



**LINEAMIENTOS URBANOS DEL ESPACIO PÚBLICO COMO FACTOR  
ARTICULADOR DE MACROMANZANAS**  
**Caso de estudio la Alborada Guayaquil, Ecuador**  
URBAN GUIDELINES OF PUBLIC SPACE AS AN ARTICULATING FACTOR  
OF SUPERBLOCKS  
Case study the Alborada Guayaquil, Ecuador

**Ricardo Valencia R.**

*GUAYAQUIL, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Universidad de Guayaquil, Ecuador  
ricardo.valenciar@ug.edu.ec*

**Carlos Suco V.**

*GUAYAQUIL, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Universidad de Guayaquil, Ecuador  
carlos.sucov@ug.edu.ec*

**María Sánchez P.**

*GUAYAQUIL, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Universidad de Guayaquil, Ecuador  
maria.sanchezpa@ug.edu.ec*

**Laura Campoverde T.**

*GUAYAQUIL, Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Universidad de Guayaquil, Ecuador  
laura.campoverdet@ug.edu.ec*

**RESUMEN**

La ciudad, espacio multifuncional en constante transformación en la cual su espacio público es el soporte de su estructura urbana (Rossi, 1995) el lugar de la representación social, del espacio del reconocimiento de la memoria y la identidad (Campoverde Tábara et al., 2022) La planificación de las ciudades en Latinoamérica ha sido destinar espacios públicos para la movilidad motorizada. Los efectos generados por la pandemia covid 19 generan confrontaciones que debe afrontar toda la sociedad, e implican cambios en su planificación, uno de ellos es incentivar a la población a tener actividad física, por tanto, las ciudades deben desarrollar un plan de acción sobre su morfología urbana definida por sus manzanas y usos del suelo, como los recursos para proponer conceptos urbanos, como el de las macromanizanas. El presente estudio aborda a la centralidad urbana de la Alborada, con predominancia residencial y motor económico del norte de Guayaquil.

**Palabras clave:** espacio público, macromanizana, ciudad, lineamientos.

**Bloque temático:** 1. La ciudad y Proyecto. **Tema:** Diseño Urbano y espacio público.

## ABSTRACT

The city, a multifunctional space in constant transformation in which its public space is the support of its urban structure (Rossi, 1995) the place of social representation, the space for the recognition of memory and identity (Campoverde Tábara et al., 2022) The planning of cities in Latin America has been to allocate public spaces for motorized mobility. The effects generated by the covid 19 pandemic generate confrontations that all of society must face, and imply changes in its planning, one of them is to encourage the population to have physical activity, therefore, cities must develop an action plan on their urban morphology defined by its blocks and land uses, as the resources to propose urban concepts, such as the macroblocks. This study addresses the urban centrality of La Alborada, predominantly residential and the economic engine of northern Guayaquil.

**Keywords:** *public space, superblock, city, guidelines.*

**Thematic clusters:** *1. The city and Project. Topic: Urban Design and public space*

## 1. Introducción

La ciudad es un fenómeno donde se realizan cambios entre los usuarios que la conforman; teniendo en cuenta la cuestión urbana, es el punto de intercambio entre productores y consumidores. Sin embargo, los diferentes cambios de la sociedad como pandemias, situaciones políticas, seguridad y la búsqueda de confort hacen que se replanteen lineamientos que propicien nuevas percepciones en los ciudadanos. (Jacobs, 2011) y (Rueda P., 2013)

La ciudad de Guayaquil en el Ecuador, como puerto principal, industrial y servicios, se caracteriza por marcar un factor de atracción de la mayoría de las zonas rurales del país, que la posicionó en el año 2010, como una de las diez ciudades con más población en el país, con más de 2 millones de habitantes, equivalente al 16% a nivel nacional (Sánchez Padilla et al., 2021)

El Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) de Guayaquil, periodo 2019-2023 incorpora dentro de sus instrumentos de planeación a la centralidad, concebida como un espacio urbano integrado en que convergen diversidad de equipamientos y servicios, con la finalidad de no saturar los recursos de una sola zona y propiciar la sostenibilidad, fortaleciendo el carácter barrial, sentido de pertenencia e identidad a los ciudadanos.

La metodología aplicada en el presente artículo, surge a partir del estudio académico que analizó a la Ciudadela la Alborada y sus catorce etapas, urbanización que data desde aproximadamente 1970, y desde entonces ha funcionado como un punto de conexión y tracción de la zona norte de Guayaquil, por la diversidad de servicios y comercio que ofrece, destacan las educativas, financieras, de salud; barrio idóneo para implementar un nuevo modelo urbano a partir de la identificación y búsqueda de la percepción de sus habitantes y sus relaciones directas con el espacio público de cada etapa o barrio e incorporar el concepto urbano de la macro manzana y cuestionar su aplicabilidad a raíz de las normativas y restricciones heredadas de la pandemia COVID 19 (Sánchez Padilla et al., 2022).

En este contexto, la metodología es de enfoque cuantitativo, a partir de los datos del Plan de Uso y Gestión del Suelo del Cantón Guayaquil (Municipal, 2021) que califica a la Alborada como un Polígono de Intervención Territorial (PIT) PIT-06 – NORTE II; aborda la problemática urbana en los usos del suelo y la percepción de la seguridad del espacio público con datos a raíz de la pandemia COVID, información recolectada conjuntamente con estudiantes universitarios por medio de levantamiento de data en Sistemas de Información Geográfica (SIG).

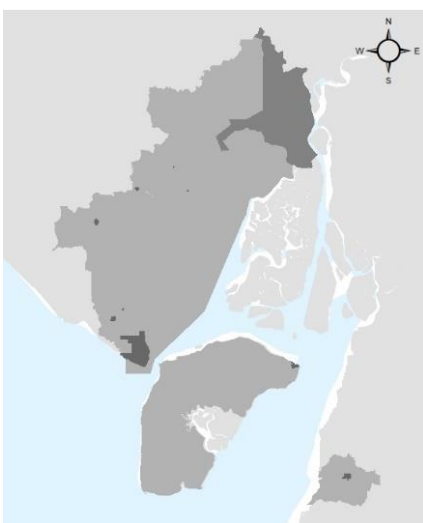


Figura 1. Cantón Guayaquil. Fuente: Figuras 2 y 3 obtenidas de Campoverde Tábara (2022)

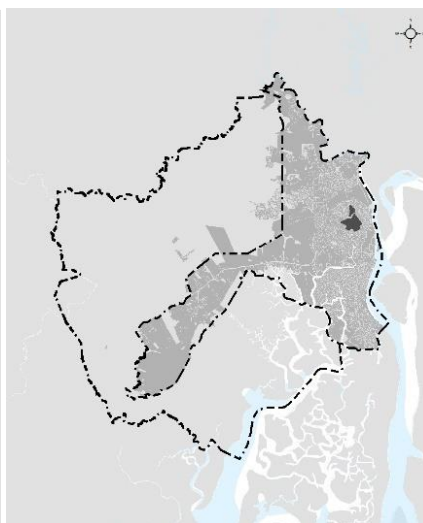


Figura 2. Centralidad zona la Alborada. Fuente: Figuras 2 y 3 obtenidas de Campoverde Tábara (2022)

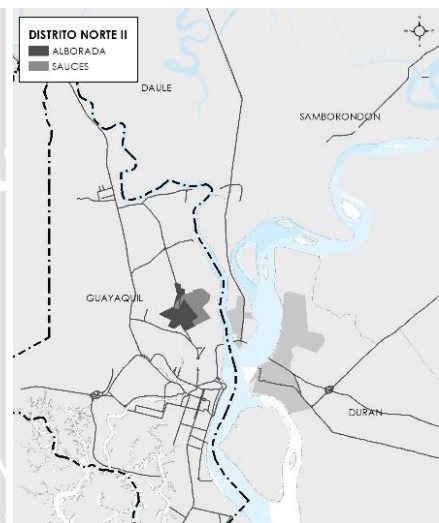


Figura 3. La Alborada y su conurbación. Fuente: Figuras 2 y 3 obtenidas de Campoverde Tábara (2022)

## 2. Hipótesis

Repotenciar el uso del espacio público de manera que integre conceptos de seguridad, contacto, incorporación de niños, uso de parques vecinales y uso de la identidad de un barrio, (Jacobs, 2011), al interior de las 14 etapas del polígono de la Alborada por medio de una macromanzana.

