



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA  
INDOAMÉRICA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**TEMA:**

---

**PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CANTÓN CEVALLOS: ENFOQUE EN  
LA POTENCIACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA.**

---

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

**Autor**

Bryan Andres Ortiz Ricachi

**Tutora**

PhD. Andrea Elizabeth Medina Enríquez

AMBATO – ECUADOR

2021

## **AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN**

Yo, Bryan Andrés Ortiz Ricachi, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre **“PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CANTÓN CEVALLOS: ENFOQUE EN LA POTENCIACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA”**, como requisito para optar al grado de Arquitecto urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 26 días del mes de Julio De 2021, firmo conforme:

Autor: Bryan Andrés Ortiz Ricachi



Firma: .....

Número de Cédula: 1804411757

Dirección: Tungurahua, Cevallos, La matriz, González Suarez.

Correo Electrónico: bryandress\_21@hotmail.com

Teléfono: 0983071282

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “**PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CANTÓN CEVALLOS: ENFOQUE EN LA POTENCIACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA**” presentado por Bryan Andrés Ortiz Ricachi, para optar por el Título Arquitecto Urbanista.

### **CERTIFICO**

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 03 de Mayo del 2021




PhD. Medina Enríquez Andrea Elizabeth

## DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de titulación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor

Ambato, 26 de Julio del 2021



.....

Bryan Andrés Ortiz Ricachi  
(1804411757)

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: **“PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CANTÓN CEVALLOS: ENFOQUE EN LA POTENCIACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA”**, previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 26 de Julio del 2021

Arq. Llacas Vicuña, Luis Deliberto  
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Arq. Cardet García, Javier Jacinto  
VOCAL

Lic. Mg. Jordán Buenaño, Nancy De Lourdes  
VOCAL

## **DEDICATORIA**

Dedicado a mi padre, Rafael, por su apoyo incondicional y confianza en mí, aunque en el camino se presentaron obstáculos, el me enseñó a que siempre hay una luz al final. A mi madre, Inés, quien me enseñó que inclusive la tarea más grande y difícil se puede lograr si se lo hace un paso a la vez.

*Bryan Andrés Ortiz Ricachi*

## **AGRADECIMIENTO**

A ti Dios, por bendecirme para llegar hasta este punto de mi vida y por hacer realidad este sueño tan anhelado. Le doy gracias a todas las personas que me han acompañado en este largo camino:

A mis padres por ayudarme a no rendirme y por ser el pilar fundamental en esta etapa de mi vida.

A mi tutora, Arq. Andrea Medina, por el esfuerzo y dedicación, que con su experiencia, conocimientos, paciencia y motivación ha logrado en mí que alcance a terminar este trabajo.

A todos mis profesores que me han compartido parte de su conocimiento a lo largo de toda mi carrera profesional, gracias por aportar un granito de arena a mi formación.

A la Universidad Indoamerica, en especial a la facultad de Arquitectura, por darme la oportunidad de ser un profesional.

*Bryan Andrés Ortiz Ricachi*

## INDICE DE CONTENIDO

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN.....	2
<b>APROBACIÓN DEL TUTOR</b> .....	3
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD .....	4
APROBACIÓN TRIBUNAL.....	5
DEDICATORIA.....	6
AGRADECIMIENTO .....	7
INDICE DE CONTENIDO .....	8
ÍNDICE DE FIGURAS .....	13
INDICE DE TABLAS .....	16
INDICE DE IMÁGENES .....	16
INDICE DE ANEXOS .....	17
RESUMEN EJECUTIVO.....	18
ABSTRACT .....	19
INTRODUCCIÓN.....	1
<b>CAPÍTULO 1</b> .....	3
<b>EL PROBLEMA</b> .....	3
Contextualización .....	3
a. Contextualización macro.....	3
b. Contextualización meso. ....	5
c. Contextualización micro. ....	7
<b>Formulación del problema</b> .....	9
Análisis F.O.D.A.....	10
Formulación del problema .....	11
Preguntas de investigación.....	11
Justificación.....	12
<b>Objetivos</b> .....	13



Objetivo general.....	13
Objetivos específicos .....	13
<b>CAPITULO 2</b> .....	15
<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	15
1. Fundamento conceptual teórico.....	15
1.1 Fundamento conceptual .....	15
1.2 Fundamento teórico .....	19
Urbanismo .....	19
Planificación urbana .....	20
Acupuntura urbana.....	21
Regeneración urbana .....	22
Vialidad y movilidad .....	24
Espacio público.....	25
Espacio natural .....	28
Paisajismo.....	28
Relación entre arquitectura y medio ambiente .....	30
El turismo .....	31
1.3 Estado del Arte .....	34
-MODELOS DE GESTIÓN DE LA REGERACIÓN URBANA-.....	34
-ACUPUNTURA URBANA -.....	38
-MANUAL DE ACERAS, INTERSECCIONES, TIPOS DE CALLES Y REDES PEATONALES- .....	40
-CIUDADES PARA LA GENTE – 1ed. JAN GEHL-.....	44
-ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA- .....	48
-EL TURISMO COMUNITARIO COMO HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE DESTINOS SUBDESARROLLADOS- .....	51
-APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LA ARQUITECTURA PAISAJISTA EN ECOSISTEMAS NATURALES RECREACIONALES-.....	53
Metodología de la investigación.....	55
Línea y Sub línea de investigación .....	55
2. Diseño metodológico .....	55

