



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

DIRECCIÓN DE POSTGRADO, COOPERACIÓN Y RELACIONES INTERNACIONALES,
Y FACULTAD DE ARQUITECTURA

MAESTRÍA EN URBANISMO CON MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y
GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE

TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD ESTUDIO DE CASOS

TEMA:

**REALIDADES DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA,
EN ANALOGÍA CON DERECHO A LA CIUDAD**

Caso de estudio Ciudades Intermedias Manta

AUTORA

ARQ. ELAINE SOLIS CEDEÑO

TUTOR

ARQ. ABEL QUIMIS CHILÁN, MG. ADU.

MANTA – ECUADOR 2021

DECLARACIÓN DE AUTORIA

Yo, Elaine Angélica Solís Cedeño con CC: 080172047-5, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Estudio de casos con el tema “**REALIDADES DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA, EN ANALOGÍA CON DERECHO A LA CIUDAD** Caso de estudio **Ciudades Intermedias Manta**”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. Abel Quimis Chilán, Mg. ADU.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los veinte días del mes de octubre de dos mil veinte y uno.

Elaine Angélica Solís Cedeño

CC: 080172047-5

Autora

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor de la Maestría en Urbanismo con Mención en Planificación Territorial y Gestión Urbana Sostenible de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Estudio de Casos, cuyo tema es **“REALIDADES DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA, EN ANALOGÍA CON DERECHO A LA CIUDAD Caso de estudio Ciudades Intermedias Manta”** el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento Reformatorio y sustitutivo del Reglamento General de los Programas de Posgrado de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser evaluado por los Lectores que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los veinte días del mes de octubre de dos mil veinte y uno.

Arq. Abel Quimis Chilán, Mg. ADU.
C.C. 130596559-0
Tutor

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

En calidad de lectores de la Maestría en Urbanismo con Mención en Planificación Territorial y Gestión Urbana Sostenible de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, se certifica:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Estudio de Casos, cuyo tema es **“REALIDADES DE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA, EN ANALOGÍA CON DERECHO A LA CIUDAD Caso de estudio Ciudades Intermedias Manta”** el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento Reformatorio y sustitutivo del Reglamento General de los Programas de Posgrado de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los cuatro días del mes de noviembre del dos mil veinte y uno.

Dr. Arq. Cedeño Zambrano Hector Gonzalo
C.C. 1303692105
Lector

Arq. Torres Reyes Nemar. Mg.
C.C. 1306329234
Lectora

AGRADECIMIENTOS

La sencillez del ser humano se transparenta cuando reconoce y agradece por todo lo recibido; tomo esta ocasión para agradecer a Dios por darme la oportunidad de cristalizar este objetivo en mi vida profesional, por poner en mi camino las herramientas y permitir que seres valiosos estuvieran en el lugar y momento idóneo.

La Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí por apostar por este proyecto y permitirme acceder a él, fomentando mi crecimiento profesional.

Al extraordinario equipo de docentes de este programa de Maestría, quienes con verdadera responsabilidad compartieron sus conocimientos; al equipo de coordinación, logística y personal administrativo, que cuidaron cada detalle para la ejecución de este programa.

A mi tutor Arq. Abel Quimis Chilán, Mg. ADU, por su guía y acompañamiento con verdadero profesionalismo y calidad humana,

A cada uno de los amigos que compartieron sus conocimientos y experiencias en este apasionante tema de Planificación Territorial; por su aporte, consejos y buenos deseos, a los amigos, jefes y compañeros.

A todos y cada uno mi eterno y sincero agradecimiento.

Elaine Angélica Solís Cedeño

CC: 080172047-5

Autora

DEDICATORIA

Este trabajo es el resultado del tiempo invertido, que se ha convertido en la valiosa experiencia y conocimiento tecnificado. Por ello, dedico este producto a cada sacrificio que vivó mi familia, por el apoyo incondicional de mi amado esposo Carlos Javier, quien día a día me alienta a no abandonar mis sueños, a mis hijos José Daniel, Elaine Daniela y Angelita Dalaine, por ser mi mayor inspiración, a mis padres José y Angelita por ser quienes incentivan a la constante preparación, a mis hermanos Gustavo y Javier, tío Fredys, a mis sobrinos y amigos por estar ahí siempre.

Elaine Angélica Solís Cedeño

CC: 080172047-5

Autora

Resumen

Los sistemas de movilidad urbana demandan de grandes retos para las ciudades, la planificación debe plantear, reconocer y garantizar la movilidad como un sistema que se sustente en una estructura adecuada, si esto no acontece así, todo lo realizado se condensará como esfuerzos aislados, que debilitan el derecho a la ciudad ante sus habitantes.

Cada territorio se fue convirtiendo en un verdadero laboratorio de soluciones a los frecuentes problemas que atentan con el adecuado desenvolvimiento de la movilidad urbana. Con el objetivo de identificar la estructura de los modos y sistemas de traslado que existen en el cantón y su vínculo con el acceso a los espacios que oferta la ciudad, el derecho a poder gozar de ellos en concordancia a la planificación de la ciudad se consideró la opinión de varios ciudadanos que han estado inmersos en esta temática y que brindan su aporte analítico desde su perspectiva; por medio de una metodología deductiva sustentan sus argumentos con un nivel de investigación descriptivo y con enfoque cualitativo desarrollada mediante la técnica del cuestionario y entrevistas, así mismo se obtuvo información que fue discernida en relación a datos oficiales INEC, bibliografía y levantamiento en el sitio identificando mediante el estudios de datos los criterios de proximidad, definidos sobre vías intervenidas por las autoridades con razonamiento de regeneración urbana; al aproximarse a las conclusiones un nivel investigativo explicativo en búsqueda de respuestas a la inoperancia de los sistemas de movilidad urbana que existen en la ciudad detectando herramientas para mitigar los impactos de una desacertada “planificación urbana”.

Abstract

Urban mobility systems demand great challenges for cities, planning must propose, recognize and guarantee mobility as a system that is supported by an adequate structure, if this does not happen, everything carried out will be condensed as isolated efforts, which they weaken the right to the city before its inhabitants.

Each territory became a true laboratory of solutions to the frequent problems that threaten the proper development of urban mobility. In order to identify the structure of the modes and systems of transportation that exist in the canton and their link with access to the spaces offered by the city, the right to be able to enjoy them in accordance with city planning was considered the opinion of several citizens who have been immersed in this issue and who provide their analytical contribution from their perspective; Through a deductive methodology they support their arguments with a descriptive research level and with a qualitative approach developed through the questionnaire technique and interviews, likewise, information was obtained that was discerned in relation to official INEC data, bibliography and survey on the site, identifying through data studies the proximity criteria, defined on roads intervened by the authorities with urban regeneration reasoning; when approaching the conclusions an explanatory investigative level in search of answers to the ineffectiveness of the urban mobility systems that exist in the city, detecting tools to mitigate the impacts of an inappropriate “urban planning”.

PALABRAS CLAVE

Acceso al espacio, Derecho al Espacio Público, Sistemas de desplazamiento, Movilidad Sustentable, Transporte Público, Peatón.

KEYWORD

Access to the space. Right to the public space. Mobility systems. Sustainable mobility. Public transport. Pedestrian.

Índice

1.	Introducción.....	1
1.1	Planteamiento del Problema.....	4
1.2	Objetivos.....	6
1.2.1	General.....	6
1.2.2	Específicos.....	6
1.3	Hipótesis.....	6
1.4	Justificación.....	7
1.4.1	Teórica.....	7
1.4.2	Metodológica.....	7
1.4.3	Práctica.....	7
2.	Capítulo I. Marco Teórico Referencial Y Legal.....	9
2.1	Marco Conceptual.....	9
2.2	Marco Legal.....	20
2.3	Marco Teórico.....	23
2.3.1.	¿En qué consiste el Derecho a la ciudad?.....	23
2.3.2.	Ciudades caminables.....	25
2.4	Marco Referencial.....	28
2.4.1.	Holanda.....	28

2.4.2. Curitiba-Brasil.....	29
2.4.3. Buenos Aires –Argentina.....	29
2.4.4. Bogotá- Colombia.....	30
2.4.5. Santo Domingo-Ecuador.....	31
2.4.6. Cuenca-Ecuador.....	32
3. Capítulo II. Diseño Metodológico	33
3.2 Técnicas Y Herramientas.....	34
3.3 Descripción del área de estudio.	35
4. Capítulo III. Resultados y Discusión	37
4.1 Resultados Referentes a Objetivo 1	37
4.2 Resultados Referentes a Objetivo 2	44
4.1.3 Resultados Referentes a Objetivo 3	47
5. Conclusiones.....	58
6. Recomendaciones.	60
7. Referencias Bibliográficas.....	62
8. Anexos	68

Índice de Tablas

Tabla 1	43
---------------	----

Índice de Figuras

Figura 1	36
Figura 2	36
Figura 3	40
Figura 4	41
Figura 5	42
Figura 6	46
Figura 7	48
Figura 8	49
Figura 9	51
Figura 10	53
Figura 11	54

1. Introducción.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) expone cifras de desarrollo social, crecimiento urbano y territorial, que enfatizan en los problemas de movilidad. Durante la última década, los expertos en urbanismo, planificación y desarrollo territorial han incursionado y experimentado en la búsqueda de soluciones impactando en algunos casos en el desarrollo de las realidades de los diferentes territorios, articulando este contexto a nuestro caso de estudio de ciudades caracterizadas como intermedias.

El presente trabajo se alinea a la investigación de la Ingeniería, industria y construcción para un desarrollo sustentable, y considera a la ciudad de Manta, mediante un proceso investigativo para la toma de muestra de estudio a siete escenarios entre ellos: la conocida Calle 13, Calle 15, Avenida 24, Par vial avenida 4 de noviembre y Avenida 113, Vía a Barbasquillo y la Av. Flavio Reyes, lo que será fundamentado desde los modelos jurídicos, políticos, sociales, espaciales propios del territorio de estudio y su concordancia con la planificación de la ciudad, en analogía con el derecho a la ciudad.

La movilidad como parte de los sistemas urbanos al que tienen derecho los ciudadanos, ha despertado la atención de las autoridades locales; disponiendo de recursos para atender los incidentes con soluciones sin considerar una planificación consecuente a la evolución de la ciudad para atenuar las problemáticas de desplazamiento. La planificación juega un papel muy importante en el desarrollo de los territorios, los problemas que sincronizan el uso de los espacios y el medio para acceder ellos, denotan el acelerado incremento de vehículos de uso privado. Basado en este fenómeno muchos de los gobiernos concentran sus esfuerzos para solucionar los flujos vehiculares; ampliando calzadas que permitan movilizar mayor cantidad de vehículos, la distribución o redistribución de espacios destinados al parqueo en áreas de mayor

demanda y congestión, la implementación de infraestructura para circulación de bicicletas, cuya ruta es muy limitada a un punto de origen muy forzado, los obstáculos que enfrentan los sistemas de movilidad son muchos, desde los desaciertos en la planificación que conllevan a tomar decisiones inadecuadas, sumándose el poco empoderamiento de la ciudadanía.

El propósito del presente trabajo, es identificar las pautas que han intervenido en las decisiones y reacciones para intentar resolver los enigmas a los recurrentes conflictos en los sistemas que integran la movilidad que tiene la urbe de Manta, prestando la debida atención a las grandes ventajas; con ellos se reconoce que Manta, no experimenta un sistema integrado y equilibrado, en alineación al derecho a la ciudad. Con análisis en base documental y bibliográfico de la conceptualización de sistemas de movilidad urbana, en la localidad de estudio y el trascendental papel que tiene como vínculo el ciudadano y los espacios determinados como públicos, al que tienen derecho y disfrute los usuarios. La misma que es sustentada por los criterios experimentados en temas de movilidad y que desde su sesgo sostienen esta teoría.

No obstante, al discernir con los entrevistados y apelando a sus experiencias permitirán identificar los sistemas existentes y su sincronía con la planificación de la ciudad; contenida en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad del Cantón. De manera particular determina que aquellos casos dentro de la urbe, servirán de muestra para conocer la sinergia de la ciudad y los criterios de proximidad en las intervenciones viales que se han ejecutado en los últimos diez años desde la visión lógica espacial, teórica y sociológica.

La determinación de conjeturas que consienten versiones sobre los sistemas de movilidad urbana, para que sean integradas en pro del desplazamiento de los ciudadanos, el condicionamiento y conectividad de los medios de transporte como alternativa; manifiesta el

derecho para acceder a los espacios que la ciudad oferta y por ende su participación en la planificación de la misma.

Este trabajo investigativo se desarrolla en tres capítulos: refiriéndose el primero en la base documental y bibliográfica que sustentan los Marcos; Conceptual, que sirvió de soporte al entendimiento de términos y conceptos, sus relativas diferencias de acuerdo a la aplicación teórica; Referencial, que permitió identificar casos interesantes que lograron superar problemáticas afines con estrategias políticas, legales, de estructura física, funcional y sociales como en Holanda y su inserción a una estructura completa de ciclo vías como medios de transporte, Curitiba y sus estrategias integrales que dieron un giro a la transportación pública masiva, Buenos Aires, que apostó a devolver el espacio al peatón como actor principal de la ciudad.

La identificación de la base legal y normativa, las herramientas internacionales y los planes que guardan relación directa con objeto al trabajo por salvaguardar el derecho que tienen los ciudadanos al acceso a todos los servicios y espacios, el disfrute de la ciudad y su goce digno sin discriminación.

En el siguiente capítulo se expone el esquema metodológico aplicado, con esta herramienta se marca la hoja de ruta de este trabajo investigativo, alineando los conceptos, y contenidos de los marcos, se identifican las técnicas más idóneas a ser utilizadas, los sistemas de recolección de datos y el procesamiento para los resultados.

En el capítulo final se desarrollan los resultados en base a la información levantada en el sitio, en relación a los casos muestrales que determinan la sinergia de la ciudad seguida de la

discrepancia de criterios que llevó a conclusiones que aportarán a los interesados en contenidos de movilidad.

1.1 Planteamiento del Problema.

La movilidad, en las ciudades se ha desarrollado como respuesta inmediata a la realidad de cada territorio y en muchos casos de manera reactiva y sin responder a una planificación, pese al importante interés que han demostrado muchos países comprometidos en disminuir los altos índices de accidentabilidad, la Organización Mundial de la Salud (2018), indica que el 11% de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas, con casi 155,000 muertes por año; mientras que según la ANT (2021) en el Ecuador superan las 20.000 víctimas fallecidas en sitio/por año, y solo en Manabí perecen alrededor de 141 personas anuales.

El crecimiento del parque automotor de uso privado supera los 2,4 millones según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) a nivel nacional, a nivel local existen alrededor de 33809 vehículos registrados sólo en el Gad Manta hasta el año 2018, pero en la actualidad circulan alrededor 42000 vehículos incluidos los de los cantones vecinos.

En la urbe manteña, el crecimiento vehicular se ha dado en relación a su desarrollo y con ello se denotan las dificultades para armonizar los modos de transporte, lo que evidencia en la insatisfacción de las opciones de servicio de transportación, sin poder ofrecer a la ciudadanía soluciones integrales de acceso que se refleja en el poder adquisitivo de los ciudadanos; quienes solucionan sus necesidades acoplándose a la oferta existente.

Como componente jurídico la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), no es suficiente si la ciudadanía no está comprometida en ser parte de las potenciales soluciones, son pocos los Gobiernos Autónomos Descentralizados que apuestan a

una planificación efectiva, eficiente, que integre y sincronice los diferentes sistemas de movilidad con una verdadera participación ciudadana.

Dilucidado en el compendio de Sousa Solfa, A. (2020) denota, el importante papel de las autoridades que son quienes tienen la responsabilidad de atender las ciudades sin reconocer la participación social como inclusiva y habitable para todos y todas, su sincronía con el resto del planeta, su relación dinámica y eco dependiente en ciudades de características intermedias y en especial en el caso Manta, nacen interrogantes como: ¿Cuáles son los problemas que enfrentan los ciudadanos al desplazarse por el espacio público de la ciudad?, ¿Existe una relación entre la movilidad y el acceso al espacio público como derecho a la ciudad?, ¿Existe un método para evaluar los accesos, entornos de proximidad inclusivos en relación a las necesidades de las personas?, ¿Manta tiene un sistema de Movilidad Urbana Integral?, ¿Cuál es la relación de las ciudades intermedias entre la Movilidad y el espacio público?.

Según el entendimiento habitual se relaciona a la movilidad con la accesibilidad y como una correspondencia directamente proporcional, teóricamente hablando en este sentido se interpreta que, en la aplicación de las políticas, si no se atiende la movilidad como un sistema intermodal, la accesibilidad no será de calidad y en consecuencia los problemas serán mayores.

1.2 Objetivos

1.2.1 General

Analizar y fundamentar los vínculos y relaciones entre la movilidad y el acceso a los espacios públicos como derecho de los ciudadanos de Manta, de acuerdo a las diferentes perspectivas de protagonistas que han participado en alguna de las aristas de movilidad.

1.2.2 Específicos.

1.- Distinguir los sistemas de movilidad urbana existente en la ciudad Manta, y su concordancia con la planificación de la ciudad en analogía con el derecho a la ciudad.

2.- Determinar casos muestrales dentro del territorio de estudio, que permitan conocer la sinergia de la ciudad.

3.- Identificar los criterios de proximidad inclusivas en torno a los razonamientos de movilidad urbana con varias vías que fueron sometidas a reestructuración en los últimos 10 años como: La avenida 24, Calle 13, Calle 15, Avenida Flavio Reyes, Par Vial 4 de noviembre y Avenida 113, Vía Barbasquillo, desde la visión lógica espacial, teórica y sociológica.

1.3 Hipótesis.

*Los sistemas de movilidad urbana carecen de estrategias para su integración, perjudicando su complementación como alternativa de desplazamiento dentro de la ciudad.

*El uso de medios de transportes alternativos en la ciudad de Manta, está condicionado a la existencia de conectividad vial e infraestructura complementaria.

*Los ciudadanos de Manta, tienen acceso a los espacios públicos; ya que están empoderados de una planificación de movilidad desde la arista socio-espacial.