## 3. Objetivos

### 3.1. Objetivo General

Formular lineamientos urbanos como articuladores del espacio dentro de macromanzanas, a través del levantamiento de datos y percepciones para generar una propuesta replicable en la ciudad.

### 3.2. Objetivos Específicos

3.2.1. *Realizar una encuesta a moradores de las 14 etapas de la Alborada para identificar en un mapa las percepciones de seguridad, inseguridad, accidentes de tránsito, confort, zonas calurosas y comercios barriales concurridos de las personas en el espacio público del barrio.*

3.2.2. *Generar imágenes objetivos como propuestas replicables en la ciudad, aplicando el concepto de Supermanzana.*

## 4. Preguntas de investigación

¿Cómo repercute el nivel de percepción de seguridad en la utilización de los espacios públicos?

¿Es posible aplicar el concepto de macromanzana desde el interior del barrio hacia su periferia?

## 5. Marco Teórico

El principal concepto del presente artículo parte de la definición que da (Rueda P., 2013) sobre Supermanzana o macromanzana, planteada como un nuevo modelo urbano fundamentado en el urbanismo ecosistémico, que concibe a la ciudad, como diría Rossi (1995), el mayor invento arquitectónico del hombre y Jacobs (2011), resalta el papel esencial de la actividad de las calles en la ciudad. Adicionalmente, es como un ecosistema capaz de alcanzar los valores deseables, implementando en la planeación urbanística unidades espaciales con 400 y 500 metros de lado y superficie de 16 a 20 ha, definida por un perímetro o vías que canalizan la transportación pública y funcionalidad del sistema (Rueda P., 2013).

“Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste”(Jacobs, 2011, p. 55).

Por otro lado, en la legislación ecuatoriana, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (Asamblea Nacional, 2016) define a la ciudad como un núcleo de población organizada para la vida colectiva a través de las instituciones locales gubernamentales, sean estas de carácter municipal o metropolitano, que posee un espacio urbano con un entorno rural o territorio mediato, dispone además, de los bienes y servicios necesarios para el desarrollo político, económico, social y cultural de sus ciudadanos.

Así mismo, la ciudad consta de una forma urbana, la misma que La Real Academia Española la define como el borde o configuración externa de algo. Aplicado este concepto a la ciudad, está asociado a su morfología urbana, que es el producto de la convergencia de varios elementos como su emplazamiento, posicionamiento

geográfico, accesibilidad con otras ciudades, trazados, manzanas, calles, acera, áreas verdes, relieves, depresiones y su historia (Prieto Medina et al. 2018). En dichos espacios públicos la acera parte de una abstracción que se efectúa únicamente cuando la arquitectura edilicia y los servicios que la circundan se conjugan con la calle.

## 6. Metodología

De enfoque cuantitativo, el cual se encuentra apoyado por la información de libre acceso del geoportal del GAD Municipal de Guayaquil. Dentro del área de estudio sobresalen los suelos de tipo mixto, comercio de barrio y residencial (Campoverde Tábara et al., 2022)

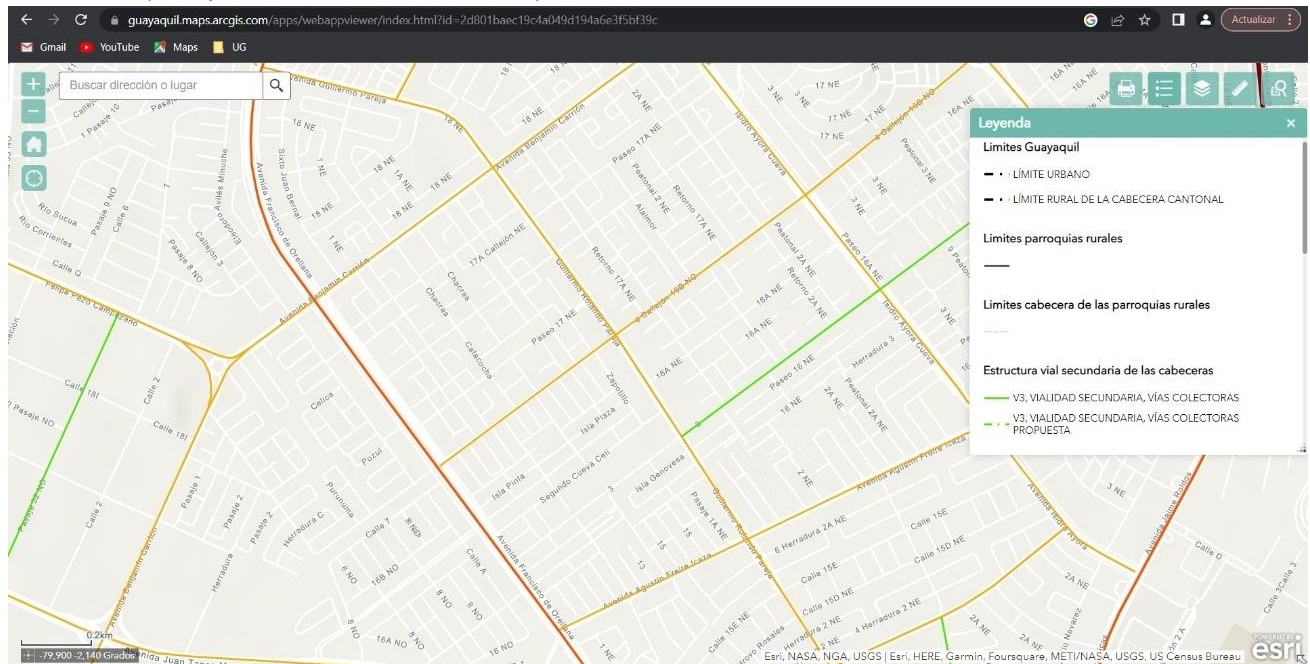


Figura 4. Sistema vial del geoportal del GAD Municipal de Guayaquil. Fuente: <https://geoportal-guayaquil.opendata.arcgis.com/>

Mediante visita in situ se realiza encuesta y recopilación de datos sobre la percepción referente a los espacios públicos tales como parques y calles, además de localización de comercios barriales más frecuentados. La encuesta realizada estuvo compuesta por diez preguntas.



