combining quantitative and qualitative techniques to gain an understanding of urban centralities in the La Aurora parish. Five phases were considered in the project: 1. A literature review is essential to understand the concepts of urban centrality, its attributes, and the various existing typologies. 2. Field surveys and the collection of current data identify the main buildings, land uses, the location of public and private facilities, and the public transport network. 3. Maps and historical documents are used to reconstruct the evolution of the La Aurora parish, allowing us to understand how centralities have formed and transformed. 4. At this point, centralities are delimited using the kernel density tool, which allows us to observe the accumulation of commercial points and facilities that enable us to delimit emerging centralities. 5. A diagnosis is made, representing its morphological characteristics, types of land use, and area of influence. The relationship between centralities

and the territorial system is also evaluated, analyzing road infrastructure and public transport routes. The results indicate that the parish of La Aurora continues to evolve toward a polycentric configuration. Unlike the centralities that have developed in a planned manner in other cities, these emerged spontaneously, motivated by the rapid growth of urban developments and the actions of the private sector.

Keywords:

Emerging centralities, urban facilities, urban density, territorial planning

Introducción

En las últimas décadas, el rápido crecimiento urbano, especialmente en países en desarrollo, ha alterado significativamente la configuración espacial de las ciudades. El modelo monocéntrico tradicional, que concentraba actividades económicas y servicios en un solo núcleo, ha sido reemplazado por un patrón urbano más diversificado. Este cambio ha dado lugar a la aparición de múltiples centralidades en las periferias, que actúan como núcleos dinámicos que ofrecen comercio, servicios, empleo y equipamientos. Estas nuevas centralidades son fundamentales en la planificación urbana actual, ya que redistribuyen la actividad y reducen la presión sobre los centros tradicionales, promoviendo así una estructura más policéntrica que, en teoría, resulta más eficiente y equitativa.

A pesar de ser importantes centros de actividades y con potencial de ordenar el territorio, suele desarrollarse por impulso privado que carece de iniciativa al desarrollo urbano público. Este crecimiento va generando ciudades fragmentadas, donde se desarrollan nuevos polos, que intensifican la conectividad y movilidad. Ahora estoy trae como consecuencia la dependencia del vehículo motorizado que conlleva congestión y contaminación, solidificando un modelo de urbanización insostenible a largo plazo.

El caso de estudio se ubica en la parroquia La Aurora, perteneciente al cantón Daule. El desarrollo que ha tenido el caso nos permite analizar las nuevas dinámicas urbanas. Debido a la proximidad con Guayaquil, la parroquia La Aurora se ha convertido en punto de desarrollo inmobiliario significativo. El rápido crecimiento se refleja en la construcción de urbanización privadas, centros y plazas comerciales, una amplia gama de servicios, equipamientos e infraestructura, convirtiéndose en nuevos puntos de clave de expansión que atrae a la población migrante.

Para abordar la problemática, esta investigación tiene como objetivo general: Analizar las centralidades existentes en la parroquia La Aurora del cantón Daule, en cuanto a sus atributos físicos, actividades, accesibilidad y área de influencia.

Para el desarrollo de la investigación se recopila información y datos con herramientas digitales como Google pro que permite realizar un análisis diacrónico de la evolución urbana permitiendo observar la expansión de la huella a través de imágenes satelitales de diferentes décadas. Para la elaboración de mapas temáticos que permitan delimitar las centralidades, locali-

zar los equipamientos y representar la concentración comercial, se utilizó el sistema de información geográfica GIS. Además del análisis cartográfico, se realizaron recorridos de campo y recorridos virtuales con Google Maps, de esta manera se facilitó la comprensión integral de la configuración y dinámica territorial de las centralidades en la parroquia La Aurora.

El estudio se aborda de la siguiente manera, el primer capítulo se presenta el problema de investigación y los objetivos del estudio. En el segundo, se revisa literatura relevante sobre centralidades, el origen del concepto, los atributos de como clasificarlas, de esta manera se desarrolla el marco teórico. En el tercero se describe la metodología de análisis empleada. El cuarto capítulo muestra el desarrollo del análisis del estudio, concluyendo con el quinto, en el cual se discuten los hallazgos.

1.1. Planteamiento del hecho científico

En las últimas décadas, las ciudades latinoamericanas han atravesado procesos de reestructuración espacial impulsado por la expansión territorial, el crecimiento poblacional y las nuevas dinámicas del mercado inmobiliario. Estas transformaciones han provocado la descentralización progresiva de funciones urbanas, dando lugar a la aparición de nuevos nodos de actividad localizados fuera de los centros tradicionales e históricos. En este contexto, surgen las centralidades emergentes, entendidas como nuevos polos donde se concentran servicios, equipamientos y actividades económicas, en respuesta a las nuevas formas de ocupación del territorio bajo la demanda importante de un mercado en continua expansión.

De acuerdo con Vega (2008) las centralidades son porciones de territorio, donde se localizan servicios y equipamientos a diversas escalas, las cuales dependen directamente de la cantidad de población que accede a estos puntos, en especial de sectores fuera de la ciudad con potencial para el desarrollo urbanístico. Su estudio revela cómo las nuevas centralidades no solo surgen de dinámicas espontáneas del mercado, sino también de procesos de planificación urbana que buscan corregir los desequilibrios territoriales. También menciona que estas centralidades emergentes operan como nodos estructurantes del tejido urbano, capaces de catalizar el desarrollo local, mejorar la movilidad y reforzar la cohesión social. Al descentralizar funciones tradicionalmente concentradas en el centro histórico, se genera una redistribución más equitativa de los servicios urbanos, favoreciendo la sostenibilidad y reduciendo la dependencia del transporte motorizado.

Sim embargo, estas centralidades tienen la oportunidad de densificar y revitalizar la expansión urbana. Según Leicht, Matos, y Gómez, (2019) estos nodos urbanos se diseñan a través de instrumentos de planificación y ordenamiento territorial que permiten concentrar servicios y equipamientos en áreas estratégicas, con la meta de generar una estructura urbana equilibrada y sostenible, siendo complemento del centro tradicional o los centros históricos.

El análisis realizado por Koppmann (2020) revela una organización territorial que prioriza la accesibilidad y la movilidad en las nuevas centralidades urbanas. El autor identifica en las zonas periféricas dos tipos de circuitos de movimiento, lo que afecta de manera significativa la interacción de los residentes y usuarios con estos emergentes núcleos urbanos. En primer lugar, las zonas suburbanas, que están principalmente conectadas mediante sistemas de transporte público, son habitadas por personas de clases media y baja, lo que les permite acceder y participar más activamente en la vida de la ciudad. En contraste, las urbanizaciones privadas, donde viven individuos con mayores recursos económicos, se vinculan a los centros

urbanos emergentes a través de extensas redes de autopistas. Este modelo de desarrollo fomenta un uso elevado del vehículo motorizado, lo que a su vez genera una dependencia del transporte privado y acentúa la segregación social y espacial entre los distintos grupos de la población.

Según Capron (1998) los centros comerciales reconfiguran la organización de los espacios y dinámicas sociales emergiendo como nuevas centralidades. En estos espacios confluyen el consumo, la sociabilidad y la recreación en el contexto metropolitano, debilitando el protagonismo del centro histórico.

Los espacios comerciales conocidos como malls o centros comerciales han logrado desplazar funciones tradicionales operando como espacios públicos privatizados. Según Cornejo y Bellon (2001) estos espacios han desplazado funciones, pero con acceso selectivo y condicionado, estos representan formas de centralidades debido a que favorecen a un modelo de desarrollo fragmentado, dependiente del vehículo, incrementado las falencias al espacio público.

En este contexto, resulta necesario estudiar las centralidades emergentes como una oportunidad para repensar el ordenamiento territorial y la forma en cómo está creciendo la ciudad. Para propuestas inclusivas y sostenibles, es importante comprender las características y dinámicas de los desequilibrios urbanos existentes.

1.2. Formulación del problema de investigación

El caso de estudio es la parroquia La Aurora, pertenece al cantón Daule, provincia del Guayas. Es oficialmente nombrada parroquia urbana satélite en el año 2001, consolidándose como una de las zonas de alto crecimiento comercial e inmobiliario, conteniendo un conjunto numeroso de urbanizaciones privadas. Según el censo de 2010, La Aurora contaba con 25,815 habitantes. Para 2022, esta cifra aumentó a 115,060 habitantes. En la actualidad cuenta con 117,000 habitantes, constituyendo el 53% de la población del cantón Daule (GAD Daule, 2024).

El incremento de la población es dado por el auge de urbanizaciones cerradas rodeadas por muros, que permiten priorizar la seguridad y exclusividad de sus residentes, siendo esta la razón del crecimiento exponencial en cuanto a servicios y comercio para satisfacer las necesidades a los habitantes y residentes de las urbanizaciones. Esto complica de gran manera la interacción social y la cohesión territorial. Sin embargo, estos espacios residenciales brindan seguridad a sus residentes, estos se vuelven dependientes de los vehículos motorizados recorriendo largas distancias para acceder a servicios fuera de las áreas cerradas, complicando la construcción de una identidad urbana colectiva

La distribución estratégica de los equipamientos es vital en la calidad de vida de los habitantes. Esta distribución desigual genera una mayor presión sobre la infraestructura vial, ya que obliga a gran parte de la población a realizar desplazamientos frecuentes y de mayor distancia para acceder a equipamientos. Esto contribuye a la congestión vehicular y al aumento de los tiempos de viaje, evidenciando la ausencia de una planificación orientada a la proximidad y la accesibilidad.

Por otra parte, el predominio del transporte vehicular en el diseño urbano de La Aurora no sólo afecta la eficiencia de la movilidad, sino que también impacta negativamente en la calidad de vida y el entorno local. La falta de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas desincentiva el uso de medios de transporte activos. Esta situación restringe la movilidad de personas sin acceso a vehículo privado, como niños, adultos mayores y grupos con menores recursos. Esta dependencia incrementa problemas como la contaminación del aire, el ruido y afecta la percepción de seguridad y confort en los espacios públicos.

Según Pérez y Rodríguez (2023) la limitada oferta en opciones de movilización reduce la calidad de vida, evidenciando la necesidad de replantear el diseño urbano para una mayor inclu-

sión social y ambiental. El crecimiento acelerado, la desigualdad en el acceso a servicios y la concentración de focos comerciales, permiten entender la configuración de las centralidades emergentes en el caso de estudio.

En este sentido, la presente investigación se orienta a responder interrogantes claves relacionados con el proceso de origen, evolución y consolidación de estas centralidades desde el año 2001; su tipología según atributos físicos, funcionales y espaciales; así como su grado de accesibilidad y articulación con la infraestructura vial y las rutas de transporte público. Estos aspectos son fundamentales para proponer lineamientos que orienten el desarrollo urbano hacia un modelo más integrado, equitativo y sostenible para la parroquia.

¿Cuál es el origen, evolución y consolidación de las centralidades en la parroquia La Aurora desde el año 2001 hasta la actualidad?

¿Cómo se caracterizan tipológicamente las centralidades del caso de estudio en términos de atributos físico, actividades y área de influencia?

¿Cómo es la accesibilidad de las centralidades emergentes en relación con la infraestructura vial y las rutas de transporte público, y como esto afecta a la movilidad de los residentes?

1.3. Objetivos

Objetivo general

Analizar las centralidades existentes en la parroquia La Aurora, en cuanto a sus atributos físicos, actividades, accesibilidad y área de influencia, con el fin de establecer información relevante que sirva de base para la elaboración de futuros planes urbanos.

Objetivo específico

- Determinar el origen, evolución y consolidación de las centralidades en la parroquia La Aurora,.
- Caracterizar tipológicamente las centralidades a partir de la determinación de las actividades y el área de influencia
- Evaluar la relación entre las centralidades y el sistema territorial, considerando su conexión con la infraestructura vial y las rutas de transporte público.

1.4. Justificación

En el ámbito académico, la importancia sobre el estudio de centralidades urbanas radica en la escasez de información sobre el caso de estudio de la parroquia La Aurora. La investigación tiene como objetivo examinar el rápido desarrollo de la zona a través de la caracterización de su morfología, usos de suelo y densidad de los espacios delimitados como centralidades. Estos resultados permitirán enfocar la planificación territorial hacia un desarrollo urbano sostenible.

Además de aportar tanto en el ámbito social como práctico, proporcionando información esencial para proponer y tomar las riendas de una planificación territorial, usando este estudio como una herramienta para entender las características de las centralidades emergentes que continúan desarrollándose, permitiendo mejorar la calidad de vida de los habitantes al tomar decisiones en cuestiones de normativas u obligaciones al tráfico, permitiendo un desarrollo más eficiente para el peatón y usuarios de transporte de público, promoviendo una evolución sostenible y equitativa para la comunidad.

La metodología empleada para el análisis espacial integrado en la caracterización de las centralidades emergentes, se basó en la interpretación de cartografías, imágenes satelitales, datos georreferenciados obtenidos del PDOT desarrollado por el GAD Daule, aportando con un relevamiento en el que se identifica los usos de suelos. Esta metodología permite visualizar patrones de focos de desarrollo, que sirve como modelo para abordar el tema a otros investigadores urbanos.

II. Marco teórico

2.1. Estado del arte

El concepto de centralidad ha evolucionado pasando de ser una limitada ubicación geográfica, a tener una visión compleja que concentra flujos, servicios y actividades. Según Beuf (2020), las centralidades son nodos que se articulan creando redes funcionales, sociales y simbólicas, permitiendo abordar la descentralización urbana y la formación de polos de actividad que exceden los límites del centro tradicional. La línea de investigación de Beuf (2011) se centra en la accesibilidad en las periferias de Bogotá, dónde examina la evolución territorial y la formación de nuevas centralidades. Su método de investigación fue cualitativo incluyendo entrevistas a residentes y comerciantes, explorando la movilidad y la percepción de la accesibilidad.

El análisis del espacio desde la perspectiva de sus habitantes ha ganado terreno en la investigación sobre centralidades urbanas. En esta línea, Dammert y Vega (2023), en su estudio sobre Lima, Perú, emplearon una metodología cualitativa centrada en recorridos de campo y el seguimiento de actores. Su objetivo fue comprender el carácter dinámico y cambiante de las formas de habitar estas áreas metropolitanas.

El aporte metodológico del Laboratorio de centralidades urbanas de Uruguay (ITU-FA-DU-UDELAR), investiga y potencia las centralidades como nodos urbanos claves para la accesibilidad y funcionalidad. Para el desarrollo de la investigación adoptan un enfoque multidisciplinario en el cual integran estudios históricos, evaluación de límites y usos del suelo, datos demográficos, dinámicas comerciales y de transporte, así como la identificación de cualidades ambientales y morfológicas (Gómez et al., 2019).

Complementando con este enfoque Leicht, Matos, y Gómez, (2019) implementaron una metodología multidisciplinaria para analizar las centralidades en Montevideo. Su estudio se basó en observaciones directas, entrevistas y recorridos. Este enfoque su clave para documentar las interacciones y prácticas cotidianas de los habitantes.

Las redes viales en un tema fundamental en el estudio de las centralidades urbanas, según Mayorga (2023) en su investigación doctoral, analiza detalladamente esta interrelación, examinando conceptos claves como centro, centralidad, movilidad. Su trabajo profundiza la relación entre la conexión entre el valor del suelo y las áreas centrales, y también la configuración de vectores de centralidad a lo largo de las vías. Además, presenta un análisis comparativo de centralidades con componentes viales importantes, investigando como las soluciones pro-

puestas permiten la interacción entre los espacios de movilidad y el entorno urbano.

Según Mayorga y Fontana (2018) mediante un enfoque comparativo de cuatro casos evalúan la funcionalidad accesibilidad y calidad de la urbanidad en su vínculo con las infraestructuras utilizando datos cualitativos y cuantitativos. En los resultados identifican distintos tipos de centralidades y sistemas de organización, además de favorecer con soluciones proyectuales en los espacios urbanos y de movilidad.

2.2. Bases conceptuales

El concepto de centralidad en el urbanismo

A lo largo de la historia diversos teóricos han explorado la idea de centralidades urbanas desde enfoques funcionales sociales simbólicos hasta políticos lo que ha enriquecido su significado en el urbanismo actual. El concepto de centralidad es un punto clave en el estudio y diseño del espacio urbano permitiendo comprender el dinamismo de ciertos lugares que adquieren importancia dentro de la estructura de una ciudad. En esta sección se destacan contribuciones teóricas que han sido relevantes para moldear y transformar el concepto de centralidad.

Según Christaller (1933) la centralidad se define como la habilidad que tiene un asentamiento en concentrar servicios que satisfagan sus necesidades dentro de un área específica. El planteamiento presentó un modelo jerárquico que organiza ciudades y pueblos de manera regular, basado en la capacidad para proporcionar bienes y servicios de diferentes niveles de complejidad y alcance.

Según Lefebvre (1974) la centralidad se entiende como una construcción social de prácticas diarias intercambios económicos y significados culturales presentes en el entorno urbano. De esta manera argumenta que el concepto de centralidad se forma y se redefine a través de la apropiación y el uso cotidiano del espacio por parte de la sociedad.

Para Jacobs (1961), la centralidad se manifiesta en aquellos espacios donde la vida urbana se desarrolla con mayor intensidad, producto de la mezcla de usos, la accesibilidad y la participación activa de la comunidad. Sostiene que la diversidad funcional y la presencia constante de personas en el espacio público generan un entorno dinámico. En este sentido, la centralidad no depende exclusivamente de la infraestructura o del tamaño del lugar, sino de su capacidad para propiciar encuentros, vigilancia natural y sentido de pertenencia.

Según Busquets (1992) la centralidad se plantea como el escenario de intercambio cívico y convivencia ciudadana en el que la centralidad equivale a urbanidad y espacio público de calidad. De esta manera la centralidad no solo organiza el territorio, también construye sentido de pertenencia mediante espacios abiertos y multifuncionales, los cuales son capaces de responder a las necesidades culturales y sociales de la ciudad

Según Ascher (2001), la centralidad en las ciudades modernas, no es un lugar físico, sino un sistema complejo que no se define por su forma física, sino por las redes de conexión que la atraviesan, donde múltiples núcleos urbanos ganan relevancia al conectarse a redes de movilidad, servicios y tecnologías. A través de su concepto de polis centralidades, el autor argumenta que estas nuevas formas de centralidad son una respuesta a las dinámicas de organización territorial de las metrópolis contemporáneas, las cuales se caracterizan por una distribución policéntrica que sustituye la estructura monocéntrica tradicional.

Según Carrión (2007) el concepto de centralidad trasciende de la ubicación física, constituyéndose como una construcción compleja en el que abarca dimensiones culturales influenciadas por procesos históricos y actuales. También agrega que las centralidades surgen especialmente en áreas periféricas siendo productos de procesos de descentralización funcional del entorno urbano.

Origen y evolución del concepto de centralidad

El concepto de centralidad emergente ha surgido como una respuesta tanto teórica como práctica a los retos que plantea el acelerado crecimiento urbano. Este fenómeno se manifiesta cuando la expansión de las áreas metropolitanas supera la capacidad funcional y espacial de los centros tradicionales, lo que lleva a una reevaluación de los modelos urbanísticos establecidos. En ciudades como Bogotá, factores como la industrialización, las migraciones masivas y los cambios socioeconómicos han generado transformaciones profundas que cuestionan la validez de la estructura monocéntrica clásica (Beuf, 2011).

El concepto ha evolucionado en respuesta de manera teórica como práctica, planteando retos hacia el acelerado crecimiento urbano. Esto se demuestra cuando las áreas metropolitanas superan la capacidad espacial y funcional y reevalúan los modelos urbanísticos establecidos. En Bogotá, los factores como la industrialización, las migraciones masivas y los cambios socioeconómicos, han generado transformaciones que cuestionan la estructura monocéntrica clásica (Beuf, 2011). Desde la mitad del siglo XX, la planificación urbana promovió el desarrollo de subcentros o ciudades dentro de la ciudad, con el fin de descentralizar funciones. Este enfoque buscaba mejorar la autosuficiencia de las áreas metropolitanas, considerando el desarrollo sostenible de las ciudades.

Según Sánchez (2019), este desarrollo da lugar a nuevas polaridades y centros de atracción que modifican la estructura de la ciudad, promoviendo mayor movilidad interna entre diferentes puntos de la metrópolis, por lo que estos nuevos núcleos están relacionados directamente con los factores económicos y sociales, como el aumento del comercio, las diversificaciones de oportunidades laborales y la creciente demanda de servicios y viviendas.

Este concepto ha sido abordado por enfoques contemporáneos, promovidos por ONU-Hábitat, (2016) en el que integra aspectos de sostenibilidad, equidad y el impacto de tecnologías digitales. El informe aboga por que estas nuevas centralidades sean espacios que ofrezcan accesibilidad multidimensional, integrando socialmente, fortaleciendo la resiliencia frente a los desafíos urbanos.

El análisis histórico del concepto muestra una evolución de las centralidades de ser vistas como soluciones aisladas a convertirse en componentes fundamentales de sistemas urbanos

policéntricos e interconectados. En resumen, la centralidad emergente surge como una respuesta a la limitación del modelo monocéntrico, articulando nuevas centralidades funcionales y relacionales que permiten gestionar la complejidad urbana actual mediante la descentralización, la integración en redes urbanas y la diversidad de usos.

Elementos de Análisis de la Centralidad Urbana: Los Atributos

Para comprender las centralidades urbanas, es necesario identificar algunos atributos que definen que esos aspectos definen su capacidad funcional. Según Mayorga (2013), sostiene que la infraestructura desempeña un papel configurador en el espacio urbano. Propone que trabaja con una doble función, canaliza el flujo de los movimientos y la comunicación; simultáneamente, es un espacio con características físicas determinadas por el entorno. La articulación de estas dos dimensiones es indispensable para comprender la génesis y consolidación de las centralidades urbanas. Conceptos como la adherencia de vías y la riveranidad del movimiento ilustran cómo esta conexión profunda permite integrar aspectos morfológicos y topológicos del diseño urbano.

Para evaluar los espacios de centralidad urbana, definiéndolo como un concentrador de personas, actividades y flujos, capaces de potenciar las relaciones con su entorno. El estudio desarrollado por Mayorga define varios atributos que permiten definir la centralidad con fundamentos necesarios.