1.4 Justificación.

1.4.1 Teórica.

La ciudad de Manta, al ser un puerto de interés que emerge con evidente desarrollo, exige soluciones más efectivas en temas de planificación; el contenido de este trabajo investigativo pretende lograr el levantamiento de un diagnóstico de los sistemas de movilidad existente en la ciudad de Manta, y el análisis de sus posibles componentes, lo que permitirá identificar las variables que nos demostrarán posibilidades de movilidad más efectivas, complementarias e incluyentes para ser tomada como material en la planificación de la ciudad, con especial atención en la movilidad.

1.4.2 Metodológica

Al situarse en los objetivos de estudio, es preciso emplear técnicas de investigación que nos aproximen a la realidad del tema a analizar, que abordan los sistemas de Movilidad Urbana, desde las diferentes experiencias siendo la técnica más asertiva la formulación de cuestionario con preguntas abiertas que aterrizan en entrevistas. Con ello, se busca indagar en los diferentes criterios de personas experimentadas y explorar en las teorías afines, con revisión bibliográfica clasificada.

1.4.3 Práctica.

El lograr fortalecer las teorías “Del derecho a la ciudad” enmarcada en el contexto urbano actual y su concordancia con los derechos que nos provee la Constitución del Ecuador, pero que en la práctica tiene sus limitaciones, busca instaurar la teoría de que los ciudadanos puedan gozar del territorio inmediato y ser partícipes de su construcción y desde la academia como un aporte e insumo investigativo, que sirva de partida en temas de Sistemas de Movilidad en ciudades categorizadas como intermedias.

En relación a la desarticulación de los sistemas de movilidad que existen en la ciudad de Manta, los mismos fueron puestos a prueba en los episodios más patéticos a nivel de desastres y la ausencia de estrategias para su recuperación de estos eventos, es de relevante importancia poder identificar las variables que han permitido continuar y sobreponerse o por lo contrario se han convertido en un obstáculo desde los aspectos sociales, políticos, económicos y espaciales.

2. Capítulo I. Marco Teórico Referencial Y Legal

2.1 Marco Conceptual

2.1.1 Accesibilidad Urbana.

Se puede definir como la disposición con la cual se logra el disfrute pleno de la oferta provista en la ciudad, para los ciudadanos en todas sus dimensiones, espacios, actividades, servicios, recreación, trabajo, de índole público; funciones plasmadas en la carta de Atenas, Publicada por Le Corbusier en 1947, en el marco del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, que reafirma las maneras de disfrutar la ciudad, en conclusión el poder desarrollar estas labores podría resumirse como la accesibilidad urbana.

La equidad de la ciudad demanda de un proceso de planificación, que permita la intervención de condición inclusiva.

2.1.2. Andadores peatonal y ciclista.

La independencia de circulación vehicular, generado por separadores en beneficio de los usuarios peatones y ciclistas da un mayor nivel de seguridad al transitar, generando lugares en condiciones agradables y confiables, especialmente para aquellos usuarios poco experimentados y para los que prefieren lugares separados del tráfico. Cuando la demanda de peatones supera a la demanda de ciclistas, es recomendable generar andadores exclusivos para cada tipo de usuarios.

2.1.3. Auditorias Viales.

El evaluar el funcionamiento, estado y seguridad de las vías y sus intersecciones, es una tarea que permite identificar problemas que pueden incrementarse y que amenazan con trascender; afectando la seguridad de cualquier usuario, el detectar a tiempo permitiría sugerir

estrategias con capacidad de superar o mitigar sus impactos, esto se realiza con un equipo independiente que auditará cada proceso en el territorio y que enfoca su análisis en los aspectos de seguridad vial y su mejoramiento, durante el diseño y al final de la construcción, el Ministerio de Transporte del Ecuador recomienda, realizar este ejercicio antes de abrir una vía al tráfico real.

2.1.4. Arquitectura en Tránsito.

Con la finalidad del reaprovechamiento de infraestructura vial, se logran ventajas técnicas, ambientales, económicas, incorporación de tecnología para el transporte urbano de alta concentración de usuarios (BTR); que ya estaban determinados a salir de circulación pero que son recuperados con la finalidad de apoyo en casos de necesidad. Con la emergencia provocada por la pandemia Covid-19 este concepto tomó más fuerza en la búsqueda y aprovechamiento de la estructura e infraestructura vial, sin variables o parámetros que permitan medir el incremento de contaminación del ambiente. En Bogotá habían salido de circulación alrededor de 317 unidades de transporte. Adicional la contribución y beneficio de recursos necesariamente debe exigir una readaptación más eficaz, física y de infraestructura, sin agredir los presupuestos económicos.

2.1.5. Ciudad.

La población organizada para la habitabilidad individual y colectiva supeditada por medio de los Gobiernos locales o nacionales y que se desarrolla en lo económico, social, cultural, religioso y político, sobre territorios con áreas delimitadas urbanas o rurales y que dispone de bienes y servicios.

2.1.6. Ciudad Caminable.

La interpretación de ciudad caminable invita a redefinir términos que resaltan el verdadero significado según la percepción de Quispe Z. (2020) no se refiere específicamente a una ciudad bonita e idealista, pero si a aquella que incorpora la simplicidad y practicidad ante los diferentes problemas de la sociedad, determinados por la amenaza a la economía, la sostenibilidad ambiental, en bienestar de todos y que atentan al disfrute de la ciudad, distinguiéndola como vivible y amigable. 2.1.7. Ciudad De 15 Minutos.

Con el objetivo de reducir la contaminación, mejorar la accesibilidad a espacios y servicios públicos, la nueva tendencia de la planificación de las ciudades ha incorporado soluciones que apuestan a la sustentabilidad que refieren a una ciudad inmediata, donde el solo poder llegar no involucre un tiempo promedio mayor a 15 minutos, lo que prometería ser una ciudad más tolerante, ¿pero que conllevaría todo esto?, el tránsito vehicular se reduciría al máximo y por ende los conflictos y accidentabilidad, disminución de la contaminación ambiental, menos afectación a la salud, interrelación social y mejoraría la calidad de vida.

2.1.8 Ciudades Intermedias.

Consideradas a aquellas urbes cuya realidad es caracterizada por su demografía, aglomeración, y territorialmente por su perímetro y expansión urbana, etiquetadas o clasificadas en el caso de ciudades medias o intermedias las que corresponde a un rango entre los 100 mil y 1 millón de habitantes, esta clasificación a pesar de no tener indicadores al potencial o riesgos de cada ciudad, están reconocidas de esta manera como idioma universal por la ONU Hábitat III (2016).

2.1.9. Cambio Modal.

La variedad de opciones para trasladarse de un lugar a otro involucra la utilización de varios medios y tipos de transporte, cada uno complementado con una estructura e infraestructura que permite de manera más efectiva su utilización, la interconexión estratégica de estos corresponde a la demanda de usuarios que permiten su utilización a manera de circuitos, basados en las políticas públicas, buscando el equilibrio socio-económico y medio ambiental.

2.1.10. Ciclo vías, Ciclabilidad.

Segmentación segregada o integrada a la vía pública con la finalidad de uso exclusivo de ciclistas, en varios casos las zonas ya destinadas para vehículos o para peatones son transformadas para uso compartido con las condiciones óptimas y funcionales pero sobre todo seguras.

2.1.11. Creación de una red de infraestructuras para ciclistas.

La actividad de ciclo pedalear es reconocida principalmente para transportarse de un sitio a otro, al igual que los demás medios de transporte es de primordial importancia establecer zonas, espacios, senderos, rutas que permitan realizarlo con todas las medidas de seguridad conforme lo establece y regula la ley y reglamento de tránsito mediante una estructura e infraestructura logística, que garantice su conectividad y accesibilidad entre todas las áreas de la urbe.

2.1.12. Derecho a la Ciudad.

Molano, F. (2016). Refiere, Con el auge del capitalismo en los pueblos en la década de los 60' originado en Europa, Henri Lefebvre conceptualiza en su libro "Le Droit á la ville" una filosofía basada en la tendencia direccionada a la urbanización de los pueblos y la influencia que tendría en los ciudadanos y las futuras generaciones, hasta a donde llegaban el poder acceder a

aquellos novedosos cambios de ciudad y la posibilidad de poder disponer de ello, de los espacios, de los servicios, e incluso el poder participar como ciudadanos con decisión y aportes, Lefebvre refería su análisis a el derecho a la ciudad, el también ser partícipe de la construcción de la ciudad, sin embargo no desconoce que con la llegada de la masificación del hábitat, sus dotación de servicios permitió a una sociedad globalizada acceder a cierto confort mientras gradualmente con estos modelos de urbanización se iría degradando la ciudad tradicional.

2.1.13. Derecho a la Movilidad.

Comisión Nacional de los Derechos Humanos México, (2016), refiere que con la convalidación del concepto propio de derecho y en correlación con el derecho a la ciudad, que procura relevar la acción de desplazarse de un lugar a otro no debe ser interpretado solamente como una necesidad de las personas que residen en los diferentes territorios, más bien debe entenderse que nuestra constitución garantiza el derecho de poder hacerlo libremente de manera segura en los aspectos físicos, legales, sociales y culturales y poder gozar de los espacios no físicos y de sus actividades y servicios sin discriminación alguna.

La disponibilidad para poder trasladarse de un punto de origen a un punto de destino considerado como espacio sea este público o privado, con la certeza plena de libertad, confort y seguridad para poder realizar las actividades o quizás movilizar consigo cargas o mercancías en el medio y que considere la intensidad de poder acceder a algún servicio u ocio.

2.1.14. Desarrollo urbano.

El desarrollo está ligado a varios componentes que permiten generar acciones y decisiones, basadas en un conjunto de normativas direccionadas a lograr mejores condiciones y oportunidades para el deleite pleno e igualitario de los espacios bienes y servicios de las ciudades, (PDOT-Santa Elena 2020).

2.1.15. Desplazamientos.

Reconocido como la acción de moverse de un lugar a otro sea o no mediante algún tipo de transporte.

2.1.16. Espacio Público.

Con fines de utilización de todos y todas sin discriminación, históricamente las ciudades generan áreas comunes en donde los usuarios pueden estar o circular libremente de acuerdo a su diseño, el mismo que puede responder a necesidades de recreación, servicios, deportes, descanso y transportación.

2.1.17. Espacio público y su correlación con la movilidad y medios de transporte.

Delgado, P., Cárdenas, A., García, J. (2008). Indican que son los espacios que se pueden considerar desde distintas ópticas complementarias: espacios físicos funcionales (que ordena las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y permanencia de las personas), como espacio social (instrumento de redistribución, de cohesión comunitaria, de autoestima colectiva, de visibilidad y de construcción de identidades colectivas), espacio cultural (como referente simbólico significativo) y como espacio político o espacio público - (de formación y expresión de voluntades colectivas, de representación del conflicto y del acuerdo).

2.1.18. Derecho a la ciudad en el espacio público.

El espacio o lugar público del que todos y todas tienen derecho de uso para el desplazamiento; se debe fomentar y garantizar como un derecho de participación de las ciudadanas y ciudadanos, colectivos, comunidades pueblos y nacionalidades indígenas, pueblos afro ecuatorianos, montubios y demás organizaciones lícitas, sin distinción de raza, religión, nacionalidad, sexual, religiosa, condición económica etc.

2.1.19. Células Urbanas.

Un concepto que sintetiza muy bien el ejercicio de reordenamiento urbano en varias ciudades de España, mediante un plan de restructuración y uso del espacio y el ordenamiento de la circulación vehicular, limitando el acceso en horas pico o de mayor demanda de circulación de peatones con la finalidad de promover el esparcimiento, de manera segura en las llamadas mega manzanas, a restricción de la movilización vehicular incluido el servicio público con una reubicación de las rutas.

2.1.20. Creación de una red de itinerarios peatonales principales.

Es un mapeado físico que influencia y direcciona de manera estratégica, y enrumba a los usuarios de la vía en condición peatonal, es un conjunto articulado de vías con gran capacidad de traslado de personas, se conectan entre sí y permiten llegar de un punto a otro con mayor facilidad; permitiendo tener una ciudad mejor conectada y más eficiente. Estas redes peatonales pueden ser calles, aceras, veredas, bulevares, etc., caracterizadas por su amplitud, extensión señalización e iluminación correspondiente para bienestar, confort y seguridad.

2.1.21. Desarrollo sostenible.

Sin implicar las de futuras generaciones, busca satisfacer las necesidades de las generaciones actuales. Incluye directamente el desarrollo: económico, social y de compatibilidad ambiental logrando un equilibrio.

2.1.22. Hábitat.

El entorno en el que la población desarrolla la totalidad de sus actividades y en el que se concentran todas las políticas y estrategias territoriales de desarrollo de los Gobiernos locales descentralizados, orientadas a la consecución y construcción del Buen Vivir.

2.1. 23. Sistemas públicos de soporte.

De acuerdo a la LOOTUGS (2016), indica que son las infraestructuras para la dotación de servicios básicos y los equipamientos sociales de servicio requeridos para el buen funcionamiento de los asentamientos humanos. Estos son al menos: las redes viales y de transporte en todas sus modalidades, las instalaciones de comunicación, energía, agua, alcantarillado y manejo de desechos sólidos, el espacio público, áreas verdes, así como los equipamientos sociales y de servicio. Su capacidad de utilización máxima es condicionante para la determinación del aprovechamiento del suelo. (Artículo 3 Numeral 13).

2.1.24. Congestión/ Congestionamiento vial.

El congestionamiento del tránsito vehicular en la ciudad, es un importante síntoma del modelo de movilidad conformado por el grado de saturación de calles y avenidas, contribuyendo al aumento de la degradación de la calidad de vida urbana, este fenómeno tiene su origen en la excesiva cantidad de vehículos que circulan sobre la infraestructura vial inadecuada e insuficiente y en general en malas condiciones, llevan a una disminución de la velocidad de los recorridos y por consiguiente al incremento de los tiempos de desplazamiento, estos factores son generadores de altos costos sociales, ambientales y económicos.

2.1.25. Movilidad sostenible.

Según la definición del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), la movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Según lo indica Álvarez C. (2010).

2.1.26. Transporte Público.

Castro, L. (2014).indica que: Sistemas de traslado que operan con rutas y horarios predeterminados que pueden ser utilizados por una persona o por varias personas a cambio de un pago de una tarifa previamente establecida.

2.1.27. Transporte urbano.

Castro, L. (2014). Sostiene que la movilidad genera vínculos de conexión y el transporte es un proceso organizacional con características muy particulares que permite el desplazamiento de la población, bienes y productos de un lugar a otro, es decir es un elemento más que posibilita la movilidad urbana, de tal forma que el transporte urbano es un fin en sí mismo y su eficiencia estará en función de su contribución para que las relaciones de productos y/o de producción y reproducción social se cumpla; el transporte urbano es una actividad compleja que es el configurador territorial por competencia, caracterizado por múltiples factores.

2.1.28. Transporte Comercial.

La ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, reconoce al servicio de transporte comercial de acceso a terceras personas a cambio de un convenio económico respetando la modalidad autorizada mediante un permiso de operación.

2.1.29. Usuario.

Todos quienes hacen uso de los espacios públicos para desplazarse de un punto a otro bajo sus propios medios o por algún medio de transporte, es considerado actor o usuario de la vía.

2.1.30. Urbanismo.

Concepto establecido mediante el manifiesto del movimiento moderno del siglo XX como resultado de un congreso internacional de Arquitectos y Urbanistas celebrado en el año 1933. Determinando 4 funciones básicas de la ciudad como: habitar, recrear, trabajar, circular, preocupados por las condiciones de alojamiento, vivienda, y la favorabilidad de ocupar lugares apropiados, con aprovechamiento de factores naturales y favorable distribución de espacios verdes. Cuidando el exceso de densidad (hacinamiento), que los lugares para laborar sean distribuidos de manera que no generen congestión, contaminación, proponiendo distancias considerables con fácil acceso a la transportación de la materia prima y no entorpecimiento de la circulación urbana, con practicidad en la solución para la movilización de la ciudadanía. Para recrear, se adaptan e incorporan en los barrios áreas verdes, grandes espacios para la recreación y deporte. Para circular, las vías que fueron concebidas para el peatón y luego los carruajes se fueron adecuando a diferentes medios de transporte, como propuesta es la redistribución y jerarquización de vías para facilitar el tránsito vehicular. Con la evolución de las ciudades, estos principios se arraigan efectivamente mediante una planificación equilibrada de los espacios y servicios, con inclusión social económica y política, bajo un marco legal vigente local y nacional.

2.1.31. Movilidad Urbana.

Relacionada con un hábitat de calidad de los ciudadanos por su forma de concebir la ciudad, con soluciones de transportación y desplazamiento de un lugar a otro cuidando el medio ambiente, salvaguardando la economía, promoviendo su sostenibilidad y la accesibilidad a los espacios públicos y comunes de la ciudad a través del uso de transportación masiva y desincentivando el uso del transporte privado.

2.1.32. Sistemas de Movilidad.

Para entender de manera didáctica un sistema, es un conjunto de elementos donde cada uno de sus mecanismos y métodos se vincula con otros de forma material o conceptual; permitiendo una sinergia efectiva y velando por el constante funcionamiento de este sistema, la composición, organización y dominio de los métodos tienen figura o configuración, vinculado a la Movilidad Urbana, se puede deducir que cada una de las opciones de movilidad que existe deben de estar integrados entre sí, basado en sub componentes o sub sistemas que se establecen mediante una planificación efectiva, como por ejemplo: costos, infraestructuras, equipamientos, operatividad, calidad de vida, confort, accesibilidad, etc.

2.1.33. Seguridad Vial.

Persigue el pleno disfrute y buen uso de la vía Pública, de manera segura, consciente y responsable como peatón o conductor (usuario y actores de este tipo de espacios público), con pleno conocimiento de las leyes, reglamentos, disposición con responsabilidad y derechos de estos espacios compartidos, en pro de un incremento cultural de acciones en el uso de la vía.