- ¿Cuáles son los espacios públicos dentro de la etapa que considera más inseguras?  
*Callejones*
- ¿Cuáles son los espacios públicos dentro de la etapa que considera más seguras?  
*Farmacia por la iluminación  
Parque principal*
- ¿Qué parques dentro de la etapa, usted frecuenta?  
*Parque del constructor*
- ¿Cuáles son las zonas donde han ocurrido más accidentes de tránsito?  
*Semáforo*
- ¿Cuál es la forma de movilización más utilizado por usted?  
*METROVIA, BUS, TAXI, VEHICULO PARTICULAR, MOTO, BICICLETA, A PIE, OTRO*
- ¿Usted utiliza la bicicleta como medio de movilización? ¿Si la respuesta es sí, indicar cuál es la ruta más frecuente?  
*Ninguno*
- ¿En qué zonas acostumbra a dar paseos en bicicleta, en el interior de la etapa? ¿Si la respuesta es sí, indicar cuáles son las más frecuentes?  
*No*
- ¿Cuáles son los espacios públicos que considera más confortables?  
*Parque Principal*
- ¿Cuáles son los espacios públicos que considera más calurosos?  
*Callejones*
- ¿Cuáles son los comercios barriales que usted más frecuenta?  
*Tienda  
Farmacia*

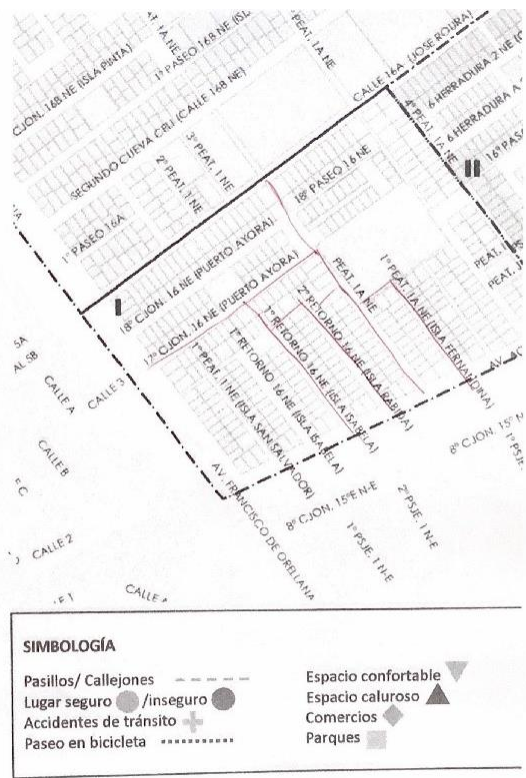


Figura 5. Modelo de encuesta realizada en sitio. Fuente Elaboración de Autores.

El trabajo de campo realizado en conjunto con estudiantes de séptimo semestre, asignatura Sistemas de Información Geográfica, de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Guayaquil.



Figura 6. Encuesta realizada en sitio. Fuente Elaboración de Autores

Para el proceso de la encuesta de percepción de los espacios públicos se dividieron en 14 grupos todos los estudiantes participantes. La encuesta se encontraba compuesta por 10 preguntas, las mismas tenían la finalidad de detectar en un mapa los sectores que los usuarios encontraban más seguros, más inseguros, parques frecuentados, zonas de más accidentes de tráfico, forma de movilización más utilizada, rutas y zonas





tomando en consideración que los encuestados, en varias ocasiones, registraban más de un solo sector. Esto con la finalidad de realizar una sumatoria de cada calle o sector y registrar la frecuencia con la que fue nombrada.

2. Cuales son los espacios publicos dentro de la etapa que considera mas seguras?																	
ENCUESTA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	TOTAL
Av. Guillermo Pareja		X	X	X	X	X	X	X								X	8
Calle Jose Maria Roura	X	X		X	X	X	X	X							X		8
Av. Isidro Ayora	X	X		X				X	X	X	X			X	X		9
Av. Jose maria Egas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	14
Arenillas													X		X		2
11er Reveo 17 NE													X	X	X	X	4
7 peatonal 2A NE										X							1
13 retomo 17 NE										X							1
6 callejon 16 A NE											X						1
2do callejon 16 A NE												X					1
4to Paseo 16 NE						X	X	X		X			X				4
2da peatonal 2A NE						X	X	X					X				4
Huaquillas						X	X	X					X				4
8 peatonal 2 NE						X	X	X					X				4
11 retomo 17 NE- huaquillas																X	1

Figura 8. Tabulación de encuesta de percepción de seguridad Etapa IV. Fuente: Elaboración Autores

Adicionalmente, esto se acompaña con un plano donde se marca junto al encuestado el sector o calle que se preguntaba.



Figura 9. Mapeo de encuesta de percepción de zonas seguras Etapa IV. Fuente: Elaboración Autores

Una vez realizada y tabuladas las encuestas, se realiza trabajo de procesamiento en programas SIG, con la finalidad de representar los fenómenos de las zonas en tres categorías: bajo, medio y alto.



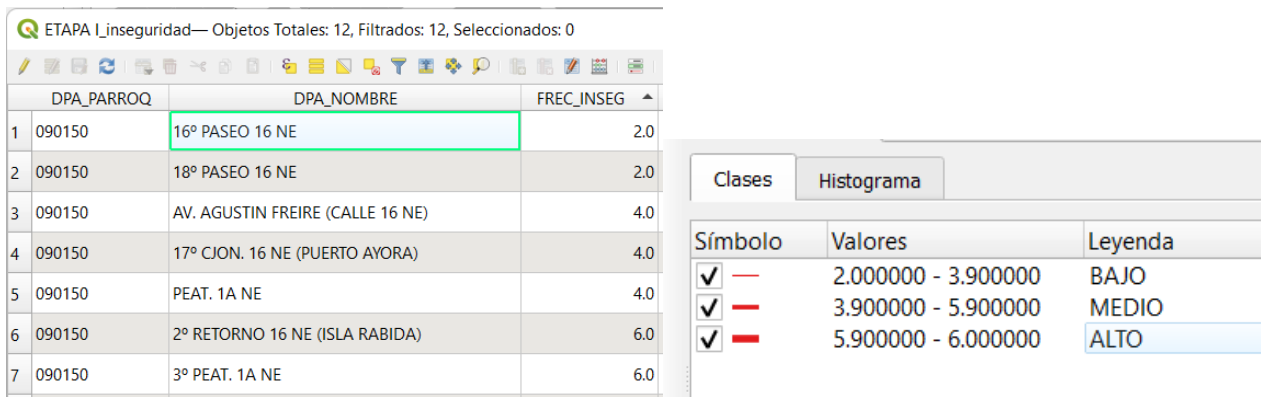


Figura 10. Clasificación de la percepción según frecuencia

Finalmente, se recopilan los datos y se generan mapas de ubicación de percepciones y gráficos de barras para comparar la información obtenida de cada encuestado.

PREGUNTAS	TOTAL 14 ETAPAS
1. Zonas Inseguras	
Avenidas	53
callejones-Peatonales	457
2. Zonas Inseguras	
Avenidas	120
callejones-Peatonales	227
Servicios	33
Ninguno	5
3. Parques	
Uso de Parques	244
4. Accidentes de Tránsito	
Avenidas	173
callejones-Peatonales	108
5. Medio de Movilización	
Público	139
Particular	93
Bicicleta	14
Pie	48
6. Ruta de Movilización	
Avenidas	8
callejones-Peatonales	34
NO	181
7. Bicicleta en Interior de Manzana	
Avenidas	16
callejones-Peatonales	86
NO	173
8. Zonas Confortables	
Avenidas	35
callejones-Peatonales	138
Servicios	121
9. Zonas Calurosas	
Avenidas	127
callejones-Peatonales	277
Servicios	56
10. Comercios Barriales	
Servicios	379

Tabla 1. Resultados compilados de las 14 Etapas de la Alborada. Fuente: Elaboración de Autores

## 7. Resultados

### 7.1. Etapa I

La inseguridad es percibida en las vías peatonales internas, se marcan dos vías perimetrales como la Av. Francisco de Orellana y la Calle Agustín Freire como seguras y con sectorizados accidentes de tránsito; los usuarios perciben las mismas vías perimetrales como confortables. Sin embargo, las mismas vías que fueron marcadas como inseguras, son percibidas como zonas calurosas. Finalmente, los comercios más utilizados son el Supermaxi y el Comisariato.