3. Conclusiones capitulares .....	64
<b>CAPITULO 3</b> .....	66
<b>APLICACIÓN METODOLÓGICA</b> .....	66
3.1. Delimitación espacial, temporal o social.....	66
3.2. Análisis del contexto .....	66
3.2.1. Contexto Físico .....	66
a. Clima .....	66
b. Suelo.....	66
c. Hidrografía .....	67
d. Particularidades de Cevallos .....	68
3.2.2. Contexto económico y social .....	69
3.2.3. Contexto Geográfico.....	70
a. Ubicación.....	70
a. Localización geográfica .....	72
b. Límite Urbano _ Rural .....	72
3.2.4. Contexto Socio cultural – comercial y económico.....	74
a. Análisis demográfico - social .....	74
b. Sistema Cultural y Patrimonial .....	74
Patrimonio cultural tangible .....	74
Patrimonio cultural intangible .....	76
c. Análisis Comercial y Económico .....	77
Sector agropecuario .....	77
Sector manufacturero.....	78
Sector turístico.....	79
Comercios y servicios.....	81
3.3 Análisis Territorial y Urbano.....	82
3.3.1 Categorías de análisis y de intervención .....	82
a. Movilidad y vialidad .....	82

b. Espacio público .....	82
c. Espacio natural .....	83
3.3.2 Diagnostico territorial, categoría de vialidad y movilidad.....	83
Relaciones viales externas .....	83
Vías con más afluencia .....	84
Vialidad .....	85
Conexión Barrial.....	85
3.3.3 Diagnóstico territorial, categoría de espacio público.....	86
Ordenamiento territorial del Cantón Cevallos .....	86
Equipamientos públicos y privados Cantonales .....	87
3.3.4 Diagnóstico territorial, categoría de espacio natural.....	88
Potencial natural .....	88
Puntos de interés a nivel Cantonal.....	89
3.3.5 Análisis urbano, categoría de vialidad y movilidad.....	90
Vialidad Urbana.....	90
Transporte Público.....	91
Direccionalidad de Vías Urbanas .....	92
Análisis de flujos vehiculares, peatonales y ciclables .....	93
3.3.6 Análisis urbano, categoría de espacio público.....	95
Equipamientos Urbanos.....	95
Núcleos comerciales .....	95
Uso de suelo residencial y comercial.....	96
Llenos y Vacíos .....	97
Altura de edificaciones .....	98
Ordenamiento Territorial.....	99
3.3.7 Análisis urbano, categoría de espacio natural.....	101
Espacio verde urbano.....	101
3.4 Análisis e interpretación de entrevistas, aplicadas a las autoridades del Cantón Cevallos.....	102

3.5 Análisis e interpretación de encuestas, aplicadas a los habitantes, comerciantes y visitantes del Cantón Cevallos. ....	105
3.6 Análisis de referentes. ....	127
3.6 Talleres participativos ....	132
3.7 Conclusiones capitulares.....	135
<b>CAPITULO 4.....</b>	<b>137</b>
<b>LA PROPUESTA .....</b>	<b>137</b>
4.1 Tema .....	137
4.2 Idea generadora.....	137
4.2.1 Categoría de vialidad y movilidad.....	137
4.2.2 Categoría de espacio público.....	137
4.2.3 Categoría de espacio natural.....	138
Plan masa rural .....	139
Alcance de la propuesta rural .....	139
Plan masa urbana .....	140
Alcance de la propuesta urbana .....	140
4.3 Anteproyecto .....	141
4.3.1 Propuesta _ Categoría de vialidad y movilidad.....	142
Recorridos y circuitos ciclistas .....	142
Tipología de ciclo rutas .....	144
Diagnóstico de vías actuales.....	146
Categorización de vías.....	147
Direccionalidad de vías.....	149
Transporte público.....	150
Simbología para ciclo rutas .....	151
Simbología de senderismo y turismo.....	151
4.3.2 Propuesta _ Categoría de espacio público .....	152
Conexiones de núcleos comerciales .....	152
4.3.3 Propuesta _ Categoría de espacio natural .....	155

Sendero turístico comercial .....	155
Red de parques.....	155
4.3.4 Propuesta General.....	156
Intervenciones de calles urbanas .....	156
Intervenciones de espacios públicos.....	160
Propuesta general urbana.....	161
Foto renders .....	162
Bibliografía.....	167
ANEXOS .....	172

## **ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1 Árbol de problemas .....	10
Figura 2 Análisis F.O.D.A .....	11
Figura 3 Población económica activa.....	59
Figura 4 Técnicas de recolección de datos .....	62
Figura 5 Corte topográfico .....	67
Figura 6 Hidrografía cantonal .....	68
Figura 7 Delimitación espacial.....	71
Figura 8 Delimitación provincial .....	71
Figura 9 Delimitación rural y urbana .....	73
Figura 10 Grupos de edad poblacional.....	74
Figura 11 Crecimiento histórico cantonal .....	77
Figura 12 Ejes de intervención.....	83
Figura 13 Relación vial externa.....	84
Figura 14 Vialidad cantonal .....	85
Figura 15 Conexiones barriales.....	86

Figura 16 Ordenamiento territorial.....	87
Figura 17 Equipamientos públicos y privados .....	88
Figura 18 Potenciales naturales .....	89
Figura 19 Puntos de interés a nivel cantonal.....	90
Figura 20 Vialidad urbana.....	91
Figura 21 Transporte público .....	92
Figura 22 Direccionalidad de vías urbanas .....	93
Figura 23 Conteo vehicular, peatonal y bicicletas .....	94
Figura 24 Conteo vehicular, peatonal y bicicletas .....	94
Figura 25 Equipamientos urbanos.....	95
Figura 26 Núcleos comerciales .....	96
Figura 27 Uso de suelo residencial y comercial.....	97
Figura 28 Llenos y vacíos .....	98
Figura 29 Altura de edificaciones .....	99
Figura 30 Delimitación de uso de suelos .....	100
Figura 31 Análisis de sitio, Áreas verdes .....	101
Figura 32 Propuesta general rural .....	139
Figura 33 Propuesta general urbana .....	140
Figura 34 Acciones urbanas .....	141
Figura 35 Topografía de rutas ciclísticas .....	143
Figura 36 Rutas ciclistas .....	143
Figura 37 Tipología de ciclo rutas.....	145
Figura 38 Tipología de ciclo rutas.....	145
Figura 39 Corte de calles urbanas .....	146
Figura 40 Corte de calles urbanas .....	146
Figura 41 Categorización de vías urbanas.....	148