2.2 Marco Legal.

Aquí se patentizan los fundamentos legales que norman los derechos de los ciudadanos para acceder a la ciudad, en relación a las diferentes estructuras de la movilidad urbana, reconociendo a la Constitución De La Republica del Ecuador (2008), como la máxima expresión jurídica que vela por la soberanía del país y los derechos de sus habitantes, plasmado en sus artículos 14, 23, 24, 31, 66, 52,165; el reconocimiento del derecho a vivir y disfrutar del ambiente y espacios públicos equilibrado, sano y sostenible con bases en la justicia social, respeto y gestión democrática, la disposición de libre elección y fácil acceso con libertad de los espacios y servicios de calidad; La instauración a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a asumir las responsabilidades de las realidades de cada territorio bajo la premisa de la planificación, regulación, ejecución y control de los espacios, infraestructura en obras y servicios, su conexión y accesibilidad que se encuentran establecidos según los artículos 264, 265, 267, la generación de información indispensable por parte del Estado para el diseño de las estrategias y programas que involucran los vínculos con el hábitat y los servicios, el espacio, el acceso mediante transporte, el equipamiento y gestión de suelo; se trabajará en el incentivo para la creación de sistemas e infraestructuras de transporte terrestre no motorizado en los Gobiernos Autónomos de acuerdo a los artículos 340, 375, 415.

El Código Civil del Ecuador. Contempla en su Art. 614.- El uso y goce que para el tránsito, riego, navegación y cualesquiera otros objetos lícitos, corresponden a los particulares en las calles, plazas, puentes y caminos públicos.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. (COOTAD) Establece mediante sus artículos 3, 54, 55, 57, 415, 417, 424, 428, 430, 432, las funciones y competencias asignadas a los Gobiernos Autónomos, como corresponsables del

desarrollo del territorio, la planificación y control del uso de suelo, que además garantiza la vialidad y accesibilidad urbana, mediante la concepción de ordenanzas, acuerdos y soluciones que permitan generar una normativa concordante del espacio y servicios públicos; su administración y mantenimiento mediante pagos de regalías de ser el caso justificado, además de llevar los respectivos registros y catastros.

Con el fundamento de los principios generales del derecho al desplazamiento, el libre tránsito y movilidad, mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, la preservación del medio ambiente, desconcentración y descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad; la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, LOTTTSV (2012-2021), en sus artículos 1, 2, 7, 9, 12, 15, 30.3, 30.4, 30.5, los Gobiernos Autónomos Descentralizados en sus diferentes niveles, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de acuerdo a los artículos 70, 87, 88, 185, 199, 200, 214. Se establecen los derechos y responsabilidad de los peatones y transporte público.

La ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) en sus Art. 1; Art 3 # 6,7,8; Art 4; Art 5; Art 11 #1,3; 85, con el objetivo de determinar los parámetros que reglamenten las actividades según las competencias para el ordenamiento del territorio, el uso y gestión del suelo, urbano o rural, su vinculación con otras normativas que también tengan influencias sobre el territorio de manera que propicien su articulación efectiva para el desarrollo equitativo, equilibrado, inclusivo, seguro y saludable de un hábitat digno en la búsqueda del derecho a la ciudad, fomentando el desarrollo urbano esta ley considera 8

principios rectores como la sustentabilidad, equidad territorial y justicia social, autonomía, coherencia, concordancia, derecho a la ciudad, función pública del urbanismo, distribución de cargas y beneficios. (Gobierno del Ecuador, 2016). La LOOTUGS, remarca y se alinea a los objetivos de desarrollo sostenible, el derecho que tienen los ciudadanos a un hábitat seguro, digno y saludable, el derecho a la ciudad, la participación ciudadana activa y democrática.

De conformidad a lo establecido en el Artículo 138 de la Constitución de la República, en concordancia con el Artículo 64 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se publicó la Ley Orgánica de Participación Ciudadana, para garantizar la inclusión y participación de la ciudadanía de en todo los procesos antes, en y después, bajo parámetros democráticos.

El HABITAT III en su numeral 13. indica su objetivo de ciudades y asentamientos humanos que: a) Cumplen su función social y ecológica con miras a lograr progresivamente la plena realización del derecho a la vivienda con acceso universal y asequible al agua potable, saneamiento, acceso a bienes públicos y servicios de calidad, seguridad alimentaria y la nutrición, salud, educación, infraestructuras, movilidad y transporte, la energía, la calidad del aire y los medios de vida; Promueven la planificación considerando sin discriminación para una movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos, así como sistemas de transporte de pasajeros impulsando la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones y su alineación con los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS). Desataca su incidencia principalmente en el Objetivo No 11 Ciudades y comunidades sostenibles. Otras herramientas nacionales son: el Plan Estratégico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a nivel local el Plan de desarrollo y Ordenamiento territorial (PDOT) en su capítulo II refiere sobre los Principios rectores y derechos orientadores, en su numeral 6 refiere el derecho a

la ciudad sobre el ejercicio pleno de la ciudadanía que asegure la dignidad y el bienestar colectivo, la gestión democrática de las ciudades de forma directa y representativa a la función social ambiental de la propiedad, que anteponga el interés general al particular. El Art. 6.- Del ejercicio de los derechos de las personas sobre el suelo.- orienta a la efectividad de los derechos constitucionales de la ciudadanía. En particular los siguientes:

1. El derecho a hábitat saludable, seguro, a vivienda digna, la ciudad, a la participación ciudadana, a la propiedad y otras herramientas locales que velan por el derecho de la ciudadanía bajo un criterio ordenado de orden de ciudad como El Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS) y el Plan de Movilidad de Manta (PMM).

2.3 Marco Teórico

2.3.1. ¿En qué consiste el Derecho a la ciudad?

El derecho a la ciudad con la finalidad de una efectiva construcción de ciudades inclusivas, fue integrado en la Nueva Agenda Urbana por pedido de las Organizaciones civiles además de los gobiernos locales; consolidándose como un derecho plural en el que el territorio de las urbes y sus alrededores son determinados como espacios en ejercicio y garantías de los derechos, en beneficio igualitario, justo, democrático y sostenible, de los recursos, servicios, bienes y oportunidades que ofrecen las ciudades involucrando algunos aspectos como: 1.- Las ciudades donde el ejercicio de los derechos humanos para todos sus habitantes debe estar garantizado; 2.- Las ciudades con goce de democracia, transparentes, participativas e incluyentes basadas en el empoderamiento ciudadano; 3.- Urbes como patrimonio de todos en donde los derechos humanos prevalecen sobre el fenómeno de la privatización; 4.- El equilibrio y respeto con el entorno rural y los recursos naturales; 5.- Territorios donde el bienestar de la población se sustenta en un desarrollo económico local endógeno y sostenible de recursos locales, dejando en

segundo plano la inversión de capital externo; 6.- la variedad e interculturalidad que aprecian de las migraciones; 7.- el reconocimiento del derecho al uso del espacio público con libertad de múltiples usos y expresiones sociales; 8.- La garantía de los derechos culturales por la inclusión social.

Desde una perspectiva activista, con el abanderamiento del “Derecho de Ciudad” da la pauta para el repensar de las ciudades, superando las prácticas desacertadas de segregación, desarticulación y discontinuidad de las urbes, siendo la interpretación de activistas como la peor manifestación del urbanismo, liderada por el sector inmobiliario que por interés, afecta y destruye el espacio verde y zonas naturales de las periferias, con urbanizaciones que compiten por la exclusividad de condición, en razón de ello los defensores insisten a los residentes y a las organizaciones hacer valer su derecho como instauradores de la reducción de las inequidades, con plena participación de políticas y normativas integrales, derechos con sintonía urbana, como la vivienda digna, transporte con incentivo de opción sustentable y que cuiden el medio ambiente, y su espacio público, servicios básicos para todos y los derechos sociales, económicos, sostenibles, culturales y políticos, “como elemento vital de una ciudad y como la base material donde se produce la articulación de la vida social”; Otra afirmación de “Derecho a la ciudad”, es la que persigue el uso de espacios urbanos sin violencia, en pocas palabras una Nueva Agenda Urbana, debería tener como principio no lucrar la ciudad ni entenderla como una máquina de promover fortunas para grupos minoritarios, pero si como un espacio territorial, al que deben direccionarse los mejores y mayores esfuerzos bajo un marco participativo e integrador.

2.3.2. Ciudades caminables.

Acceder a una ciudad caminable no es una propuesta fácil, sobre todo en las grandes ciudades donde todo es muy distante; para llegar de un lugar a otro se debe tomar necesariamente medios de transporte o emplear mucho tiempo en recorrer grandes distancias,

¡Qué maravillosa y acogedora son las ciudades donde se puede caminar!, realizar las actividades cotidianas con facilidad de ir de compras, a la escuela, de paseo, consultas médicas, poder desplazarnos por unas pocas cuadras y llegar a nuestros destinos sin necesidad de usar un vehículo.

Aunque se puede transformar las ciudades con buenas administraciones municipales con el involucramiento directo de la ciudadanía; con las personas, vecinos, la ciudad ya que ellos forman parte de los proyectos para generar mayores compromisos y aceptación, de tal manera que volvamos a una dimensión humana que tanta falta nos hace.

Se requiere decisiones políticas y compromisos ciudadanos con la seguridad humana, también es importante considerar que los ciudadanos o los vecinos se cuiden entre sí, que se conozcan, que dialoguen, que compartan ideas y puedan emprender en la recuperación y protección del entorno ciudadano.

Las ciudades deben organizarse para que las parroquias y barrios puedan disfrutar de la presencia de agencias bancarias, tiendas, mercados, farmacias, escuelas, colegios y que la vida se pueda desarrollar a distancias tolerables o tolerantes.

Esto no significa que las personas no necesitan moverse o usar un medio de transporte pero se minimiza mucho el impacto, si es que para las cosas diarias se recurre a los carros particulares e incluso el transporte público.

También es importante y se debe estar predispuesto a recuperarla, no importa el sacrificio que se tenga que hacer porque vale la pena, se sabe que gran parte de la población humana está ya viviendo en las ciudades, dejando a la población rural abandonada a su suerte.

Para referirnos sobre el sistema de movilidad en Manta, este trabajo investigativo se sustenta en las teorías de Gutiérrez, Ramírez, Cabrero y Montezuma.

La movilidad, si se le ve desde una concepción del espacio social, se entiende como el desplazamiento de los individuos de un origen hacia un destino, este se percibe como una práctica social, teniendo como objetivo medular facilitar la rutina de los individuos, así como el desplazamiento de bienes (Gutiérrez, 2012; p.68).

La movilidad al ser una práctica social, que experimentan los seres humanos deberá tener presente la convivencia humana y el traslado de sus bienes.

Gutiérrez, refiere que la movilidad es una práctica social, que los seres humanos experimentan para poder trasladarse de un espacio a otro, con la finalidad de mejorar su convivencia en forma individual o colectiva, se debe tener presente que la movilidad además de facilitar la convivencia humana también permite el traslado de sus recursos.

Las ciudades son espacios de encuentro social, donde se construye la identidad de los individuos, pero que está expuesta a problemas en los cuales se debe involucrar la ciudadanía, con la finalidad de tener voz y voto en las decisiones públicas que repercuten en su espacio social, en el cual interactúan.

Por ello el transporte y la movilidad urbana son detonantes en la participación de los ciudadanos, dado que se les restringe el acceso a ciertos espacios, servicios y bienes públicos se ven imposibilitados a participar en la toma de decisiones urbanas (Ramírez, 2018).

Asociado a lo que Ramírez comparte, se puede entender que las ciudades son espacios territoriales donde se encuentran y se reencuentran las personas o grupos sociales; estos espacios permiten tener una identidad por ejemplo, al vivir en Manta son mantenses lo que marca dependencia e induce a la participación con voz y voto en busca de soluciones a los problemas o conflictos comunes, generalmente cuando se vive en estos espacios territoriales llamado ciudades, uno de los problemas más álgidos es la dificultad de transporte urbano debido a que si no existen o son irregulares se restringe la movilidad humana y en consecuencia la restricción al acceso de los servicios y bienes públicos.

Derivado de lo anterior, la concepción de la acción pública es reconocida como una forma distinta de planear que sea incluyente con la sociedad, es por ello que Cabrero (2013), propone que si se partiera de este enfoque (acción pública) no estarían separados el Estado con la sociedad, permitiendo de esta forma una visión más holística, ejemplo de ello son el diseño de políticas públicas integrales y eficaces (Cabrero, 2013).

Si el Estado y sociedad, trabajaran en conjunto se lograría planificar políticas públicas más integrales, factibles y eficaces, con derecho y obligación de participar en la solución de los problemas que se presenten en la comunidad, esto se conoce como participación ciudadana o acción pública.

2.4 Marco Referencial

2.4.1. Holanda.

La ciclo-inclusividad manejada por Holanda, se ha destacado como ejemplo de sus logros, el uso de la bicicleta como modo de transporte alcanza a nivel mundial un 28% de todos los viajes, con una estrategia exitosa de movilidad habitual apoyada en política de ciclo inclusión y un cambio de filosofía de movilidad y activismo ciudadano. En los años 1970 Holanda, experimentaba los estragos de una sobrepoblación automotriz y el aumento de siniestros y víctimas viales, sumado a la crisis petrolera del año 1973, lo que incentiva la construcción de nuevas alternativas de movilidad, la estructuración de un marco normativo político y legal en apoyo y promoción del uso de la bicicleta, garantizando las condiciones físicas y la regulación del uso. Los planes de movilidad de Holanda, incorporan principalmente a la bicicleta como el vehículo idóneo para viajes en el interior de las urbes. Además, de la inclusión de un sistema intermodal entre la bicicleta y el tren, con una red completa y de alta calidad, se re-estructuran 90000 km de ciclovía locales e infraestructura, con garantías, confort, comodidad y seguridad. Con la interacción de los vehículos automotores, se instauró un plan de control de velocidades además del desincentivo del uso, a través de una estricta jerarquía de vías y rediseño con segmentación de carriles para implantar las ciclovía, y las respectivas restricciones, con lo que se logró que el transporte en bicicletas se ha visto como el más rápido, eficiente, flexible, y seguro del país; la reducción de más de 6500 muertes anuales, la disminución en las emisiones de carbono; el uso de la bicicleta permite la inclusión, la igualdad social y por ello la práctica de la justicia social en la movilidad, admite experimentar la libertad e incluso la seguridad del tránsito de niños y adolescentes sin riesgo o necesidad de supervisión, además de los beneficios físicos y aporte en la salud de la población.

2.4.2. Curitiba-Brasil.

Ubicada al Sur de Brasil, con reconocimiento por alcanzar una planificación integral con niveles de resultados similares a urbes europeas. Considerado como el mejor sistema de transportación a nivel de América Latina, y uno de los mejores del mundo, La Rede Integrada de Transporte, inaugurada en el año 1974, es el primer sistema de transporte masivo instaurado en el mundo; basa su éxito en una jerarquización del sistema de transporte por escalas de desplazamiento, flujo de pasajeros y tipos de transporte, su implementación significó una transformación no sólo del espacio público de Curitiba, sino que también de su propia cultura, el transporte público se vuelve masivo al significar un medio de desplazamiento económico, eficaz y de calidad. Su modelo serviría de ejemplo para diversos sistemas posteriormente implantados, en diversos lugares de Latinoamérica, entre ellos los más destacados son los de Bogotá, Santiago de Chile, Medellín y Lima, entre otros. En el año 2016 se destacó como finalista del Mayors Challenge de Bloomberg Philanthropies, incursionando en la tecnología con una plataforma que tiene como objetivo orientar la movilidad a la inclusión, pretende beneficiar a más de 350000 residentes de Curitiba, muchos de ellos con realidades especiales y sin acceso al transporte tradicional. Bartlett, J. (2020).

2.4.3. Buenos Aires –Argentina.

La sub Secretaria de Movilidad, Sustentables y Segura de Buenos Aires, desarrolló proyectos cuyos resultados han permitido que la ciudad se destaque como ejemplo en Latinoamérica, gracias a la formulación de planes de movilidad sostenibles, con un gran cambio cultural de uso y compartimiento del espacio público, con conciencia y respeto por quienes comparten la vía, reconociendo al actor más importante al peatón, que no necesariamente tiene que ver con la incorporación de infraestructura física; esta transformación inició desde el centro

de la ciudad, intervenido desde el corazón histórico, financiero de la región metropolitana; desde la conurbación se trasladan a Buenos Aires más de tres millones de personas de los cuales el 45% se movilizan en autos privados a su destino, siendo las actividades más comunes (Centros de educación y laboral). Resultado de ello, más de 200 cuadras han sido peatonizadas en los últimos años que responden a un Plan de crecimiento del área para desplazamiento a pie con 260 cuadras más en un futuro próximo, unos de los objetivos de estas obras es la incorporación de recursos como: sendas peatonales, ciclo vías protegidas, nuevos espacios verdes, respectiva señalética, sumado a medidas reglamentarias; para disminuir la velocidad y prevenir accidentes cuyas estadísticas alcanzaban números muy altos, se ha enfatizado en cruces peatonales seguros, socialmente estas medidas han significado la oportunidad de un re-encuentro con los ciudadanos, más cordialidad, inclusión y respeto por los demás, el disfrutes de las calles, niños y adultos más confiados; estas transformaciones urbanas le tomaron a Buenos Aires más de 10 años para poder percibir resultados, mucha voluntad y decisión política, debates con los diferentes actores de la ciudad, además de una inyección económica considerable. Esta ciudad está siendo concebida bajo la filosofía de una escala “más humana” donde todos y todas como peatones o usuarios de un transporte sin distinción de edad, son considerados como prioridad de la planificación de la ciudad, que tiene más de 15 millones de habitantes en el área metropolitana.

2.4.4. Bogotá- Colombia.

Plan de Movilidad urbana de Bogotá, llamado Plan Maestro de Movilidad PMM, plantea soluciones al problema de transporte urbano y regional, administración y sociedad en un proyecto para una ciudad moderna, ambiental y socialmente sostenible; esta propuesta la compone un nuevo Sistema Integrado de Transporte Publico PITP, de gran trascendencia para la movilidad, transformación de transporte público en un sistema regulado, da a los ciudadanos la

posibilidad de contar con un servicio de calidad alcanzable y adecuado a las necesidades; este sistema incluye el Trans Milenio y la red ciclista CICLORUTAS de la ciudad, también dispone de carriles ubicados en el centro de las principales avenidas de la ciudad de Bogotá, separados físicamente de los carriles de uso mixto. La finalidad, es ordenar el tránsito y darle rapidez al sistema TRANSMILENIO para lo cual se construyeron estaciones que fueron diseñadas para facilitar el acceso rápido y cómodo para los pasajeros. Los puntos de parada para recoger y dejar a los pasajeros en las estaciones tienen características que brindan seguridad y confort al ser espacios cerrados y cubiertos. La ciudad de Bogotá cuenta con 376 kilómetros de red ciclista o de Ciclo Ruta, además considera la construcción de 146 kilómetros más, sin despreocupar el mantenimiento y la mejora constante de la red existente, la instalación de puentes peatonales, ciclo parqueaderos y la integración con el sistema integral de transporte público (SITP).