Figura 11. Resultados de Etapa I. Fuente: Elaboración de Autores





### 7.3. Etapa III

La avenida más insegura es la Av. Francisco de Orellana, sin embargo, las Av. Rodolfo Baquerizo Nazur es la considerada más segura y confortable; la calle José M. Egas Miranda es donde ha ocurrido más accidentes de tránsito según los usuarios. Al contrario, las vías internas paralelas a la calle Egas Miranda son consideradas las más calurosas. Finalmente, los comercios barriales más frecuentados son las tiendas Dipaso y NovaGym.



Figura 13. Resultados de Etapa III. Fuente Elaboración de Autores

#### 7.4. Etapa IV

Existe inseguridad en las vías y pasajes interiores de la manzana, mientras que las vías perimetrales Av. José María Egas, Calle José María Roura, Av. Isidro Ayora y José María Egas, son las consideradas más seguras y calurosas. Por otra parte, las intersecciones periféricas de la manzana son donde se encuentra la mayor cantidad de accidentes de tránsito. Se considera las peatonales como zonas más confortables. Por último, los comercios barriales más concurridos son las tiendas de abarrotes y los bazares. Además, las vías utilizadas por los ciclistas son las vías periféricas del barrio.



Figura 14. Resultados de Etapa IV. Fuente: Elaboración de Autores



## 7.5. Etapa V

Se identifican 6 vías peatonales interiores como inseguras, mientras que la Av. Isidro Ayora es considerada como segura al igual que dos vías aledañas a los parques internos. Por otro lado, la Av. Isidro Ayora, como las vías perimetrales Baquerizo Nazur y José María Egas son donde existen más accidentes de tránsito, y sensación de calor. Adicionalmente, la Av. Isidro Ayora y las vías internas que bordean el parque central son consideradas las más confortables. Finalmente, los comercios más concurridos son el Tuti, Mi Comisariato y el Banco Pichincha.



Figura 15. Resultados de Etapa V. Fuente Elaboración de Autores



## 7.6. Etapa VI

Las vías internas como peatonales y pasajes como las más inseguras, sin embargo, las vías periféricas como la Av. Benjamín Carrión Mora y Av. Francisco de Orellana son considerada como las más seguras, calurosas y donde más accidentes de tránsito han ocurrido. Por otro lado, las zonas más confortables son los parques internos. Finalmente, los comercios barriales más frecuentados son los mini markets, despensas y panaderías.



Figura 16. Resultados de Etapa VI. Fuente: Elaboración de Autores

## 7.7. Etapa VII

Las peatonales internas aledañas a la licorería Tito's son las más inseguras y donde han ocurrido más accidentes de tránsito, sin embargo, las vías adyacentes a la empresa Tramaco Express y a la Clínica Alborada son consideradas las más seguras. Adicionalmente, no se perciben áreas o espacios públicos confortables en esta etapa, mientras que las avenidas perimetrales son consideradas como zonas calurosas. Por último, los comercios barriales más utilizados son el Mi comisariato de la Alborada y el Tía Alborada.



Figura 17. Resultados de Etapa VII. Fuente: Elaboración de Autores.



## 7.8. Etapa VIII

Las vías internas que se encuentran alejadas de los parques son las más inseguras, mientras que las vías perimetrales concurridas y las peatonales que bordean los parques, los mismos que son utilizados, son las más seguras y donde han ocurrido más accidentes de tránsito. También, se ha señalado que las vías más confortables son las que bordean a los parques internos, por el contrario, las vías alejadas de los parques y abandonadas son las más calurosas. Finalmente, los comercios más utilizados son el tuti, el Café de Tere, McDonald y Comisariato Portal.



Figura 18. Resultados de Etapa VIII. Fuente: Elaboración de Autores.



## 7.9. Etapa IX

Las zonas más inseguras son las calles peatonales alejadas de los parques, mientras que las peatonales más seguras y confortables son donde hay mayor tránsito y las peatonales y pasajes más cercanos a las áreas de entretenimiento. No obstante, las avenidas periféricas de esta etapa, Isidro Ayora y Benjamín Carrión son donde han ocurrido más accidentes de tránsito y son las consideradas como las zonas más calurosas. Finalmente, los comercios barriales más utilizados son las licorerías, panaderías, farmacias y McDonald.



Figura 19. Resultados de Etapa IX. Fuente: Elaboración de Autores.

## 7.10. Etapa X

las vías periféricas del barrio como la Ingeniero Felipe Piezo y la calle Benjamín Carrión son las más inseguras y donde más accidentes de tránsito han ocurrido. Por el contrario, las vías más seguras son las colindantes con los parques como pasajes, calles y callejones interiores. Por otra parte, las zonas más confortables y los comercios más concurridos son los parques interiores y el Centro comercial la Rotonda.



Figura 20. Resultados de Etapa X. Fuente: Elaboración de Autores.



### 7.11. Etapa XI.

Las vías internas peatonales como pasajes y callejones son las más inseguras, mientras que la vía periférica más transitada como la Av. Gabriel Roldós Garcés es la considerada más segura y la más calurosa. Por otro lado, la Av. Isidro Ayora es la vía donde más accidentes de tránsito han ocurrido. Adicionalmente, los parques del interior de la etapa son considerados como los más confortables. Finalmente, los centros de comercio barriales más frecuentados son picanterías, cafés, despensas.



Figura 21. Resultados de Etapa XI. Fuente: Elaboración de Autores.





### 7.13. Etapa XIII

Las calles interiores como las más inseguras. Por el contrario, las vías interiores más seguras son las que rodean los parques o los comercios. Las vías calurosas donde más accidentes de tránsito han ocurrido son en las interiores y periféricas como Francisco de Orellana y Av. Isidro Ayora. Por otro lado, los espacios más confortables son el parque Alorada al interior de la etapa y el parque Albonor. Finalmente, los comercios más frecuentados son el Rincón Maracучо, el restaurante Pan de Vida y el Yoi Sushi.



Figura 23. Resultados Etapa XIII. Fuente: Elaboración de Autores.



## 7.14. Etapa XIV

La Av. Francisco de Orellana se percibe como una zona caliente. Sin embargo, la Calle José Luis Tamayo que tiene una ligera percepción como insegura, accidentada y calurosa, es la zona donde muchos habitantes de la etapa consideran que, por la actividad realizada, da la sensación de seguridad y confort. Adicionalmente, en este barrio los usuarios prefieren utilizar la Av. 1A – NE Fermín Vera Rojas para movilizarse en bicicleta. Finalmente, los comercios barriales más usados son los de Tiendas internas, farmacias, Mini-market y ferretería ubicados en la Calle José Luis Tamayo



Figura 24. Resultados Etapa XIV. Fuente: Elaboración de Autores.