Figura 42 Propuesta de calles urbanas .....	149
Figura 43 Propuesta de calles urbanas .....	149
Figura 44 Propuesta direccionalidad de vías .....	150
Figura 45 Propuestas de rutas para transporte público.....	150
Figura 46 Señalética para ciclo rutas.....	151
Figura 47 Señalética para senderos y turismo .....	152
Figura 48 Estrategias de conexión urbana.....	152
Figura 49 Conexión de núcleos comerciales urbanos .....	153
Figura 50 Conexión de núcleos comerciales urbanos .....	154
Figura 51 Propuesta e senderos rurales .....	155
Figura 52 Propuesta de red de parques.....	156
Figura 53 Propuesta de calle urbana.....	156
Figura 54 Propuesta de calle urbana.....	157
Figura 55 Propuesta de calle urbana.....	158
Figura 56 Propuesta de calle urbana.....	158
Figura 57 Propuesta de parada de bus .....	159
Figura 58 Propuesta de estacionamientos .....	159
Figura 59 Propuesta de calle peatonal urbana .....	160
Figura 60 Propuesta de plaza, entre parque de la madre y coliseo.....	160
Figura 61 Extensión de espacio público en parque ferroviario .....	161
Figura 62 Propuesta de espacios urbanos.....	161
Figura 63 Sector el coliseo, núcleo comercial de la manufactura de calzado. ....	162
Figura 64 Calle 13 de mayo, parque la madre.....	162
Figura 65 Calle Juan Elías Bucheli .....	163
Figura 66 Calle González Suarez, ciclo vía urbana.....	163
Figura 67 Parque central y la iglesia la matriz .....	164

Figura 68 Parque central.....	164
Figura 69 Parque ferroviario .....	165
Figura 70 Espacios de esparcimiento, sector caída de agua Jun.Jun.....	165
Figura 71 Propuesta de mirador en el sendero ecológico.....	166

## **INDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Proyección poblacional .....	57
Tabla 2 Número de clientes visitados.....	60
Tabla 3 Tipos de codificación territorial .....	100
Tabla 4 Personas entrevistadas.....	102
Tabla 5 Exel de interacción con los grupos de interacción .....	132
Tabla 6 Propuestas rurales.....	139
Tabla 7 Propuestas urbanas .....	140

## **INDICE DE IMÁGENES**

Imagen 1 Casa patrimonial del cantón .....	75
Imagen 3 Fiesta tradicional .....	76
Imagen 4 Frutas caducifolios .....	78
Imagen 5 Comercialización de calzado.....	79
Imagen 6 Turismo cantonal.....	80
Imagen 7 Casa patrimonial, museo .....	81
Imagen 8 Portada de los grupos de discusión.....	135



## **INDICE DE ANEXOS**

Anexo 1 Encuesta para los ciudadanos del cantón.....	172
Anexo 2 Encuesta para los comerciantes del cantón.....	173
Anexo 3 Encuesta para los turistas.....	174
Anexo 4 Entrevista para las Autoridades .....	175
Anexo 5 Realización de talleres participativos por medio de plataforma virtual. ....	199
Anexo 6 Visita de campo de la caída de agua Jun-Jun .....	200
Anexo 7 Visita de campo de la zona urbana .....	201
Anexo 8 Visita de campo de la zona rural.....	202

**UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**TEMA:** PLAN DE REGENERACIÓN URBANA DEL CANTÓN CEVALLOS: ENFOQUE EN LA POTENCIACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA.

**AUTOR:** Bryan Andrés Ortiz Ricachi

**TUTORA:** PHD. Andrea Medina Enríquez

**RESUMEN EJECUTIVO**

Territorialmente el cantón Cevallos consta de un potencial productivo turístico limitado, debido a la carencia de una planificación que contribuyó al ordenamiento de sus espacios públicos, problemática que ha causado la fragmentación de núcleos comerciales, deteriorando la interacción socio-espacial. Por esta razón, la tesis se basó en un proceso de diagnósticos urbanos, partiendo de la recolección de información del contexto real en el sitio de estudio, desarrollado en dos partes. La primera reúne toda la información necesaria de la zona rural del Cantón Cevallos, y la segunda parte evidencia gráficamente un análisis urbano, comprendiendo y sustentando el problema. Además de una propuesta de regeneración urbana, mediante intervenciones, conexiones y transformaciones de espacios públicos. La propuesta se desarrolló mediante el estudio de 3 principales factores urbanos, destacando la movilidad, el espacio público y espacio natural, todos estos giran en torno al concepto de productividad y turismo, temas esenciales que predominan en nuestro caso de estudio. Finalmente la propuesta partió de una movilidad integral entre espacios públicos, espacios naturales y puntos comerciales fragmentados en el centro urbano. Además de crear conectividad hacia la zona rural del cantón, generando un dinamismo comercial con los productores de la ruralidad, comunicando equipamientos, comercios y actividades a lo largo de recorridos. De esta manera generar conexiones entre núcleos comerciales y la zona céntrica del cantón, utilizando al espacio público como elemento articulador para la movilidad.