1. Área de incidencia: Se considera la ubicación y la valorización del suelo.
2. Accesibilidad: Se considera la facilidad de acceso al lugar mediante diferentes redes de infraestructura. Se considera las opciones de movilidad (peatonal, ciclista, vehicular y transporte público).
3. Heterogeneidad de usos y actividades: Se considera la combinación funcional del espacio, se incluyen usos residenciales, comerciales, equipamientos, educativos, tanto públicos como privados.
4. Elevada densidad: Se considera la concentración de individuos que son residentes considerando como un indicador directo de vitalidad y poder de atracción de la centralidad. Estos atributos sinérgicos e interdependientes, son importantes para la consolidación del material.

Mayorga (2013) enfatiza que las intervenciones urbanas pueden ocasionar la potenciación de estos atributos mediante soluciones que integran las infraestructuras. Esto incluye relaciones

físicas, espaciales y funcionales, facilitando la interacción entre los espacios de movilidad.

Escalas de la centralidad

La centralidad urbana se manifiesta en varias tipologías, producto del desarrollo evolutivo histórico, económico, social y espaciales que configuran la ciudad. En este contexto, la clasificación según el tipo de centralidad permite comprender las configuraciones urbanas existentes, así también como sus implicaciones funcionales y estructurales dentro del sistema urbano.

Según Carrión (2005), en Latinoamérica se identifican al menos cuatro tipos de centralidades, las cuales responden a una lógica distinta en la organización del territorial, cumpliendo un rol específico en la estructura policéntrica de la ciudad contemporánea.

La centralidad lineal por continuidad se conforma a lo largo de un eje de infraestructura vial, donde los nodos urbanos se desarrollan secuencialmente. Se forma a partir de una cadena de espacios que configuran un policentrismo longitudinal.

Centralidades por agrupación en contigüidad: Estas centralidades resultan de la interacción y superposición de varios centros históricos o tradicionales que, aunque originados en distintos momentos, comparten un tejido urbano común y crean un sistema funcional agrupado. Se trata de un policentrismo por proximidad, donde la diversidad de usos y funciones genera un ámbito urbano cohesionado.

Centralidades periféricas especializadas: En este caso, la centralidad no se ubica en el núcleo urbano tradicional, sino en la periferia, y se caracteriza por su especialización funcional y su bajo grado de integración urbana. Según Augé (1998), estos espacios pueden ser considerados “no lugares” por su carácter genérico y despersonalizado, asociados al consumo, la movilidad y la eficiencia. Se trata de nodos de flujos, como centros comerciales, parques logísticos, estadios o recintos feriales, con poca vocación de encuentro social. Por ejemplo: malls, aeropuertos o zonas francas ubicadas en los bordes de la ciudad.

Este tipo surge en torno a infraestructuras de transporte y conectividad a gran escala, como terminales terrestres, aéreas o ferroviarias. Estas centralidades integran múltiples funciones urbanas (comercial, hotelera, logística, oficinas) y tienen un alto grado de accesibilidad. El

texto las denomina policentrismo por modalidad infraestructural, y representan una evolución reciente de las centralidades urbanas, con fuerte potencial de regeneración urbana si son integradas adecuadamente.

Adicionalmente, Carrión (2005) reconoce la existencia de centralidades fragmentadas y altamente especializadas que surgen como artefactos de la globalización. Estas incluyen centros de negocios, World Trade Centers, parques temáticos, recintos feriales o hubs digitales, que funcionan como nodos de la ciudad-red global, conectando lo local con flujos internacionales de información, capital y personas. Si bien suelen estar aislados del tejido urbano inmediato, por su escala, función e infraestructura pueden adquirir un carácter central, especialmente si se integran a estrategias urbanas más amplias.

Tipos de centralidades

El fenómeno de la centralidad urbana no responde a una única forma ni función, sino que se manifiesta mediante diversas tipologías, producto de los procesos históricos, económicos, sociales y espaciales que configuran la ciudad. En este sentido, la clasificación de los tipos de centralidades permite comprender la diversidad de configuraciones urbanas existentes, así como sus implicaciones funcionales, simbólicas y estructurales dentro del sistema urbano.

Según Carrión (2005), en el contexto latinoamericano se pueden identificar al menos cuatro grandes tipos de centralidades, los cuales surgen de la interacción entre el espacio físico, la infraestructura y las dinámicas socioeconómicas. Cada una de estas categorías responde a una lógica distinta de organización del territorio y cumple un rol específico en la estructura policéntrica de la ciudad contemporánea.

Centralidades por continuidad lineal: Este tipo de centralidad se conforma a lo largo de un eje estructurante de movilidad, como una avenida o corredor vial, donde los nodos urbanos se den de forma secuencial. No se trata de un punto aislado, sino de una cadena de espacios interrelacionados que configuran un policentrismo longitudinal. Estas centralidades surgen del aprovechamiento de ejes históricos o modernos de crecimiento urbano, y tienen un alto grado de articulación funcional.

Centralidades por agrupación en contigüidad: Estas centralidades resultan de la interacción y superposición de varios centros históricos o tradicionales que, aunque originados en distintos momentos, comparten un tejido urbano común y crean un sistema funcional agrupado. Se trata de un policentrismo por proximidad, donde la diversidad de usos y funciones genera un ámbito urbano cohesionado.

Centralidades periféricas especializadas: En este caso, la centralidad no se ubica en el núcleo urbano tradicional, sino en la periferia, y se caracteriza por su especialización funcional y su bajo grado de integración urbana. Según Augé (1998), estos espacios pueden ser considerados “no lugares” por su carácter genérico y despersonalizado, asociados al consumo, la movilidad y la eficiencia. Se trata de nodos de flujos, como centros comerciales, parques logísticos, estadios o recintos feriales, con poca vocación de encuentro social. Por ejemplo: malls, aero-

puertos o zonas francas ubicadas en los bordes de la ciudad.

Este tipo surge en torno a infraestructuras de transporte y conectividad a gran escala, como terminales terrestres, aéreas o ferroviarias. Estas centralidades integran múltiples funciones urbanas (comercial, hotelera, logística, oficinas) y tienen un alto grado de accesibilidad. El texto las denomina policentrismo por nodalidad infraestructural, y representan una evolución reciente de las centralidades urbanas, con fuerte potencial de regeneración urbana si son integradas adecuadamente.

Adicionalmente, Carrión (2005) reconoce la existencia de centralidades fragmentadas y altamente especializadas que surgen como artefactos de la globalización. Estas incluyen centros de negocios, World Trade Centers, parques temáticos, recintos feriales o hubs digitales, que funcionan como nodos de la ciudad-red global, conectando lo local con flujos internacionales de información, capital y personas. Si bien suelen estar aislados del tejido urbano inmediato, por su escala, función e infraestructura pueden adquirir un carácter central, especialmente si se integran a estrategias urbanas más amplias.

Las centralidades y el sistema vial

La relación entre las centralidades urbanas y el sistema vial es fundamental para entender la configuración espacial, funcional y social de las ciudades contemporáneas. La centralidad, entendida como la capacidad de un espacio urbano de concentrar flujos, actividades, personas y significados que según Beuf (2020) no puede concebirse al margen del sistema vial, el cual actúa como soporte físico y simbólico de dichas interacciones. En otras palabras, el sistema vial no solo conecta puntos urbanos, sino que también los jerarquiza, los transforma y los dota de sentido urbano.

El sistema vial urbano cumple un doble rol: estructural y simbólico. Desde una perspectiva estructural, las vías permiten la accesibilidad a los centros urbanos, lo cual es un atributo esencial para su consolidación como nodos de centralidad (Herce, 2002). A mayor conectividad y multimodalidad de un nodo dentro de la red vial, mayor es su potencial para atraer actividades económicas, sociales y culturales, favoreciendo su centralidad. Esta lógica responde a un principio de eficiencia territorial, donde la centralidad surge de la intersección de flujos y no exclusivamente de una localización geométrica central.

Desde un enfoque simbólico, muchas veces las vías estructuran la imagen de la ciudad y actúan como elementos articuladores de la memoria urbana, especialmente en ciudades históricas o con ejes fundacionales. La combinación de movilidad y representación hace que el sistema vial se convierta en un generador de valor urbano.

Las centralidades han evolucionado de un esquema monocéntrico a uno policéntrico, especialmente en contextos metropolitanos. Este cambio ha sido impulsado por la expansión del sistema vial y los modos de transporte. En ciudades compactas, los centros eran accesibles principalmente a pie o mediante redes tranviarias radiales. Con la aparición del automóvil y la expansión suburbana, el sistema vial se adaptó a nuevas demandas, generando nuevas centralidades periféricas, muchas veces asociadas a centros comerciales, parques empresariales o infraestructuras intermodales (Torres, 2004).

Este proceso ha sido descrito como una "dispersión concentrada", en donde múltiples subcentros coexisten y se conectan a través de redes viales jerarquizadas. Estas redes incluyen

distintos niveles de accesibilidad. Según Mayorga y Fontana (2012) las centralidades se relacionan con la red vial de las siguientes maneras:

La adherencia es la posibilidad de acceder a los espacios de manera lineal y continua a los bordes del espacio urbano, como por ejemplo las actividades económicas concentradas a lo largo de una calle.

La riveranidad es el grado en el que se relaciona el espacio vial con el entorno inmediato. Un ejemplo claro es una vía con comercio de fachada activa, lo que quiere decir que tiene alta riveranidad.

Las centralidades urbanas combinan alta adherencia y riveranidad mientras que los subcentros más funcionales tienen una relación más fragmentada. Una mala relación entre la centralidad y el sistema vial puede derivar a la fragmentación urbana. Cuando la infraestructura vial solo se considera como canal de transporte, puede resultar en espacios sin calidad urbana dado que privilegian la circulación vehicular y carecen de espacios públicos (Arroyo, 1997). Un claro ejemplo son los grandes centros comerciales junto a vías principales, generando nodos de alta afluencia vehicular pero pobre integración urbana.

III. Metodología

La metodología empleada combina técnicas cuantitativas y cualitativas, adoptando un enfoque mixto que permite comprender el desarrollo de las centralidades urbanas en el caso de estudio La Aurora. Se analiza la evolución histórica del territorio y la ocupación, permitiendo visualizar los avances y desarrollos de las centralidades urbanas, aterrizando a un momento específico, el año 2025. El estudio se desarrolla en cinco fases.

Fase 1. Revisión bibliográfica acerca del concepto de centralidad, su evolución, atributos, los tipos de centralidades existentes en la actualidad, trabajos realizados sobre el tema, métodos para su abordaje, lo que permitirá elaborar el perfil del proyecto.

Fase 2. Recopilación y relevamiento de información sobre características morfológicas, edificaciones importantes, usos del suelo, localización de equipamientos, transporte público.

Fase 3. Revisión de cartografía de diferentes momentos, documentos relacionados con el origen del lugar y de las edificaciones más importantes.

Fase 4: La información recopilada, se procede a delimitar las áreas de centralidades, empleando herramientas como la densidad de Kernel, que permite visualizar la concentración de puntos comerciales y equipamientos.

Fase 5: Se realiza el diagnóstico representado los detalles en sus características morfológicas, los tipos de usos de suelo y el área de influencia. También se evalúa la relación entre las centralidades y el sistema territorial, analizando la infraestructura vial y las rutas de transporte público.

Para el desarrollo, visualización y el análisis de los datos recolectados, se utilizan herramientas del Sistema de Información Geográfica (SIG), que permite elaborar mapas temáticos e integración de la información, permitiendo potenciar la presentación del análisis y la presentación de los resultados.

IV. Resultados

Parroquia urbana satélite La Aurora

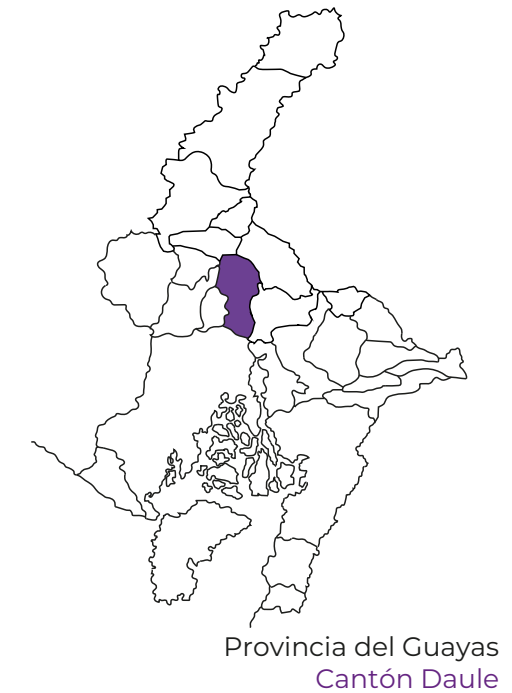
La parroquia La Aurora se ubica en la región litoral del Ecuador, dentro de la provincia del Guayas y pertenece al cantón Daule. Limita al sur y suroeste con el cantón Guayaquil, al este con el cantón Samborondón, al norte con zonas rurales del cantón Daule.

Su ubicación geográfica es diferenciada por el río Daule que bordea el sur de la parroquia. La Av. León Febres Cordero es un eje vial fundamental que atraviesa la parroquia de este a oeste, siendo una importante ruta para el crecimiento y desarrollo comercial, gracias que permite mantener activamente conectado a Guayaquil y Samborondón.

Administrativamente, la parroquia rural La Aurora fue elevada a la categoría urbana satélite en el año 2001. (PUGS Daule, 2023). La parroquia La Aurora cuenta aproximadamente con 77.50 km², posicionandose como un centro significativo de crecimiento y desarrollo en la periferia de Guayaquil. Se establece una clara diferenciación entre las dos parroquias urbanas: la cabecera cantonal de Daule y la parroquia urbana satélite La Aurora. En contraste, el resto del territorio está conformado por las parroquias rurales de Limonal (1), Laurel (2), Juan Bautista Aguirre (4) y Los Lojas (5).



Ecuador
Provincia del Guayas.
Imagen 1. División provincial del Ecuador



Provincia del Guayas
Cantón Daule
Imagen 2. División cantonal de la provincia del Guayas

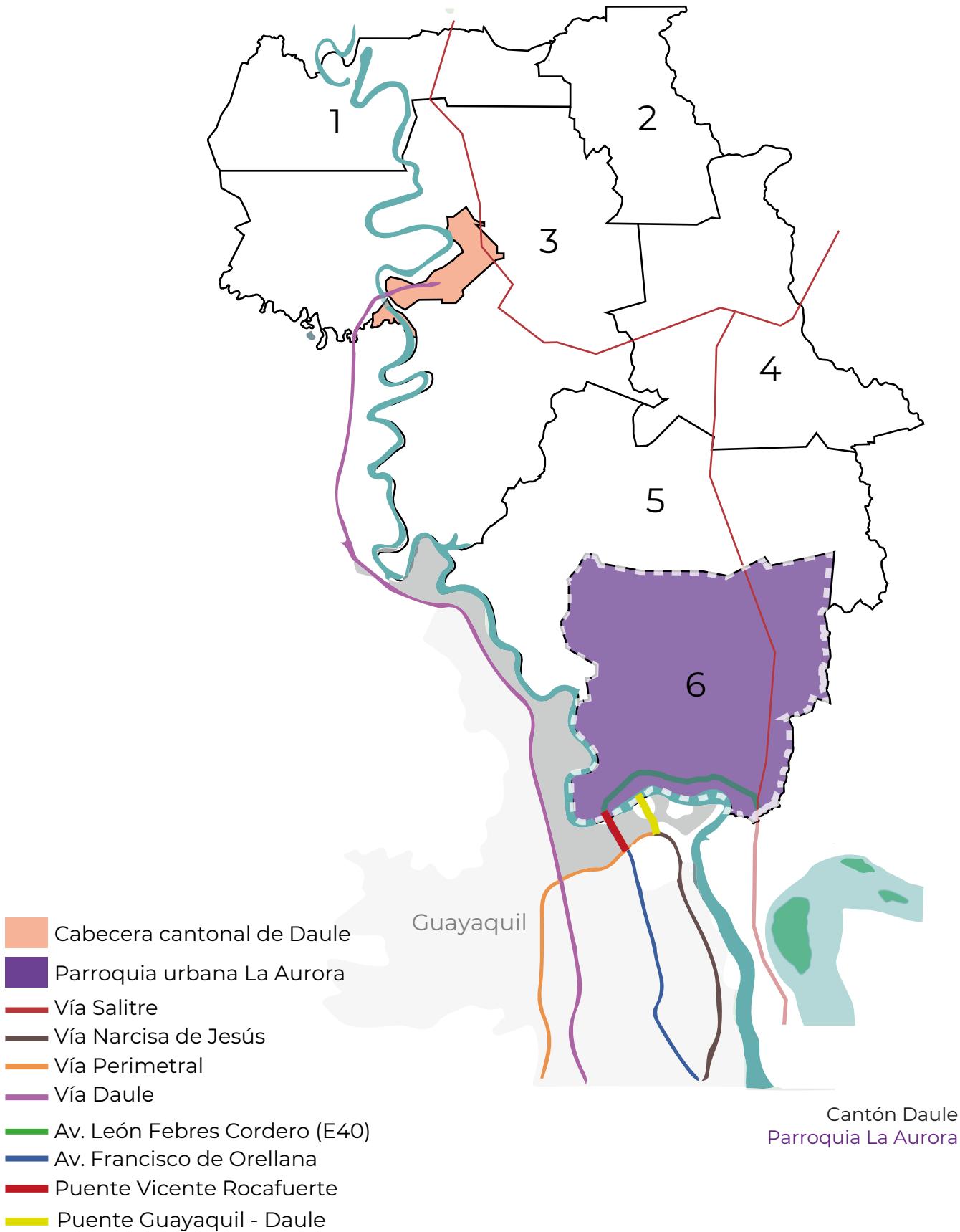
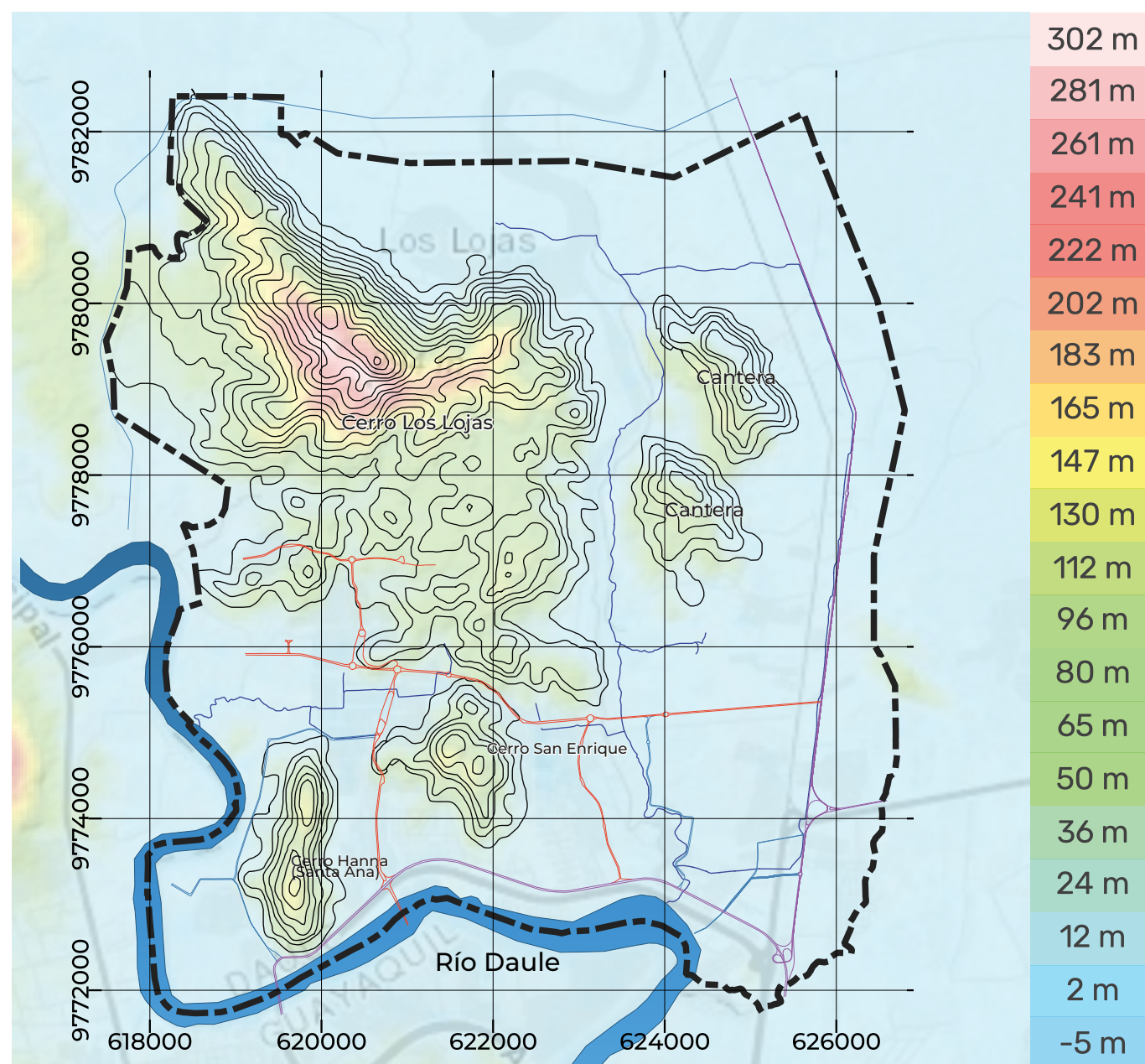


Imagen 3. División parroquial del cantón Daule

Aspectos físicos naturales

Predomina un clima tropical húmedo, con temperaturas cálidas durante todo el año, que oscilan entre 25°C y 32°C, con una estación lluviosa entre enero y abril (Gobierno Autónomo Descentralizado Ilustre Municipalidad del Cantón Daule, 2024).

Su relieve es medianamente plano, típico de las llanuras aluviales de la cuenca del río Daule. Posee un área montañosa proveniente de la cordillera Chongon-Colonche, que abarca alrededor del 10% del territorio, con una topografía que varían entre 2 y 40% de pendientes.



Mapa 1. Plano topográfico - La Aurora
Fuente: <https://es-ec.topographic-map.com/map->

El río Daule se posiciona como el eje hídrico principal que delimita el territorio, este recurso se encuentra regulado por la Presa Daule-Peripa, lo que garantiza un caudal constante y controlado, necesario tanto para el desarrollo urbano como agrícola (GAD Daule, 2022). Asimismo, el estero Sabanilla, un afluente de menor magnitud recorre una parte significativa del territorio (Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica [MAATE], 2021).