## 8. Discusión

Los resultados de las preguntas realizadas a alrededor de 210 familias de las 14 etapas de la Alborada, por las dimensiones de sus polígonos, cada una constituye una supermanzana (Rueda P., 2013); se procede a elaborar gráficas con resultados individuales para generar temas de discusión, plantear lineamientos necesarios como conclusiones y posibles escenarios de actuación:



Las etapas IV, I, II y VIII son los barrios que han presentado mayor índice de inseguridad en sus vías internas, con el denominador común de abandono, alejamiento de parques y peatonales cerradas. Esto genera una presión de impactos negativos hacia las periferias, invadiendo así el espacio público (Suco et al. 2023). Como sostuvo Jacobs (2011): cuando la experiencia de una ciudad es peligrosa o caótica, se hace alusión a la inseguridad de las aceras.



Figura 25. Resultados de pregunta 1, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores.

“Esto lo sabe ya todo el mundo: una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura”.(Jacobs, 2011, p. 61).

En las etapas VIII, X, IV, XIII y V se percibe de manera positiva la seguridad en las vías peatonales, callejones y pasajes internos, percepción coadyuvada por un denominador común como la cercanía a un parque y la realización de actividades en el espacio público. Jacobs (2011) planteaba que, la clave de un barrio es la sensación de seguridad entre gente desconocida y que, de no cumplirse esta premisa, el distritito se expandirá como una fuente de problemas y dificultades para el resto de la ciudad.

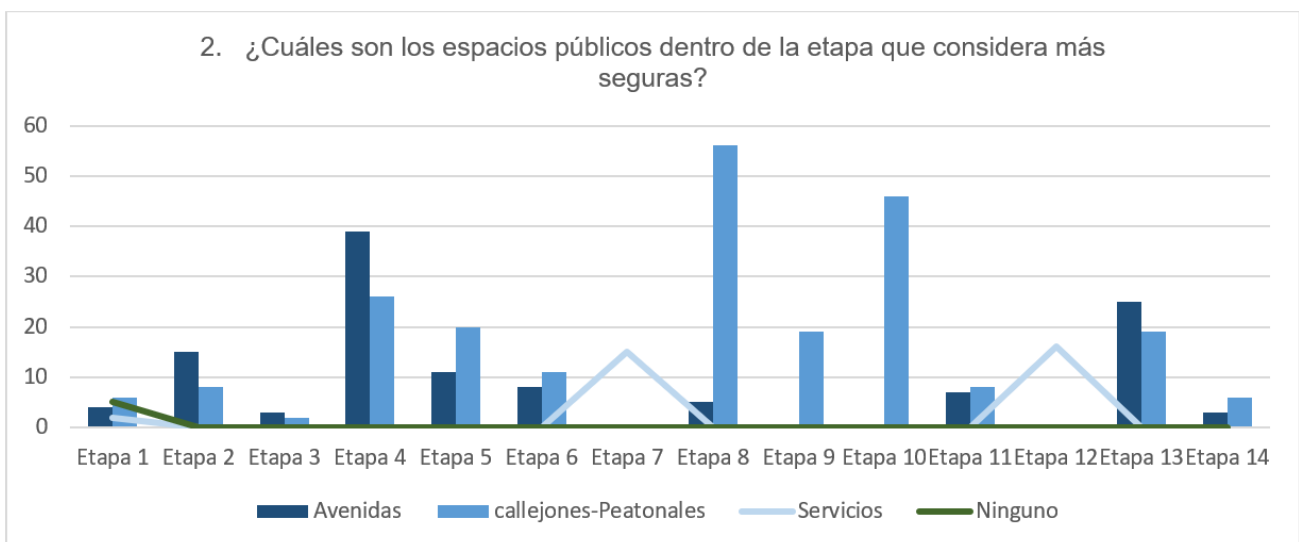


Figura 26. Resultados de pregunta 2, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

Sin embargo, esta seguridad no es obligación de la policía o los centros de atención cercana que éstos puedan brindar como servicio a la comunidad, sino más bien, la paz debe garantizarse por una infraestructura de control y vigilancia que brinden los moradores, haciendo uso de las actividades en el espacio público (Jacobs, 2011).

Por otro lado, Las etapas cuyos habitantes utilizan con mayor frecuencia sus parques, son las etapas IX, VIII, V y II, coincidente con el uso de las zonas seguras, sin embargo, los moradores de la etapa 7 no utilizan sus parques, siendo sus zonas de esparcimiento los centros comerciales cercanos.

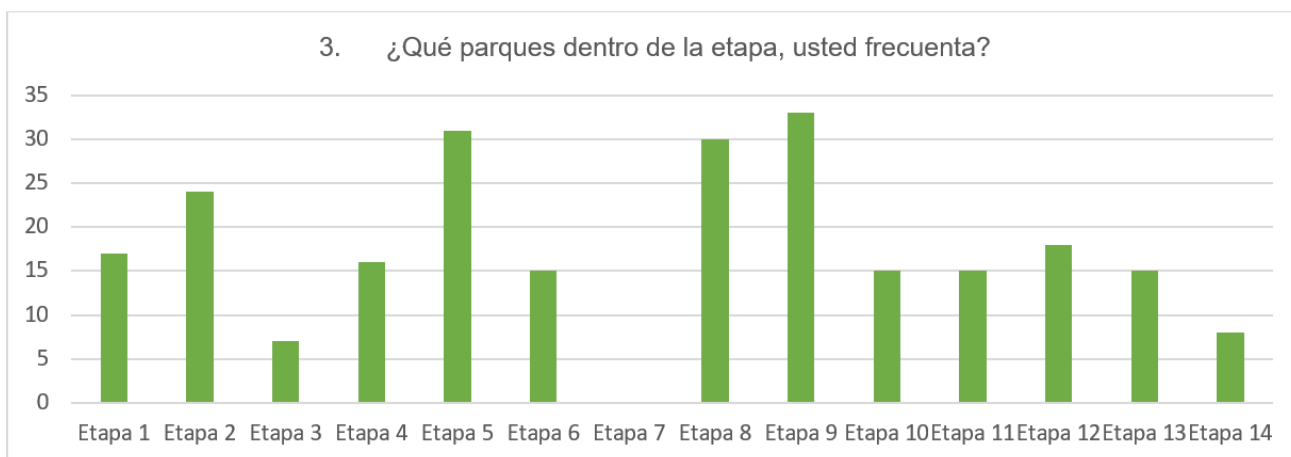


Figura 27. Resultados de pregunta 3, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

Las etapas VIII, IV y II presentan accidentes de tránsito en las vías interiores como callejones, pasajes y peatonales, sin embargo, sin mismos barrios son los que tienen más actividad de tipo recreativo en su interior.