2.4.5. Santo Domingo-Ecuador.

La ciudad de Santo Domingo, analiza un proyecto de movilidad muy importante, para dar posible solución a cambios en el desarrollo del sector de transporte en la ciudad.

Como necesidad prioritaria de generar una red de transporte, que se adapte a las condiciones actuales del entorno urbano, y que preste el servicio de interés y promoción de viaje. De igual manera, se propone la fundación de afianzamiento y reestructuración de las empresas de transporte público en la ciudad. En el cambio del servicio de autobuses estatales OMSA. Se suma el METRO DE SANTO DOMINGO, con un sistema integrado de buses, que reemplazará al transporte tradicional, con el objetivo de cambiar a un sistema intermodal, aparte de complacer intereses políticos, cambiará totalmente la calidad de vida de los habitantes y sus alrededores. Se valorará tres posibilidades o trazados y se escogerá la mejor opción, se realizará un análisis con diferentes criterios del proyecto definitivo, se exponen sus características técnicas, equipamiento,

presupuesto económico y material que se utilizará para el funcionamiento del proyecto antes mencionado.

2.4.6. Cuenca-Ecuador.

Con la densificación que da paso a proyectos estratégicos de ciudad, tomando a la movilidad sostenible como una de las prioridades a atender, en búsqueda de una vida saludable con miras a resultados no mayor a 10 años, se promueve la movilidad activa del peatón, y uso de bicicleta, pretendiendo reducir la emisión de gases de efecto invernadero y en consecuencia mejor sostenibilidad económica, social y ambiental. Otra de las estrategias que se han tomado en consideración es el transporte público como un modo de integración, la electro movilidad, la movilidad compartida y la intermovilidad son parte del conjunto de estrategias para controlar el incremento del parque automotor que bordea 90000 vehículos registrados y un 65% más que no está registrado como parte de la ciudad, pero que circulan habitualmente en la urbe, como complemento del plan de movilidad, se elabora un documento que contiene las especificaciones para la construcción y habilitación de vías para uso de peatones y ciclistas, en un futuro cercano se pretende complementar con planes de bicicleta pública con más de 20 estaciones y 240 bicicletas, con cobertura integral de la ciudad, este sistema persigue complementar las necesidad de movilidad sostenible a través del alquiler o préstamo de bici en los núcleos urbanos. “En ciudades intermedias, como Latacunga o Riobamba, no hay ciclo-vías ni políticas en favor de quienes buscan formas ecológicas de movilizarse. En Manta y Portoviejo se dió mayor espacio a los ciclistas con la reconstrucción”. **Diario El Telégrafo (2019).**

3. Capítulo II. Diseño Metodológico

3.1 Métodos

La descripción del proceso o metodología que se operó para el desarrollo de este trabajo investigativo, consiste inicialmente en identificar la problemática y la descripción del área de estudio.

Mediante la exploración de casos internacionales considerados e identificados a nivel mundial, se impulsará el análisis de las condiciones más próximas a la realidad con modelos ya superados para acercarnos a los casos más idóneos apoyando la investigación en el método deductivo.

Para emprender esta exploración se empleó la técnica de investigación documental y bibliográfica, la misma que se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, levantada a través de la entrevista a expertos con experiencias en la problemática desde los diferentes escenarios de la movilidad como: empresarios, educadores, políticos, historiadores, transportistas, planificadores, consultores, autoridades, etc., con la finalidad de revelar datos e información desde las diferentes opiniones de este tema controversial.

Así mismo, se analizaron planes y programas con la finalidad identificar hallazgos que permitan conocer ventajas o desventajas para su aplicación y que requerirán del Método Cualitativo.

Primera Etapa.

Este trabajo investigativo parte de la identificación de una problemática que se establece en la localidad Manta, ciudad categorizada como intermedia por las características demográficas, para sustentar la problemática fue indispensable la aplicación de la **Investigación de Campo**, lo

que brindó un panorama más amplio de la sinergia de la ciudad bajo la recopilación de datos e información en las instituciones públicas, fotos en el sitio que fue posible discernir los aspectos físicos, sociales que conllevan a un realidad de la que nacen varias interrogantes en relación a los problemas más frecuentes que enfrentan los ciudadanos para desplazarse de un punto a otro en la ciudad.

La investigación plantea varias hipótesis, relacionadas a las opciones de desplazamiento que tiene la ciudadanía, la conectividad e infraestructura vial, y el goce de los espacios públicos. Seguido a ello, se determinan los objetivos generales y específicos que permite marcar el norte a seguir en este proceso analítico, tomando como sustento los marcos conceptuales con los que se explicarán los conceptos más estratégicos del derecho a la ciudad, ciudades intermedias, sistemas de movilidad, sinergia de la ciudad, proximidad, etc.

Segunda Etapa

Para el desarrollo de esta fase, fue necesario recurrir a la recopilación de datos a través de la técnica de la observación y exploración documental, desglosando en primera instancia el tema central y claves en relación a los sistemas de movilidad, ciudades intermedias, espacio público, derecho a la ciudad, movilidad urbana en relación a lo que se ha escrito en torno a su significado, conceptos, teorías, y referentes bibliográficos encontrados en la WEB, de revistas, periódicos, trabajos académicos de diferentes universidades, ensayos, libros de autores originarios de varios países y entrevistas a expertos.

3.2 Técnicas Y Herramientas

Se revisaron artículos de libros y ensayos de revistas científicas relacionados al tema de investigación, que aportaron al contenido de este trabajo.

Con la finalidad de realizar un levantamiento desde diferentes perspectivas se entrevistaron a expertos en el tema que por sus experiencias, conocimiento y preparación fueron un aporte importante para el desarrollo de esta investigación.

La Observación documental selecciona todo lo trascendental para ser analizado e identificando en primer orden relacionado al tema de estudio, considerando los contenidos legales, normativos y reglamentarios que existe desde el nivel nacional e internacional.

El Objetivo de la Observación de campo, fue la constatación directa que dio pie a indagar en la dinámica de los casos muestrales de este estudio, en torno a la sinergia de la ciudad y proximidad de la movilidad, a partir de criterios que se identificaron en el proceso de clasificación documental.

3.3 Descripción del área de estudio.

La descripción del área de estudio identifica la información detallada del sitio para analizar y realizar un mapeo que determinó la funcionalidad y la concepción de los casos muestrales.

El Cantón Manta, situada al Este de la región costa ecuatoriana, perteneciente a la provincia de Manabí, reconocido como el primer puerto pesquero, marítimo y turístico ostentado el título de la “Capital mundial del atún” y que cuenta con un margen costero atractivo para bañistas de todo el mundo. A partir del año 2010 se registran según el censo INEC, 226477 habitantes, con una proyección al 2021 de 266750 Habitantes. Manta tiene una extensión territorial de 290.09 km² Km cuadrados que comprende área urbana y rural.

Figura 1

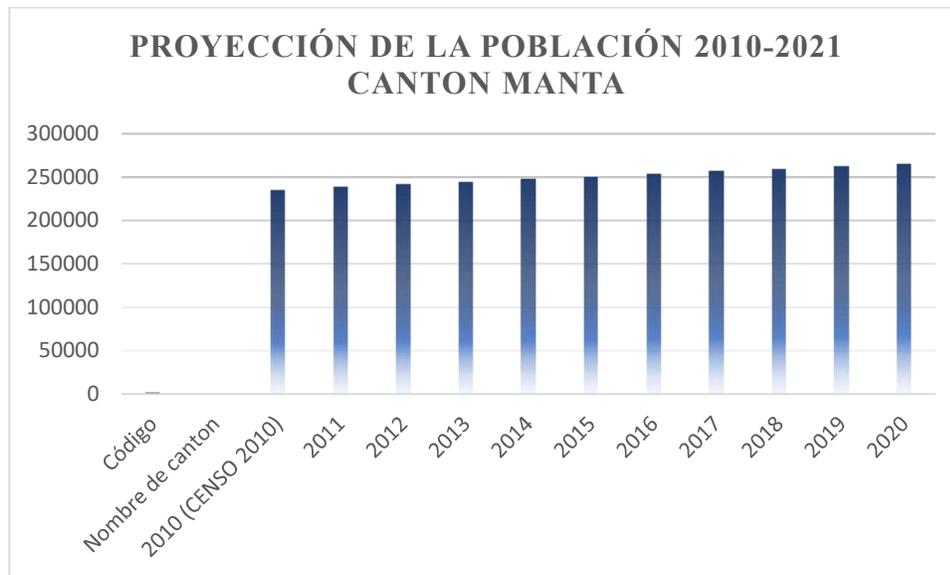
Mapa de Ubicación de la Ciudad de Manta.



Nota: - Elaboración Propia.

Figura 2 Casos

Proyección Poblacional a partir del censo INEC 2010.



Nota: Proyecciones A Nivel Cantonal. Estimaciones y proyecciones de población información,

Extraído de: <https://sni.gob.ec/proyecciones-y-estudios-demograficos> - Elaboración propia.

4. Capítulo III. Resultados y Discusión

4.1 Resultados Referentes a Objetivo 1

El derecho a la ciudad expresado por Lefebvre, ha trascendido a través de los años pero su esencia se mantiene, involucrando al ciudadano en la responsabilidad de generar cambios sistemáticos pero integrales y participativos, con el objetivo de hacer valer los derechos de los ciudadanos, esta teoría es refirmada en el ONU HABITAT III (2016).

La existencia de los sistemas de movilidad en América y sus características responden a una trascendencia de soluciones que se fueron perfeccionando de acuerdo a necesidades originadas por la expansión territorial, proliferación de la población vehicular (privada). Para Manta, como ciudad intermedia que está a la vista de todos como atractivo turístico y de alta producción atunera ha demandado la atención de las autoridades y de los expertos para frenar y solucionar los problemas que desencadena el desplazamiento diario de más de 300.000 personas entre residentes y población flotante.

El plan de movilidad de Manta (PMM, 2019), contempla atender los sistemas de movilidad “la integración de las actividades, personas, el uso de los espacios urbanos u rurales con la infraestructura, redes y rutas de transporte sostenible; garantizando la movilidad urbana dándole prioridad al peatón a través del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e inclusión....” En la actualidad se desconoce cuál es la estrategia o plan para poner en marcha esta herramienta de planificación PMM, los desplazamientos en Manta, siguen funcionando según la necesidad evolutiva pero aún no se realizan los cambios que respondan a la planificación de ciudad.

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador se afirma y reafirma los derechos que tenemos los ciudadanos del goce pleno y disfrute de la ciudad y de su constante

construcción, bajo los artículos 14, 23,24 y 31.- que indica: Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural...CONTITUCION DEL ECUADOR (2008).

El Fenómeno del comportamiento sobre los espacios públicos que permiten movilizarse y que ha merecido la atención de varias ciudades a nivel del mundo, con problemáticas muy similares ha demandado la búsqueda de soluciones, en muchos casos con resultados dignos de ejemplificar y que merecen considerarse como modelos a analizar. Tal es el caso de Curitiba que con el crecimiento demográfico de los años 70, el mismo que superaba el 5% anual, crecimiento característico de las grandes ciudades europeas, consecuencia de ello sufre un incremento considerable del parque automotor y proporcional a ello los problemas de congestión, contaminación y desproporción de la infraestructura vial para enfrentar el crecimiento desmedido de la ciudad. El sistema de Curitiba fundamenta sus resultados por la decisión de destinar exclusividad de uso de vías para las unidades de buses de servicio urbano, y la utilización de vehículos de gran capacidad para uso público optimizando el espacio de vías y satisfaciendo la demanda de la población, frenando la emisión de contaminación. Los beneficios de esta implementación no solo se reflejan en el bolsillo de la población además de la armonizar y secundar el desarrollo de la ciudad.

La experiencia de Holanda y en varios países de Europa, ha permitido extraer los resultados, sustentando sus cambios en problemáticas que coinciden con la mayoría de países de América Latina, cuya realidad tiene relación de origen, como la migración de un territorio a otro, expansión demográfica, el crecimiento del parque automotor, lo que conlleva a sobre demanda de vías para circulación y áreas de estacionamiento. Implantando un sistema más perfeccionado

del uso de bicicleta no como distracción sino como medio de transporte; con un conjunto de medidas integrales normativas y decisión política en desincentivo al uso de vehículos automotor.

Aporte de expertos:

El historiador de origen Mantense José Elías Sánchez, indica que la mayor explosión económica del país que desestabilizó la economía fue la transición de moneda nacional (sucre hasta el año 1999) a la moneda internacional (dólar estadounidense) pero proporcionalmente motivó la adquisición de vehículos privados; esta versión también la soporta Ojeda, M. (2018) cuando sustenta: *que en el año 2001, se presentó un mejor panorama para la producción automotriz, tuvo un crecimiento importante, reflejado en las múltiples ventas que superaron las alcanzadas en los 7 años anteriores. Este suceso fue posible gracias a la dolarización, que permitió obtener una estabilidad económica y financiera, para que los consumidores puedan adquirir créditos. Y con ello el acelerado crecimiento del parque automotor.*

El Ingeniero Hernán Salcedo, Concejal de la ciudad con experiencia en temas de movilidad, aclara que pese a que los esfuerzos de las autoridades por atender los problemas de la ciudad, esto no se ve reflejado porque muchos sectores no parecen estar comprometidos con los cambios integrales, cada persona actúa a su conveniencia.

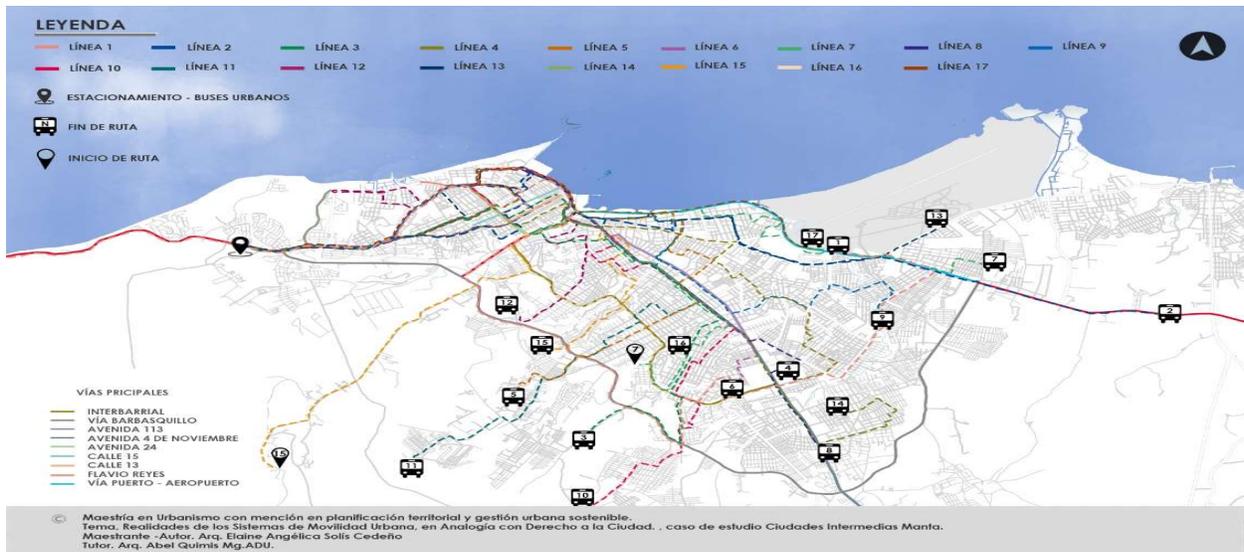
Darwin Carreño, educador en temas de movilidad desde las escuelas de conducción, concuerda que existe una deuda social en pro del derecho a la movilidad, el equilibrio para poder brindar a la ciudadanía un servicio óptimo, real con derecho justo, para que todos puedan acceder a un servicio de movilidad segura.

En la urbe mantense, están claramente definidos los modos de movilidad, reconocidos por la Ley y reglamento de tránsito; con la delegación de la competencia a los Gobiernos Autónomos. El Gad Manta, por medio de la dirección de tránsito reconoce a:

Transportación Pública Urbana con una Flota de 181 unidades, concentradas en una Federación de Transporte Urbano FETUM que acoge a 5 operadoras y que brindan un servicio público pero con inversión privada; atienden a todos los barrios de la ciudad mediante recorridos de 17 rutas de buses, con una carga de demanda total mensual de: 15000 usuarios, sus recorridos los realizan a los largo de 640 km. Sumados sus 17 rutas. Como se muestra en la Figura 3

Figura 3

Mapa de identificación de las 17 rutas de Buses Urbanos y su recorrido por la ciudad y autorizadas con permiso de operación.



Nota. El mapa representa Identificación rutas de buses urbano -Información procesada en Mapa Base Google Earth- Elaboración Propia.

Figura 4

Mapa de identificación a nivel cobertura del Servicio de Transporte de transportación Urbana.



Nota. El mapa representa Identificación rutas de buses urbano y el servicio que prestan en la ciudad. - Información procesada en Mapa Base Google Earth- Elaboración propia.

Transportación Publica Comercial del cantón que está constituida por una flota de autos cercanos a 3000 unidades de denominados Taxis convencionales y ejecutivos es un servicio de transporte más personalizado y no responde a una ruta definida, su objetivo es llevar al pasajero al lugar de destino solicitado.