Imagen 4. Proceso constructivo de urbanización Villa del Rey
Fuente: www.properati.com.ec

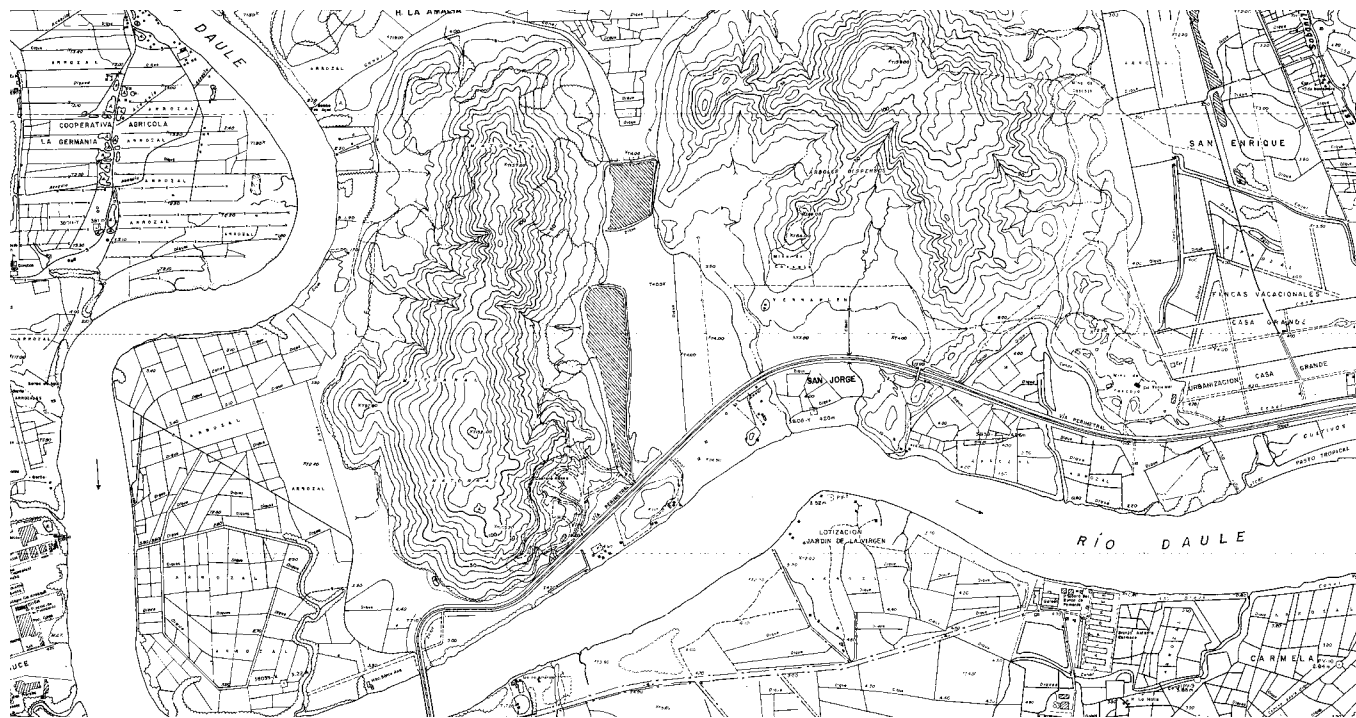
La imagen aérea muestra el proceso de urbanización en los sectores colinados de la parroquia La Aurora. La expansión hacia estas zonas elevadas ha obligado a la adaptación del trazado vial a las condiciones del terreno, lo que se refleja en los movimientos de tierra. Esto se relaciona directamente con el crecimiento acelerado de La Aurora como resultado del proceso de conurbación con la ciudad de Guayaquil, convirtiéndola en una de las áreas urbanas de mayor dinamismo del cantón.

Evolución de la ocupación de la parroquia La Aurora

Para determinar la evolución de la ocupación en La Aurora, se analizaron archivos planimétricos a partir de 1994 e imágenes satelitales más recientes, Así en el mapa de 1994, se visualizan zonas predominantemente rurales, con grandes extensiones dedicadas al cultivo de arroz, maíz y pastos para ganadería. Las haciendas Santa Ana, La Amalia, etc., dominaban gran parte del territorio, aunque comenzaban a fragmentarse en parcelas más pequeñas. (Mapa 2).

La infraestructura vial que conectaba con Guayaquil en sus comienzos era rudimentaria compuesta por caminos de tierra. Dada a la inauguración en 1991 del puente Vicente Rocafuerte transformó significativamente la conectividad, facilitando el acceso y la expansión urbana de Guayaquil. Posteriormente el desarrollo de la avenida León Febres Cordero permitió el desarrollo de un eje comercial.

El desarrollo y evolución del caso de estudio estuvo motivado por la llegada de familias campesinas dedicadas a la agricultura que provenían de provincias como Manabí y Los Ríos, siendo estos asentamientos los que aprovecharon la fertilidad de los suelos. A la par se daba el desarrollo de la urbanización Casa Grande, que se desarrolla al norte de la Vía Perimetral.



Mapa 2. Parroquia La Aurora 1994
Fuente: IGM 1994

Entre 1995 y 2000, el caso de estudio experimentó una importante transformación, impulsada por la fragmentación de las grandes fincas. Según datos del INEC (2001), alrededor del 20 % de estas propiedades se convirtieron en parcelas agrícolas. Este periodo coincidió con la llegada de empresas inmobiliarias que ofrecían lotes de bajo costo a la clase trabajadora de Guayaquil, lo que aumentó considerablemente la presión sobre las tierras rurales. La especulación con la tierra provocó conflictos entre los agricultores y los intermediarios, en un contexto caracterizado por la deficiente infraestructura vial y la escasa regulación del cambio de uso del suelo (Martínez, 2003). Esta situación dio lugar a un mercado informal de la tierra que condujo a una expansión urbana desorganizada.

La creación de la parroquia satélite La Aurora en 2001, representó un hito en la expansión urbana del cantón Daule. El desarrollo urbano fue transformándose por la construcción de urbanizaciones privadas, facilitadas por el acceso vial a través del Puente Vicente Rocafuerte y la vía E-40 hacia La Puntilla. Esta evolución generó una intensa presión sobre el suelo, lo que llevó al municipio a aumentar su superficie de 1.935,15 hectáreas a 8.585 hectáreas en 2013. Este crecimiento demográfico ha desencadenado una mayor demanda de servicios, la reducción de tierras agrícolas, la migración de la población campesina y un desarrollo urbano caracterizado por ciudadelas privadas y comercios dirigidos a clases medias y altas.

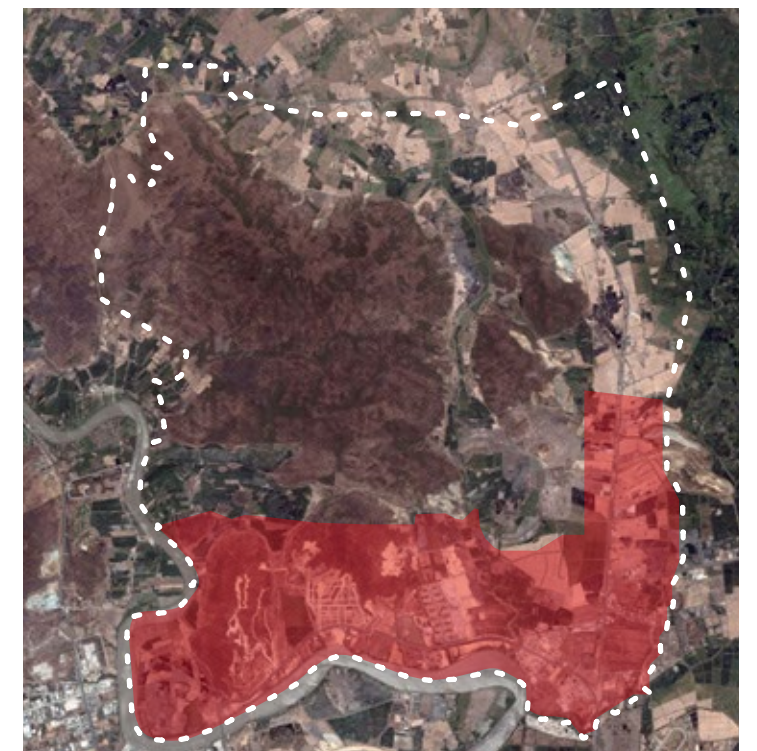


Imagen 5. Parroquia La Aurora 2001
Fuente: Google Earth

■ Límite P.U.S La Aurora 2001
□ Área de expansión de límite urbano 2013

Evolución de la ocupación de la parroquia La Aurora

El desarrollo de La Aurora, impulsado por la construcción de infraestructuras viales clave como la Avenida León Febres-Cordero, ha generado un incremento en la demanda de terrenos destinados a equipamientos y servicios urbanos. Esta demanda se ha concentrado principalmente a lo largo del eje vial principal, donde predominan actividades vinculadas al automóvil, como gasolineras y talleres mecánicos, evidenciando un modelo de desarrollo urbano que prioriza la movilidad vehicular privada. Por otro lado, la Cooperativa Nueva Aurora ha adoptado un enfoque distinto, caracterizado por la creación de equipamientos de menor escala que fomentan el comercio local. Su oferta se centra en tiendas de abarrotes y comercios de proximidad, que satisfacen las necesidades cotidianas de los habitantes.

Para el año 2003 la cooperativa nueva Aurora contra estaba notablemente con el desarrollo del sector privado. Mientras que nuevos proyectos residenciales y comerciales se beneficiaban de la infraestructura vial, el espacio público presentaba serias deficiencias, las calles sin pavimentar y en mal estado, la falta de aceras y bordillos limitaban la movilidad de los peatones.

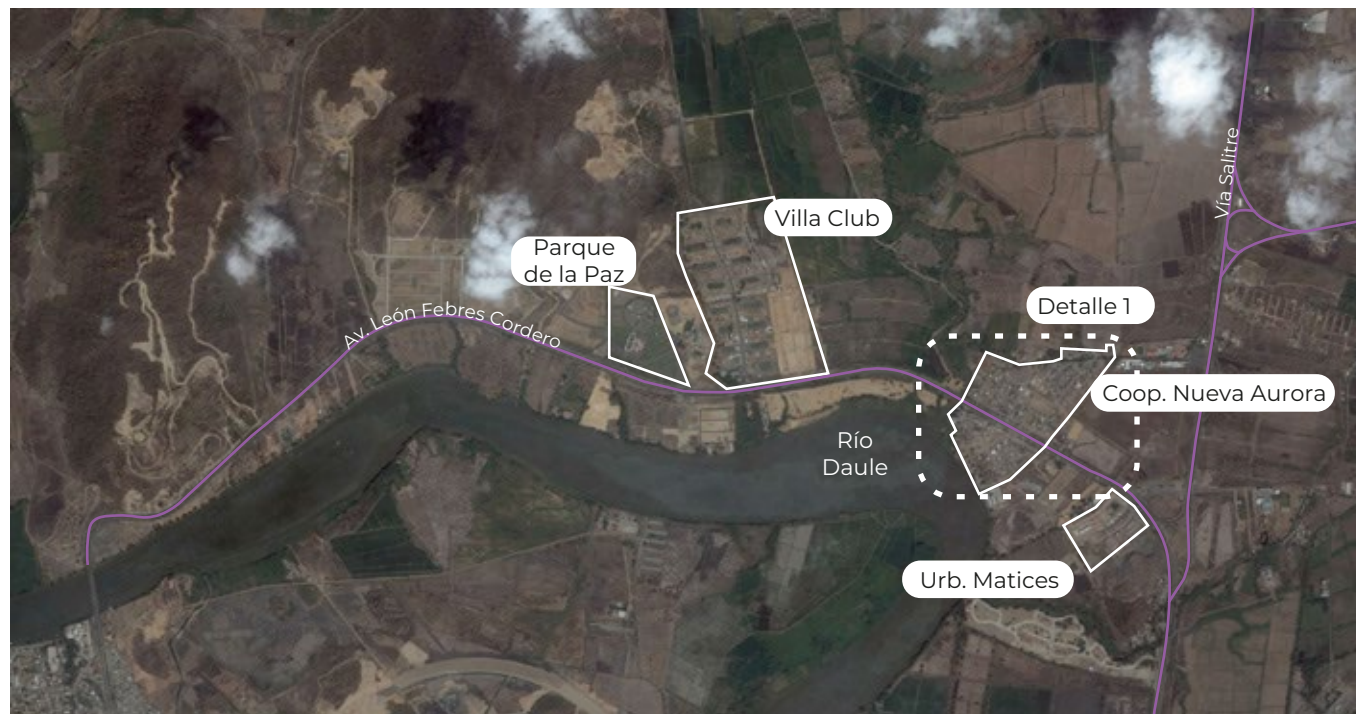


Imagen 6. Foto satelital 2003 - La Aurora
Fuente: Google Earth



Imagen 7. Detalle 1 - Foto satelital 2003 - Coop. Nueva Aurora
Fuente: Google Earth

En el año 2005, La Aurora se distinguía por su ocupación dispersa y su carácter mayoritariamente rural. La imagen satelital revela un paisaje dominado por áreas agrícolas y vegetación, con una urbanización escasa que se concentra en puntos específicos como Villa Club, la Coop. Nueva Aurora y la Urb. Matices, los cuales se presentan como polígonos de ocupación aislados. La infraestructura vial es limitada, destacándose la Vía Samborondón y la Av. León Febres Cordero como los principales ejes, rodeados de un entorno sin densificación urbana



Imagen 8. Foto satelital 2005 - La Aurora
Fuente: Google Earth

Para el año 2007, la ocupación en la parroquia La Aurora experimentaba un proceso de transición, el patrón de ocupación se había vuelto menos disperso. Se observa el crecimiento urbano a lo largo de las principales vías, como la Vía Samborondón y la Av. León Febres Cordero, donde comienzan a desarrollarse urbanizaciones privadas como Urb. Volare, Urb. Fuentes del rio, Urb. La Delicia, Urb. Portón del rio. Estos se integraron a núcleos existentes como Urb. Villa Club y Coop. Nueva Aurora, formando un patrón de crecimiento lineal a lo largo de la Av., León Febres Cordero.



Imagen 9. Foto satelital 2007 - La Aurora
Fuente: Google Earth

Evolución de la ocupación de la parroquia La Aurora

En 2011, la parroquia mostraba un notable grado de ocupación del suelo, evidenciado por el auge de ciudadelas privadas que respondían a una creciente demanda inmobiliaria. Este modelo de desarrollo, centrado en urbanizaciones cerradas de gran escala, encontró en el territorio condiciones favorables para su expansión. Proyectos emblemáticos como La Joya y Villa Club no solo transformaron la morfología urbana, sino que también impulsaron la mejora de conexiones viales estratégicas. En particular, la vinculación con la Vía a Salitre se estableció como un elemento crucial para la integración territorial, creando una red de accesos que fomentó el dinamismo urbano y facilitó la continuidad del proceso expansivo.

La parroquia contaba con una población aproximada de 25,235 habitantes, según el Censo de Población y Vivienda 2010 del INEC. De esta cifra, alrededor de 24,835 habitaban en las urbanizaciones emergentes que contribuyeron al notable crecimiento demográfico de la zona en los años anteriores (INEC, 2011).



Imagen 10. Foto satelital 2011 - La Aurora
Fuente: Google Earth

El desarrollo exponencial en el sector inmobiliario con los proyectos de urbanizaciones privadas permitía incrementar el número de habitantes, aumentando aproximadamente 52,134 en el año 2014. (Gobierno Autónomo Descentralizado Ilustre Municipalidad del Cantón Daule., 2024).

La infraestructura vial es sumamente importante, dado que urbanizaciones como la Joya y Villa Club han impulsado nuevas vías de acceso, como la Vial 8 y la avenida principal de Villa Club que conectan la Av. León Febres Cordero de manera perpendicular, garantizando así una movilidad efectiva pero dependiente del vehículo, debido a que esta expansión fue enfocada para los residentes de las urbanizaciones, dejando en segundo plano la movilidad peatonal y un sistema de transporte público eficiente.

Esta tendencia ha acentuado la fragmentación urbana, creando áreas residenciales con baja conectividad interna y escasa integración con otras zonas de la parroquia, lo que limita la cohesión territorial y reduce las oportunidades de interacción social y económica en los espacios públicos. El desarrollo comercial viene acompañado de plazas y centros comerciales que satisfacen al consumidor de paso y a los residentes de las urbanizaciones privadas. En cuanto a la población general de la parroquia, se muestra un cambio en el desarrollo de la infraestructura vial y servicios básicos en la coop. Nueva Aurora.



Imagen 11. Foto satelital 2015 - La Aurora
Fuente: Google Earth

Evolución de la ocupación de la parroquia La Aurora

En 2020, La Aurora se estableció como una parroquia urbana en pleno desarrollo, caracterizada por una significativa diversificación en el uso del suelo y una rápida proliferación de instalaciones comerciales. La llegada de grandes centros comerciales como Riocentro El Dorado, Mix Center y Vermont Plaza marcó un hito en este crecimiento, transformando la dinámica económica de la zona. Este desarrollo comercial atraído por el gran número de familias de clase media que residen en las numerosas ciudadelas privadas que gozan de una conectividad cercana con Guayaquil y Samborondón.

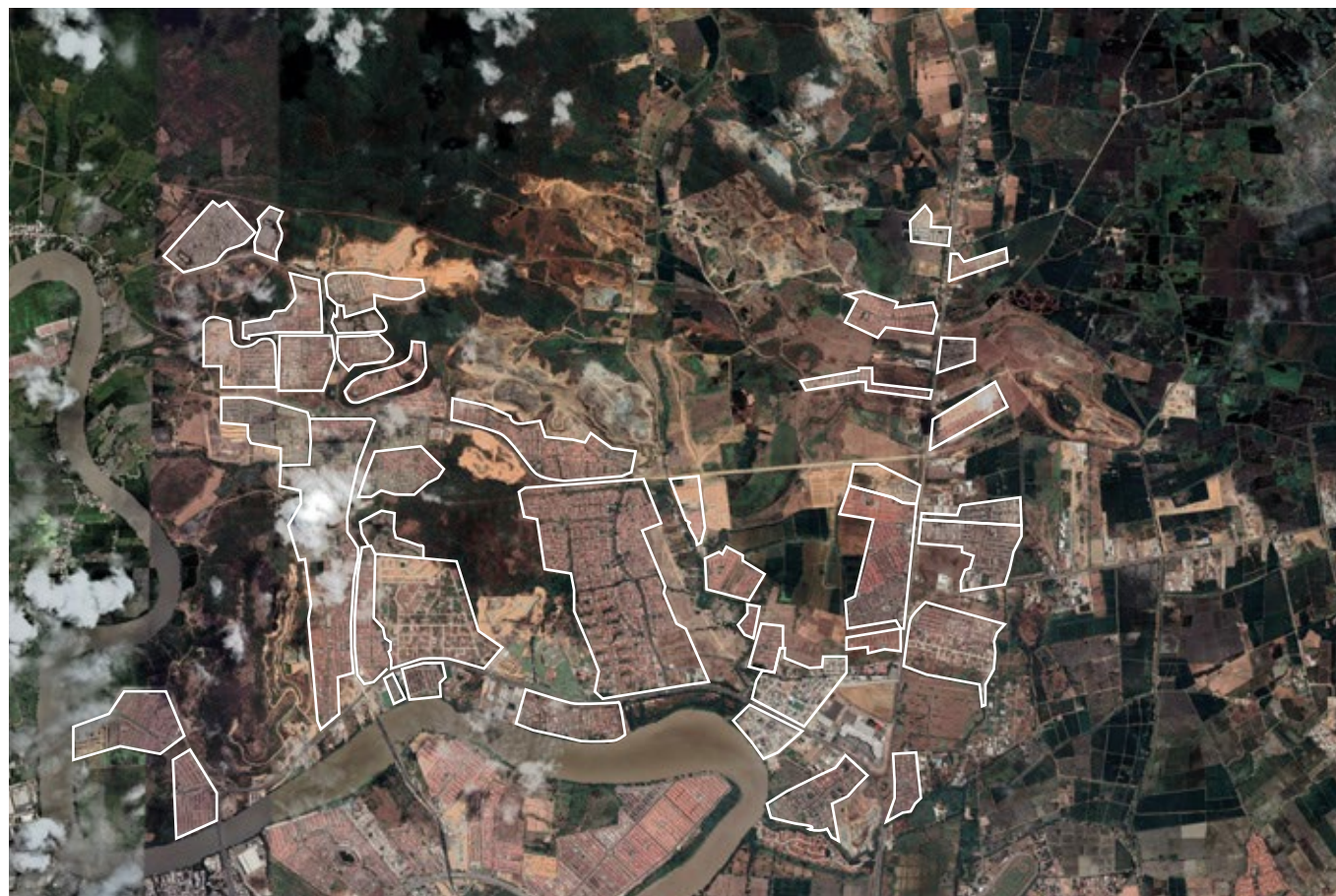


Imagen 12. Foto satelital 2020 - Parroquia La Aurora
Obtenido de: Google Earth



Imagen 13. La Piazza Villa Club
Fuente: <https://www.villaclub.ec/prensa/prensa>



Imagen 14. La Piazza La Joya
Fuente: <https://www.trovit.com.ec>



Imagen 15. Centro comercial Riocentro El Dorado
Fuente: <https://www.facebook.com/watch/?v=1287861131644039>

Evolución de la ocupación de la parroquia La Aurora

Para el año 2025 el caso de estudio se establece como un eje fundamental en el desarrollo urbano del Ecuador. Según el Censo Nacional (2022), la población ha crecido de 25,815 habitantes en 2010 a alrededor de 115,060. Este crecimiento es reflejado por el desarrollo de las ciudadelas privadas, convirtiendo a la parroquia La Aurora en la parroquia de más rápido crecimiento del país.

En la Cooperativa Nueva Aurora, el aumento de la población propició una transformación natural del uso del suelo, pasando de un modelo residencial a uno mixto que incluye comercios, bodegas y pequeños talleres establecidos por los propios residentes para satisfacer necesidades tanto básicas como especializadas. Este desarrollo, aunque espontáneo, logró consolidar una centralidad barrial; sin embargo, se dio en un contexto de escasa disponibilidad de espacio público, lo que limitó la integración urbana y reveló un patrón de crecimiento más reactivo que planificado.