**Palabras claves:** Regeneración urbana, movilidad, espacio público, espacio natural, acupuntura urbana, turismo ecológico, urbanismo participativo.

**UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**THEME:** URBAN REGENERATION PLAN OF CEVALLOS: FOCUSING ON PROMOTING COMMERCIAL AND TOURIST ACTIVITY.

**AUTHOR:** Bryan Andrés Ortiz Ricachi

**TUTORA:** PHD. Andrea Medina Enríquez

**ABSTRACT**

Territorially, Cevallos Canton represents limited tourist production potential, due to lack of planning that contributes to the ordering of its public spaces, a problem that has caused the fragmentation of commercial centers, deteriorating the socio-spatial interaction. Taking that into consideration, this thesis is based on a process of urban diagnoses, starting from information collected in a real context at the study site, developed in two parts. The first part gathers essential information about the rural area of Cevallos Canton; the second part graphically shows an urban analysis, understanding and supporting the problem, and an urban regeneration proposal through interventions, connections, and transformations of public spaces. The proposal is developed through the study of 3 main urban factors highlighting mobility, public space, and natural space. The above-mentioned revolves around the concept of productivity and tourism, essential themes that predominate in our case study. Conclusively, the proposal rises from integral mobility between public spaces, natural spaces and natural fragmented commercial points at the urban center, in addition to creating connectivity to the rural area of the canton, creating commercial dynamism with rural producers. Communicating equipment, shops, and activities along routes, thusly, generating connections between commercial centers and the central area of the canton, using public space as an articulating element of mobility.

**Keywords:** Urban regeneration, mobility, public space, natural space, urban acupuncture, ecological tourism, participatory urbanism.



## INTRODUCCIÓN

Cevallos, es el cantón más pequeño del Ecuador con 19 km<sup>2</sup> de superficie, donde se desarrollan actividades económicas que destacan a la ciudad, mismas que se especializan en la producción frutícola, la crianza de especies menores y la manufactura de calzado. Gracias a ello las actividades turísticas, comerciales y naturales generan altas expectativas como potencias para el turismo ecológico en la zona rural.

Dentro de la urbe, la línea del ferrocarril atraviesa la zona urbana, situando a la estación del tren como punto estratégico de comercio, estación que antiguamente fue de renombre, siendo una localización más próxima entre la región sierra – oriente. De esta forma la ciudad creció alrededor de este eje vial y comercial.

Hoy en día la población bordea los 9730 habitantes y la actividad económica se ha acentuado en la producción de actividades primarias y terciarias, generando núcleos comerciales urbanos que se encuentran fragmentados. Además a ello, los negocios rurales y espacios de atracción turística se encuentran segmentados con la ciudad, ocasionando problemas de movilidad durante los días de mayor afluencia.

Ante este problema presentado se propone una regeneración urbana integral, en la cual cubre la zona rural aportando un turismo ecológico comunitario, estableciendo recorridos peatonales y ciclables que se articulan con los huertos frutícolas, ecosistemas, paisajes e hitos culturales. Por otra parte, en la zona urbana donde se concentra el comercio de calzado, el expendio de productos agrícolas y área colonial, como su centro, se establece conexiones mediante calles peatonales y semipeatonales, como elementos articuladores los espacios públicos.

La propuesta plantea metodologías de urbanismo táctico, a partir de 4 actores que desarrollan procesos colaborativos entre la administración pública, la ciudadanía, los productores y los turistas, para poder construir propuestas, accesibles, seguras y funcionales, desde el punto de vista de los habitantes.

Para organizar las propuestas se ha estructurado el análisis de 3 ejes importantes: movilidad, espacio público y espacio natural. Temas que giran en torno al concepto de productividad y turismo, indicadores esenciales para el desarrollo de nuestro caso de estudio.

# CAPÍTULO 1

## EL PROBLEMA

### **Contextualización**

La regeneración urbana se utiliza para reformar o reconstruir, en base a la práctica en la que se planea, organiza y planifica a una ciudad, la cual se encuentra en una constante evolución en las mismas que los humanos han venido adaptándose a cambios sociales y tecnológicos. A raíz de la revolución industrial la evolución de la ciudad se ha visto acelerada notoriamente en las últimas décadas, debido que el ritmo de vida diaria ha cambiado drásticamente.

#### **a. Contextualización macro.**

En la actualidad la regeneración urbana se presenta como un nuevo epicentro de la generación de política urbanística, en cambio, la regeneración urbana integrada es una noción que ya viene incrustada en todo el mundo desde hace décadas y que este ha tenido una práctica acertada.

Este término se introdujo en el urbanismo en el siglo XIX, se centró en repensar y gobernar las ciudades que ya existían, en especial las que presentaba conflictos, miserias y oportunidades. El desarrollo social y económico de la revolución industrial tuvo parte en la expansión urbana de la época, esto actuo no solo en el crecimiento hacia las periferias, sino también en las urbes urbanas.

Pasado el siglo XX, en periodos de auge, como en épocas de crisis, las ciudades consolidadas fueron consideradas como espacios de oportunidades económicas, una opción dependiente para la implementación de estrategias de acumulación que suprime la forma de vida popular en las áreas urbanas transformadas en centro de

ciudad, refiriéndonos a las regeneraciones de los entornos degradados y marginalizados de la ciudad. En estas los agentes inmobiliarios encontraron una gran oportunidad para la obtención de beneficios, predios con un escaso valor inicial y el potencial materializarle tras la renovación de esta área, si esta se designaba a residentes que aumentaba la capacidad adquisitiva.