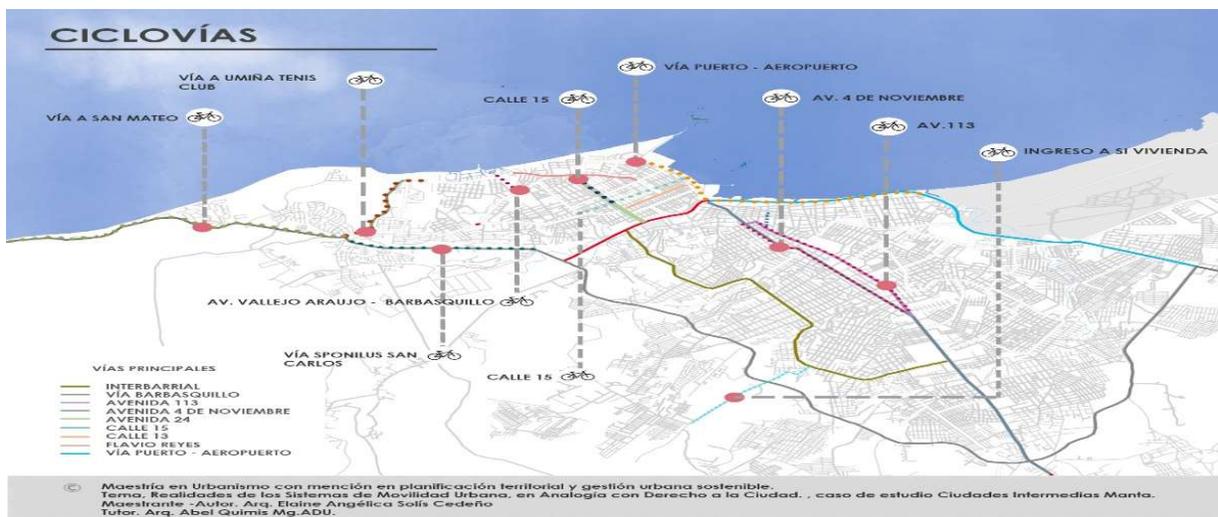
Transportación escolar e institucional, otra de las modalidades que prestan un servicio establecido por medio de un contrato de un punto A un punto B por una tarifa mensual.

Transporte de carga mixta de servicio urbano rural, es otra de las opciones de transporte que permite trasladarse de la zona rural a la ciudad y viceversa con la particularidad que sus unidades limitan a la carga de un número mínimo de pasajeros y adicional tienen la opción de carga no humana, este modo de transporte se lo realiza mediante las camionetas, debido a que la demanda de viajes no se concentra en un solo horario.

Entre la transportación reconocida pero no reglamentada en la ciudad como un medio para transportarse; encontramos a la bicicleta, este Modo no ha trascendido en su uso a un nivel de servicio de transporte, más bien la población de usuarios que utiliza estas redes lo hace a manera de deporte o distracción.

Figura 5

Ubicación de vías en Manta Mapa de ubicación de vías habilitadas o construidas para bicicletas



Nota. El mapa representa Identificación y ubicación de ciclovía en sitio -- Información procesada en Mapa Base Google Earth- Elaboración Propia.

Aquí se aprecia más de 25km de vías tal como se detalla en la Tabla 1; que han sido intervenidas con la construcción o adaptación de infraestructura para el uso de ciclistas, adecuando con señalética y segregándolas del flujo vehicular automotor, por medio de bolardos estáticos de metal; las redes de infraestructura para circulación de ciclistas, es uno de los factores primordiales para iniciar el incentivo de uso de la bicicleta como medio de transporte a las actividades diarias, en este caso, no existe una articulación para poder conectar las vías para el uso de este medio con el fin descrito.

Tabla 1**Vías de Manta intervenidas construidas o adaptadas para el uso de ciclistas**

Nombre de vía	Longitud en metros	Uso	Construida /adaptada
Puerto Aeropuerto	3308	Segregada	Construida
Calle 104	245	Segregada	Adaptada
Av. 113	2918	Compartida	Construida
AV. 4 de Noviembre	3011	Segregada	Construida
Si vivienda	1357	Segregada	Construida
Spondylus	2356	Segregada	Construida
San Mateo	6187	Segregada	Construida
Umiña	1849	Segregada	Adaptada
Barbasquillo	962	Segregada	Adaptada
Chevrolet	521	Segregada	Construida
Av. 30	735	Compartida	Adaptada
Calle 15	1500	Segregada	Adaptada
TOTAL	24.949 metros lineales (25km)		

Nota. Identificación de vías en sitio-Información procesada Sistemas de Información Google Earth- Elaboración Propia.

Indicar que se trabaja en intentos por incentivar su uso con la incorporación de áreas para ciclo pedalear, lo que ha tenido aceptabilidad para los practicantes del ciclismo pero a manera de

deporte, la red de ciclo vías que existe en la ciudad aún no logra un nivel de conectividad que integre las vías y enlace como servicio de transportación, no existe el incentivo para ser usado como un medio de transporte, O los esfuerzos que se hacen están mal direccionados.

Para la existencia de sistemas de movilidad es necesario determinar y darle nombre a la soluciones de transporte en la ciudad; en Manta, existen servicios para el desplazamiento de la ciudadanía, reconocidos por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), bajo la Autoridad de la Agencia Nacional de Transito (ANT), en la delegación de Competencias al GAD Manta, se ha respetado la regulación de varias modalidades, como: Transporte Urbano, Taxi convencional y ejecutivo, escolar e institucional, de carga mixta; los mismos que están considerados a ser repotenciados en el PDOT(2021) y el PMM(2019), adicional a esto el PMM, pretender impulsar el uso de la bicicleta y fomentar la caminabilidad, sin embargo no se especifica cómo, cuándo y a qué tiempo se esperan resultados se dará inicio para la puesta en marcha de estos planes, en los que se anhelan soluciones con sistemas generales de cobro, tecnología, etc., que integren las modalidades básicas de transporte.

4.2 Resultados Referentes a Objetivo 2

Según Hernández, F (2016) quien sostiene como concepto de sinergia a las agrupaciones que parten de la base del entendimiento de la organización como un sistema, el cual se compone por subsistemas que interactúan para cumplir objetivos y el efecto sinérgico se logra al obtener un resultado diferente a lo esperado.

El transporte está relacionado con la economía, se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de

producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado. Duque Escobar, G. (2017).

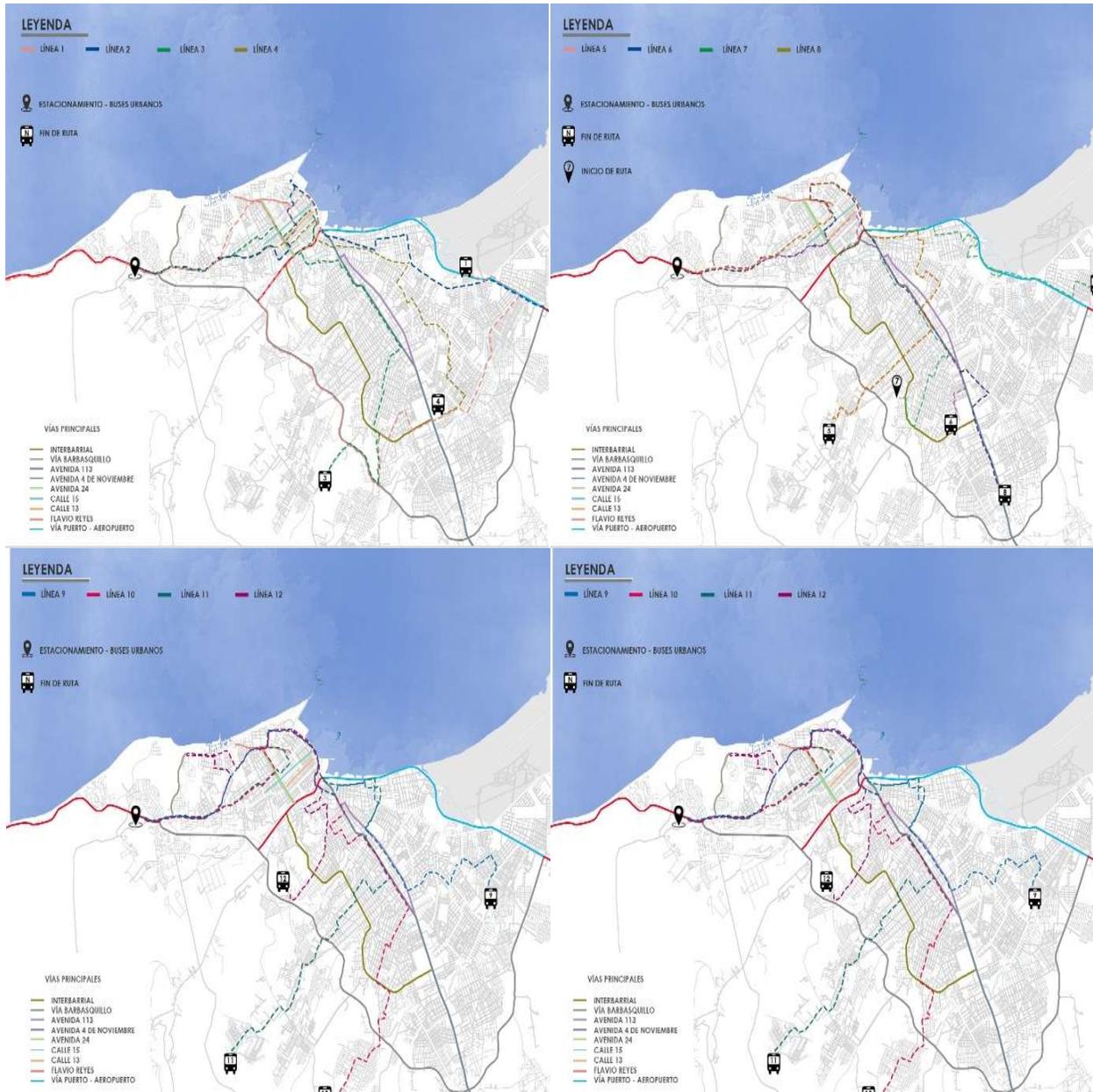
Según criterios obtenidos anteriormente, es relevante el identificar que las actividades que se ejecutan en la ciudad determinan su grado de dinamismo, por ello pese a que las políticas públicas que se establecen, evidencian resultados muy lentos o dispersos que reconocen que el transporte mueve la economía y en consecuencia promueve el consumo, el turismo, el comercio, la gastronomía y múltiples subsistemas.

Como resultado de la investigación se determina que en Manta existen modalidades de transporte reconocidas legamente por la ANT, que prestan servicio de transferencia de pasajeros y otras de carga, cuya funcionalidad no está precisamente complementado con un proceso eficaz que garantice un ejercicio para brindar un servicio satisfactorio, sin embargo responden a un nivel de organización lograda por los representantes de la empresas del transporte urbano, en búsqueda constante de mejorar el servicio que representan; Según Daniel García, empresario de la transportación urbana y gerente representante de la Federación de buses urbanos de Manta FETUM, comparte que han logrado un nivel de conocimiento que les ha permitido empoderarse de la realidad de la transportación y las necesidades que tiene la ciudad de ser atendida de manera integral, pero embargo manifiesta que la solución debe ser integral, ya que ellos son quienes inyectan capital en las unidades de transporte para su funcionamiento. Se puede hacer mucho más, pero se necesita inversión del gobierno local para implementar un sistema de transportación intermodal.

Para identificar los casos muestrales es necesario realizar un seguimiento al servicio de transportación urbana. Graficados en la Figura 6.

Figura 6

Ubicación recorridos de Servicio urbano, segregado por líneas.



Nota: Información del Gad Manta y FETUM, Elaboración propia.

En la gráfica se visualiza que la cobertura del servicio de transporte urbano cubre a más del 75 % de los sectores en Manta, e incluso prestan servicio de transportación conurbano a los

cantones vecinos de Jaramijó y Montecristi; atendiendo a una importante población, sin embargo, también se distingue que el 80% de los recorridos de las líneas sobreponen sus rutas, y aquí nacen varias inquietudes, ¿cuáles son las consecuencias de esta sobre posición?, el fenómeno es revelado en los exagerados tiempo de viaje, desgaste de la flota de buses que a la vez se refleja en gastos operativos, que son asumimos indirectamente por los usuarios, mayor contaminación ambiental y congestión vehicular.

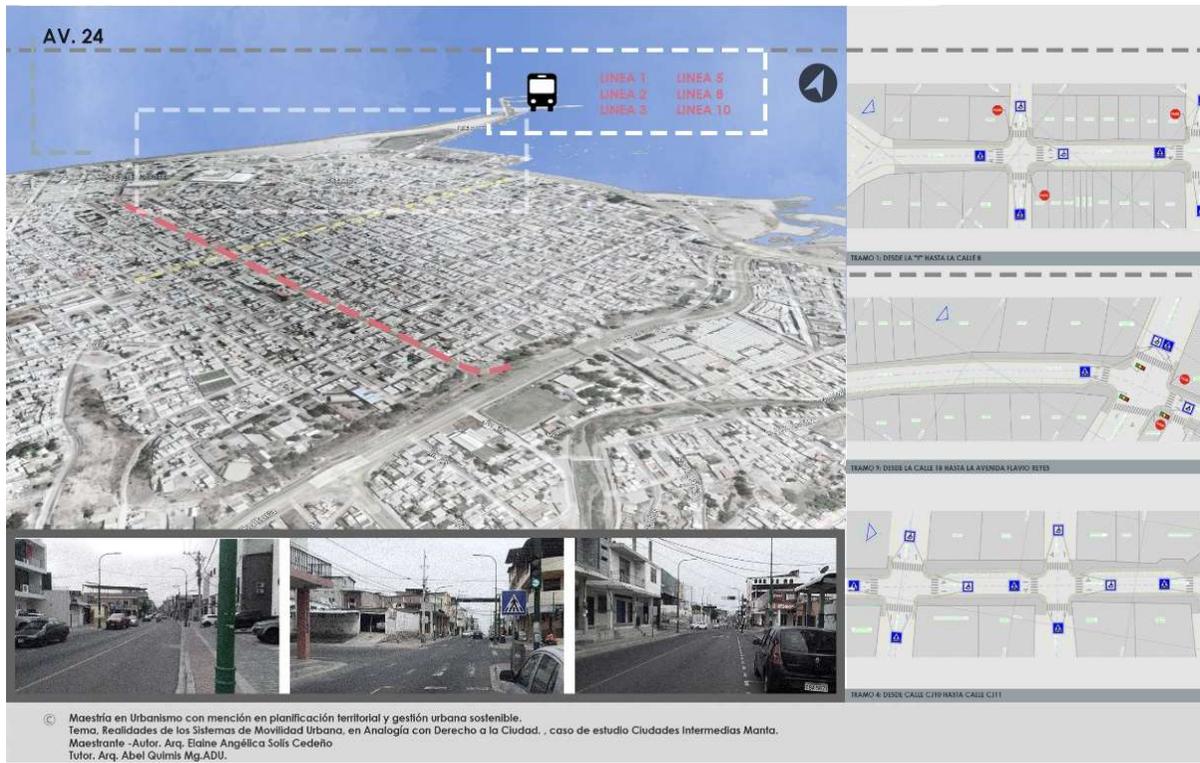
Al realizar un análisis de los sitios de congestión en la ciudad, se detectan hallazgos que tiene concordancias con la sobre posición de rutas de buses urbanos, producto de una mayor actividad y por ende mayor demanda de usuarios para este sistema de transporte.

4.1.3 Resultados Referentes a Objetivo 3

Para poder identificar aquellos criterios que permiten dinamizar la ciudad, se debe reconocer que el vínculo para poder acceder a los servicios, espacios que ofrece a la ciudad y que ha sido atendida bajo criterios de proximidad y accesibilidad para disfrute de todos, ¿pero qué tan accesibles son?; para ello se ha seleccionado aquellas vías que fueron atendidas con obra civil de acuerdo a la planificación de las diferente periodos administrativos con inversiones económicas considerables en los últimos 10 años.

Figura 7

Mapa de la Avenida 24.



Nota: Elaboración propia.

Ubicada en la parroquia Manta, es una de las vías de mayor conectividad histórica y comercial en la ciudad de Manta, a inicios del año 2016 inicia los trabajos de reconstrucción de la vía, fue considerada dentro del plan de obras del proyecto que se financió por un crédito gestionado con el Banco Mundial.

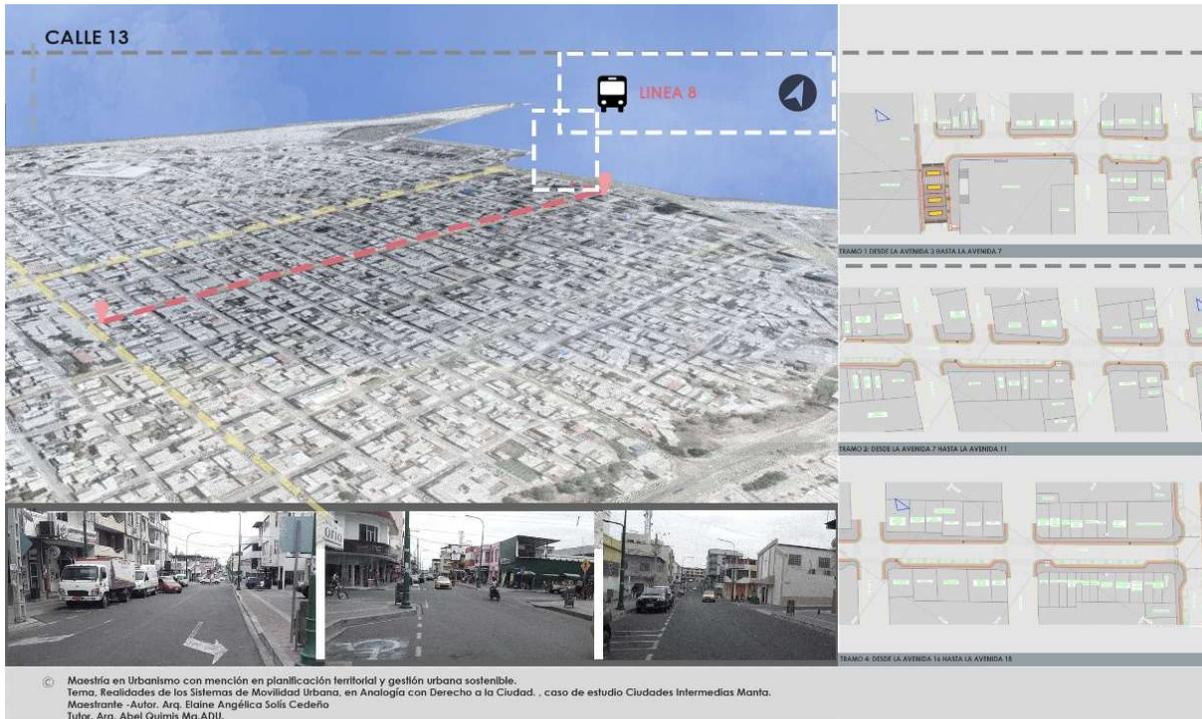
Funcionalidad: concebida para un ejercicio vi-direccional, incorpora criterios que brinden facilidad de movilidad para el peatón y las personas con discapacidad, reduciendo considerablemente los carriles de circulación vehicular, además de las incorporación de espacios para parqueo público actualmente administrado por la Unidad de Parqueo Tarifado de la

Dirección de Transito Gad-Manta (UNASER), sobre esta vía no existe una solución vial para el uso de la bicicleta, parte de los recorridos de las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 14, de transportación urbana.