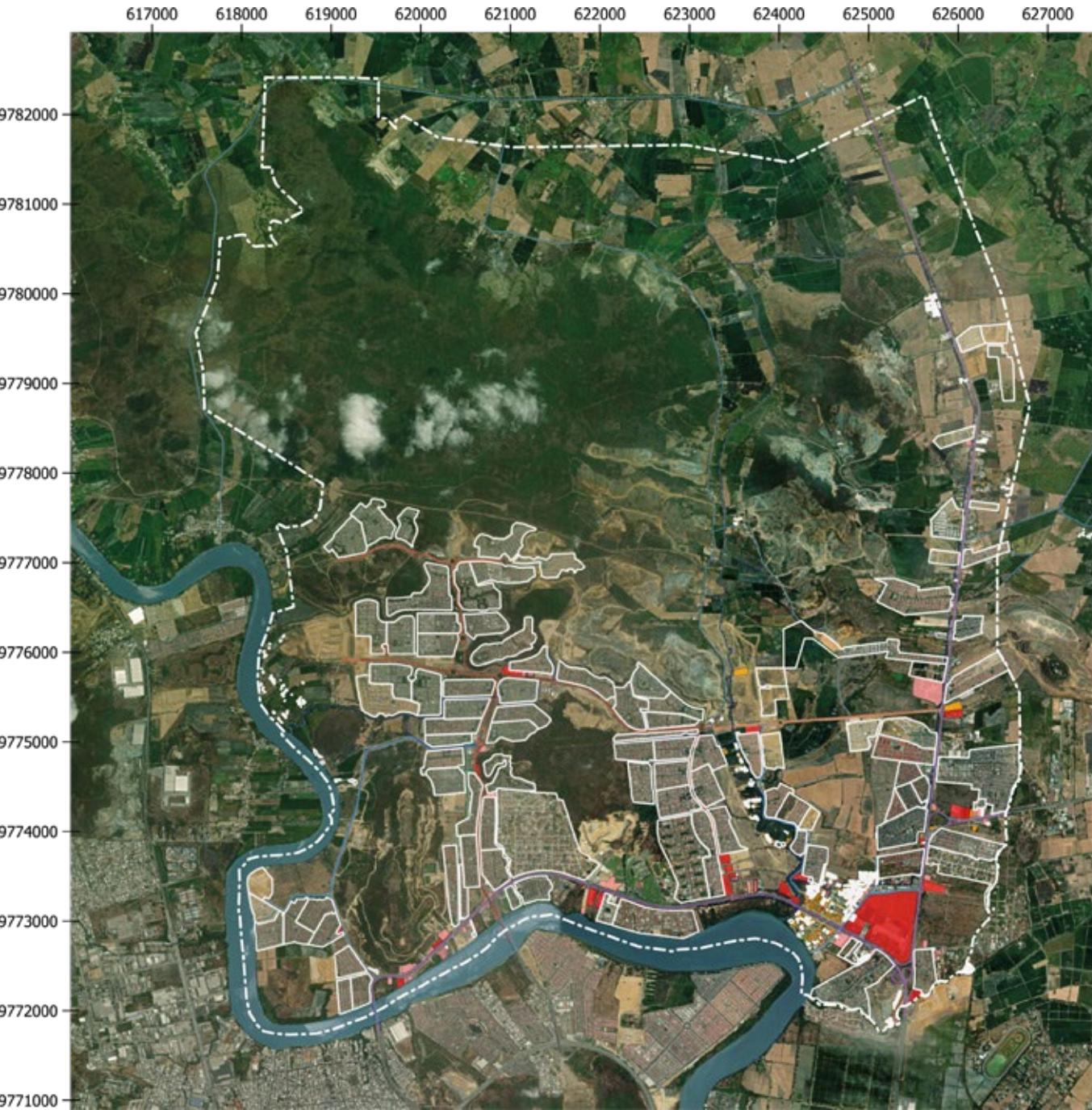
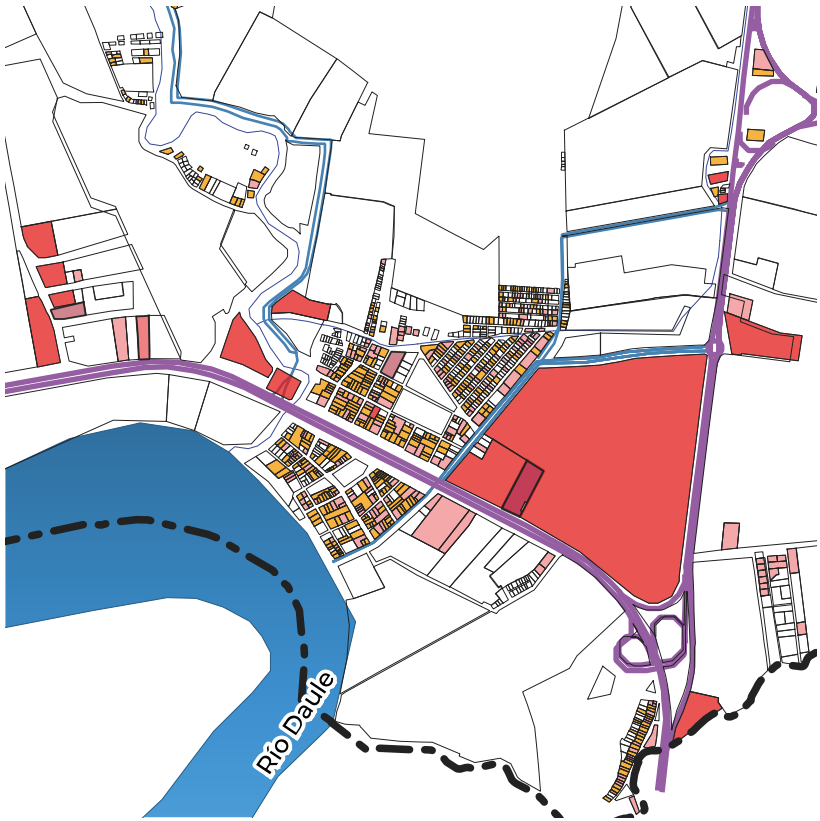


Imagen 16. Foto satelital 2025 - La Aurora



Mapa 3. Detalle 2. Relevamiento actualizado 2025

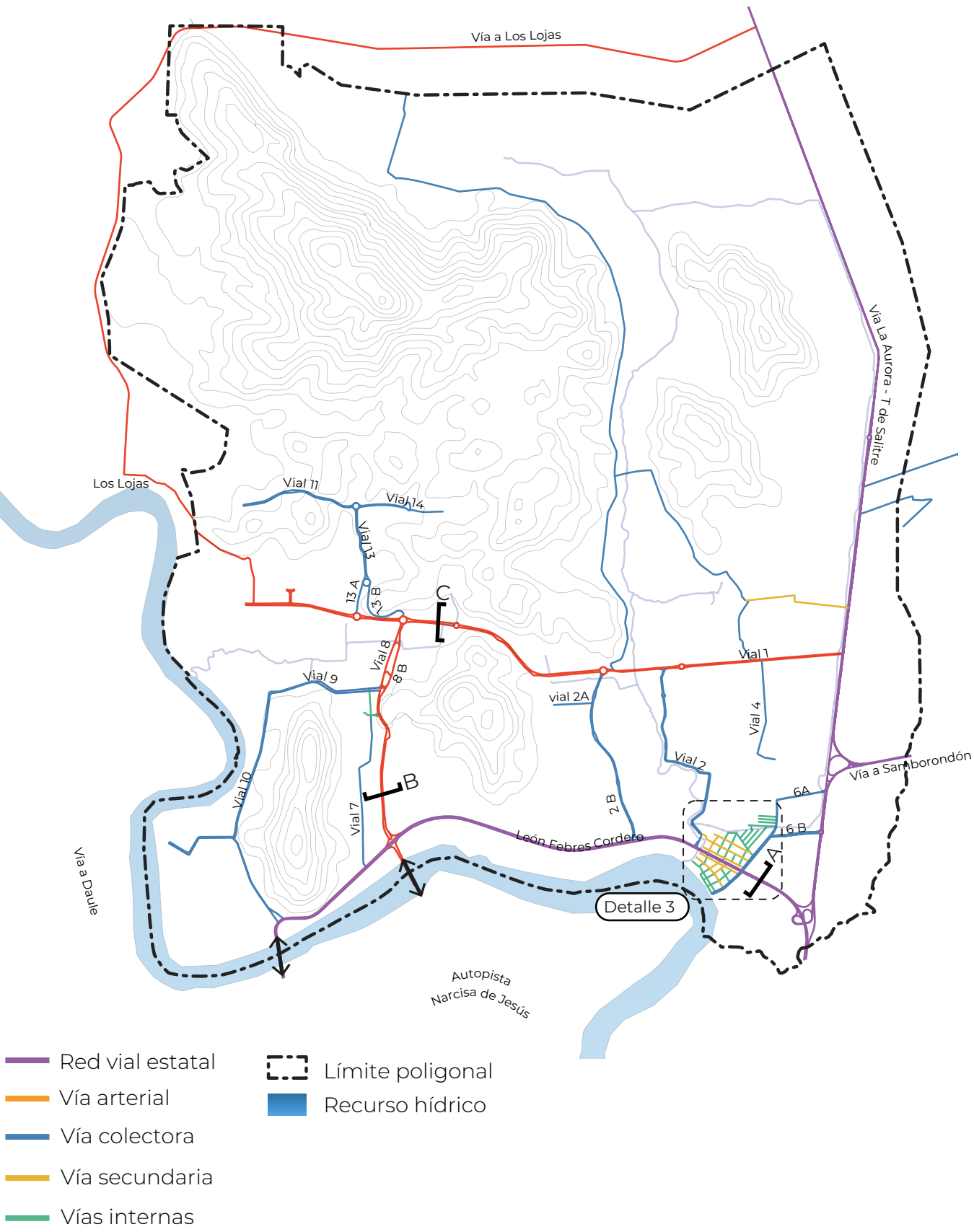
- | | |
|-----------------------|---------------------|
| --- Limite poligonal | Usos comercial |
| — Vía expresa | Minorista |
| — Vía arterial | Mayorista |
| Tipo de usos de suelo | Franquicias |
| ■ Uso mixto | Centros comerciales |
| | Mercados |
| | Gasolineras |

La infraestructura vial de La Aurora se centra en la Av. León Febres Cordero, que actúa como el eje principal de conexión metropolitana. Esta vía, conocida como E40 o Vía Perimetral, regula el flujo de tráfico interno y promueve el desarrollo comercial y residencial en sus alrededores. A lo largo de su trayecto, establece un enlace entre la parroquia y Guayaquil mediante el puente Vicente Rocafuerte en dirección suroeste. Hacia el sureste, la avenida se extiende hasta unirse con la Avenida Samborondón y la Vía a Salitre, que funcionan como rutas rápidas que conectan la parroquia con otras áreas metropolitanas.

La red vial del caso de estudio cuenta con una clasificación de la infraestructura vial según su jerarquía de la siguiente manera:

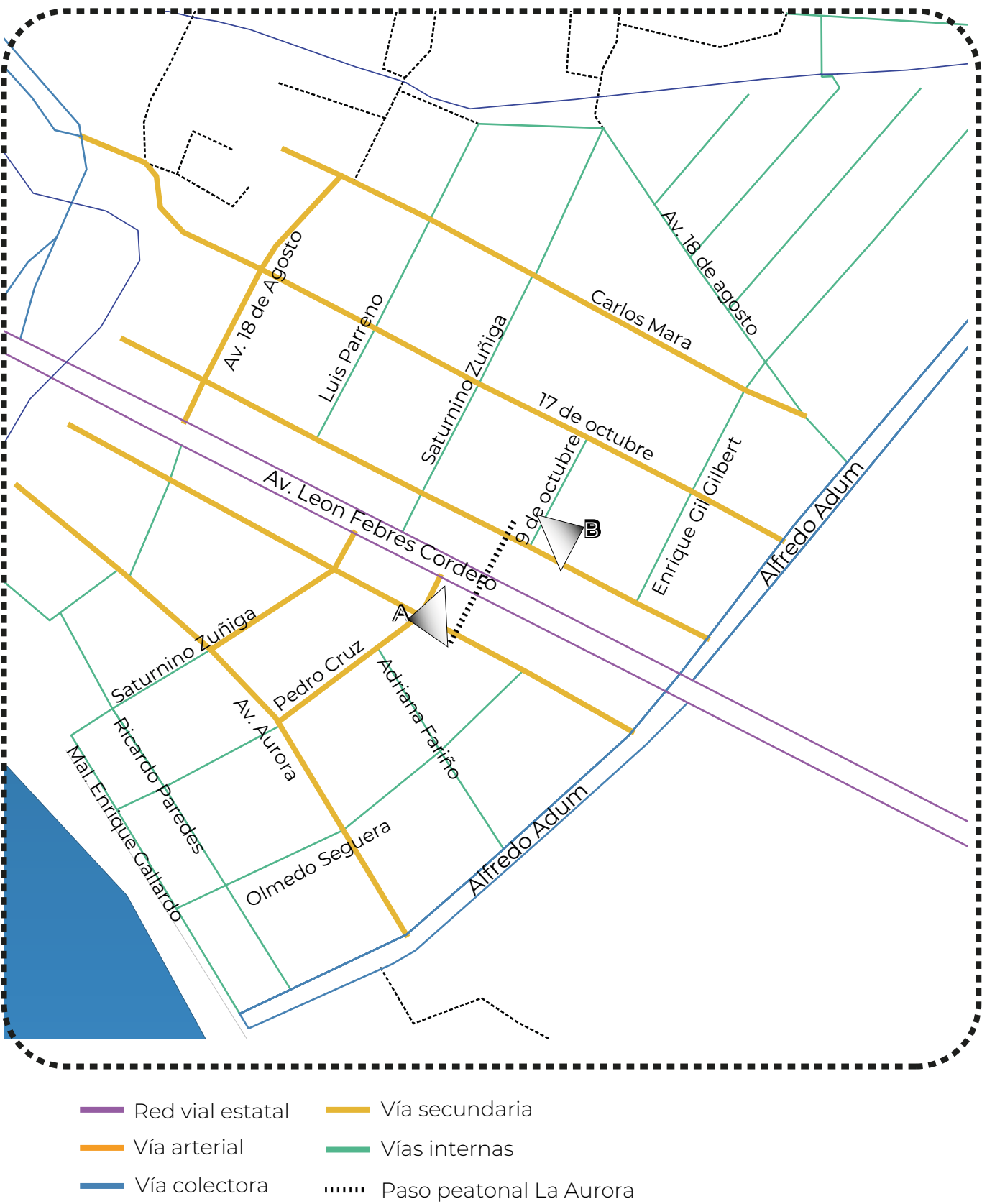
Jerarquía	Nombre
Red vial estatal	E40 - Transversal Austral (Av. León Febres Cordero) E486 - Vía colectora Aurora - T de Salitre
Nivel 1 - Vía arterial	Vías a Los Lojas Vial 1 - Elías Dau Briones Vial B (Ingreso a la Urb. La Joya) Vial 8B
Nivel 2 - Vía colectora	Vial 2 Vial 2A Vial 2B Vial 4 Vial 6A Vial 6B Vial 7 Vial 9 Vial 10 Vial 11 Vial 13 Vial 13A Vial 13B Vial 14
Nivel 3 - Vía secundaria	Vial 3 Vial 5 Vial 12

Tabla 1. Jerarquía Vial Parroquia La Aurora
Fuente: PDOT Daule (2024).



Mapa 4. Jerarquía vial - Parroquia La Aurora

Vialidad



Mapa 5. Detalle 3. Coop. Nueva Aurora

La Coop. Nueva Aurora se caracteriza por su trazado reticular, facilitando la integración interna del sector, permitiendo una fácil orientación y una alta permeabilidad que propiciando el desarrollo de una vitalidad comercial a escala barrial. La flexibilidad de este trazado ha permitido que los propios residentes adapten sus viviendas a un uso de suelo mixto, estableciendo pequeños negocios que satisfacen las necesidades cotidianas.

Se observa el desarrollo de negocios familiares, talleres mecánicos y servicios varios integrados en las viviendas, lo cual contribuye a una centralidad mas activa y accesible. Este fenómeno evidencia un proceso de adaptación y autoorganización de la comunidad, que ha sabido utilizar la accesibilidad para generar ingresos y satisfacer necesidades sin depender exclusivamente de otras áreas de La Aurora. Sin embargo, la falta de un ordenamiento formal en esta actividad comercial podría dar lugar a problemas de congestión vial y desorden en el espacio público en el futuro



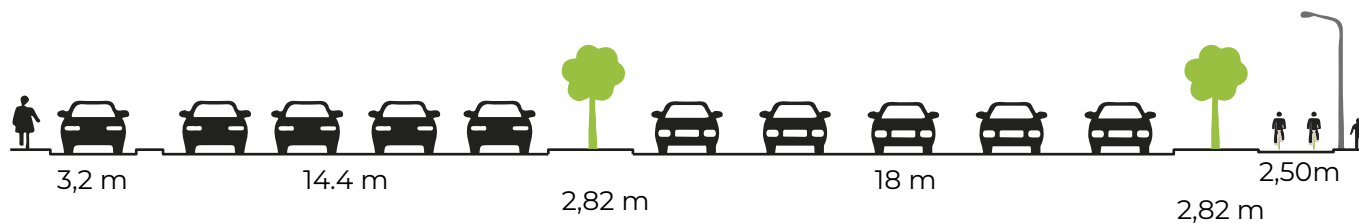
Imagen 17. Vista A - calle Pedro Cruz - Vista paso peatonal elevado
Fuente: Google Maps



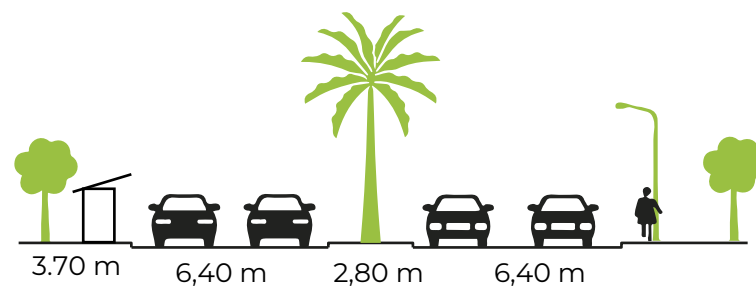
Imagen 18. Vista B calle 9 de octubre - Vista paso peatonal elevado
Fuente: Google Maps

Secciones viales

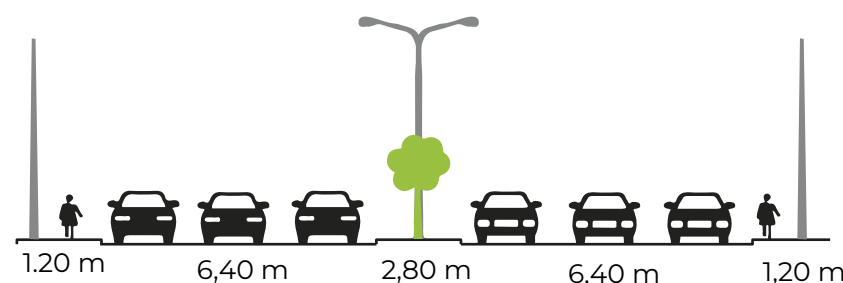
En la sección de la Av. León Febres Cordero se observa un parterre que separa la carretera en ambos sentidos, permitiendo un desarrollo de 4 carriles, más un parterre con nuevas áreas verdes que protegen la ciclovía de dos carriles que se encuentra junto a la acera. La Av. León Febres Cordero posee un flujo vehicular diario estimado en 65000 vehículos, de los cuales entre 19.500 y 26.000 son vehículos de carga pesada. Esta situación ha generado constantes preocupaciones en torno a la congestión y el desgaste de la infraestructura vial (El Universo, 2025). La velocidad mínima para transitar por esta vía es de 50km/h. Suelen presentarse periodos de congestión vehicular, especialmente durante dos periodos críticos: de 06:30 a 09:30 a.m. y de 17:00 a 20:00 p.m. en días laborables.



Sección A:
Av. León Febres Cordero



Sección B:
Av. principal ciudadela Villa Club



Sección C:
Av. Elías Dau Briones

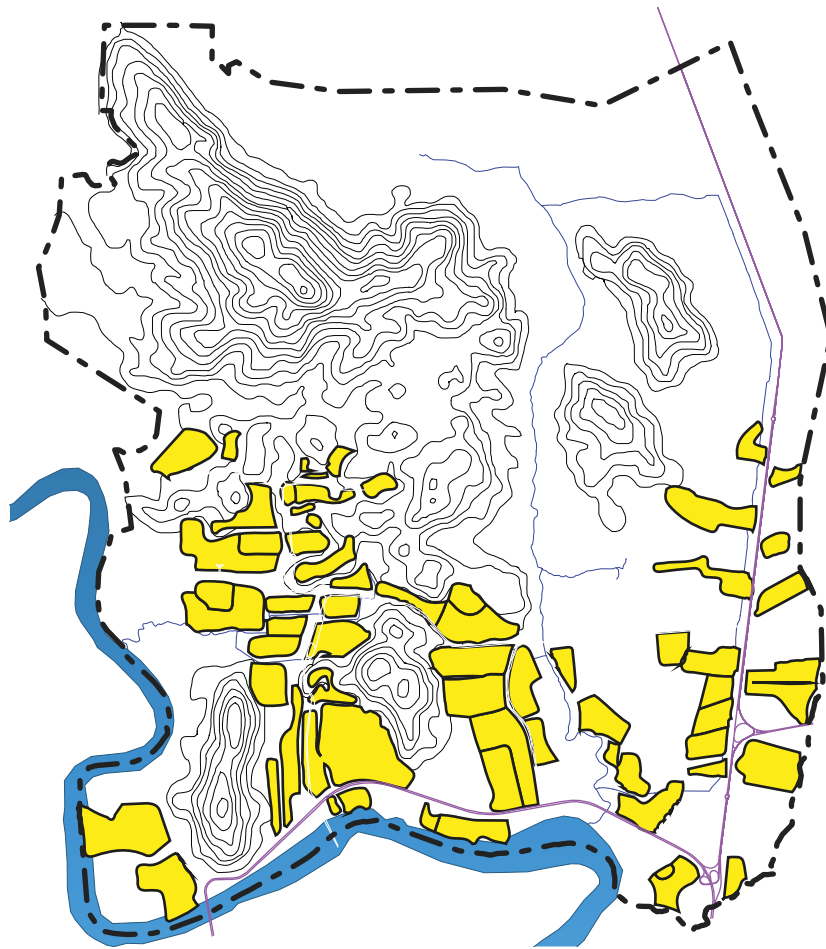
La Av. principal de Villa Club, funciona como una vía colectora de doble sentido con un diseño vial que incluye dos carriles (dos por sentido). Esta vía inicia su recorrido desde la Av. León Febres Cordero, ingresando por la ciudadela Villa Club y se extiende hacia el noreste, conectando a varias etapas residenciales del conjunto habitacional. En términos de velocidad, por su carácter residencial y urbano, la velocidad permitida es de 40 km/h. Su rol es clave en la organización del tránsito interno, canalizando el flujo vehicular desde las áreas habitacionales hacia los corredores viales más importantes del sector, particularmente hacia la Av. León Febres-Cordero, desde donde se accede tanto hacia Daule como hacia Guayaquil y Salitre.