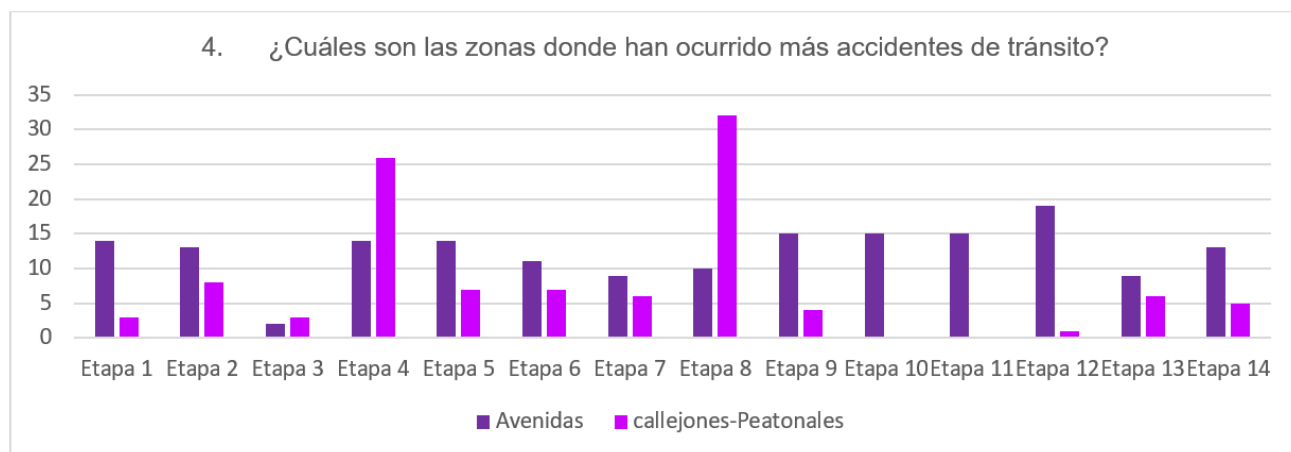


Figura 28. Resultados de pregunta 4. 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

El medio de movilización más utilizado es el transporte público, seguido de los vehículos particulares, mientras que las etapas IV, VIII y X son las únicas que utilizan la bicicleta como medio de transporte para llegar a sus viviendas y puestos de trabajo.



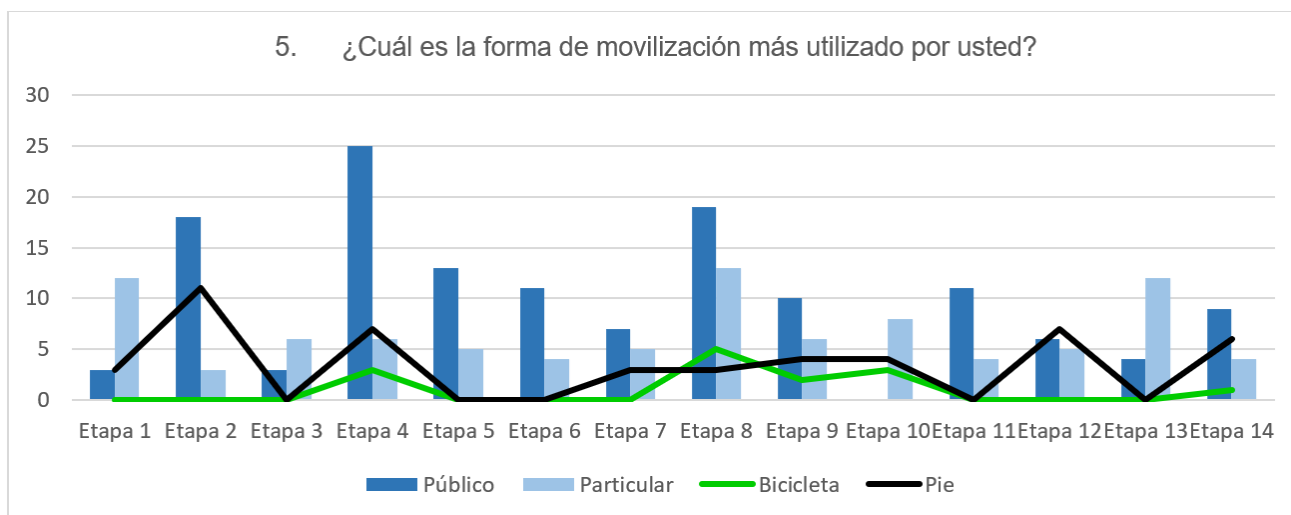


Figura 29. Resultados de pregunta 5, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

Las únicas etapas que utilizan la bicicleta como medio de transporte son las IV, VI, X y sobre todo la etapa VIII. Las personas en las diferentes etapas se movilizan en transporte público y vehículos privados o a pie, respectivamente.

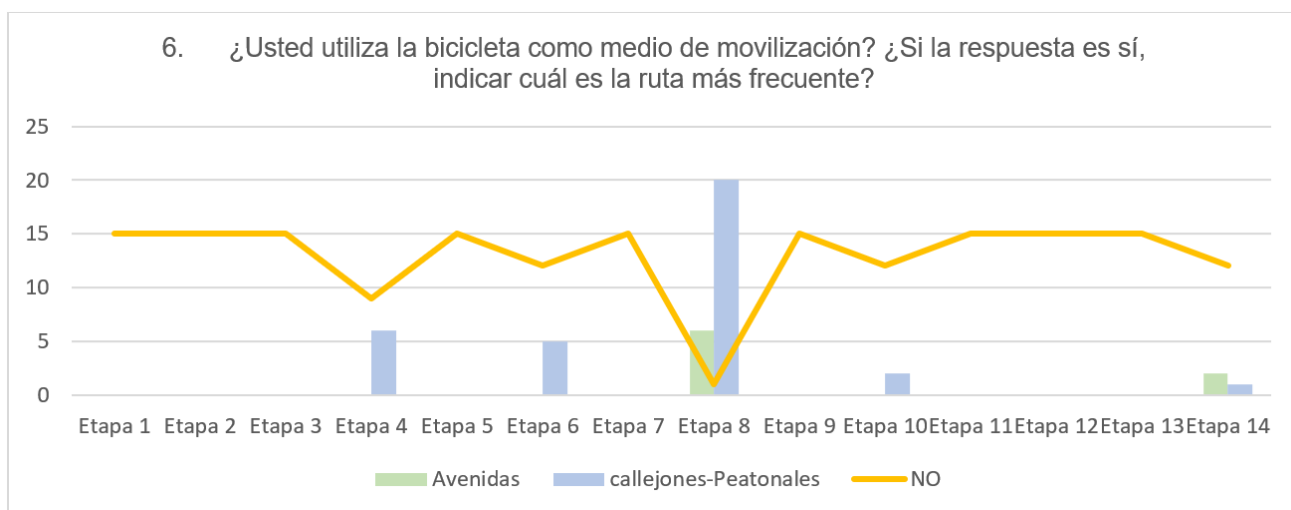


Figura 30. Resultados de pregunta 6, 14 etapas. Fuente: Elaboración de Autores

Las etapas IV, XIV y sobre todo la VIII utilizan las vías internas como callejones, peatonales y pasajes para movilizarse en bicicleta, mientras que la etapa X lo realiza en las avenidas perimetrales de la etapa.