Nueva York, Londres y las ciudades europeas han experimentado el proceso de una regeneración urbana que a medida de las nuevas generaciones de urbanistas han ido experimentando soluciones urbanas que han hecho desear los atractivos de una ciudad.

Desde los años setenta hasta el día de hoy, las ciudades se han ido extendiendo a un ritmo acelerado, incrementando el tiempo de división de las clases sociales, espacios, administraciones y paisajes. A partir de la década de los ochenta se ha notado un cambio a una sociedad más comercial y la fomentación de desregulación y expansión de la urbanización en equilibrio con el ambiente y la sociedad.

Sin embargo, se posee una acertada regeneración urbana que responda correctamente a los retos que se presentan, construyendo una definición sobre bases distintas a las que lo han sustentado hasta ahora, además de disminuir el consumo de recursos naturales, aumentar su rendimiento y garantizar el acceso igualitario de los ciudadanos. Si queremos reconquistar la vida, tenemos que cambiar la forma de regenerar la ciudad.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> María C, Ángela M, Domingo S, Álvaro S,. “¿Regeneración urbana? Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado”. Papeles de relaciones eco sociales y cambio global N 126 2014, PP. 129-139.



## b. Contextualización meso.

Los procesos de una regeneración urbana ocupa una parte importante dentro de las estrategias enfocadas en la sostenibilidad urbana, además ayuda a contener la expansión periférica y permite optimizar servicios y equipamientos existentes que se limitan debido a los traslados cotidianos, además aporta espacios de multiusos, intensificando así la vida urbana. Las autoridades nacionales y locales de Latinoamérica han venido promocionando un modelo de ciudad más densa y compacta para alcanzar objetivos de una ciudad sostenible, haciendo referencia al objetivo de desarrollo sostenible número 11, ciudades y comunidades sostenibles, el cual indica “De aquí a 2030, aumentara la urbanización inclusiva y sostenibles, con la capacidad de planificación y gestión participativa, integral y sostenibilidad de los centros urbanos”

En Latinoamérica el término de regeneración urbana no ha tenido una total aceptación, es por esta razón que los proyectos urbanos de recuperación de espacios en desuso o desaprovechados impactan. De esta manera las iniciativas de desarrollo económico local, como un proyecto de regeneración urbana nos limita en esta aceptación, considerando que los proyectos cuyo objetivo central es la de transformar el tejido urbano.

Dentro de algunos grandes proyectos urbanos de regeneración urbana que se ha realizado en América Latina, es la de *Puerto Madero*, en la ciudad de Buenos aires (Jajamovich, 2012, 2016). Se trata de una intervención urbanística de conversión a gran escala, con propósitos físicos, sociales y económicos. Impulsada por las

autoridades en asociación del sector privado y operada por una corporación de desarrollo, además el proyecto tiene la colaboración de la ciudad de Barcelona.<sup>2</sup>

En el último medio siglo se ha observado un crecimiento notorio en la población urbana en todas las ciudades de los países de América Latina, a tal punto que se podría calificar a la región como netamente urbana. En el año de 1950, el 41% de la población habitaba las ciudades y se estimó que para el 2000 serían el 77%, prácticamente en medio siglo el porcentaje se ha duplicado. El porcentaje de la población urbana y que la ciudadanía le tenga a la ciudad como un modo de vida fundamental, es decir que la mayor parte de las personas que migran a la ciudad para una vida más sustancial.

Latinoamérica está constituida por 65 áreas metropolitanas, forman parte de un proceso urbanizable que vive y se constituye en plataformas de sustentación y desarrollo regional. Es factible empezar a pensar en zonas rurales de calidad y no solo de cantidad, con proyecciones nuevas y con funciones económicas con productos del lugar, pensando en que se pueden convertir en plataformas que ayuden a innovar a sus centralidades, además de proyectos que porten la estabilidad económica y política a nivel nacional.<sup>3</sup>

Las gestiones territoriales que tratan de solucionar problemas, han estado referenciados por planes provenientes de otros lugares, lo que conlleva a la aplicación de medidas descontextualizadas del territorio analizado.

---

<sup>2</sup> Catherine Paquette Vassalli. "Regeneración urbana: un panorama latinoamericano". Revista INVI, 35, 38-61 2020

<sup>3</sup> Fernando Carrión M. y Lisa Hanley, editores. Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable. FLACSO, Sede Ecuador 2005

La implementación de la regeneración urbana en Latinoamérica es favorable y oportuna, ya que cuenta con áreas centrales en mal estado y afectadas por procesos de urbanización y desusos en sus espacios.

### c. Contextualización micro.

En 1979, el 64.1% de los habitantes de Latinoamérica vivían en las ciudades y la tasa de crecimiento anual de la población urbana de toda América Latina, fue del 4,2%, estas cifras significan la formidable migración del campo a la ciudad. (Geográfico, 1987).

Con estas cifras presentadas, Ecuador, muestra un cierto retraso en procesos urbanos, con un crecimiento poblacional urbana del 4,2%, y la población se duplica cada 17 años. Lo que compone a Ecuador como un país pequeño, con dos grandes metrópolis de gran importancia más o menos igual, Guayaquil es un poco más grande que Quito; por supuesto, estas dos ciudades son dos grandes pilares sobre los que reposa la red urbana del Ecuador.

Las regeneraciones urbanas que ha presentado Ecuador son limitadas, los mismos que serían indispensables y que tendrían una importancia significativa para la constitución del estado y generar economías sustentables. Hasta ahora todo lo referente a lo urbano ha sido vista más como una acción que es rentable para las instituciones públicas y sus políticas, y muy poco desde la perspectiva de que estas acciones pueden aportar al desarrollo económico, al fortalecimiento cultural y a la estabilidad política.