La calle Elías Dau Briones se desarrolla como una vía colectora de doble sentido con 3 carriles por sentido, esta desemboca en la vía a Salitre aproximadamente a la altura del km 7. Esta conexión permite el flujo vehicular desde las urbanizaciones en este sector de La Aurora hacia la vía a Salitre, facilitando la movilidad hacia sectores como Samborondón. La velocidad promedio de circulación permitida en esta vía es de 40 km/h.

Uso residencial

El crecimiento del uso de suelo residencial en La Aurora se ha caracterizado por la aparición de numerosas urbanizaciones privadas, lo que ha llevado a un patrón de ocupación del territorio disperso y fragmentado. Un análisis de densidad neta residencial realizado por Álvarez y Carranza (2023) revela que la mayoría de las 85 urbanizaciones examinadas presentan una densidad de entre 60 y 120 viviendas por hectárea. Este resultado pone de manifiesto la prevalencia de una baja densidad poblacional, lo cual contrasta notablemente con los principios de sostenibilidad y eficiencia urbana.

Se desarrolla un patrón de crecimiento que prioriza tener servicios y comercios cerca de las ciudadelas privadas. La interacción en el espacio público es debilitado debido a que las ciudadelas privadas proponen espacios de intercambios sociales privatizados, garantizando seguridad.



Mapa 6. Uso residencial - Resultados de estudio 2023
Obtenido de: Álvarez y Carranza (2023)

La expansión residencial continúa, de manera que las urbanizaciones privadas continúan desarrollándose junto a la vía Salitre, manteniendo una tendencia de crecimiento al noreste de la parroquia.



Imagen 19. Ingreso a ciudadela San Antonio



Imagen 20. Ingreso a ciudadela Perla de la Joya

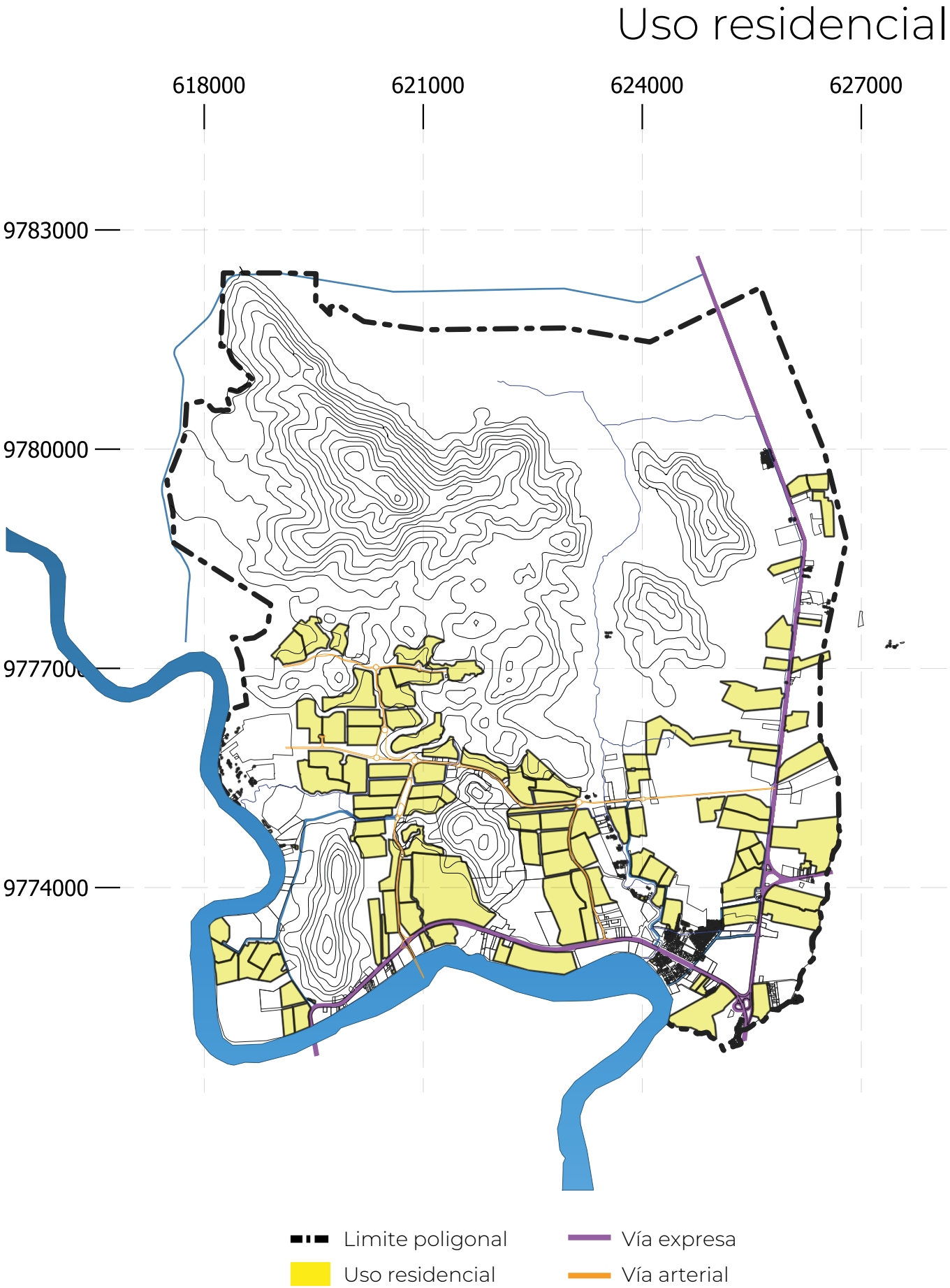


Imagen 21. Ingreso a ciudadela Bona Terra

En el mapa 7, se contabilizan más de 100 urbanizaciones privadas segun el relevamiento actualizado (2025), de los cuales se enlistan las principales urbanizaciones y sus etapas:

Nombre de urbanizacion	Etapas
La Joya	Murano, Tiara, Granate, Aguamarina, Zafiro, Turquesa, Ópalo, Coral, Perla, Jade, Ámbar, Esmeralda, Topacio, Platino, Cuarzo, Amatista, Zircón.
Villa Club	Aura, Aura II, Boreal, Cosmos, Doral, Estelar, Floral, Galaxia, Hermes, Iris, Júpiter, Krypton, Luna, Magna, Natura y Piscis
El Condado	Vicolinci
Casa Laguna	
Mallorca Village	
Millenium Village	
Ciudad del Valle	
Vittoria	
Porton del Río	
Santa María de Casa Grande	
Bosquira	
Savali	
Entre Lagos	
Málaga	I y II
Castellana	
Volare	
Veranda	
Vicenza	
Verona	
Villa del Rey	Reina Beatriz, Principe Felipe, Reina Isabel, Principe Guillermo, Rey Juan Carlos, Princesa Kate, Principe Harry.
Arbolleta	
Toscana	
San Antonio	

Tabla 2. Urbanizaciones privadas - Parroquia La Aurora



Mapa 7. Uso residencial - Relevamiento actualizado

La expansión de zonas residenciales ha generado una notable presión sobre el uso del suelo, lo que ha fomentado un aumento en la actividad comercial a lo largo de las principales arterias y en los bordes de las urbanizaciones. Con el crecimiento de la población, la demanda de servicios cercanos, como supermercados, farmacias, escuelas y opciones de entretenimiento, ha llevado a la proliferación de centros comerciales.

En el mapa 8 se visualizan las ubicaciones de las plazas y centros comerciales que se han desarrollado hasta la actualidad (2025). Conviven dos grupos poblacionales que enfrentan realidades diferentes, divididos por factores socioeconómicos. Esta situación es consecuencia del acelerado desarrollo urbano que ha transformado un entorno mayormente rural en concentrar centralidades en constante desarrollo.

La inauguración en el año 2010 de varias plazas comerciales tales como La Piazza Villa Club y La Piazza La Joya, marco el inicio de una nueva era de proyectos comerciales apuntados a satisfacer las necesidades de los residentes de las urbanizaciones privadas. A esto se sumo la apertura de Palmora Plaza en 2011 y Avalon Plaza en 2012. Este impulso y la competencia por las oportunidades en cuanto al aumento de la plusvalía, se sumo Plaza Laguna en 2014, en 2015 se añadió a la lista Plaza Tía La Joya y Plaza Design, mientras que en 2016 se inauguro Shopping Mix Center y Riocentro El Dorado, evidenciado así una expansión significativa en la oferta laboral. En los años recientes, Vermont Plaza abrió sus puertas en 2020 y el Coral Hipermercado en 2022, culminando con la inauguración de Plaza Parque Town Center en 2024. Esto resalta la tendencia del crecimiento impulsado por la inversión privada, dado la constante aparición de nuevas plazas y centros comerciales atraídos por la constante creciente de demanda que hay en la población.

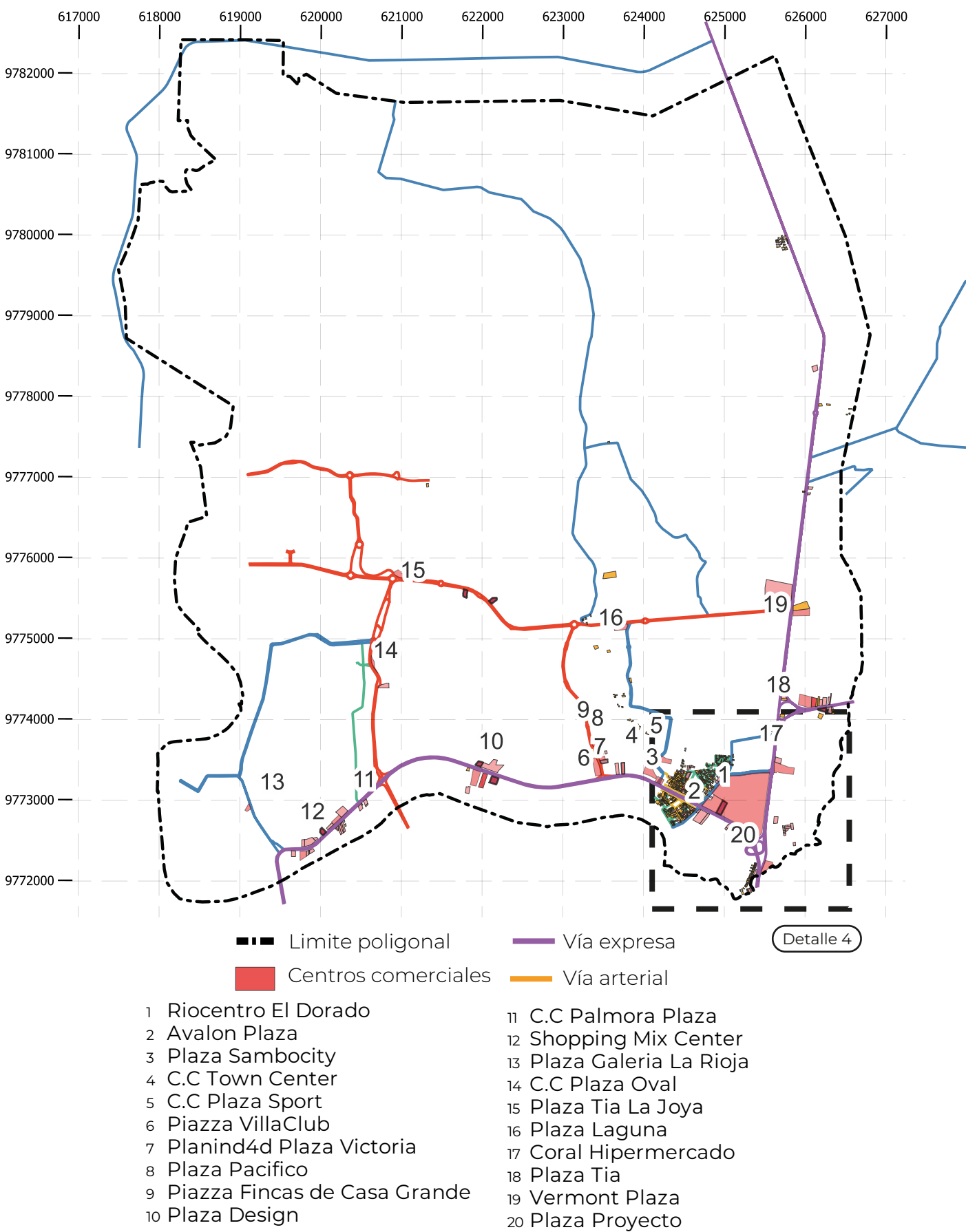
Continúa con el desarrollo comercial, se apertura Vermont Plaza en 2020, Coral Hipermercado en 2022 y Plaza Parque Town Center en 2024. El modelo de desarrollo urbano es claramente impulsado por la inversión privada, reflejando la construcción de nuevas plazas y centros comerciales.



Imagen 22. Vermont Plaza



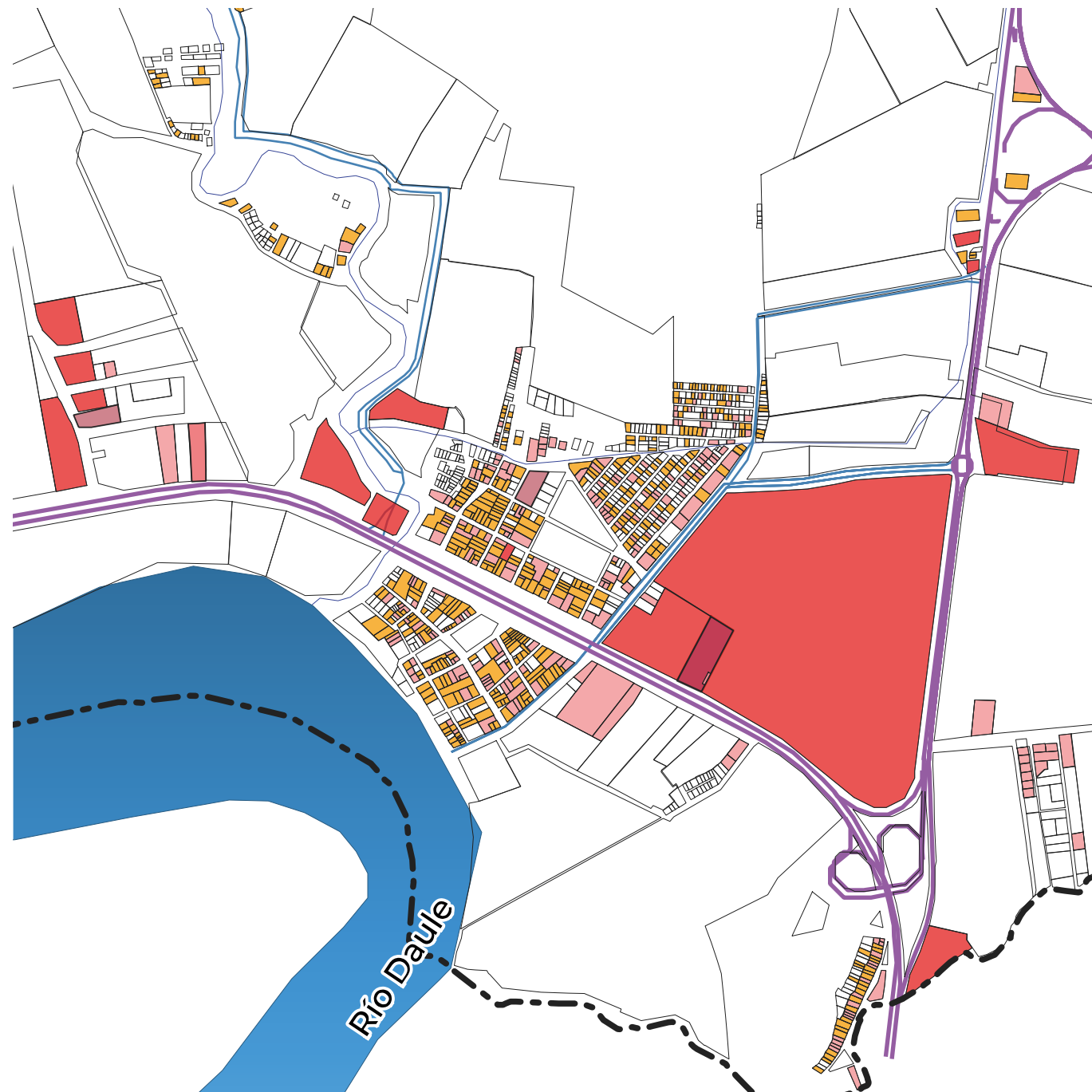
Imagen 23. Vista aerea del proyecto Plaza Town Center
Fuente: El Universo (2024)



Mapa 8. Ubicacion de plazas y centros comerciales

Uso comercial

En el detalle 4 se muestra los diferentes tipos de usos comerciales que se han desarrollado por incidencia de la concurrida Av. León Febres Cordero, incentivando el crecimiento comercial con el cambio de uso de suelo mixto y motivando el aumento de la plusvalía del sector. Se desarrollan diferentes tipos de locales comerciales que proporcionan productos y servicios para los residentes de la Coop. Nueva Aurora, residentes de urbanizaciones que son dependientes del vehículo privado y las personas que se encuentran de paso.



Usos de comercial

	Uso mixto		Centros comerciales		Vía expresa
	Minorista		Mercados		Vía arterial
	Mayorista		Gasolineras		Vía colectora
	Franquicias				

Mapa 9. Detalle 4. Uso comercial - Coop. Nueva Aurora



Imagen 24. Supermercado Tía - Coop. Nueva Aurora
Fuente: Google Maps (2025)



Imagen 25. Locales comerciales - Coop. Nueva Aurora
Fuente: Google Maps (2025)



Imagen 26. Taller mecánico
Fuente: Google Maps (2025)

Uso comercial

En el mapa 11 se visualizan el relevamiento de uso de suelo, en el cual se ubican los de puntos comerciales que se encuentran dentro de la parroquia La Aurora en relación al uso residencial, usando la herramienta de densidad de Kernel, lo que permite visualizar la concentración de actividades económicas.

Leyenda:

Tipo de usos de suelo

Residencial

Mixto

Usos de comercial

Minorista

Franquicias

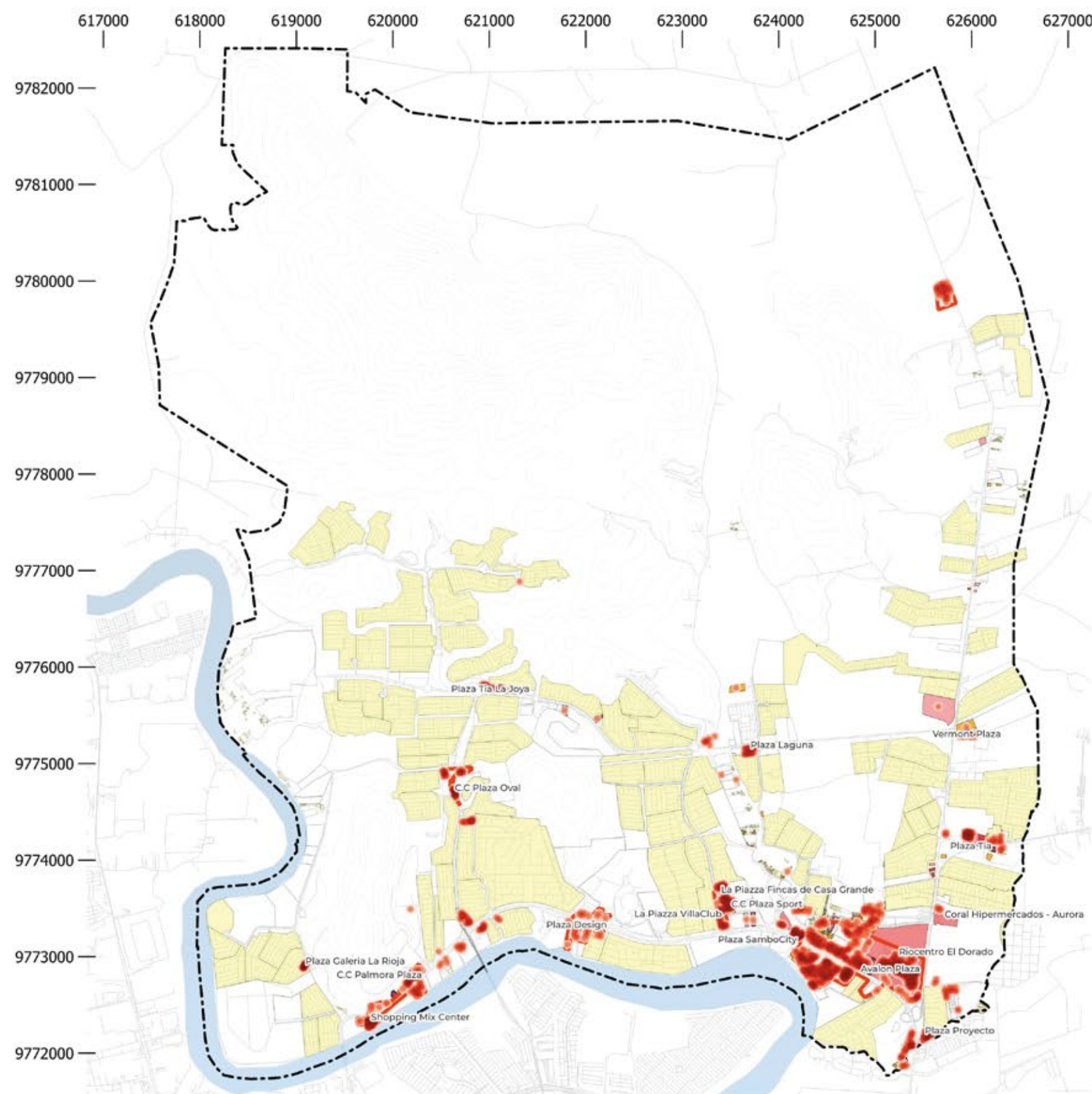
Mayorista

Centros comerciales

Mercados

Gasolineras

0 1 2 km



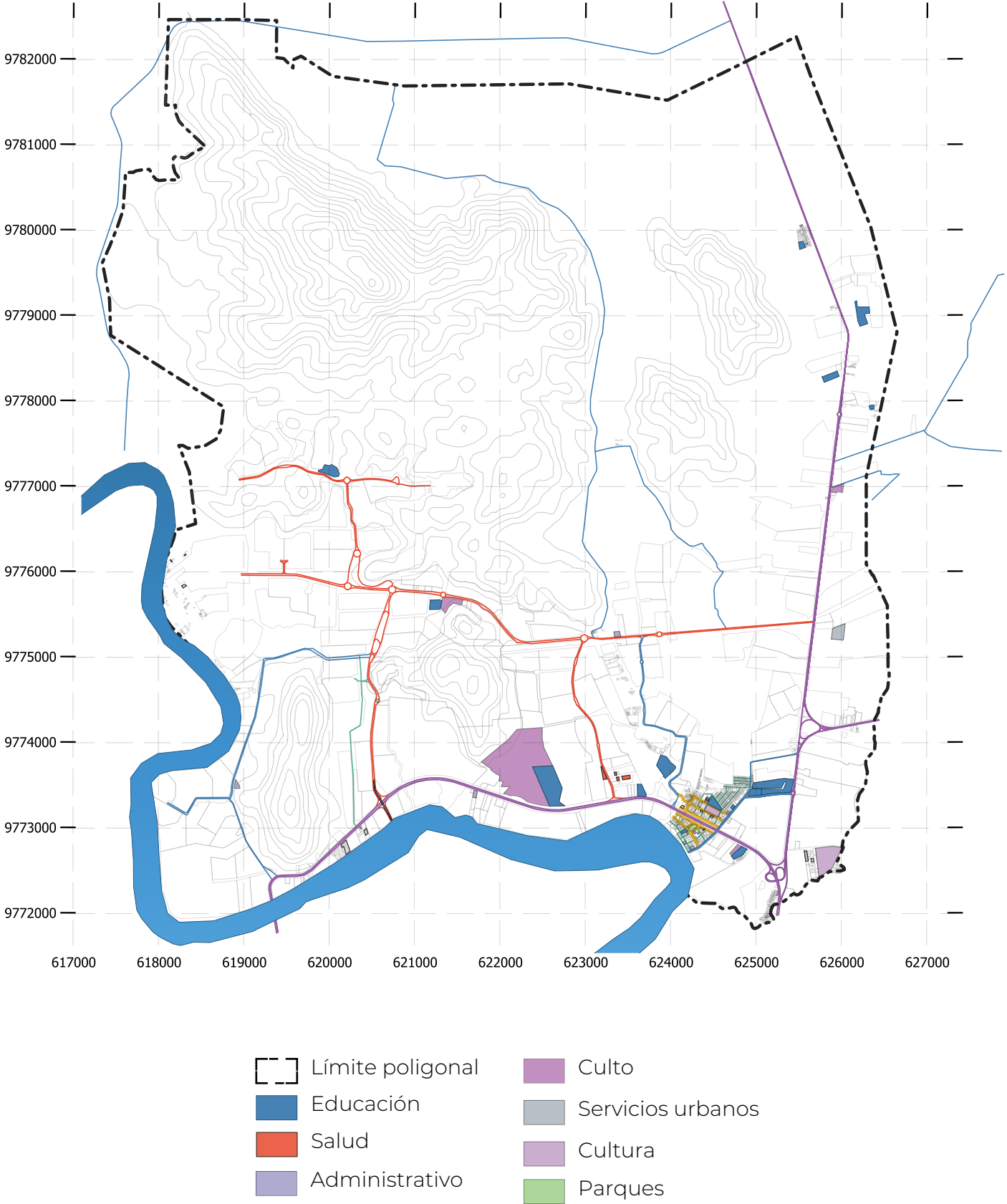
Mapa 10. Ubicación de puntos comerciales en relación a uso de vivienda (Densidad de Kernel)

Según GAD Daule (2024) los equipamientos se categorizan según el tipo de uso del suelo aplicable tanto en áreas urbanas como rurales, con el fin de garantizar una distribución estratégica de los servicios públicos. Se especifica diversos usos como educación, salud, cultura, recreación, deporte, culto, administración pública y transporte.

En el mapa 12, se puede observar la disposición de los equipamientos urbanos, evidenciando desigualdades territoriales que impactan la calidad de vida de los habitantes. Es un entorno caracterizado por el rápido crecimiento, el acceso a los servicios esenciales como salud, educación se ven afectados por la planificación fragmentada, dado que el desarrollo de mayor concentración se da al sueste de la parroquia, donde se concentran e identifican equipamientos de educación de categoría pública y privada.

Los equipamientos se categorizan en base a criterios de atención y cobertura poblacional. Los equipamientos de nivel ciudad son aquellos que sirven a toda la parroquia como hospitales, centros culturales y parques. Los equipamientos de escala sectorial atienden a varios conjuntos de urbanizaciones y están relacionados con servicios de escuelas, centros de salud, mercados, estaciones de policía.

En la parroquia La Aurora se ubican clínicas, unidades médicas privadas y centros educativos privados, Finalmente, los equipamientos de nivel barrial son aquellos destinados a cubrir las necesidades básicas de grupos residenciales más pequeños, como canchas, parques vecinales, escuelas iniciales y centros comunitarios. (PDOT Daule, 2024).



Mapa 11. Equipamientos - Parroquia La Aurora



Imagen 27. Escuela de educación básica Marina Gallardo
Fuente: Alcaldía Daule (2025)



Imagen 30. Centro de servicio comunitario La Aurora
Fuente: CUPA Comunidad de Urbanizaciones de la Parroquia La Aurora



Imagen 28. Unidad Educativa Bilingüe Duplos
Fuente: Google Maps (2025)



Imagen 31. Equipamiento cuerpo de bombero de Daule
Fuente: <https://www.drwilsoncanizares.com>



Imagen 29. Mall Municipal La Aurora
Fuente: GAD Daule (2025)



Imagen 32. Unidad de policia comunitaria La Aurora
Fuente: <https://x.com/AlcaldiadeDaule/status/1336460551904497667>

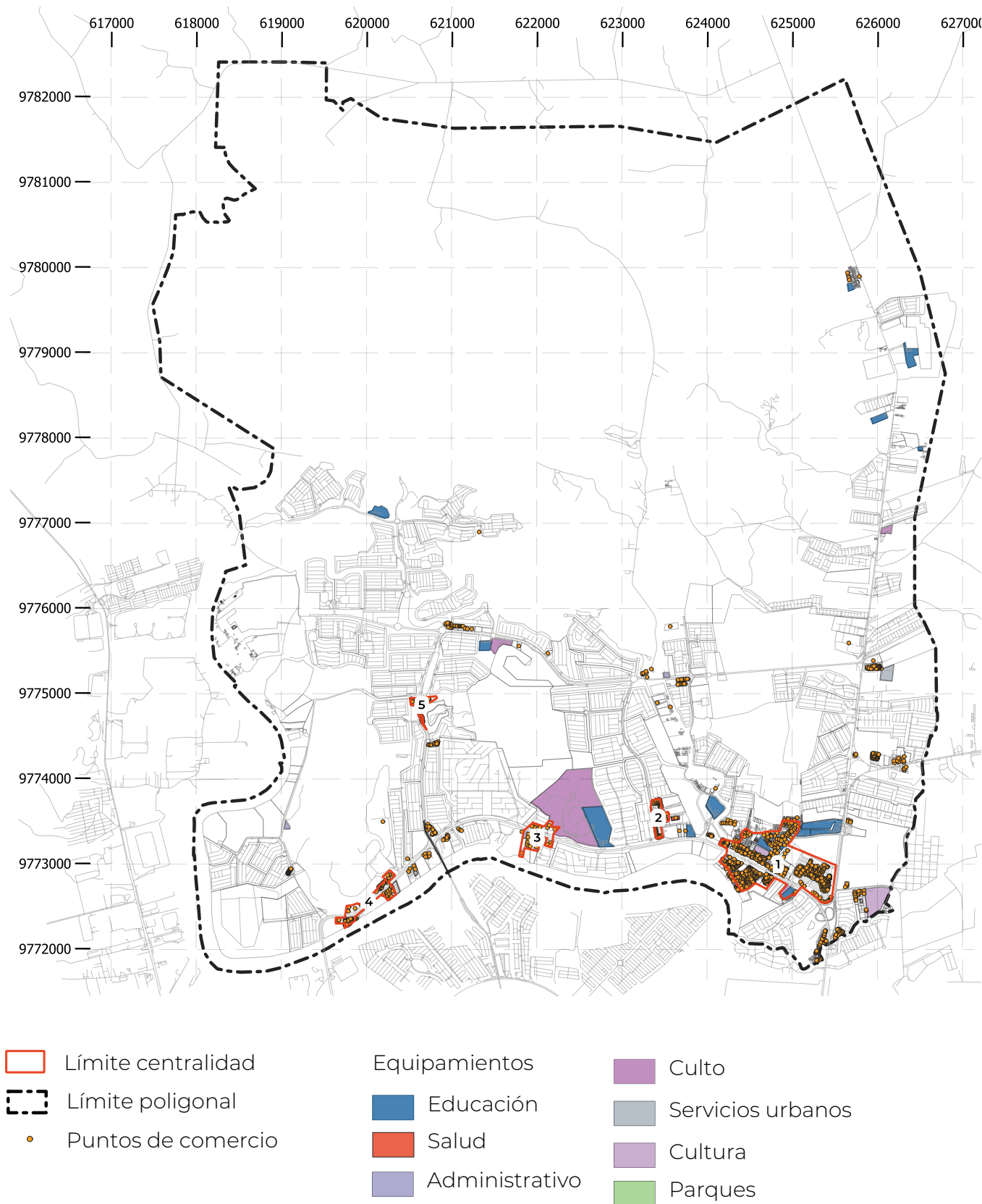
Delimitación de las centralidades.

En el mapa 10 se representa la delimitación de centralidades emergentes a partir de la concentración de puntos comerciales y equipamientos. La parroquia La Aurora ha experimentado un crecimiento notable, caracterizado por la aparición de nuevos núcleos de actividad económica, tales como centros comerciales, supermercados y negocios minoristas, que han transformado su estructura urbana. Estos puntos comerciales funcionan como imanes que atraen a la población, creando espacios propicios para la interacción económica.

A través del análisis se identifican cinco puntos de centralidades, los cuales son fundamentados en la concentración de actividades económicas y su interacción con la infraestructura territorial.

Las centralidades 1, 2, 3 y 4 representan una centralidad lineal por continuidad, en la se denota una zona mas densa y relevante para el area de estudio. Cuenta con una ubicación con una notable dependencia de la infraestructura vial, que favorece la concentracion de servicios y comercios que la consolida como la zona eje de desarrollo.

La centralidad 5 se encuentra en el centro del territorio, con una menor densidad de puntos comerciales que permiten servir una poblacion local o barrial. La presencia del proceso de expansion demuestra que la policentralidad esta en marcha abarcando toda la extension del area del caso de estudio. Esta centralidad se ubica al noroeste del territori surigiendo de pequeños nucleos de actividad. La escala barrial fundamenta el patron de desarrollo de la parroquia, dado que funciona como polo de servicios para una comunidad, que de otra manera, tendria que recorrer extensas distancias para acceder a un servicio cotidiano.



Mapa 12. Delimitacion de centralidades

Centralidad 1

Accesibilidad

La accesibilidad a la centralidad 1 se caracteriza por su ubicación estratégica, destacando la Av. León Febres Cordero como su vía principal. Este eje de alta conectividad actúa como la arteria central de la parroquia La Aurora y Samborondón, enlazando la centralidad con puntos clave de la región. Además, se encuentran calles secundarias que facilitan el acceso interno y permiten el desarrollo de la coop. Nueva Aurora.

Usos y actividades

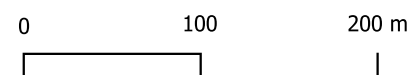
La concentración de uso de suelo minorista indica que la economía local se sustenta en pequeños y medianos negocios. Existe franquicias que incrementan y sugieren una clientela más diversa. La acumulación de centros y plazas comerciales como el Riocentro El Dorado, Avalon Plaza, Plaza Sambocity, funcionando como núcleos de actividad privatizados. La inclusión de instalaciones educativas como la U.E Galileo refuerza la noción de una centralidad mixta, que combina comercio, servicio y funciones sociales.

Densidad y configuración urbana

La estructura urbana combina los lotes de la cooperativa Nueva Aurora en uso mixto, concentrando diferentes tipos de comercios que estimulan la peatonalidad. La proximidad de grandes espacios comerciales genera dinamismo en el desarrollo comercial que contrasta con el entorno residencial.

Área de incidencia

El comercio minorista en esta área satisface las necesidades cotidianas de las urbanizaciones cercanas, mientras que las franquicias y los centros comerciales amplían su influencia, atrayendo a consumidores de la Parroquia La Aurora y otras zonas de Samborondón. Este polígono es un claro ejemplo de cómo la concentración de actividades puede crear un centro de atracción que opera a diferentes niveles, desde lo local, por su cercanía, hasta lo metropolitano, al ofrecer servicios especializados.



Mapa 13. Delimitación de centralidad emergente 1

Centralidad 2

Accesibilidad

La accesibilidad de la centralidad 2 se caracteriza por su disposición lineal, centrada en un único eje vial principal (vial 2B). Esta configuración del área de actividad sugiere que su conectividad depende en gran medida del tráfico vehicular. Las calles indica que su función principal es servir como un corredor de servicios para los transeúntes y los residentes de las urbanizaciones adyacentes.

Usos y actividades

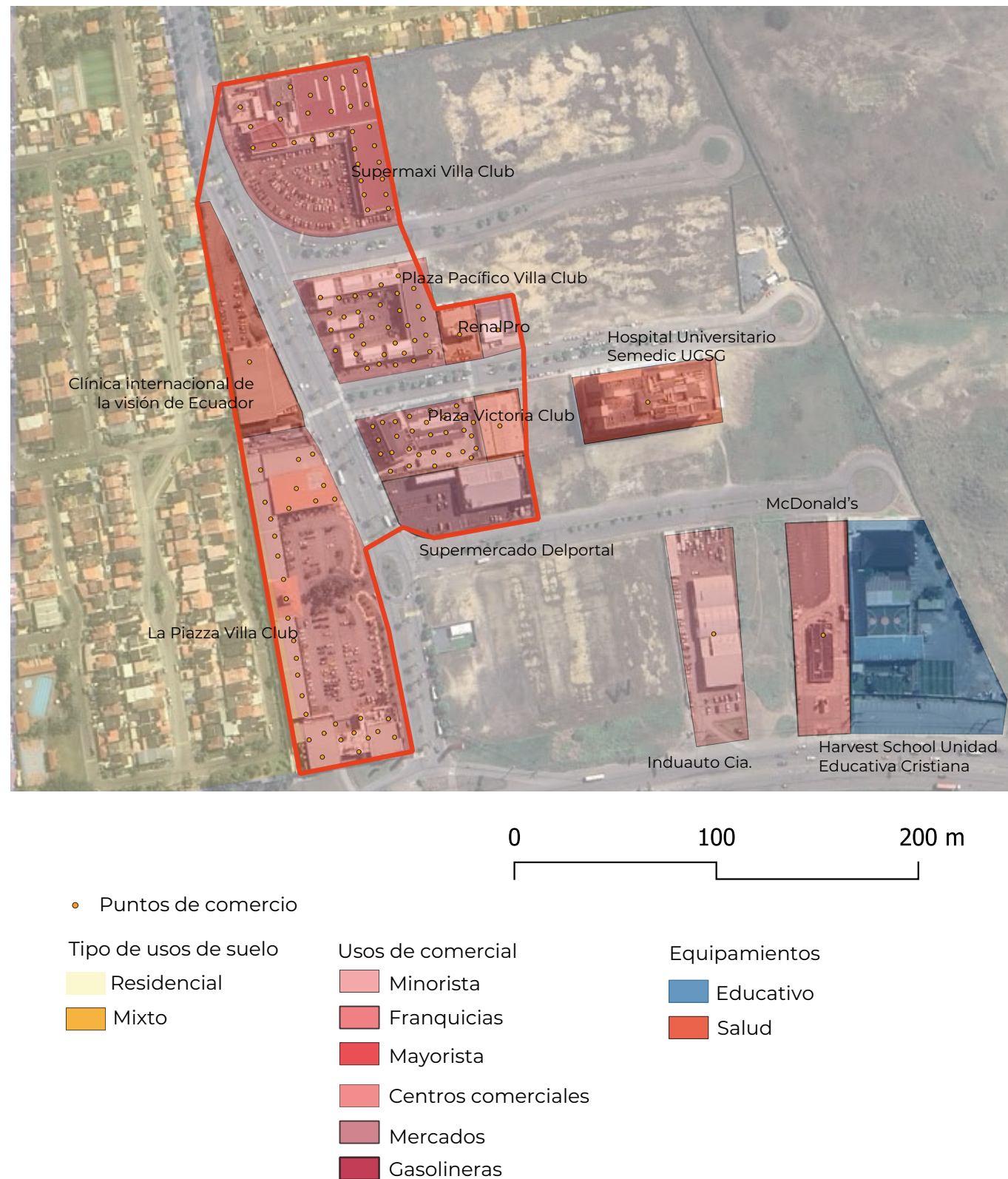
En estos espacios donde predominan las plazas comerciales como la Piazza VillaClub, Plaza Victoria Club junto a comercios minoristas en su mayoría, proporcionando una amplia gama de bienes y servicios cotidianos. Aunque va mucho más allá de lo comercial, ya que también cuenta con importantes instalaciones de salud como el Hospital Universitario Semedico UCSG. Estas actividades satisfacen las necesidades de consumo, también promueven el bienestar y el ocio.

Densidad y configuración urbana

La agrupación de actividades comerciales y de servicios se configura de manera lineal, distribuyendo las fachadas a lo largo de la avenida León flores cordero. Esta configuración fomenta el desarrollo e integración de servicios de los cuales destacan importantes instalaciones de salud.

Área de incidencia

El enfoque que caracteriza esta centralidad es la proximidad y en las necesidades locales. La diversidad de comercios, servicios, franquicias y equipamientos de salud, cultural, sugiere que su clientela proviene de las urbanizaciones privadas. Esto favorece a los residentes dado que no necesitan desplazarse por extensos caminos, contribuyendo a una mejor calidad de vida disminuyendo el tiempo de viaje.



Mapa 14. Delimitación de centralidad emergente 2

Centralidad 3



● Puntos de comercio

Tipo de usos de suelo

Residencial

Mixto

Usos de comercial

Minorista

Franquicias

Mayorista

Centros comerciales

Mercados

Gasolineras

0 100 200 m

Equipamientos

Administrativo

Culto

Mapa 15. Delimitación de centralidad emergente 3

Accesibilidad

La accesibilidad está ligada a su ubicación estratégica junto a la Av. León Febres Cordero. El polígono se extiende a lo largo de esta vía. El acceso es principalmente vehicular. Esta disposición favorece el flujo de clientes que se desplazan en automóvil, aunque podría restringir la accesibilidad peatonal, dado que la centralidad parece estar orientada hacia el tránsito rápido.

Usos y actividades

Se identifican actividades comerciales diversas por ejemplo comercios minoristas y franquicias agrupadas en plazas comerciales, así como comercios dedicados a la industria automotriz. Esta combinación de usos le otorga la centralidad un carácter multidimensional diferenciándola de zonas que son exclusivamente comerciales.

Densidad y configuración urbana

La concentración de comercios que abarcan desde tiendas minoristas, franquicias de comidas rápidas, centros comerciales, así como la concentración de usos residenciales mixto, evidencia una dinámica económica activa. Aumentando además instalaciones de salud, educación y lugares dedicadas al culto, refuerzan el papel de centralidad de servicios.

Área de incidencia

Debido al tamaño y variedad de equipamientos que alberga, esta centralidad tiene un impacto a nivel metropolitano, dado que los centros comerciales como Plaza Design son capaces de captar a clientes de diferentes zonas que buscan productos o servicios específicos

Centralidad 4

Accesibilidad

Su desarrollo próximo a la Av. León Febres Cordero proporciona accesibilidad vehicular, facilitando un flujo continuo de clientes y usuarios. Además, su diseño lineal a lo largo de la vía indica que se ha priorizado la conveniencia para los automovilistas, permitiendo un acceso directo a los establecimientos desde la carretera.

Usos y actividades

Esta centralidad cuenta con centros comerciales como Mix Center y Palmora Plaza que funcionan como anclas comerciales y permiten que tiendas minoristas se puedan complementar.

Densidad y configuración urbana

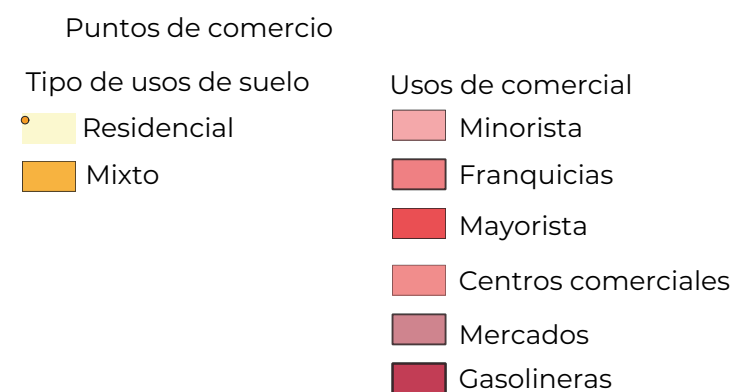
Esta centralidad presenta una estructura híbrida, dado que combina un corredor y un núcleo comercial. Su desarrollo a lo largo del eje vial permite que desarrollen núcleos de alta densidad. El mapa revela una alta concentración de puntos comerciales, lo que revela un uso intensivo del suelo en espacios determinados.