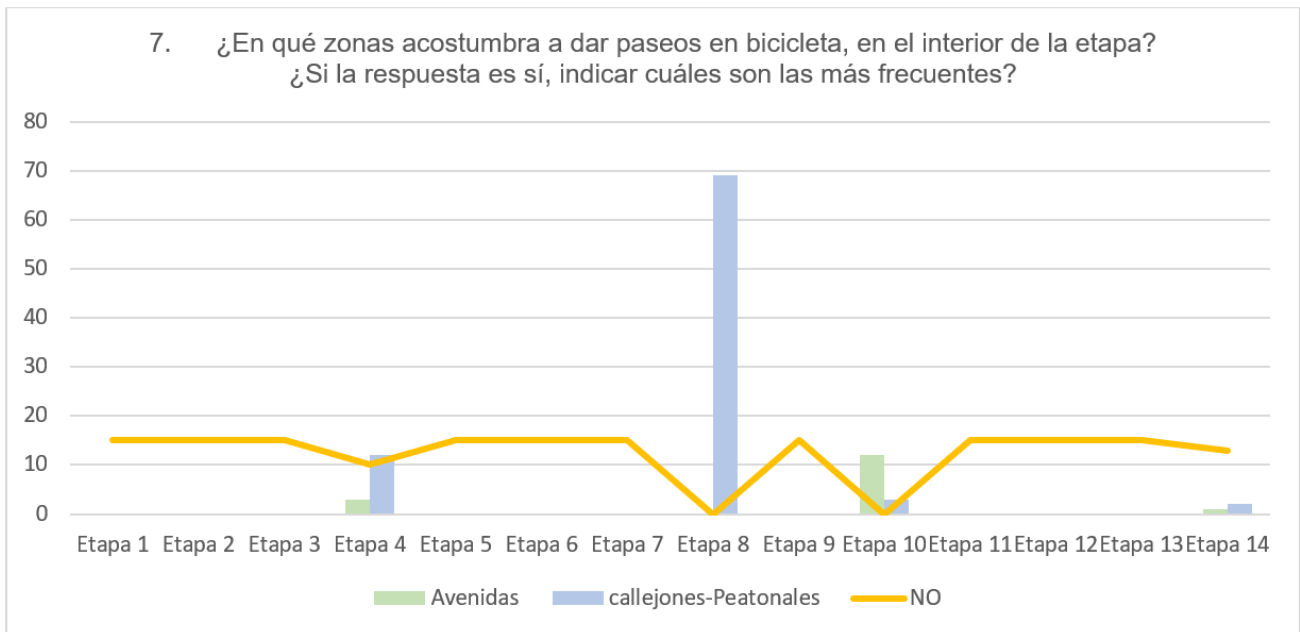


Figura 31. Resultados de pregunta 7, 14 etapas. Fuente: Elaboración de Autores

La etapa VIII, IV, IX y V consideran que la mayoría de sus pasajes internos, que se encuentran alrededor de las zonas recreativas, son confortables, sin embargo, las etapas I, VI, X, XI, XII y XIII utiliza los centros comerciales como áreas de recreación y descanso. Para Rueda P. (2013) la mayor habitabilidad del espacio público se produce cuando se generan las condiciones que propician actividades que no priorizan el transporte motorizado.

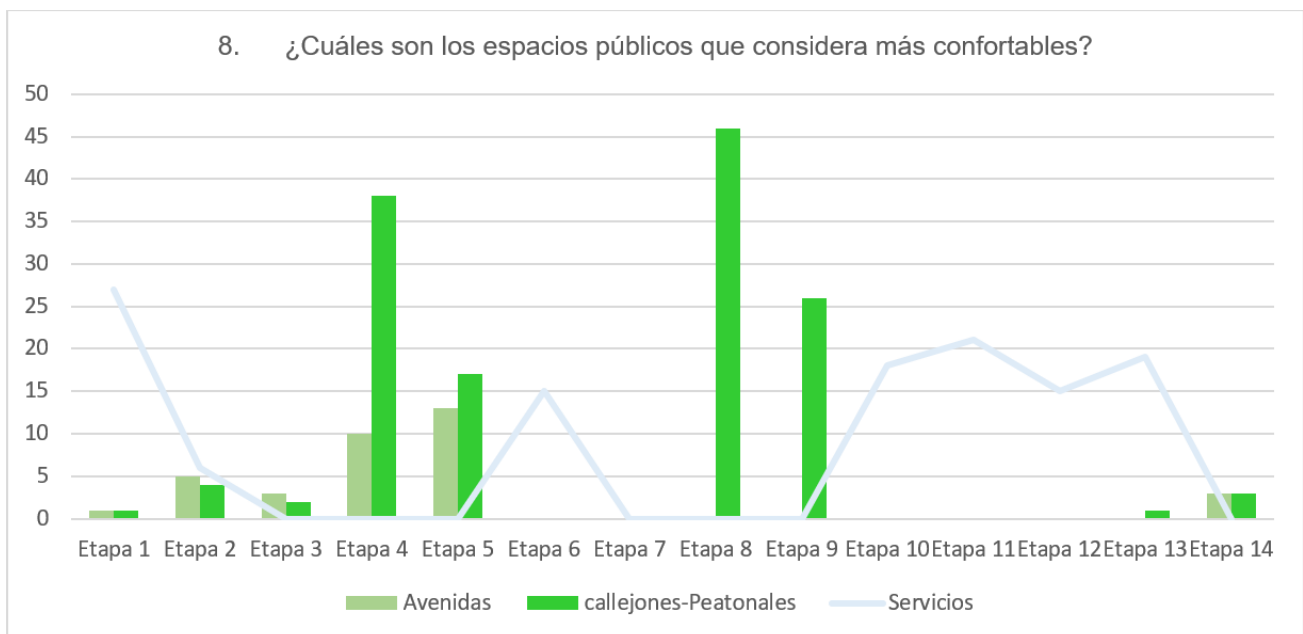


Figura 32. Resultados de pregunta 1. 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores



Los espacios más calurosos se encuentran en los callejones peatonales de la etapa I, seguido de las etapas VIII, IV y II, dando como resultado que las vías alejadas de árboles o vegetación, son poco transitadas por la ola de calor, lo que las vuelve inseguras.



Figura 33. Resultados de pregunta 9, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

En la Alborada etapas VIII, II, V, IX, XII, XIII, I y XIV el servicio comercial es forzado a realizarse en el espacio público (Suco et al., 2023), y donde más se utilizan los comercios barriales que se encuentran en el interior de las manzanas, ya que los comercios exteriores no brindan las condiciones mínimas de confort. De tal manera, se debe buscar que, los horarios de comercios nocturnos sean dinámicos, especialmente los fines de semana, cuando aumenta la incidencia de personas visitantes al barrio. (Sánchez et al., 2023). Como indicaba Jacobs (2011) es primordial que, para percibir seguridad, debe existir vigilancia, la misma que se genera gracias a la actividad comercial de las aceras, esencialmente en horas de la tarde y de la noche.