Los proyectos de regeneración urbana se han dado en varios centros urbanos del Ecuador, como respuesta a problemas evidenciados, como la sobrepoblación urbana, falta de servicios o la ausencia de planificación. Ejemplos claros son las

ciudades de Guayaquil o Machala, en las que se a elaborados modelos políticos, determinando intervenciones de regeneración de espacios públicos, y la mejoras de la movilidad integral. A pesar de esto aún existe una carencia de estudios urbanos, que aporten calidad de vida en la zona centro de los asentamientos humanos.

El ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) emitió un informe en el año del 2014, donde señala que *“El modelo de desarrollo urbano no ha sido sustentable en términos económicos, sociales, ambientales y ha generado ciudades inequitativas y excluyentes, dando la capacidad para los municipios de regular, gestionar y planificar el suelo de sus cantones, y de la limitada articulación entre los distintos actores que intervienen en el territorio”* (MIDUVI, 2014) esta acción que no se manejen criterios sostenibles en el desarrollo urbano, ha llevado a la réplica de patrones de movilidad de urbes que priorizan al vehículo.

Estos patrones viales es visible en las ciudades principales del país como Quito y Guayaquil, en donde la prioridad por un vehículo y no por el peatón, produce que las problemáticas se vuelvan aún más notorios y de mayor relevancia, afectando la calidad de vida urbana.

También existen estructuras urbanas a una escala menor, en la cual se dirige ciudades intermedias como lo son Cuenca, Ambato, Manta, Machala, Loja. Son ciudades que tienen un crecimiento destacable en los últimos años según el informe del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) del 2014, estos centros se convierten en puntos importantes para al país, debido a que se empiezan a crear comercio y turismo.

En el caso del Cantón Cevallos, se ubicado en el sector centro-sur de la provincia de Tungurahua, conocida como una ciudad comercial y turística además de ser el más pequeño del país, estos factores ha llevado a que se haya dado a notar a nivel nacional, además de sus matrices productivas que destaca.

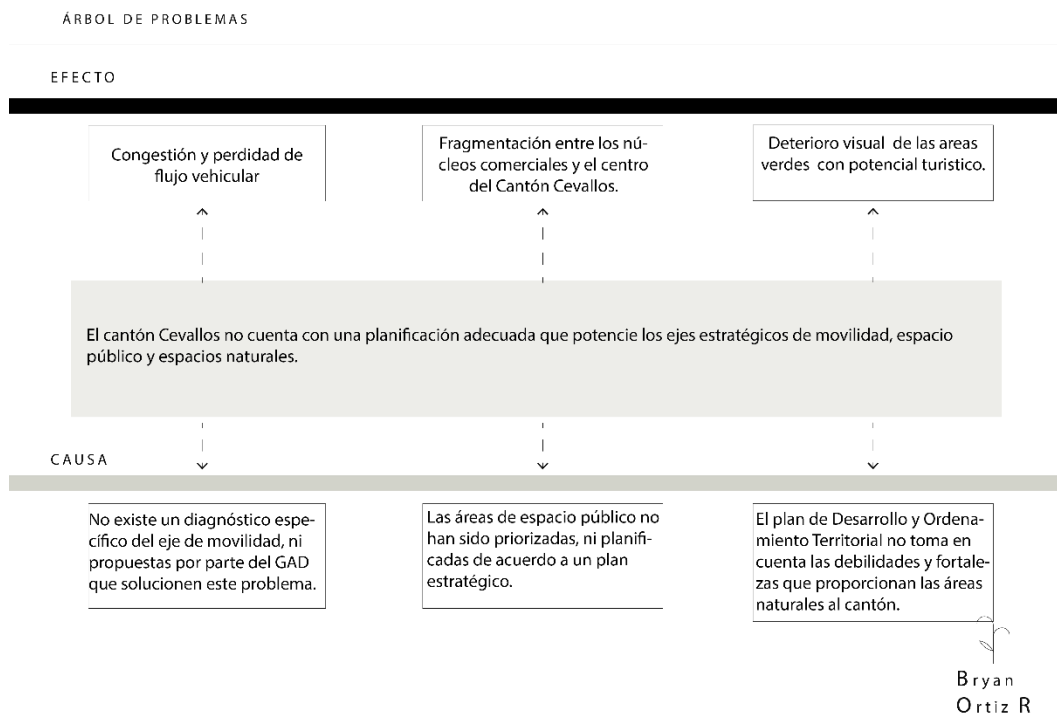
El centro urbano de este catón, está conformado por dos calles principales, ejes por las cuales transitan varios tipos de trasportes, públicos, privados y comerciales, generando servicios y comercios en gran mayoría en estos sitios. Por otra parte encontramos equipamientos que actúan como núcleos comerciales, a las cuales se dirigen los turistas a realizar recorridos comerciales.

Por otra parte, Cevallos, formo parte del periodo colonial, en este lugar se encuentra la estación del tren, el mismo que antiguamente era el punto de encuentro más cercano al oriente, generando en este sitio un intercambio cultural y comercial al momento de embarcar y desembarcar la locomotora.

### **Formulación del problema**

El cantón Cevallos posee un potencial PRODUCTIVO-TURÍSTICO que atrae a varios visitantes de distintas parte del país. Sin embargo, el territorio no cuenta con una planificación adecuada que contribuya a un ordenamiento de movilidad entre sus espacios públicos y naturales, ni tampoco a la vitalidad de su centro. Las actividades comerciales urbanas y rurales se encuentran desconectadas y los atractivos turísticos desarticulados. De igual manera, existe una tendencia a la dispersión edificatoria que no fortalece a la consolidación urbana.