Características físicas: Nombre de la vía: Avenida 24; Conectividad: desde la calle 8 (con extensión hacia el nivel topográfico más bajo de la ciudad la av. La Cultura) hasta la Avenida Flavio Reyes; Longitud de vía 1.380metros; inversión aproximada de 3.4millones de dólares. Reconstrucción integral de redes de agua potables, alcantarillado y electricidad, televisión e internet, vías de uso vehicular, aceras, etc.

Figura 8

Mapa Calle 13



Nota: Elaboración propia.

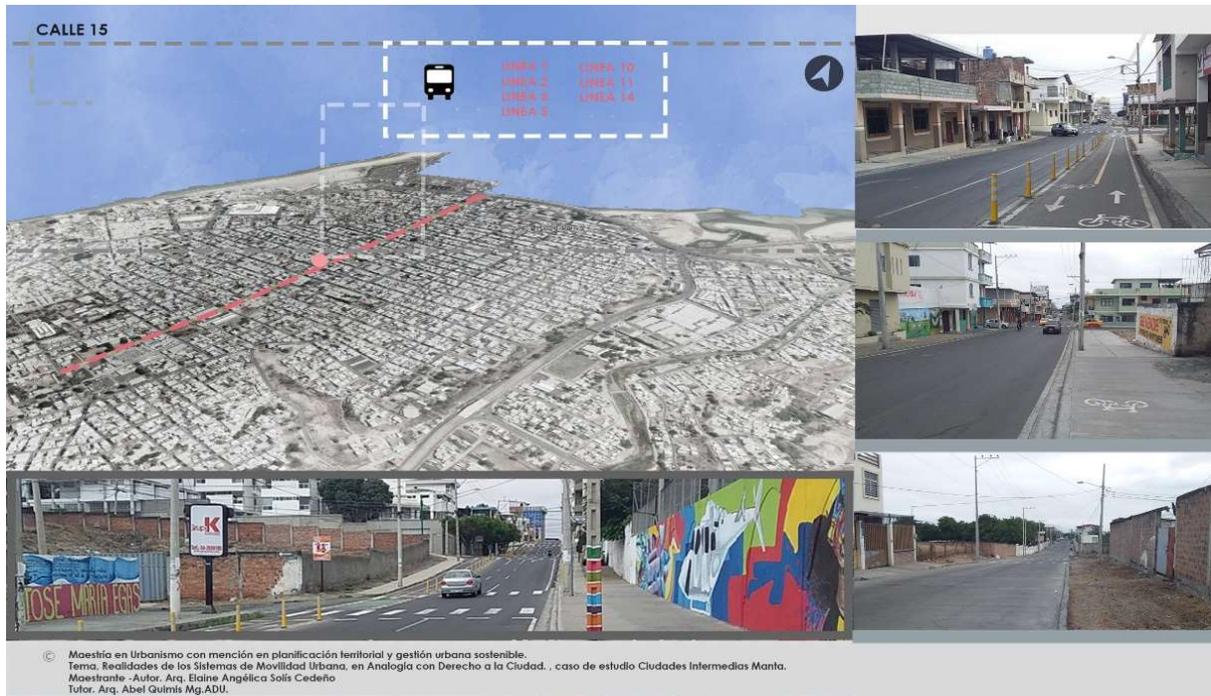
Situada en la parroquia Manta, también con trascendencia histórica, puesto que su auge activo se debe a la instauración de comercio de distinta índole desde hace más de 40 años, hasta el año 2016 se dio paso a una reconstrucción integral favorecida para ser sometida a trabajos de reconstrucción gracias a que constaba en el plan de obras del proyecto que se financió por un crédito gestionado con el Banco Mundial.

Funcionalidad: concebida para una la movilidad vehicular uní-direccional que complementa la circulación vehicular de las calles 12 y 14 a manera de circuito vial, con su antecedente comercial se integran soluciones de movilidad del peatón y las personas con discapacidad, reduciendo considerablemente los carriles de circulación vehicular, además de la incorporación de espacios con parqueo público actualmente administrado por UNASER, no se adaptaron estrategias que puedan integrar el uso bicicleta, sobre esta vía no existen recorridos de buses urbano, sin embargo si existe el cruce de varias.

Características físicas: Nombre de la vía: Calle 13; Conectividad: desde la avenida 3 (Iglesia La Merced) hasta la avenida 24; Longitud de vía 890metros; inversión aproximada de 2.9 millones de dólares. Fue sometida a la reconstrucción integral de redes de agua potables, alcantarillado y electricidad, televisión e internet, (cablerios que fueron sometidos al soterramiento pero aún existe redes que no se han integrado a este cambio) vías de uso vehicular, aceras, etc.

Figura 9

Mapa Calle 15



Nota: Elaboración propia.

Características físicas y funcionalidad: Nombre de la vía: Calle 15; Conectividad: desde la avenida Malecón Jaime Chávez Gutiérrez hasta la av. 35; Longitud: 1790 metros lineales. El PMM contempla a la Calle 15 como una de las soluciones de circulación vial automotor como (PAR VIAL), en completo a un circuito vial con las calles 14 y 16. Con la finalidad de brindar mayor ordenamiento y reducción de maniobras. En el año 2020 luego de declarada la pandemia COVID-19, esta calle fue sometida a la intervención de la obra civil con re-saneamiento con material de asfalto para lograr cierta uniformidad en la superficie y lograr aplicar la señalización horizontal de la vía lo que permitiría ponerla en funcionamiento en un solo sentido de circulación vehicular y en complemento a ella la calle 14 ubicada paralelamente inmediata,

una de las intervenciones que se realizó sobre la calle 15 fue la adaptación de un carril para uso de bicicletas el mismo que fue segregado con bolardos de metal para aislarlo del flujo vehicular y claro esta brindar otro nivel de seguridad, reduciendo a dos carriles y que permita el flujo vehicular automotor lo que ha significado las críticas de la ciudadanía, y profesionales que con un criterio técnicos han compartido sus análisis sobre la funcionalidad, además de ser una decisión técnica aislada de la planificación de la ciudad en relación al documento del PMM (2019).

La decisión de implementar sobre la calle 15 una ciclabilidad, no es una idea incoherente si la demanda del uso de la bicicleta superara considerablemente al uso de los vehículos automotores, o si respondiera a una política de opciones de trasladados, en el levantamiento de información por medio de la observación se detecta que el uso de la bicicleta es extremadamente bajo sobre esta vía, otra particularidad que se detecto es que este carril es eliminado de la continuidad partir de la av. 26, para pasar a un uso compartido con el peatón sobre la acera hasta la av. 30.

Figura 10

Mapa Avenida Flavio Reyes.



Nota: Elaboración propia.

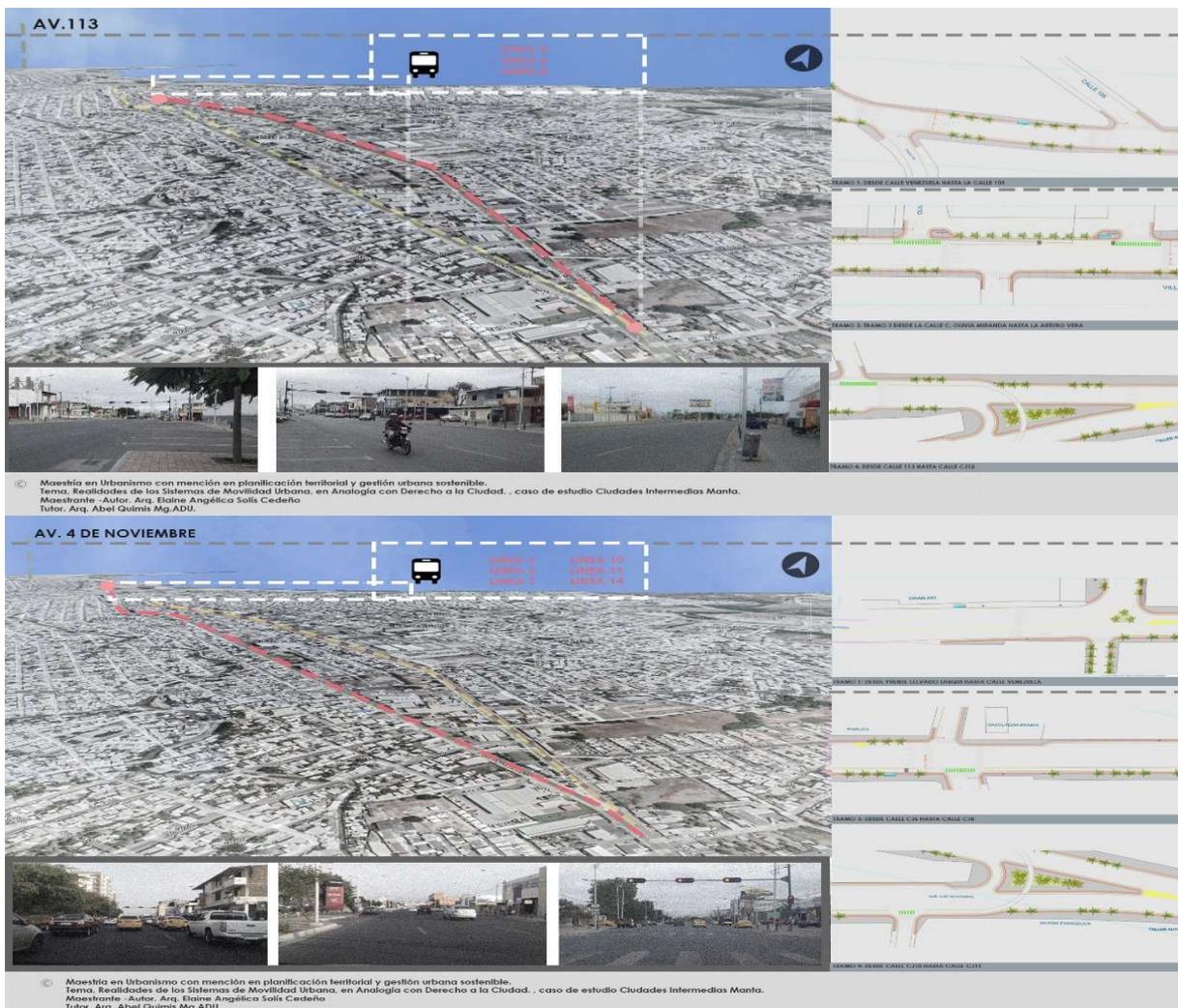
Emplazada en la parroquia Manta, su actividad vehicular es alta especialmente sobre el tramo de la calle 19 a la intercepción con la vía circunvalación de actividad comercial alta y muy variada, tanto diurna como nocturna esto antes de la declaración mundial de la Pandemia COVID-19 y se espera recuperar la identidad de Zona Rosa; Esta vía también fue sometida a trabajos de reconstrucción y reordenamiento urbano, a inicios del año 2017.

Funcionalidad: pensada para circulación vi-direccional de vehículos auto motores con criterios una ciudad caminable se brindar facilidad de movilidad para el peatón y las personas con discapacidad, reduciendo considerablemente los carriles de circulación vehicular, además de las incorporación de espacios para parqueo público actualmente de uso gratuito, sobre esta vía no existe una solución vial para el uso de la bicicleta.

Características físicas: Nombre de la vía: Avenida Flavio Reyes; Conectividad: desde la calle 16 y da continuidad a la Av. 13 hasta la vía Barbasquillo; Longitud de vía de alrededor de 1700 metros lineales; Reconstrucción integral de redes de agua potables, alcantarillado y electricidad, televisión e internet, vías de uso vehicular, aceras, etc.

Figura 11

Mapa Par Vial, avenida 4 de noviembre y avenida 113.



Nota: Elaboración propia.

El Par Vial de Manta, una obra que Integra las avenidas 4 de noviembre la avenida 113 y la calle Venezuela En búsqueda de una solución al conflicto vial que se vivía en los años hasta el año 2019.

Funcionalidad: (cuál vía) esta vía fue planificada para redistribuir el tráfico de acceso y salida a la ciudad otorgando una función de unidireccional formando un circuito vial distribuido como vía de acceso la avenida 113, una vía que funciona como distribuidor de flujos para salir a la ciudad o dirigirse al centro a través de la calle Venezuela, que también fue integrada a este circuito y la avenida 4 de noviembre como vía de salida de la ciudad. Accesos inclusivos para personas con discapacidad, con criterios de una ciudad caminable se ofrece facilidad de movilidad para el peatón, se amplía a 4 carriles de circulación vehicular, además de las incorporación de espacios para parqueo público actualmente de uso gratuito, sobre esta vía se incorpora solución vial segregada para uso de la bicicleta, carril que también es muy utilizados por quienes practican el atletismo.

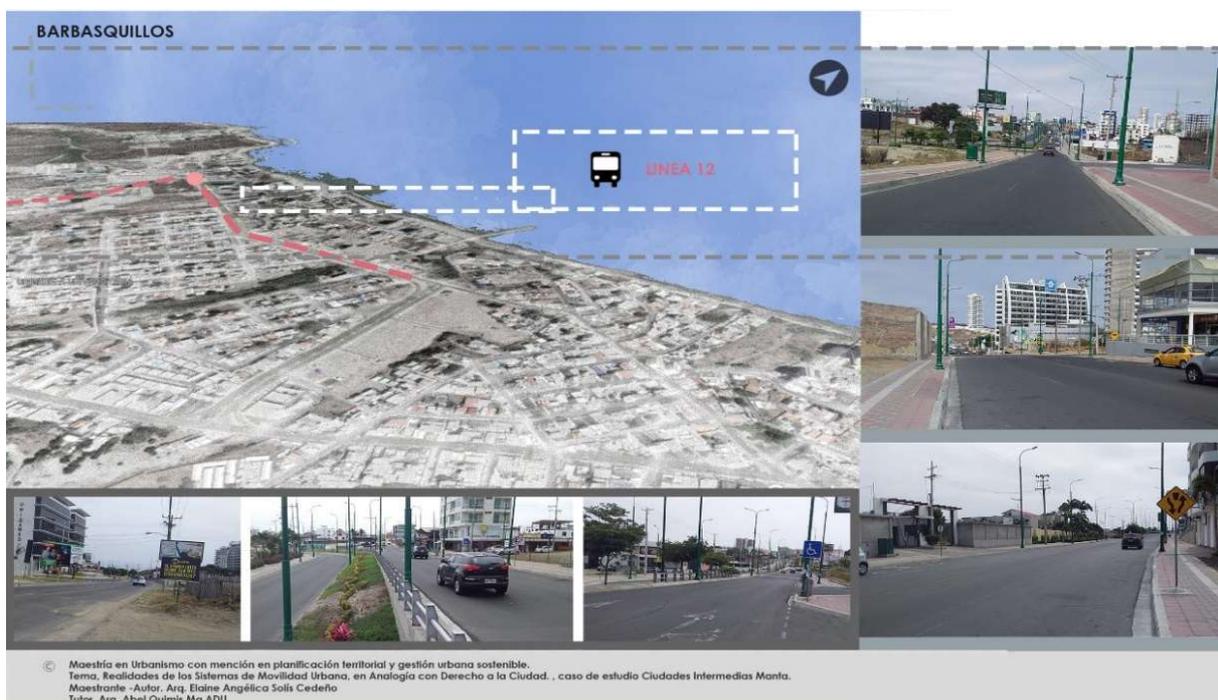
Características físicas: Nombre de la vía: Par vial Av. 4 de noviembre y Av. 113; Longitud de vía 6315 metros lineales que integran las tres vías de esta obra con reconstrucción integral de redes de acueductos para canalizar agua lluvias como acción de mitigación en caso de inundaciones, agua potable, aguas negras, en torno a la obra eléctrica se abasteció con más de 800 luminarias con instalación de soterramiento, se instalaron contenedores de desechos de alta capacidad, paraderos modernos para espera de buses. Tratamiento de especies naturales y reubicación de especies vegetales, uno de los cambios más importantes que ha experimentado el cantón y que se pudo ejecutar de acuerdo a una planificación; pero que aún enfrenta grandes desafíos como el servicio de transportación urbana puesto que la propuesta inicial respondía a destinar un carril exclusivo para la circulación pero esto fue modificado en respuesta de algunos

dueños de negocios que se apostaban sobre estas vías se sobrepuso con espacios de parqueo, otra de las novedades encontradas es que sobre esta se solucionaría el servicio de retorno de los buses por la av. 113 pero por no haber contemplado soluciones para los peanes en algunos cruces, se adaptaron cambios sobre la vía inmediata y paralela a menor distancia la av. 201.

La inversión más grande en vías que ha tenido la historia de Manta y responde a 33.7 millones de dólares.

Figura 22

Mapa de la Vía Barbasquillo.



Nota: Elaboración propia.

Características físicas y funcionalidad: Nombre de la vía: Vía Barbasquillo;
Conectividad: Nace en el barrio Umiña (Escuela de Pesca), y atraviesa una de las zonas más turística Barbasquillo hasta la entrada Centro comercial La Quadra. (Distribuidor de Trafico);

Longitud de vía 1.300 metros; inversión aproximada de 3.97 millones de dólares. Fue sometida a la intervención de reconstrucción de agua potable, alcantarillado y electricidad, televisión e internet (soterradas), vías de uso vehicular, adaptación para ciclo vía compartida con las aceras, etc.