Área de incidencia

Los comercios y servicios como gasolineras, tienen un enfoque local, atendiendo a la población residente de las urbanizaciones privadas que dependen del vehículo, también atrae a clientes que viajan, otorgándole a la centralidad un carácter multiescalar. No obstante, los centros comerciales y la ubicación estratégica junto a la vía principal le confieren un alcance metropolitano, estableciéndose un nodo clave dentro de la estructura policéntrica de la parroquia.



0 100 200 m



Mapa 16. Delimitación de centralidad emergente 4

Centralidad 5

Accesibilidad

La accesibilidad de la Centralidad Emergente 5 se caracteriza por su ubicación en un cruce de vías. Esta centralidad se desarrolla a lo largo de una carretera de menor jerarquía que las principales arterias, lo que sugiere un acceso más local. Esta centralidad se adapta a una curva en la vía, refleja un diseño que responde a la topografía y al trazado vial. A pesar de la ausencia de grandes vías de alta velocidad, su posición en una intersección la convierte en un punto de fácil acceso para el tráfico local y, potencialmente, para los peatones de las áreas residenciales adyacentes.

Usos y actividades

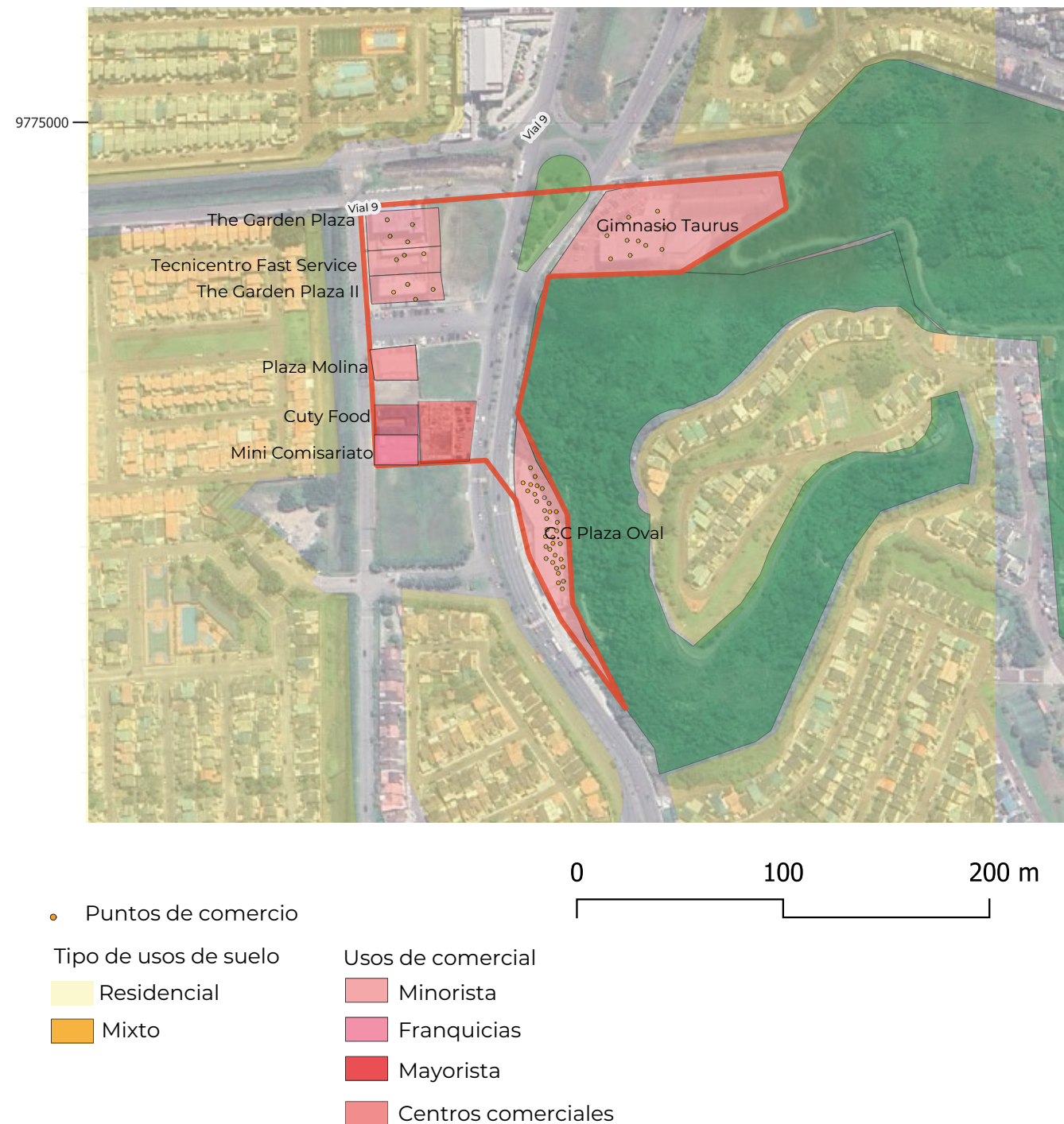
La acumulación de puntos de comercios minoristas en el área destaca una alta concentración comercial, destacando la presencia del centro comercial Plaza Oval. Este centro comercial se erige como el núcleo, atrayendo al público gracias su variedad de oferta de servicios en comparación a los negocios locales. La proximidad a espacios verdes sugiere un intento de integración en el uso de espacio urbano

Densidad y configuración urbana

Esta centralidad se caracteriza por la adaptación al trazado vial, tomando una forma curva. La densidad es notable, reflejando una concentración importante de comercios en un área reducida. La agrupación de establecimientos indica un uso intensivo del suelo.

Área de incidencia

La accesibilidad vial menos de menor jerarquía indica su función principal de un centro de conveniencia y servicios cercanos, teniendo como clientes referencia a los residentes de las urbanizaciones privadas colindantes.



Mapa 17. Delimitación de centralidad emergente 5

Infraestructura vial y el transporte público

Centralidad	Usos comercial	Equipamientos	Tipo de suelo	Accesibilidad	Densidad / configuración urbana	Área de incidencia
1	Minorista, franquicias, mayorista, centros comerciales (Riocentro El Dorado, Avalon PLaza, Plaza SambaCity), mercados, gasolineras	Educativo (Unidad Galileo Galilei), salud, administrativo, culto, cultural, parques.	Residencial y mixto	Alta conectividad a la Av. Leon Febres Cordero y calles secundarias	Densidad alta. La estructura urbana se compacta en lotes pequeños y grandes centros comerciales	Regional (La Aurora – Guayaquil – Samborondón)
2	Plazas comerciales (La Piazza Villa Club, Plaza Victoria), minorista, supermercados, franquicias	Educativo, culturales y de salud (Hospital Semedico UCSG).	Residencial y mixto	Lineal sobre eje vial 2B	Actividades distribuidas con fachada hacia la vía.	Local (urbanizaciones residenciales)
3	Plazas comerciales (Plaza Design), minoristas y franquicias.	Administrativo, educativo y salud	Residencial y mixto	Acceso principalmente vehicular sobre la Av. León Febres Cordero	Centros comerciales como polos de atracción.	Metropolitano (cerca a Guayaquil)
4	Plazas comerciales (Mix Center, Palmora Plaza), locales minoristas, franquicias, gasolineras	Culturales, educativos y salud	Residencial y mixto	Accesibilidad principalmente vehicular, Av. León Febres Cordero	Corredor lineal con espacios densos concentrados en espacios comerciales	Local (urbanizaciones residenciales)
5	Plazas comercial (Plaza Oval), minorista y franquicias	Dentro de urbanizaciones privadas	Residencial y mixto	Accesibilidad barrial	Concentración de comercio en espacio reducido	

Tabla 3. Características tipológicas de las centralidades emergentes

Las centralidades son esenciales para la organización del territorio, ya que agrupan diversas actividades que funcionan como ejes que estructuran el sistema territorial. En la actualidad, la evolución de la configuración urbana ha pasado de un modelo monocéntrico a uno policéntrico, donde múltiples nodos interconectados de distintas jerarquías coexisten. Un ejemplo claro de este fenómeno es la parroquia La Aurora, ubicada en la periferia de Guayaquil, cuyas centralidades actúan como atractores que afectan directamente los patrones de movilidad y el uso del suelo en la zona.

La calidad de la accesibilidad de las centralidades son indicadores de la funcionalidad del sistema territorial. La infraestructura permite la interacción y el acceso a los servicios, promoviendo a los habitantes locales. En este sentido, el análisis de las centralidades y la relación con la infraestructura vial

La infraestructura vial de la parroquia La Aurora ha procurado el asfaltado de las vías y mejoramiento en la señalización en los últimos años. La renovación de la Av. León Febres Cordero incluye integración de ciclo vía por tramos. El desarrollo y ampliaciones viales, como la vial 10, mejora la conexión con urbanizaciones, al igual de las vías 4 y 6A, que permiten una vía alterna y evitar la congestión vehicular en horas pico.

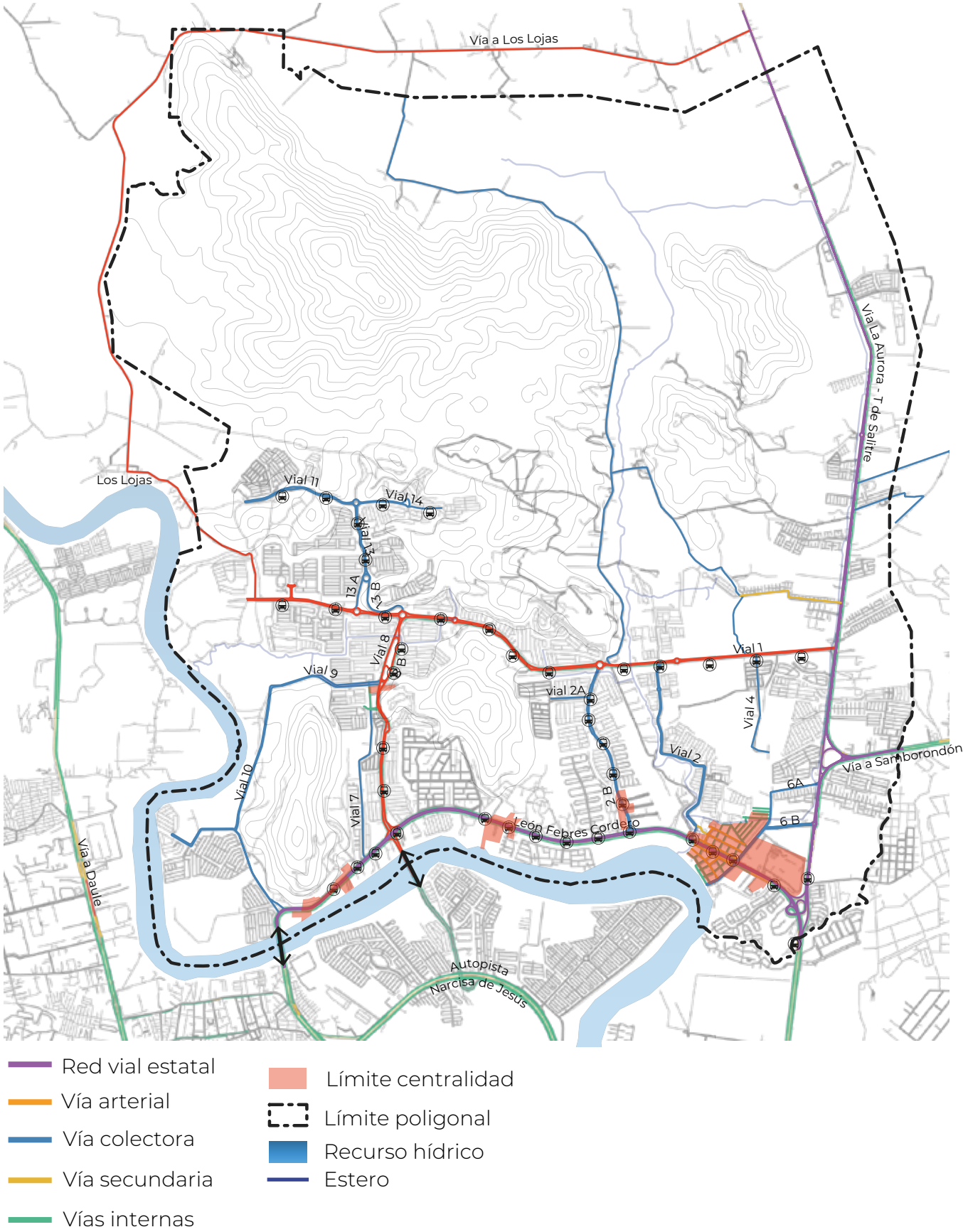
La ampliación de la vía La Aurora – T de Salitre (486) cuenta con señalización e iluminación, facilitando la circulación diariamente. Sin embargo, el caso de estudio sigue conectando con Guayaquil por medio del puente Vicente Rocafuerte que es una infraestructura que presenta actualmente deterioros estructurales en sus pilotes.

La mayoría de las paradas de buses se concentran a lo largo de la av. León Febres Cordero, Esto responde a que la avenida funciona como corredor de transporte interparroquial y metropolitano, lo que facilita el acceso a las líneas de buses para una gran parte de la población.



Imagen 33 Parada de bus - av. León Febres Cordero
Fuente: Google maps (2025)

Infraestructura vial y el transporte público



Mapa 18. Mapa de infraestructura vial y paradas de buses

El sistema de transporte público en La Aurora se configura de la siguiente manera:

Los autobuses que operan en rutas intercantonales entre Guayaquil y Daule, ofrecen servicios los cuales son gestionados por cooperativas de transporte. La Cooperativa de Transporte Rutas Balzareñas permiten la movilidad interparroquial, conectando a La Aurora con puntos clave del cantón Daule y la ciudad de Guayaquil. Su recorrido a lo largo de la Av. León Febres Cordero y su paso por el centro urbano de la parroquia proporcionan a los habitantes una vía directa y constante hacia la Terminal Terrestre de Guayaquil.

El sistema de transporte de buses urbanos que enlaza La Aurora con el área metropolitana de Guayaquil se basa en las rutas 63, 64, 67 y 68, las cuales transitan por la avenida León Febres Cordero. Este trazado conecta la parroquia con zonas clave como Francisco de Orellana, Juan Tanca Marengo, Rodolfo Baquerizo y la vía Perimetral (Moovit, 2025).



Imagen 34: Ruta 63 bus urbano de Guayaquil
Fuente: Google maps (2025)

Nombre de la ruta	Tipo de Transporte	Recorrido Principal
Ruta 63	Bus urbano	Francisco de Orellana - Juan Tanca Marengo - Esmeraldas - Padre Solano - La Aurora
Ruta 64	Bus urbano	Francisco de Orellana - Av. del Periodista - Padre Solano - La Aurora
Ruta 67	Bus urbano	Vía Perimetral - Juan Tanca Marengo - Padre Solano - La Aurora
Ruta 68	Bus urbano	Vía Perimetral - Vía a Daule - Padre Solano - La Aurora

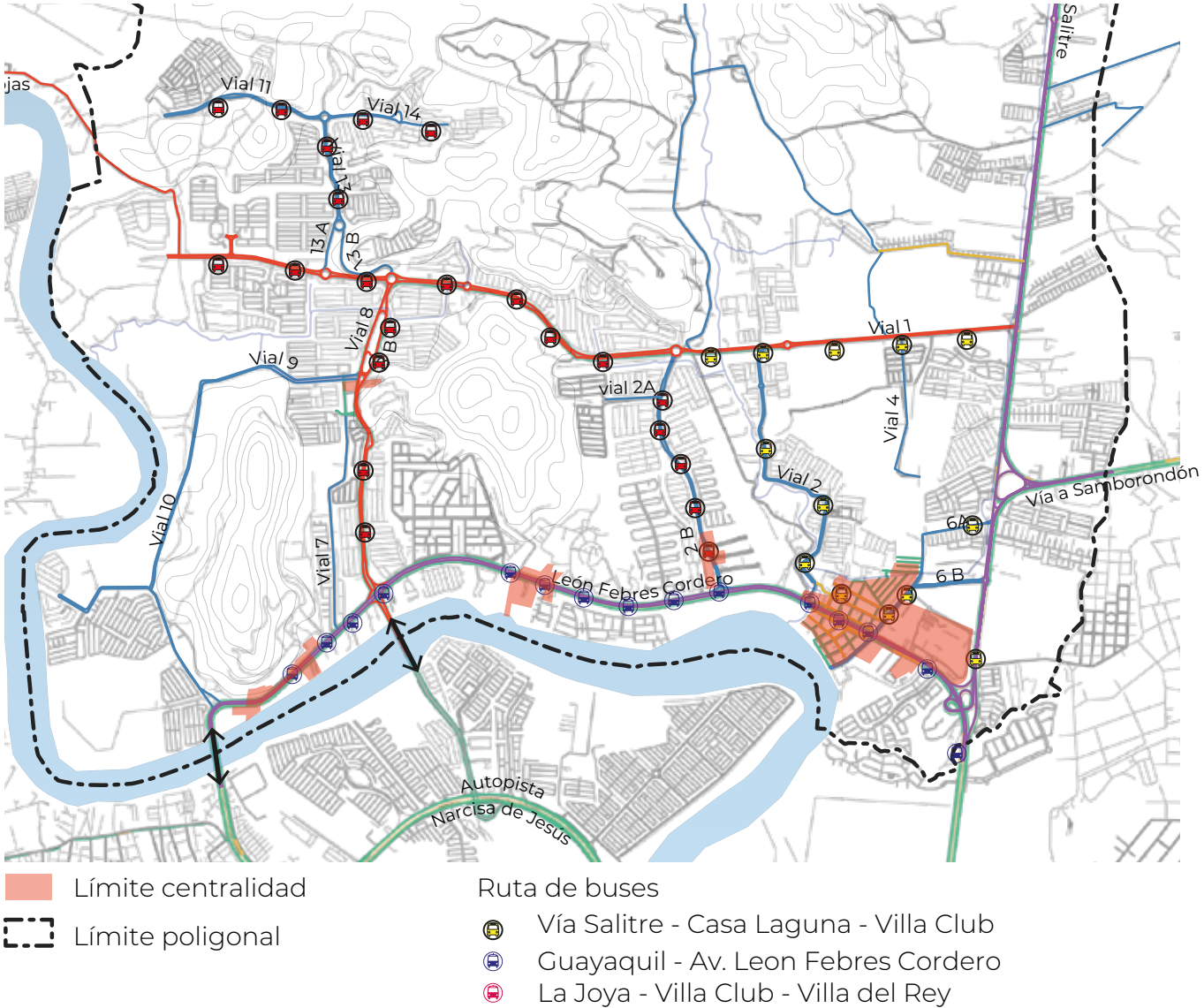
Tabla 4. Rutas de buses urbanos de Guayaquil que ingresan a la parroquia La Aurora.

Infraestructura vial y el transporte público

Además, La parroquia La Aurora posee un sistema urbano interno, el que permite la conexión con el resto de la parroquia, desarrollando un recorrido interno, siendo la Vial 1 o calle Elías Dau Briones, la Vial 2 y 8 las principales rutas.



Imagen 35: Bus 03 - Coop. Gonzalito
Fuente: Google maps (2025)



Mapa 19. Distribución de paradas de buses en La Aurora.

Centralidad 1

El análisis del mapa 20, que muestra la ruta de los autobuses, revela que la Av. León Febres Cordero actúa como la vía principal que concentra la actividad urbana en La Aurora. Este enfoque favorece el tráfico vehicular, lo que ha provocado una considerable desigualdad en la accesibilidad para los residentes.

La infraestructura vial está diseñada para evitar los congestionamientos en horas picos, dada a la ampliación de los carriles, de igual manera desplaza a los peatones y los obliga a utilizar pasos a desnivel para atravesar la Av. León Febres Cordero. Esta situación es preocupante debido al número de personas que utilizan el transporte público y estas no cuentan con paradas adecuadas, creando un ambiente incomodo e inseguro para los peatones. Como consecuencia, la infraestructura no satisface las demandas de los peatones y resalta la dependencia del automóvil.



- Límite centralidad 1
- ➔ Recorrido bus interno - La Aurora
- Parada de bus
- ➔ Recorrido bus Cye - La Aurora

Mapa 20. Centralidad 1 y recorrido de transporte público



Imagen 36: Parada de bus - Puente peatonal
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 37: Av. Aurora + Parque La Aurora
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 38: Ingreso a coop. Nueva Aurora - calle 18 de agosto
Fuente: Google maps (2025)

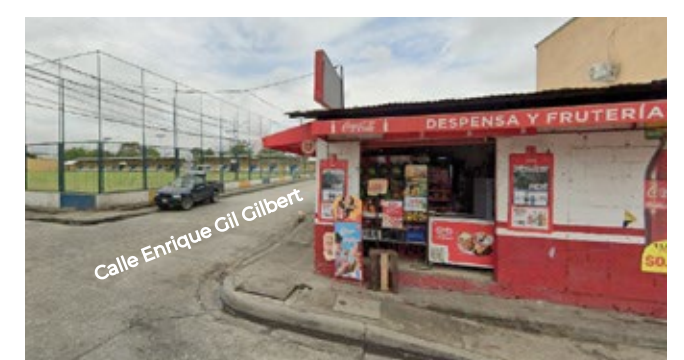


Imagen 39: Equipamiento deportivo + minorista
Fuente: Google maps (2025)



Sección A

Av. León Febres Cordero

Centralidad 2

El mapa 21 indica que la Centralidad 1, correspondiente a la urbanización Villa Club, se desarrolla de forma lineal, con una infraestructura vial que favorece el acceso de vehículos privados. Aunque la inversión privada ha permitido la creación de amplias aceras que mejoran la caminabilidad, esta continuidad se ve interrumpida por los accesos a las áreas de estacionamiento de los comercios. Esta situación genera una experiencia fragmentada y, en ocasiones, insegura para los peatones, quienes deben ceder el paso al tráfico vehicular.

La carencia de mobiliario urbano para la espera del transporte público y las paradas informales, evidencia una falta de planificación del servicio hacia la comunidad. Esta centralidad atiende directamente a las necesidades de los residentes circundantes, el diseño urbano está orientado al uso del vehículo particular.