**Figura 1** Árbol de problemas

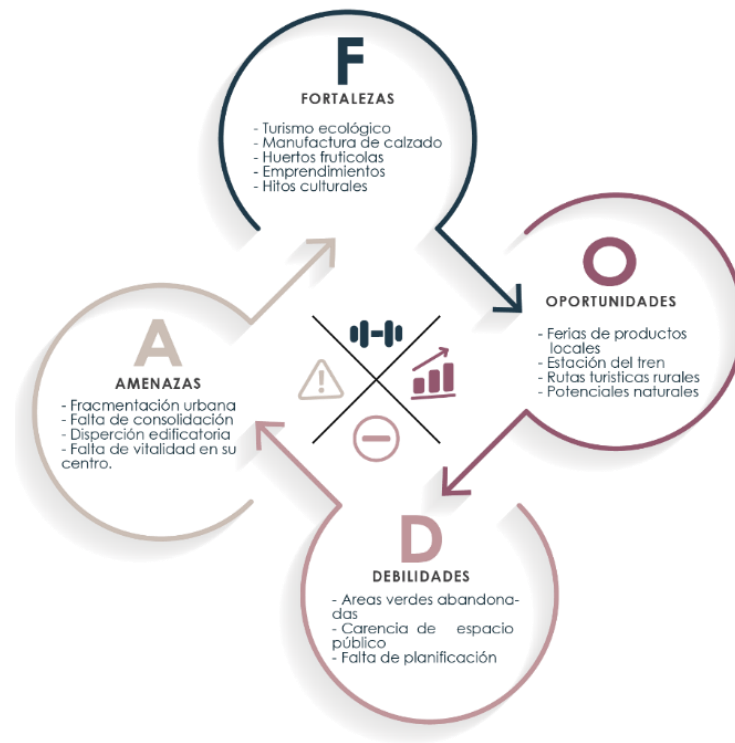


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### Análisis F.O.D.A

Se elabora una matriz FODA, en la cual se analizan las fortalezas, oportunidades, debilidad y amenazas que presenta el territorio, en la cual se pueda reconocer el contexto urbano y rural del cantón, determinando sus principales condiciones, características y potencialidades para el desarrollo de futuras intervenciones, orientada a la creación de nuevas y mejores posibilidades para satisfacer necesidades arquitectónicas para la comunidad en general.

**Figura 2** Análisis F.O.D.A



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### Formulación del problema

¿Qué estrategias se deben aplicar dentro de un Plan de Regeneración Urbana para contribuir a la articulación de las zonas comerciales y las actividades productivas del cantón Cevallos?

### Preguntas de investigación

1. ¿Cuál es el núcleo comercial más concurrido por las personas?
2. ¿Cuál es el estado actual de la trama y tejido urbano del casco urbano del Cantón Cevallos?
3. ¿Cómo el tráfico vehicular afecta a los peatones que transitan en el sector comercial del Cantón?
4. ¿Cómo la falta de espacios públicos afecta al sector comercial del Cantón?

5. ¿Cómo los espacios naturales puedes aportar al comercio y turismo del Cantón?

### **Justificación.**

Al pasar de los años Cevallos se ha desarrollado como una centralidad de paso, puesto que él (PD y OT Cevallos, 2011) ha planteado un urbanismo basado en premisas de zonificación y canalización de flujos comerciales, problemáticas que determinan que la zona urbana presenta carencias de equipamientos y espacios públicos alejados a posibles potencializadores turísticos, pues en la actualidad el plan urbanístico no se adapta a estas necesidades, además que superficialmente la zona urbana y rural refleja una falta de consolidación.

Es por ello que la intervención territorial es un hecho determinante para lograr una dimensión adaptativa de red urbana y rural. De esta forma, el partir desde la idea de regeneración urbana integral resulta ser un método estratégico que permitirá cubrir la zona rural y urbana aportando un turismo ecológico, generando recorridos por huertos frutícolas, ecosistemas, paisajes e hitos culturales.

Un proyecto de intervenciones a manera de acupuntura urbana, que consista en operar en puntos específicos altamente focalizados, que tengan la capacidad de regenerar espacios fragmentados del casco urbano, permitiendo una mejor calidad de vida para los turistas y los habitantes, intervenciones como el fortalecimiento de espacios públicos, semipeatonalización de calles, recorridos urbanos comerciales, estructuración de la movilidad y vialidad, son algunas de las propuestas que se aplicara en la zona de estudio, además de intervenciones a escala pequeña, como el



de pintar paredes o pisos, incorporación de vegetación, juegos de luz y sombra, dando así una vida a las calles y espacios seguros.

La transformación del Cantón Cevallos en el ámbito productivo comercial da apertura en mediana y grande escala, la cual será un proceso complejo de larga duración, o de bajo costo y rápida ejecución, según la escala en que se presente la propuesta, de esta manera se alcanzará gradualmente los procesos de regeneración urbana.

Teniendo en cuenta que la problemática afecta a toda la población en general, al establecer la propuesta de regeneración urbana como solución, tendrá beneficiarios directos e indirectos, dentro de los primeros se considera a los peatones y a los turistas y los segundos el grupo de comercios y vehículos.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Diseñar una propuesta de regeneración urbana para el fortalecimiento de las actividades comerciales y turísticas del Cantón Cevallos, a través de la implementación de estrategias que vinculen la zona urbana y rural del cantón, mediante los ejes de movilidad, espacio público y espacio natural.