El tramo 1 comprende una vía bidireccional para uso ciclistas, de 2.10 m de ancho. Áreas con andadores peatonales que en esta zona son de 3 m de ancho, integración de áreas verdes arborización, vías para flujo vehicular con capacidad a 4 carriles y un distribuidor vehicular (Redondel), elementos reductores de la velocidad. La señalética vial (pasos cebra, discos Pare, Reduzca la velocidad, etc.).

En tramo 2 de la Avenida Barbasquillo, diseño un muro de contención en los que se acondicionaron parqueaderos, se instalarán recipientes externos para basura y algunos enterrados; un mirador, zonas con vegetación, gradas de paso a desnivel.

Obra financiada con un préstamo Banco Mundial, que concedió al Municipio local para varios proyectos urbanos. En la extensión de esta vía se han apostado distintos equipamientos de índole comercial, recreacional y turístico como: centros comerciales, hotelería, bares, restaurantes, oficinas, servicios de salud y promoción cultural, atraídas por la edificación de locales residenciales con privilegiada vista al mar, todo lo cual hace que la avenida sea muy transitada en diversas horas del día y de la noche, evidenciando el auge turístico de la urbe. El diseño de esta vía tuvo, como objetivo mejorar la fluidez vehicular y optimizar el uso del espacio público.

5. Conclusiones

De acuerdo a las soluciones de movilidad que han existido y evolucionado con el paso del tiempo por cada necesidad y adaptándose a cambios; en Manta existen modos de transporte normados y reglamentados por la ANT según el territorio y las competencias, pero no cuenta con la tecnología necesaria, no están sincronizados unos con otros, ni complementados con subsistemas eficientes que den las garantías de un servicio eficaz, por lo que se encuentra en un punto neural de importante atención.

La falta de un modo para una transportación masiva, permite mantener efectos negativos por la sobrepoblación vehicular y con ello poder mitigar los efectos de contaminación, ocupación de espacios libres, áreas verdes hasta el ahorro de combustible en la ciudad de Manta, donde se marca un acelerados crecimiento poblacional.

Manta está creciendo mucho en kilómetros de ciclo vías, pero su uso tiene más carácter deportivo y de paseo, no existen estrategias o políticas públicas que incentiven su uso como medio de transporte eficaz.

La responsabilidad aparece cuando hay conciencia y la base de la conciencias es la educación. Los cambios son complejos y traen consigo reacciones que pueden ser tomadas de manera positiva si se planifica adecuadamente o negativa dependiendo del grado de beneficio que tienen los diferentes grupos de una misma población, pero cuando se socializa cuidando incluir a la población en la construcción de los proyectos y hacerlos partícipes de ello, los resultados serán más exitosos en respuesta a esa deuda social que aún se tiene y nos tenemos todos, el derecho a la ciudad y a las oportunidades van de la mano con la educación y la responsabilidad.

El desafío es lograr tener una población consiente de las consecuencias y la gravedad de la problemática pero comprometida a ser parte de los resultados. El valorar los esfuerzos que se hacen por la ciudad es importante pero reconocer que no todo se está haciendo bien es necesario; la tarea que espera sea superada para los gobernantes y administradores de la ciudades es muy ardua y requiere de consciencia social que debe empezar desde casa adentro, con la preparación y tecnificación del conocimiento de los líderes de la ciudad, que es lo que sin lugar a dudas permitirá tomar decisiones oportunas, integrales, equilibradas, sostenibles pero sobre todo éticas en beneficio de todos y que sirvan de modelo a ejemplificar por las ciudades intermedias.

6. Recomendaciones.

Identificar que en nuestro medio no existen sistemas de movilidad que integren subsistemas económico eficientes, mediante la gestión complementar el Plan de Movilidad de Manta Actual, que permita obtener como resultado los procesos para la operatividad de propuestas de transportación urbana, expresado de otra manera, que proporcione información específica no solo que hacer sino cómo hacerlo; sumado a esto es de gran importancia la gestión para integrar métodos tecnológicos de recaudación de pasaje a un sistema intermodal de transportación; posterior a ello una reingeniería de las rutas de buses que de manera progresiva suplan estrategias a corto, mediano y largo plazo y así aprovechar de mejor manera la infraestructura vial, disminuyendo tiempos de viaje.

Optar por la transportación de alta capacidad (masiva) integral incluyendo los cantones vecinos es una de las mejores soluciones de traslado que mitigará los efectos negativos de la sobrepoblación vehicular y con ello gozar de beneficios como ahorro de combustible, minimizar la contaminación ambiental y más espacio público para compartir.

Vincular estrategias alineadas a las políticas públicas para desincentivar el uso del vehículo privado de baja capacidad dentro del área urbana, frenar el incremento adquisitivo de este tipo de bienes.

Potenciar el sistema de ciclo vías, con la creación de una red de infraestructura para ciclista y no ciclistas, que integren circuitos viales completos de circulación, conectando estratégicamente cada una de las parroquias y barrios para potenciar la ciclabilidad.

Desde los gobiernos locales, integrar a la ciudadanía en la elaboración, ejecución y evaluación de los proyectos de desarrollo; considerando que el progreso se lo debe planificar desde la población hacia la institución.

Desde los gobiernos locales, inducir a la población para la toma de conciencia sobre la importancia de tener líderes con formación técnica y política en desarrollo urbano integral; y la participación ciudadana para la acertada toma de decisiones en bienestar de todos los habitantes.

Alinear el conocimiento técnico con el bienestar político, con interés de lograr resultados equilibrados para el perfeccionamiento de los sistemas de movilidad inclusiva relacionada a todos los tipos de necesidades de los territorios, permitirá asumir los desafíos de planificación que conlleva el crecimiento territorial.

Son las autoridades que quienes tienen gran parte de responsabilidad de liderar el cambio, pero es la ciudadanía con conocimiento que generará los cambios positivos, en alianza con la técnica, la tecnología y el conocimiento. Avalando una acertada voluntad política.

7. Referencias Bibliográficas

Arteaga, R. (23 septiembre de 2021). Ciudades Caminables. La Hora. Extraído de: <https://www.lahora.com.ec/editorial/columnistas-nacionales/ciudades-caminables/>

Álvarez, C. (2010). *Diccionario Breve de Movilidad Sostenible*. El país Semanal Blogs. Extraído de: <https://blogs.elpais.com/eco-lab/2010/05/diccionario-breve-de-movilidad-sostenible.html>

Baraya, S. (2020). *Buses de Transmilenio en desuso como unidades de apoyo hospitalario para emergencia de COVID-19* Extraído de: <https://www.archdaily.co/co/936602/buses-de-transmilenio-en-desuso-como-unidades-de-apoyo-hospitalario-para-emergencia-de-covid-19>

Bartlett, J. (16 de septiembre de 2020). ‘El Estado simplemente no nos entiende’: El pueblo mapuche aspira a una nueva Constitución. The New York Times. Extraído de: <https://www.nytimes.com/es/>

Camargo, F (2015) El derecho a la ciudad: *de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. Extraído de: www.scielo.org.co/pdf/fo/fo/n44a01.pdf (sciELO.org.co)

Castro, L. (2014). *Tesis “Hacia un Sistema de Movilidad Urbana Integral y Sustentable en la zona Metropolitana del Valle de México”*. (Pag. 49,50, 72). Extraído de: <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>

Cedeño, H. Paz, A. Macías, A. (2016). *Una aproximación al estudio del diseño urbano y su implicación para el desarrollo local*. Extraído de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5802861.pdf>

Delgado, P., Cárdenas, A., García, J. (2008). *Espacio Público y Derecho a la Ciudad*. (pág. 45). Extraído de: https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/ONU-Habitat_2008_Espacio-publico-y-derecho-a-la-ciudad.pdf

De Sousa. A (2020). “*El derecho a la ciudad como paradigma y su aplicación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia*”. (pág. 49). Extraído de: <https://www.lacomarcacientifica.com/wp-content/uploads/2020/05/TFM-Ana-de-Sousa-Valencia.pdf>

Duque Escobar, G. (2017). *Movilidad y Modelo Urbano*.

Fernandez, F. *Accesibilidad Universal*. La Ciudad Accesible CIVI Europeo Praemium. Extraído de: <http://periodico.laciudadaccesible.com/portada/opinion-la-ciudad-accesible/item/1733-accesibilidad-urbana>.

González, P. (2015). *Tesis, Propuesta Para La Mejora Del Transporte Público En El Distrito Nacional, Santo Domingo*. Extraído de: <https://core.ac.uk/download/60433248.pdf>

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona. Editorial Reverté.

Hidalgo, R. (2016). Auditorias de seguridad igual. (pág. 2). Ecuador. Extraído de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/SSV_VII_2016_PPT_Auditorias-de-Seguridad-Vial.pdf

Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones península.

Martínez, A. (Última edición: 24 de junio del 2021). Definición de Sistema. Recuperado de: <https://conceptodefinicion.de/sistema/>. Consultado el 15 de agosto del 2021

Molano, F. (2016). *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. (Pág. 2) Extraído de:

<http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf>

Montezuma, R. (2003). *Ciudad y transporte: La movilidad urbana*. En M. Balbo, R. Jordán, & D. Simioni, *La ciudad inclusiva* (Pág. 175-192). Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Moreno, F. J. (2013). Epistemología del análisis de la movilidad urbana. Investigación y Diseño 08. Recuperado de:

https://www.academia.edu/14720146/Epistemolog%C3%ADa_del_an%C3%A1lisis_de_la_movilidad_urbana?email_work_card=view-paper

Moscoso, M. (2018). *¿Qué podemos aprender de Holanda para construir una sociedad más Ciclo-inclusiva?* Extraído de: <https://www.despacio.org/2018/06/25/que-podemos-aprender-de-holanda-para-construir-una-sociedad-mas-ciclo-inclusiva/>

Ojeda, M. (2018). *Importancia del sector automotriz del Ecuador sobre la economía, antes y después de la dolarización Proyecto de Investigación*. (Pág. 37,38). Extraído de:

<https://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/7836>

Ornés, S. (2009). *El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano*. Extraído de:

<https://www.researchgate.net/publication/237025793>

Ortiz, K. (2018). *LA MOVILIDAD URBANA COMO UN DERECHO A LA CIUDAD. CASO DEL BRT EN CIUDAD JUÁREZ, CHIHUAHUA*, México, Extraído de:

<https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-OrtizS%C3%A1nchez-KarenBarenka.pdf>.

Pinasco, G. (2020). *El Prometedor futuro de la movilidad sostenible en Cuenca*. Extraído de: <https://www.vistazo.com/enfoque/el-prometedor-futuro-de-la-movilidad-sostenible-en-cuenca-KAVI175681>

Ramírez Kuri, P. (2018). *El derecho a la ciudad y espacio público. La ciudad posible. Cambios y transformaciones en el siglo XXI*. (Pág. 78- 102) México: Universidad del Quindío.

Rodrigo, F. (2009). *Glosario De Movilidad Sostenible*. Extraído de: http://istas.net/descargas/2_ESP.pdf.

Quispe, C. (2016) Patrimonio y movilidad urbana: el caso de Cuenca en Ecuador. El Orden Urbano en el S.XXI. Recuperado de: <https://elordenurbano.com/patrimonio-movilidad-urbana-cuenca/>

Quispe, Z. (2020). *Caminabilidad y actividad social urbana en la avenida Giráldez de Huancayo – 2018*. (Pág. 49). Extraído de: file:///C:/Users/ElaineS/Downloads/IV_FIN_106_TE_Quispe_Montalvo_2020.pdf

INSTITUCIONES

Gad municipal Cuenca/ Dirección de Gestión de Movilidad/ Recuperado de: <http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/RECORRIDOLINEASTRANSPORTEFINAL.pdf>

UCLG. (2016). *Documento Marco de CGLU para Ciudades Intermedias*. (Pag.7). Extraído de: https://www.uclg.org/sites/default/files/cglu_documento_marco_ci_0.pdf

La Network. (2017). En qué consiste el Derecho a la ciudad? - *LA.Network*.

Extraído de: <https://la.network/consiste-derecho-la-ciudad/?platform=hootsuite>

(2014) Movilidad Urbana CASIOPEA Recuperado de: [Movilidad Urbana - Casiopea \(pucv.cl\)](#)

Ciudades Intermedias hacia una definición funcional. Extraído de:
<https://1library.co/article/ciudades-intermedias-hacia-una-definici%C3%B3n-funcional.yenv7e4y>

RPP. NOTICIA. (2021). *Ciudad de 15 minutos.* Extraído de:
<https://rpp.pe/mundo/actualidad/ciudad-de-15-minutos-el-nuevo-concepto-de-ciudad-que-busca-una-solucion-para-el-medio-ambiente-noticia-1319036>

Boletín, *La movilidad en tus manos.* Pamplona. Extraído de:
<https://www.participartepmus.es/es/glosario>

Proyecto Experimental Arquitectura en tránsito Arquitectura para emergencias.
Extraído de: <https://www.57uno.com/project/arquitectura-en-transito/#>

Revista de Manabí. (2016). *La regenerada Calle 13 de Manta ya es unidireccional.*
Extraído de: <https://revistademanabi.com/2016/11/10/la-regenerada-calle-13-de-manta-ya-es-unidireccional/>

Revista de Manabí. (2020). *El tránsito será unidireccional en calles 14 y 15 de Manta.*
Extraído de: <https://revistademanabi.com/2020/08/22/el-transito-sera-unidireccional-en-calles-14-y-15-de-manta/>

Plan Maestro de Movilidad Urbana. (2011). Manual de lineamientos y estándares para vías peatonales y ciclo vías (pág. 62). Guadalajara. Extraído de:

<http://www.iepcjalisco.org.mx/participacion-ciudadana/wp-content/uploads/2017/06/lineamientos- ciclovias.pdf>

Comisión Nacional de los Derechos Humanos; (2016). *Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. México*. (pág. 3). Extraído de:

<http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

Gad. Santa Elena. (2020). *Plan de Uso y Ocupación del Suelo del Cantón de Santa Elena 2020-2024*. (Pag. 7). Extraído de: <http://www.gadse.gob.ec/gadse/wp-content/uploads/2020/05/PLAN-DE-USO-Y-OCUPACION-DEL-SUELO-DEL-CANTO%CC%81N-SANTA-ELENA.pdf>

Página Conceptos y definiciones. Extraído de: <https://conceptodefinicion.de/sistema-inmunologico/>

NORMATIVA LEGAL

Del Ecuador, A. C. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito: Tribunal Constitucional del Ecuador. Registro oficial Nro, 449, 79-93.

Ecuador, A. N. (2016). Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, uso y gestión de suelo. QUITO: REPUBLICA DEL ECUADOR/ASAMBLEA DEL ECUADOR. Extraído de: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Us-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>

PLENO, E. (2014). Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DESCENTRALIZADO, G. A. (2021). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Manta 2020-2035.

La Nerwork. (2019). *La lucha de Buenos Aires Para ser una Ciudad para peatones*.
Extraído de: <https://la.network/la-lucha-de-buenos-aires-para-ser-una-ciudad-para-los-peatones/>

Revista Manabí. (2016). *Regeneración de la avenida 24 de Manta*. Extraído de:
<https://oromartv.com/manabi-regeneracion-la-avenida-24-manta-estara-febrero/>

Telégrafo. (2019). Cuenca pone el ejemplo en Ecuador en proyectos de movilidad alternativa. Extraído de: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional-sur/2/cuenca-ecuador-proyectosdemovilidadalternativa>.

(2007) Sistema Integrado de Transporte Público de Autobuses de Curitiba, Brasil. Movilidad Sostenible: Sistema Integrado de Transporte Público de Autobuses de Curitiba, Brasil. (movilidadesosteniblechile.blogspot.com).

8. Anexos

COMPENDIO DE LOS ENTREVISTADOS.



1.- Gustavo Barreras Plúas.

Ingeniero Comercial profesión, tiene una maestría en administración de empresas un diplomado en movilidad y también cursando el tercer semestre de la carrera de derecho, fue gerente de la empresa pública PORTOVIAL durante 5 años y medio, ahora es asesor de la prefectura de Manabí en temas de movilidad.

SINOPSIS.

¿Según su experiencia, considera que existen Sistemas de Movilidad definidos en nuestro medio? (Provincial y sus cantones) ?; Si existen sistemas de movilidad y los utilizamos para todo y cada uno de nuestras actividades y servicio, sean estos públicos, privados, deportivos, de trabajo, recreativos, etc., y los utilizamos diariamente.

¿Cuáles son los desafíos que enfrentan las autoridades para tomar decisiones más efectivas y de solución en temas de movilidad?; Que la ciudadanía los asimile, que los usuarios se acoplen a nuevos sistemas de controles, a la aplicación de una nueva normativa legal, a respetar al otro ciudadano.

¿Cómo se deben direccionar los recursos de la ciudad de acuerdo al modelo deseado de la ciudad?; Definitivamente deben ser direccionados de acuerdo al plan de desarrollo de una ciudad, pues el plan de desarrollo es la hoja de ruta que permite a los municipios crecer o estancarse, es crucial tener un Plan eficiente.

¿Existe realmente justicia social aplicada sobre la ciudadanía, para poder acceder a todos los servicios como ciudad?; A pesar de que la Constitución de la Republica habla sobre el buen vivir, siempre va a existir demandas diarias de requerimientos e insatisfacciones, no olvidemos que en nuestra ciudad existen grandes desigualdades.

¿Cuál sería el modelo o sistema de transporte idóneo que debería aplicarse en nuestra ciudad?; El sistema más idóneo es el transporte en bicicleta, acompañado con el sistema de transporte público.



2.- Hernán Salcedo Loor.

Ingeniero Comercial de Profesión, una maestría de Tráfico y Movilidad, otra Dirección de Proyectos y una en Administración de Empresas, actualmente concejal de Manta, familiarizado con temas de transportación porque sus padres fundaron el sindicato de choferes de Tarqui, fue profesor en los colegios Americano y San José; fue el representante legal del sindicato de choferes profesionales Tarqui y su escuela de conducción la que llegó a un nivel importante a nivel internacional obteniendo acreditaciones hizo 39001 en temas de seguridad Vial como concejal de Manta presidente de la comisión permanente municipal de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; al igual de la comisión de Turismo y de la comisión lo jurídico y lo legislativo.