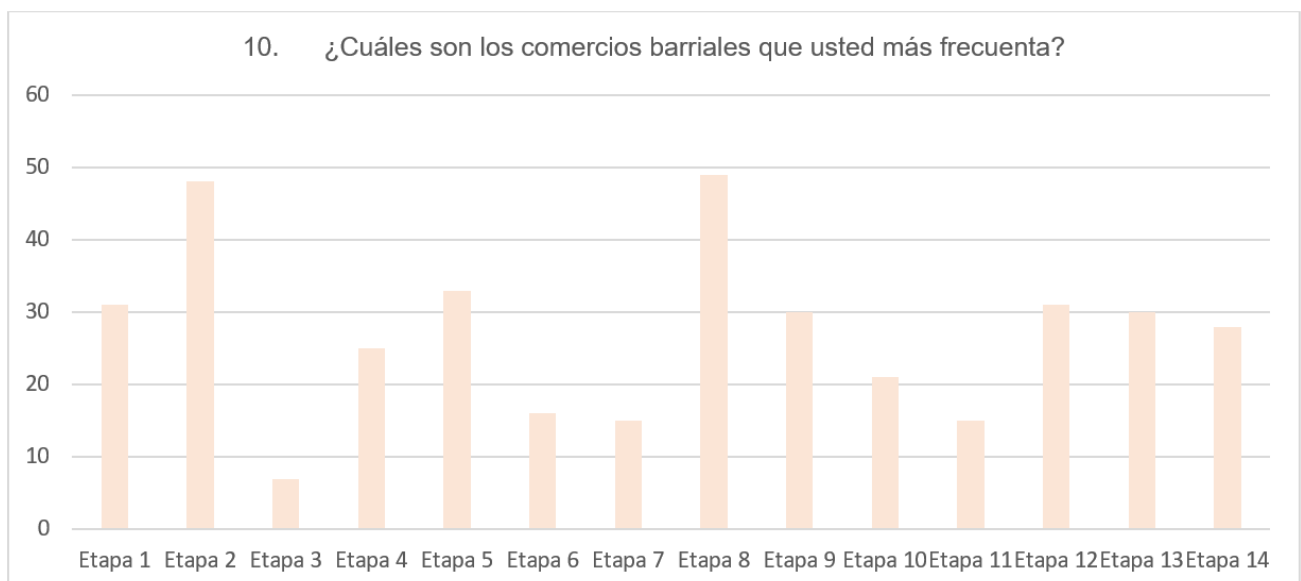


Figura 34. Resultados de pregunta 10, 14 Etapas. Fuente: Elaboración de Autores

Los principales hallazgos nos conducen a plantear lineamientos que generen un plan de acción contrario al problema identificado para su incorporación en el plan de desarrollo, regeneración y ejecución por el gobierno local. Adicionalmente, se concluye que, para que se pueda llevar a cabo un urbanismo ecológico que articule las macromanzanas es necesario el uso confortable y seguro del espacio público (Rueda P., 2013) , así como el de sus calles y aceras (Jacobs, 2011), sino nos referimos únicamente a una urbanización y no a una ciudad.

Contribuye también el análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de las estrategias urbanas y su aplicabilidad en el polígono de estudio:

Fortalezas: de carácter central y urbano, peatonales, conectividad al transporte público, diversidad de comercio y parques centrales. Oportunidades: adaptación de vías compartidas para ciclistas, peatones y automóviles. Debilidades y amenazas: degradación del espacio público, descuido y pérdida de sentido de pertenencia.



Figura 35. Parque Alborada VIII Etapa. Estado Actual. Fuente: Elaboración Autores.





Figura 36. Imagen Objetivo I, Espacio Público Alborada VIII Etapa. Fuente: Elaboración Autores.

Siguiendo las recomendaciones de Rueda P. (2013) sobre el espacio público como factor articulador de macromanzanas y Jacobs (2011) sobre el sentido de pertenencia y seguridad para que viva una ciudad, se plantean futuras líneas de investigación replicables a otras zonas urbanas que cumplen con las características encontradas en el presente artículo:

- El abandono y falta de escenarios en el espacio público eleva la percepción de inseguridad en las vías.
- El uso de parques, como escenario de recreación sana, propicia ambientes seguros y confortables, el uso de ciclovías y pasos peatonales.
- La peatonización de vías interiores en las supermanzanas disminuye los accidentes de tránsito.
- El diseño de paradas de buses sostenibles e inclusivas sustituyen el vehículo como medio de movilización principal.
- Las ciclovías, como transporte alternativo y sustentable, necesitan de diseños amigables en los espacios recreativos en el interior de la supermanzana, así como en las vías periféricas a las mismas.
- El diseño correcto de áreas verdes, que incorporen sombra en las vías y pasajes internos de las supermanzanas, generan confort térmico.



Figura 37. Interior Alborada VIII, estado actual. Fuente: Elaboración autores.





Figura 38. Imagen Objetivo II, interior Etapa VIII. Fuente: Elaboración autores.

Finalmente, en las imágenes objetivos I y II (figuras 36 y 38), se aplica el concepto espacio público como articulador de macromanzanas en los lugares sin escenarios como el parqueadero y una acera tipo de la etapa VIII (Sánchez et al., 2023); se regula de manera amplia y compleja el uso del espacio público; es mucho más flexible al requerimiento de una ciudad sostenible. Por lo que se realiza una mirada hacia el interior del barrio, lo que puede ser replicable al resto de la Alborada. "...también fijan los parámetros y reservas para atender a los nuevos modelos de movilidad y espacio público, metabolismo urbano y cohesión social".(Rueda P., 2013, p. 15)

## 9. Bibliografía

ASAMBLEA NACIONAL. (2016). Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo. *Registro Oficial*, 1–31. <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/2020/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>

CAMPOVERDE TÁBARA, L., SÁNCHEZ PADILLA, M., SANDOYA LARA, R., VALENCIA ROBLES, R., & SUCO VALLE, C. (2022). Estrategias urbanas para redescubrir al peatón, caso La Alborada Guayaquil. *Actas del VI Congreso Internacional ISUF-H, Madrid 2022 Forma Urbana y resiliencia: los desafíos de salud integral y el cambio climático*, 1(300), 301–310. <https://oa.upm.es/72243/>



- JACOBS, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (CAPITAN SWING S.L, Ed.; 1a ed.). Abad Angel; Useros Ana.
- MUNICIPAL, C. (2021). *Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (Gobierno Autónomo Descentralizado)*. 37, 1–4.
- PRIETO MEDINA, P., ROMERO DE ÁVILA SERRANO, V., MOYANO ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, A., SOLÍS TRAPERO, E., & CORONADO TORDESILLAS, J. M. (2018). Identificación, clasificación y análisis de las formas urbanas en ciudades medias: aplicación a las capitales provinciales de Castilla-La Mancha. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 38(1), 87–112. <https://doi.org/10.5209/aguc.60470>
- ROSSI, A. (1995). *La arquitectura de la ciudad [L'architettura della città, 1966]*.
- RUEDA P., S. (2013). El Urbanismo Ecológico. *Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, 1–22. [https://doi.org/10.1007/978-3-8348-9539-4\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-8348-9539-4_2)
- SÁNCHEZ, M., SUCO, C., CAMPOVERDE, L., & VALENCIA, R. (2023). *Movilidad peatonal y capacidad de acogida del espacio público en el contexto comercial y de servicios, Alborada Guayaquil*. 6(2), 62–76.
- SÁNCHEZ PADILLA, M. L., CAMPOVERDE TÁBARA, L. M., SANDOYA LARA, R. A., VALENCIA ROBLES, R. A., & SUCO VALLE, C. A. (2022). *Aporte conceptual al trazado urbano y distancias caminables, caso Guayaquil Conceptual contributions to the urban layout and walkable distances, Guayaquil case*. 6, 45–55. <https://doi.org/https://doi.org/10.29018/issn.2588-1000vol6iss42.2022pp45-55>
- SÁNCHEZ PADILLA, M. L., HECHAVARRÍA HERNÁNDEZ, J. R., & PORTILLA CASTELL, Y. (2021). Systemic Analysis of the Territorial and Urban Planning of Guayaquil. En T. Ahram, W. Karwowski, & J. Kalra (Eds.), *Lecture Notes in Networks and Systems* (Springer, Vol. 271, pp. 411–417). [https://doi.org/10.1007/978-3-030-80624-8\\_51](https://doi.org/10.1007/978-3-030-80624-8_51)
- SUCO, C., SÁNCHEZ, M., CAMPOVERDE, L., & VALENCIA, R. (2023). *Centralidad urbana, caracterización de los usos de suelo, caso La Alborada Guayaquil*. 6(2), 116–131.