- Límite centralidad 2
- ➔ Recorrido bus interno - La Aurora
- 🚌 Parada de bus
- ➔ Recorrido bus Gye - La Aurora

Mapa 21. Centralidad 2 y recorrido de transporte público



Sección B



Imagen 40: Ingreso Av. principal Urb. VillaClub
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 41: Supermaxi Urb. VillaClub
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 42: Circulación de buses interno - Av. principal Villa Club
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 43: Hospital Samedic
Fuente: Google maps (2025)

Centralidad 3

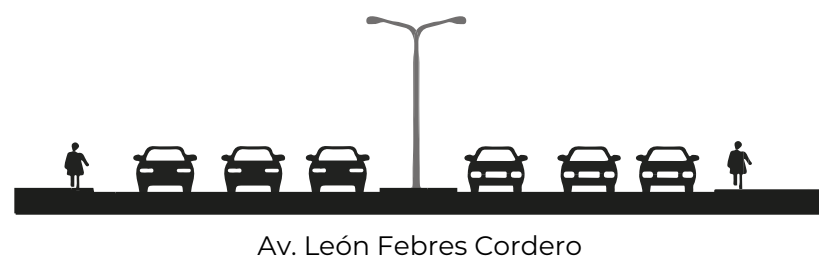
El mapa 22, que ilustra la Centralidad 3, revela una conexión directa con la Av. León Febres Cordero, posicionándola estratégicamente. Sin embargo, la infraestructura peatonal es insuficiente, ya que la ausencia de aceras en este tramo, junto con el elevado tráfico de vehículos pesados, convierte el desplazamiento a pie en una actividad riesgosa. Esta situación resalta que la centralidad se relaciona principalmente con clientes que utilizan automóviles, dado que los accesos a los comercios están diseñados para atender esta demanda.

Las rutas de transporte público se desplazan de este a oeste, permitiendo los usuarios movilizarse, pero esta experiencia se ve afectada por la inseguridad y la falta de continuidad en la infraestructura para los peatones. Esto crea una desigualdad respecto a la accesibilidad, dado que el entorno urbano está diseñado para la movilidad en vehículo sea optima



- Límite centralidad 3
- Recorrido bus Gye - La Aurora
- Parada de bus

Mapa 22. Centralidad 3 y recorrido de transporte público



Sección C



Imagen 44: Parada irregular de bus - E40
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 45: Ingreso a plaza Megametales
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 46: Parada de bus - Gasolinera Primax
Fuente: Google maps (2025)

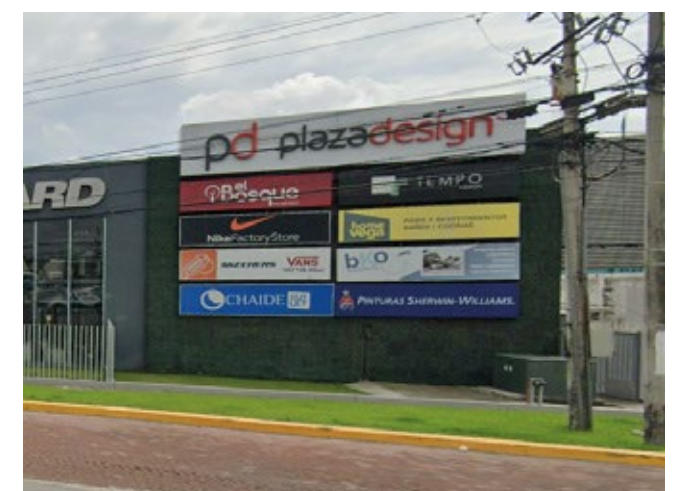


Imagen 47: Plaza design
Fuente: Google maps (2025)

Centralidad 4

El análisis del mapa 23, enfocado en la Centralidad 4, se expande de manera lineal a lo largo de la Av. León Febres Cordero, una vía que carece de bordillos y aceras adecuadas, lo que dificulta seriamente la movilidad peatonal. Esta situación pone de manifiesto la falta de planificación que priorice al peatón, a pesar de que la centralidad atrae una considerable afluencia de personas y actividades, como evidencian las paradas de buses cercanas a las plazas comerciales. Las plazas comerciales se especializan en captar a los clientes ofreciendo estacionamientos, permitiendo estacionamientos seguros. La falta de aceras no permite la peatonalidad segura.



- Límite centralidad 4
- ➔ Recorrido bus Gye - La Aurora
- 🚌 Parada de bus

Mapa 23. Centralidad 4 y recorrido de transporte público

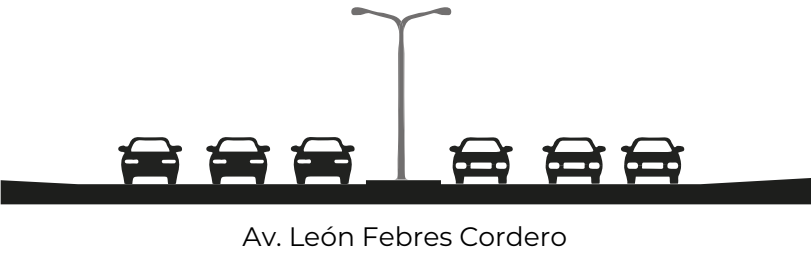


Imagen 48: Comercio - E40
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 49: Ingreso a plaza comercial Mix Center
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 50: Parada de bus - E40
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 51: Venta de vehiculos y mantenimientos
Fuente: Google maps (2025)

Centralidad 5

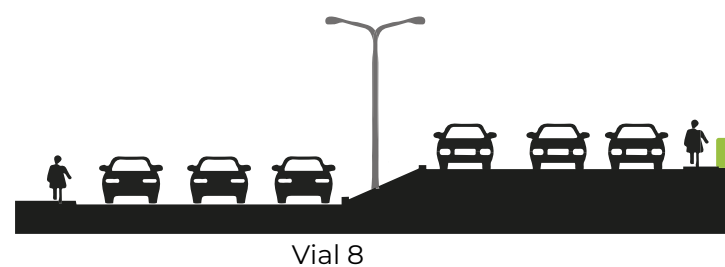
El mapa 24, que ilustra la Centralidad 5, indica que esta área opera más como un corredor de servicios que como un verdadero nodo central. Su desarrollo lineal, influenciado por la infraestructura de transporte interno, la ha posicionado como un punto clave para el movimiento de personas, beneficiando a los habitantes de las ciudadelas adyacentes. No obstante, a pesar de su rol como eje de servicios, esta centralidad presenta una notable dependencia del transporte privado. Aunque ha mejorado el acceso a diversas actividades para los residentes, la infraestructura peatonal sigue siendo deficiente.

Las aceras y calzadas no están diseñadas para manejar el volumen de actividades que generar este corredor comercial. Debido a la priorización del flujo vehicular, resulta una experiencia limitada y en ocasiones insegura para los peatones. Esto crea desigualdad en temas de accesibilidad, mientras que usando el automóvil permite desplazar de manera ágil a las diferentes actividades. Esto resalta que el diseño urbano actual no favorece a una movilidad sostenible para todos los ciudadanos.



- Límite centralidad 5 ➔ Recorrido bus interno - La Aurora
 Parada de bus

Mapa 24. Centralidad 5 y recorrido de transporte público



Vial 8

Sección E



Imagen 52: C.C Plaza Oval
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 53: Plaza Orlando junto a Garden Plaza II
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 54: Parada de bus
Fuente: Google maps (2025)



Imagen 55: Gimnasio Taurus La Joya
Fuente: Google maps (2025)

Infraestructura vial y el transporte público

El sistema territorial de La Aurora se organiza en un modelo policéntrico, donde diversas centralidades coexisten con diferentes niveles de jerarquía. Este estudio pone de manifiesto que el desarrollo de la infraestructura vial y del transporte público ha favorecido en gran medida el uso del automóvil particular, lo que ha provocado una considerable desigualdad en la accesibilidad.

Las centralidades en la parroquia La Aurora han evolucionado respaldada por la inversión privada. Dada a esa expansión económica los cambios en cuanto a la infraestructura vial se pueden notar con el mejoramiento de vías y el adecuamiento de aceras que favorezcan la caminabilidad, que es interrumpida por los estacionamientos de los comercios. La centralidad 1 se desarrolla de manera lineal, siendo la centralidad con mayor espacio territorial. La centralidad 2 es establecida como una centralidad zonal, que atiende a las urbanizaciones cercanas. A pesar de que ambas centralidades están conectadas a rutas de transporte público, las paradas de buses la mayor parte del tiempo son informales y carecen de mobiliario con protección solar o de lluvias.

Las centralidades 3 y 4 continuar extendiéndose a lo largo de la Av. León Febres Cordero. El análisis permite evidenciar la falta de infraestructura como bordillos y aceras en estos tramos de la vía, lo que dificulta a la mayor parte de los usuarios de transporte público, debido a que proporcionan un entorno seguro ni accesible.

La centralidad 5 se identifica como un corredor de servicios, su desarrollo es notable debido al desarrollo interno del transporte público de la parroquia La Aurora. Convirtiéndolo en un punto importante de encuentro. Sin embargo, esta área sigue dependiendo de gran medida de la movilización privada para acceder las urbanizaciones privadas.

El análisis sobre la infraestructura vial, el transporte público y la accesibilidad peatonal, son pilares para entender y guiar hacia un desarrollo sostenible. Las áreas que cuentan con un sistema eficiente de transporte promueven el desarrollo económico, en contraste están las zonas que carecen de mobiliarios de paradas, volviendo deficiente e inseguro la movilidad, volviendo a las personas dependientes del automóvil, generando congestión en ciertas horas.

V. Discusión de resultados

El caso de estudio parroquia La Aurora se organiza en un modelo policéntrico, en el que varios focos densos comerciales coexisten en diferentes niveles de jerarquía. Además, el desarrollo de la infraestructura vial y del transporte público ha favorecido en gran medida el uso del vehículo particular.

Las centralidades 1, 2, 3 y 4 comparten una evolución lineal con singularidades que las diferencian, dando que se desarrollan sobre el mismo eje vial, esto ha favorecido a la intervención administrativa para dotar de espacios peatonales en cierto tramos de la Av. León Febres Cordero, en contraste, el incremento de usuarios que cuentan con vehículos particulares aumentando el número de vehículos transitando por la infraestructura al mismo tiempo, creando congestionamientos a destacadas horas del día. Sin duda alguna, la implementación de carriles especializado para el transporte público mejoraría la calidad de vida, además de la revitalización de las aceras que permitan al peatón caminar con seguridad. Continuando con este punto de vista, las centralidades 3 y 4, se evidencia la ausencia de bordillos y aceras adecuadas, además esta zona se evidencia la situación favorece los clientes que llegan en automóvil a los espacios comerciales, dado que sus diseños se han planificados para recibir con estacionamientos seguros y vigilados. La centralidad 5 funciona como un nodo centralizado, funcionando como un corredor de servicios, además cuenta con el paso del transporte público interno de la parroquia La Aurora, siendo este un punto crucial para el movimiento de personas. Sin embargo, la movilización particular es importante para dirigirte a los puntos que se generan en el corredor comercial, provocando desigualdad en la accesibilidad de los peatones y conductores.

El análisis de las centralidades destaca lo importante de la infraestructura vial y el desarrollo del transporte público y la accesibilidad peatonal, que son fundamentales para lograr un desarrollo urbano sostenible. Las áreas que cuentan con acceso a transporte público y aceras optimas, mejoran la accesibilidad, promoviendo un crecimiento urbano activo para el peatón.

VI. Conclusión y recomendaciones

Conclusión y recomendaciones

El análisis del caso de estudio se consolida como un claro ejemplo de policentrismo emergente. Se detectan diversas centralidades de diferentes jerarquías, dando lugar a nuevos polos de actividad en la periferia de Guayaquil.

Los atributos analizados comparten ciertos elementos con el análisis de Mayorga, presentando deficiencias que revelan una falta de planificación urbana. Si bien la alta densidad y diversidad de usos, el diseño espacial se orienta a la circulación vehicular. La ausencia de aceras en tramos limita la integración de movilidad sostenible, resultando la fragmentación de la accesibilidad, restringiendo el verdadero potencial de estos nodos en continua evolución.

El análisis permite observar el crecimiento de las centralidades es impulsado por la demanda del mercado inmobiliario y la iniciativa privada. El desarrollo desigual genera un modelo en base a funciones económicas desalineadas a la integración social de todos los habitantes, reflejando escasez de espacios públicos de calidad que promuevan la interacción social. Como consecuencia, el desarrollo actual de la parroquia presenta debilidades que limitan su resiliencia y la capacidad de adaptación a largo plazo.

El desarrollo de un plan de movilidad en el transporte público aporte con alternativas de movilidad activa, complementado el sistema peatonal y ciclovías seguras, que conecten de manera eficiente los núcleos de actividad. Esto se enfoca en reducir la dependencia del automóvil particular, dado que es importante tener alternativas de transporte para generar un desarrollo urbano sostenible.

VII. Referencias bibliográficas

Bibliografía

- Álvarez, G. y Carranza, L.(2024).*Modelo de crecimiento urbano de la parroquia La Aurora, 2023. Intensidad edificatoria y complejidad urbana*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/22780>
- Ascher, F. (2001).*Los nuevos principios del urbanismo* (I'Aube, Ed.).
<https://urbanitasite.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/01/ascher-los-nuevos-principios-del-urbanismo.pdf>
- Beuf, A. (2011). *News centralities and Access to the city in peripheral areas of Bogota*. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*,40 (1), 147–178 . <https://doi.org/10.4000/bifea.1663>
- Beuf, A. (2019). *Centralidad y policentralidad urbanas*. *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 1(2), 131–155. <https://doi.org/10.15381/espiral.v1i2.17135>
- Capron, G. (1998). *Les centres commerciaux à Buenos Aires : Les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle*. *Les Annales de la recherche urbaine*, 78(1), 55–63.
<https://doi.org/10.3406/aru.1998.2157>
- Carrión, F. (2005). *El centro histórico como proyecto y objeto de deseo*. EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, 31(93). <https://doi.org/10.4067/s0250-71612005009300006>
- Dammert-Guardia, M., & Vega Centeno Sara Lafosse, P. (2023). *Las centralidades metropolitanas de Lima (Perú) como espacio habitado: una aproximación cualitativa*. *Revista de urbanismo*, 48, 1–23. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2023.67057>
- Daule, G. (2023). *Plan de desarrollo y de ordenamiento territorial 2015 - 2025*.
<https://rendiciondecuentas.daule.gob.ec/wp-content/ploads/2023/09/PLAN-DE-DESARROLLO-Y-DE-ORDENAMIENTO-TERRITORIAL-2015-2025.pdf>
- Endara, A. (2023, febrero 27). *Un 'mall' municipal climatizado alberga un mercado, patio de comida, oficinas de entidades públicas y otros negocios en La Aurora*.
<https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/un-mall-municipal-climatizado-alberga-un-mercado-patio-de-comida-oficinas-de-entidades-publicas-y-otros-negocios-en-la-aurora-nota/>
- Espinar, E. (2014). *Henri Lefebvre. La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing, 2013. Introducción y traducción de Emilio Martínez. *OBETS Revista de Ciencias Sociales*, 9(2), 411. <https://doi.org/10.14198/obets2014.9.2.07>

- Gehl, J. (2004). *La humanización del espacio urbano - La vida social entre los edificios*.
<https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-81190.pdf>
- Gómez, C. Elboj, C. y Marcén, C. (2016). *Convergencia*. Revista de Ciencias Sociales. 23, 199–226.
<https://www.redalyc.org/pdf/105/10502403.pdf>
- Grasst, Y. (2022). *Concepción de las centralidades urbanas en la ciudad de Manta, Ecuador: piezas claves en el desarrollo urbano*. Mikarimin, 8(3), 117–132.
<https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/mikarimin/article/view/2883>
- Censo Ecuador (2020) INEC. <https://www.censoecuador.gob.ec>
- Instituto de Ciencias de la Educación y la Formación y del Profesorado / Universidad de La Laguna (ICIF). (2002). *Proyecto para la mejora de la lectura en clave digital*.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/187199/2013_febrero_3540_07.pdf
- Leicht, E. Matos, A. y Gómez, L. (2019). *Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio*. DECUMANUS, 4(4), 84–109.
<https://doi.org/10.20983/decumanus.2019.1.5>
- Lucas, C. (2024, junio 7). *Plaza Parque Town Center fue inaugurado oficialmente en Daule. El Universo*. <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/plaza-parque-town-center-fue-inaugurado-oficialmente-en-daule-nota/>
- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*.
https://editorialgg.com/media/catalog/product/9/7/9788425228278_inside.pdf
- Herce M. y Magrinyà, F. (2002). *La ingeniería en la evolución de la urbanística*.
https://books.google.com.pe/books?id=o6asyG_DI9oC&printsec=copyright&hl=es#v=onepage&q&f=false
- Mapa topográfico La Aurora*. (s/f). Mapas topográficos. de <https://es-ec.topographic-map.com/map-vjmnh/La-Aurora/>
- Mariñez, F. (2016). *Convergencia*. Revista de Ciencias Sociales. 23, 87–114.
<https://www.redalyc.org/pdf/105/10502403.pdf>
- Mayorga Cárdenas, M. Y. (2023). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura* (M. Herce & F. Magrinyà Torner, Eds.). Universitat Politècnica de Catalunya.

- Paquette, C. (2007). *Comercio y planificación urbana. Las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la Ciudad de México*. Trace, 51, 44–55.
<https://journals.openedition.org/trace/641>
- Ramos, J. (1998). Jordi Borja Manuel Castells Local y global. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. EURE. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 24(73).
<https://doi.org/10.4067/s0250-71611998007300008>
- Sánchez-Toscano Salgado, G. (2023). *La configuración de la centralidad en el área urbana de Madrid : el caso del comercio : soporte urbano, movilidad y dimensión social*. Arquitectura.
- Serrano, C., y Durán, G. (2020). *Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha*. EURE. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 46(137), 247–271.
<https://doi.org/10.4067/s0250-71612020000100247>
- Torres Dávila, V. H. (2020). Capítulo II – *La semántica de la expansión metropolitana*.
En Hegemonías y subalteridades urbanas: la configuración metropolitana de Quito (pp. 127–211). Editorial Abya-Yala.
- Vega, D. (2022). *Sistema de centralidades : estrategia para conformar centralidades en red a partir de los equipamientos de educación* (I. A. Alexiou, Ed.) [Editorial Pontificia Universidad Javeriana]. <https://doi.org/10.11144/javeriana.10554.165>
- Vidal, S. y Liberali, A. (2019). *Movilidad y pobreza: otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*. Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas.
- Torres Dávila, V. H. (2020). Capítulo II – *La semántica de la expansión metropolitana*.
En Hegemonías y subalteridades urbanas: la configuración metropolitana de Quito (pp. 127–211). Editorial Abya-Yala.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Granizo Donoso Darío Sebastián**, con C.C: # **0942242132** autor/a del trabajo de titulación: **Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades. Caso de estudio parroquia la Aurora, cantón Daule** 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, 15 de **agosto** de **2025**

f. 

Nombre: **Granizo Donoso Darío Sebastián**

C.C: **0942242132**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Centralidades emergentes en la expansión de las ciudades. Caso de estudio parroquia la Aurora, cantón Daule		
AUTOR(ES)	Granizo Donoso, Darío Sebastián		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Arq. Pérez de Murzi, Teresa Emilia; PhD.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Arquitectura y Diseño		
CARRERA:	Arquitectura y Diseño		
TÍTULO OBTENIDO:	Arquitecto		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de agosto de 2025.	No. DE PÁGINAS:	57
ÁREAS TEMÁTICAS:	Urbanismo, densidad urbana, residencias		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Centralidades emergentes, equipamientos urbanos, planificación territorial		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): El crecimiento que se ha desarrollado en el siglo XXI ha creado nuevas dinámicas en las ciudades, en el que concepto de centralidades emergentes tiene relevancia. Estas zonas se han convertido en núcleos de actividad que integran diversas funciones y servicios, incluyendo comercio, vivienda, salud, educación y espacios recreativos. La evolución urbana es fundamental para enfrentar los desafíos debido a la urbanización acelerada, como la descongestión del centro, la disminución de los tiempos de desplazamiento y la promoción de un crecimiento más equilibrado y sostenible en las zonas periféricas.

El caso de estudio de la parroquia La Aurora, ubicada en el cantón Daule, es un claro ejemplo de la evolución urbana en Ecuador. Empezando por ser una zona rural, con alto índice de agricultura debido a la fertilidad de las tierras cercanas al Río Daule y diversas ramificaciones del estero Sabanilla, en la actualidad ha experimentado un notable crecimiento demográfico y urbanístico desde los años 2000. La parroquia La Aurora se ha establecido como un centro de desarrollo residencial, caracterizado por numerosas urbanizaciones privadas, la aparición de centros y plazas comerciales, desarrollando e incrementado la demanda de negocios locales.

El desarrollo vial es facilitado por la Av. León Flores Cordero, convirtiendo a la parroquia La Aurora en una zona de alta demanda comercial, con acceso a servicios y una mejora en la calidad de vida para los usuarios. Esta investigación se fundamenta en la examinación de centralidades emergentes en la parroquia La Aurora, analizando sus características físicas, las actividades que se desarrollan, la accesibilidad, recolectando información esencial para el estudio, el cual comenzara por identificar el origen, la evolución y la consolidación de las centralidades, empleando un enfoque metodológico que integra la revisión bibliográfica, recolección de datos in situ y análisis planimétricos. El siguiente pase es la clasificación tipológica de las centralidades según las actividades que albergan y el alcance de su influencia. Para finalizar, se evalúa la interrelación entre las centralidades y el sistema territorial, teniendo en cuenta la vinculación de la infraestructura vial con las rutas de transporte público.

El desarrollo de la investigación se plantea desde un enfoque mixto en el que se combinan técnicas cualitativas y cuantitativas para así lograr la comprensión sobre las centralidades urbanas en la parroquia La Aurora. Se consideraron 5 fases en el proyecto: 1. La revisión bibliográfica es fundamental para entender los conceptos de centralidad urbana, sus atributos y diversas tipologías existentes. 2. El relevamiento de campo y recopilación de datos actuales, se identifican las principales edificaciones, los usos de suelo, la ubicación de equipamientos.

ADJUNTO PDF:	☒ SI	☐ NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +5938945892	E-mail: dario.granizo@cu.ucsg.edu.ec
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Boris Forero Fuentes	
	Teléfono: +593995712823	
	E-mail: Boris.forero@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):	