SINOPSIS.

¿Según su experiencia, considera que existen sistemas de movilidad definidos?; Si existen sistemas de movilidad por necesidad e inercia, pero falta que se integre unos con otros en forma articulada para poder dar un servicio urbano de calidad.

¿Cuáles son los desafíos que enfrentan las autoridades para poder tomar decisiones más efectivas en temas de movilidad?; La falta de voluntad política para tomar decisiones, la falta de planificación y conocimientos técnicos, además de la disponibilidad económica y poder ejecutar bien los proyectos.

¿Cuál sería el modelo deseado de movilidad dónde se dirección en los recursos de la ciudad?; Considerando que la ciudad sigue creciendo, debe de pensarse en un sistema articulado integrado con diferentes modalidades en donde se use la tecnología para conciliar este servicio y qué se redistribuye con un servicio de calidad y confort que permita transformar llevar la mayor cantidad de personas cómodamente, un sistema de transporte masivo articulado integrado de diferentes modalidades que se acople a la geografía y topografía de la ciudad por ejemplo de otras ciudades con un servicio de calidad.

¿Existe en nuestro medio la justicia social aplicada a la ciudadanía con respecto a los accesos en los espacios públicos en temas de movilidad?; En la zona urbana se necesitan paradas más cómodas, mejor estructuradas, integrar un sistema de tarjetas que permita calcular el tiempo y distancia entre cada uno de los recorridos, Infraestructura vial para personas con capacidades especiales o reducidas donde se puedan movilizar en forma dinámica segura, confortable acorde al crecimiento y la realidad de la movilidad actual.



3.- Teodoro Andrade.

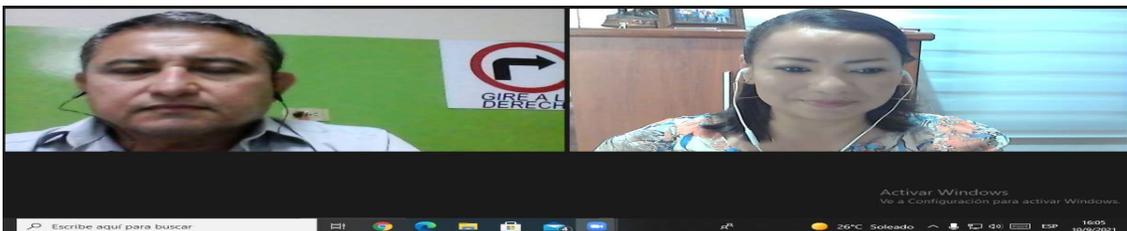
Mantense, Arquitecto graduado en la ciudad de Quito, concejal de Manta por dos ocasiones, presidente de la comisión de planeamiento Urbano, director de planificación urbana del GAD Manta, ha presidido y formado parte de la planificación de los planes de desarrollos urbanos de la ciudad de Manta y también de Portoviejo.

SINOPSIS.

Por su ubicación geográfica Manta es una ciudad que está en la mira de todo el continente y el mundo por lo tanto las autoridades tienen la responsabilidad y obligación de convertirla en ejemplo de Ciudad intermedia, con la dolarización el país inicia una estabilidad económica donde la ciudad de Manta trasciende en su crecimiento apareciendo las nuevas ciudades urbanizaciones, industrias, edificios, centros comerciales y el parque automotor también se extiende la ciudad que empieza extenderse, los diseños de las vías no son suficientes al igual que los sistemas de señalización, el cambio de conducta de los ciudadanos, La cobertura del sistema de transporte en los barrios populares donde existe la mano de obra, lo ciudadanos tienen que moverse para llegar a sus lugares de trabajo que generalmente se está en el centro de la ciudad, todo esto incrementa la movilidad y amenaza con la facilidad de accesibilidad para llegar a los lugares de destino, otro factor que influye en la movilidad de Manta es la cercanía con otros cantones aledaños como Montecristi, Jaramijó puesto que sus habitantes se trasladan todos los días a realizar sus múltiples actividades en el centro o diferentes lugares de la ciudad de Manta, por lo tanto existe una interdependencia con Manta, es decir que todo lo que se haga para el esta ciudad tiene que ser pensado también con Montecristi a Jaramijó, es decir que todo que todo lo que se planifique para Manta debe incluir a los cantones vecinos en con urbanidad cómo son Montecristi en Jaramijó; El nuevo plan de desarrollo contempla Plan para 15 años entre (2035), Fecha establecida como visión, considerando el crecimiento poblacional en 35.000 habitantes. El

nuevo plan de movilidad se convertirá en un factor de desarrollo y eficiencia para esta ciudad, elemento fundamental para mejorar el medio ambiente, la conducta y el comportamiento de los ciudadanos.

A la movilidad también debemos considerar que el derecho al trabajo, la vida, a la salud, a la educación, el nuevo plan desarrollo promueve las nuevas sub centralidades para hacer la ciudad más cercana, en cada parroquia incluir centralidades, esta nueva estructura urbana permitirá que exista una mejor comunicación entre personas considerando que la ciudad en los próximos 15 años va a sufrir una gran explosión demográfica, pacificar la ciudad es importante con la construcción de nuevos corredores peatonales que permitan llegar en bicicleta o caminando hacia un nuevo centro de ciudad descentralizada debidamente conectada y esto depende de la voluntad política y capacidad de gestión que tengan las municipalidades para que éstas su centralidades se vayan equipando y puedan conseguir sus objetivos.



4.- Ing. Darwin Carreño.

Es licenciado en ciencias de la educación, con mención en administración educativa tecnología superior en Comercio exterior, tiene una tecnología en planificación de transporte terrestre y gestión del gestión transporte tránsito y seguridad vial, trabaja como instructor docente en educación para la seguridad vial, director de escuela de conductores no profesionales en la ciudad de Manta, asesor en la asociación de escuelas de conducción con respecto a la última reforma de la ley de tránsito.

SINOPSIS

¿En Manta existen sistemas de Movilidad?, En forma desmedida las autoridades y administraciones pasadas no han planificado para los largos periodos es decir más de 50 años en adelante más bien han ido saliendo de cada necesidad y manera inmediata la solución. El crecimiento de la población necesita de soluciones integrales y adecuadas.

¿Cuáles son los desafíos en temas de movilidad?, El desafío más fuerte y difícil es el presupuesto, lamentablemente nuestro medio el tema presupuestario siempre ha dejado para el fin y la gestión para buscar recursos no es la adecuada.

La ciudad no sé proyecto para las necesidades reales existe el tema jurídico pero no se obliga a que las cosas se cumplan, existen negocios donde la gente se ubica en la vía pública ocupando espacios reduciendo la movilidad del peatón y los vehículos. El derecho a la movilidad que tenemos todos porque todos somos peatones.

Es importante la creación de centros comerciales con planificación adecuada de estacionamientos o parqueaderos que cubran la necesidad y la demanda de sus clientes, amplios y acondicionados.

De acuerdo al modelo de movilidad deseado, ¿Cómo se deben direccionar los recursos? Si queremos mejorar la comodidad del peatón debemos de tomar en cuenta el clima de nuestra ciudad, no es lo mismo en invierno que en verano un medio de transporte alternativo es la bicicleta por eso debemos pensar en las ciclo vías, pero como soluciones integrales para el uso de las bicicletas integrado, con seguridad Vial donde exista movilidad dinámica y sobre todo amigable con respecto a nuestra realidad.

¿Existe acceso a los sistemas viales como justicia social?, No Porque existe un gran porcentaje de la población con capacidades reducidas que no tiene acceso adecuado a muchos servicios. Poder brindar a la ciudadanía un servicio óptimo real con derecho justo, para que pueda acceder a un servicio de movilidad es casi imperceptible.

Debilidades

El transporte urbano no es adecuado para el servicio que recibe la ciudadanía, Incluso a este deberían integrarse opciones para que el turismo puede acceder desde el área urbana hacia las playas donde se ofrece varias atracciones, además brindar flexibilidad según las actividades horarios y días recordando que nuestra ciudad demanda, Manta se mueve por el Turismo y los recorridos deben de ser integrales y no segregar lo urbano de lo rural.

Una amenazas se considera a la sobrepoblación vehicular qué satura las calles y avenidas colapsando las vías para circular, estacionar y la constante disputa entre el espacio del vehículo con el peatón limitando a la ciudadanía a que pueda gozar plenamente de los espacios públicos que ofrece la ciudad.



5.- Arq. Rene Vallejo.

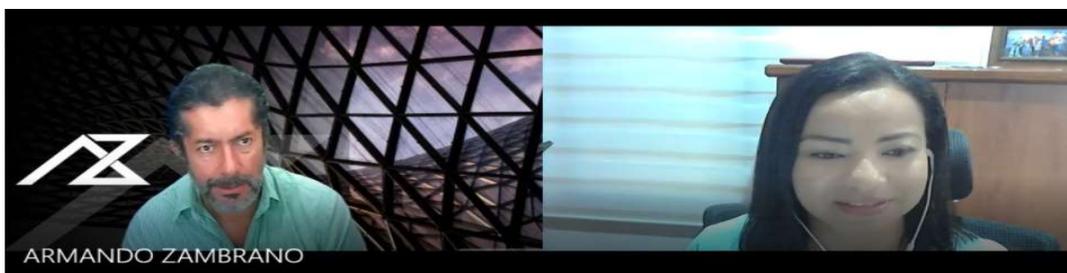
Quiteño, Arquitecto con una maestría en políticas públicas y desarrollo local vinculado al tema de la planificación territorial, ejerció funciones desde dibujante hasta director de planificación, secretario de territorio a nivel institucional, en SENPLADES hizo la agenda de la

zonal 9 del distrito metropolitano de Quito, en Inmobiliar, gerenció el proyecto de plataformas gubernamentales del país, fue profesor de la FLACSO sede Ecuador. Como Consultor en relación a planes de uso y gestión del suelo trabajo en Riobamba en el 2016 Cayambe año 2016 y normativas urbanas el PDOT con de Rumiñahui y PDOT PUGS en Manta.

SINOPSIS.

Las soluciones para la movilidad siempre han existido, el territorio no es solo un elemento físico también es el conjunto de interacciones sociales donde se deben considerar las políticas públicas, orientadas básicamente al desarrollo y por otro lado al ordenamiento territorial, La movilidad es un derecho que tienen todas las personas acceder a todos los espacios públicos y privados que tiene una ciudad, si no tiene una planificación o se planifica mal la gestión pública va a ser limitada y lo más grave, es que si no se prevé el futuro desde la óptica sostenible y no se trabaja con el presente pensando en el futuro no podrá avanzar, actualmente los municipios se ven obligados a tratar dentro del tema de movilidad.

Comprendido como un derecho a la accesibilidad es decir garantizar este acceso tanto a las personas y al intercambio de productos para sostener el crecimiento de la ciudad, dentro de este tema se incorporan el transporte público como un elemento articulador del desarrollo urbano y además como un elemento integrador se empieza a reconocer la integración de actores nuevos Cómo son los peatones, que tienen necesidad de ser reconocidos en el sistema de movilidad y también en el tema de densificación, hay que entender qué los municipios son las entidades encargadas de liderar la planificación, incorporando temas como transporte movilidad medio ambiente riesgo economía.

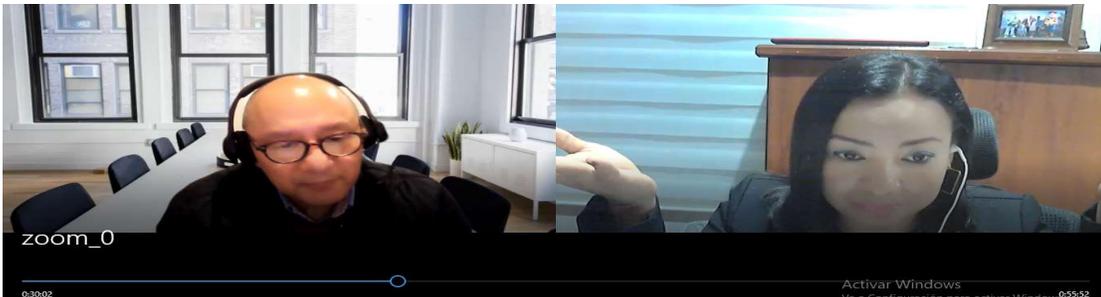


6.- Arq. Armando Zambrano.

Arquitecto Armando Zambrano graduado de Arquitecto en la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, en donde fue catedrático un y 22 años en la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí Facultad Arquitectura, además de gerenciar algunas empresas constructoras de la ciudad de Manta; ha presidido materias relacionadas al área de diseño, estadísticas, filosofía, etcétera asimismo tutor de algunas tesis de la facultad de arquitectura.

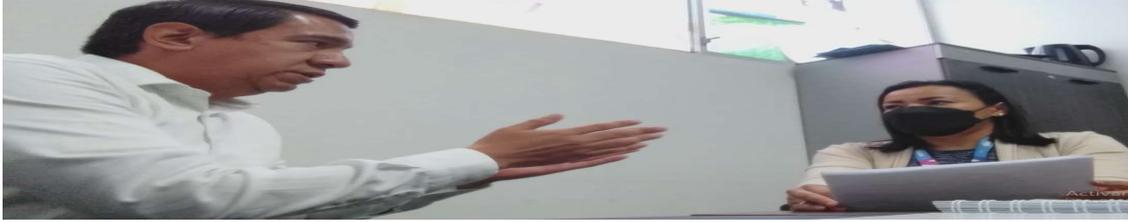
1.- ¿Usted cree que existe dentro de nuestro medio sistemas de movilidad que hayan sido acompañados de una planificación guiados desde la Academia?. La planificación es parte de los procesos administrativos en dónde paralelamente se dan coordinaciones, organizaciones, control de procesos, es muy complejo sin un equipo, es decir, 1.-la planificación se merece a un proceso administrativo. 2.- En los GAD tienen tiempos específicos 4 años parecería ser muy corto muy largo pero cuatro años no alcanza para poder tener grandes resultados, sin embargo debería tener un equipo sinérgico tan aceptado y conocedor para poder garantizar que esa máquina funcione de manera perfecta y efectiva, sucede qué viene nuevos gobiernos que realizan cambios y todo lo que se ha hecho se deshace por ende todo esa máquina que logró dar un avance empieza a desbaratarse y pues esto provoca un retraso en los procesos lejos de que cada uno de los del talento humano haga sus esfuerzos y los gobiernos de turno hagan su esfuerzo es muy complicado pero aún si el recurso humano no es el adecuado si la instrumentación y los

instrumentos son muy móviles Esto va cambiando constantemente es decir tenemos que entender que cada cuatro años este va a tener cambios.



7.- Rodrigo Torres.

Arquitecto de profesión, urbanista de formación, con maestría en ingeniería de transporte en la universidad Federal de Río de Janeiro con práctica en planificación urbana de transportes y operaciones, administración e Implementación de los sistemas de transporte público urbano y regionales con una carrera municipal en el municipio de Quito de más de 20 años, consultor internacional en el área de Determinación de proyectos y factibilidades técnicas, sociales y económicas para sus implementaciones parte una empresa consultora donde realizan estudios para consultoras grandes Cómo se CRTG, CRETG que son empresas grandes que buscan proyectos de transporte urbano y regionales a nivel de Latinoamérica, evalúan proyectos en varios países básicamente en México Brasil Chile Paraguay y Argentina para establecer cuáles van a ser los futuros proyectos bien sucedidos y sustentados que estás empresas que son financieristas y consultoras de estos grandes proyectos pueden tener en la mano un balance Real de la situación en cada uno de los países con cada uno de sus proyectos.



8.- Ing. Néstor Loor Cañizares.

Néstor Loor Cañizares ingeniero civil de profesión 14 años de experiencia en temas de movilidad trabajado en varias ciudades Quito a Portoviejo y jefe de Movilidad de Gad Manta.

SINOPSIS.

¿Existen en nuestro medio sistema de movilidad? A nivel del país yo creo que sí existen algunos sistemas de movilidad, En manta tenemos sistemas, porque los sistemas de transporte son distintos, acá tenemos un sistema que se denomina de un sistema convencional, otro tipo de sistema integrado, tenemos aquí un sistema pero un sistema de transporte terrestre de buses convencionales, todavía no hay ciudades acá que al menos una provincia que tengan estos sistemas de alta capacidad que lógicamente van en función y dimensiones o proporciones de las ciudades hablando considerando que de que Manta es una ciudad intermedia,

¿Cuáles son los desafíos que enfrentan los planificadores para poder tomar resoluciones en temas de movilidad? El contar con un equipo sin conocimiento y experiencia, es necesario contar con profesionales que tengan la experiencia en temas de movilidad, que nos permita desarrollar una planificación en temas afines, no sola es de personal técnico en también otros aspectos las herramientas para la planificación.

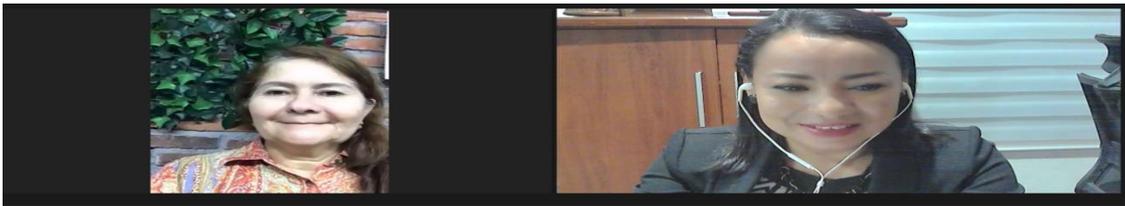
¿Cuál es el modelo deseado de ciudad al que debemos dirección nuestros mayores recursos? El modelo de movilidad mundial, en modelo de movilidad sostenible, es al que debemos caminar todas las ciudades, tomando en primer lugar están los peatones, en segundo

lugar, los ciclistas, que son los grupos vulnerables por decirlo así dentro de los actores de la movilidad y luego fortalecer el tema del transporte público y como último lugar el uso del vehículo particular.

9.- José Elías Sánchez.



10.- Arq. Susana Vera de Feijó.



11.- Abg. Josep León.



12.- Ing. Daniel García, Representante FETUM.