### **Objetivos específicos**

- Diagnosticar el estado actual urbano - rural del Cantón Cevallos. Mediante - para
- Proponer estrategias de movilidad peatonal, vehicular y ciclable para el cantón.
- Definir espacios públicos y equipamientos que contribuyan al objetivo de regeneración urbana.

- Potenciar vínculos urbanos - rurales mediante la propuesta de conexiones ecológicas.

## **CAPITULO 2**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **1. Fundamento conceptual teórico.**

##### **1.1 Fundamento conceptual**

En este punto explica los conceptos a los que se referirá al tema, dado a entender la postura sobre el concepto que tiene el presente trabajo, además de evidenciar como lo entiende, motivando al lector de las nociones que se desarrolla a lo largo de la investigación.

##### **Regeneración Urbana**

Es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita. (Chavez, 2015)

##### **Regeneración Urbana Integral**

La consecución de un desarrollo urbano más inteligente, sostenible y socialmente inclusivo, que aplica estrategias de desarrollo, con una visión global y exhaustiva de la ciudad, convenientemente enmarcadas dentro de una perspectiva territorial, que promuevan armoniosamente todas las dimensiones de la sostenibilidad de un modo integrado, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en las áreas ya consolidadas de la ciudad, teniendo en cuenta el mejoramiento del desempeño económico, y la cohesión social. (Toledo, 2010)

## **Urbanismo**

Constituye en una organización u ordenación de edificios y espacios de una ciudad que va acorde una macro normativa. Es por lo tanto una disciplina que define teniendo en cuenta la estética, la sociología, la economía, la política, la higiene, la tecnología, el diseño de la ciudad y su entorno con el fin de mantener una ciudad mejorada en sus infraestructuras y equipamientos. (Tasación, 2012)

## **Ruralidad**

Es un adjetivo que se utiliza para indicar a lo relativo al campo y a los trabajos de agricultura y ganadería, esta se localiza a las afueras de la zona urbana y se caracteriza por el gran espacio verde que se usa para las labores agrícolas, ganaderas, agropecuarias, agroindustrial, caza y entre otras actividades que logran abastecer comida y materia prima a las grandes ciudades, así mismo, una zona rural se identifica por el número de habitantes ya que es una densidad baja de aproximadamente de 2000 habitantes dependiendo de cada ciudad. (Significados, 2014)

## **Planificación Urbana**

Según la ley general de urbanismo y construcciones (LGUC) en su artículo 27 define que se entiende por planificación urbana, al proceso que efectúa para orientar y regular el desarrollo de los centros urbanos en función de una política nacional, regional y comunal de desarrollo económico. (SCSarquitecto, 2016)

## **Acupuntura urbana**

Esta técnica trata a la ciudad como organismos vivos que señalan áreas específicas que necesitan recuperarse, por tanto, sirve como agujas que revitalizan mediante la curación de sus partes. La acupuntura urbana establece determinados núcleos, los mismos que son intervenidos de manera quirúrgica y de forma selectiva en nodos que tienen un punto de interés de regeneración. (Mayer, 2021)

### **Plaza**

Sistema de espacio público centrales de una ciudad donde se da una interacción social y comercial.

### **Calidad de vida urbana**

Emplazamiento de las personas considerada en función de una serie de indicadores que están relacionadas con el bienestar y la satisfacción de sus necesidades, incluye aspectos culturales, ambientales, socioeconómicos, económicos y de su entorno espacial.

### **Vínculos urbanos-rurales**

Funciones o flujos de personas que tienen entre dos zonas distintas.

### **Urbanismo participativo**

Relación que forma entre el Estado y la sociedad donde los ciudadanos aportan con sugerencias e ideas, evalúan un proceso de planeación territorial y espacios públicos que conforma la zona urbana. (Chávez, 2014)

### **Naturalización urbana**

Movimiento que promueve la naturación o enverdecimiento urbano, en solución a la pérdida de zonas verdes en las ciudades, este concepto va con varios beneficios para las personas ya que se crean ambientes más saludables. Utilizados en patios, terrazas o en paredes a manera de un jardín vertical, permite aumentar el enverdecimiento de una ciudad, donde se pueda vivir de una forma más saludable. (mmt, 2017)

### **Turismo comunitario**

Se trata de una alternativa para salvar las desigualdades sociales y económicas que padece las comunidades rurales, mismas que presentan actividades económicas cotidianas, utilizando recursos culturales, naturales y locales de una región en particular. El turismo comunitario permite convertir a las personas en guías turísticos, generando movimiento de producción e intercambio de bienes y servicio de la zona. (ASC AEC, s.f.)

### **Recreación**

Actividad que desarrolla una persona para contribuir al desarrollo armónico de su personalidad a través del goce, descanso, recuperación, diversión, 61 distracción, escape, relajación física y mental, que no representa un perjuicio para la sociedad, contribuyendo al desarrollo de la vida social. (Arias Mora, 2015)

## **Ciclable**

Se refiere a la parte de un recorrido de bicis en el que coexiste con peatones, discurre en espacios abiertos, calles, parques, jardines o bosques. (Ministerio de Ambiente, 2010)

### **1.2 Fundamento teórico**

Se busca investigar conceptos que ordenaran el fundamento teórico, la cual intervendrá como una referencia que permitirá examinar la importancia de una regeneración urbana integral en el Cantón Cevallos, provincia de Tungurahua.

## **Urbanismo**

El urbanismo está compuesta por el ordenamiento de edificios y los espacios que están entre estos, están sujetos a un marco normativo. El urbanismo también debe tener en cuenta la estética, la sociología, la política, la economía, la tecnología, higiene, el diseño de la ciudad y su entorno. Además se toma en cuenta los crecimientos de una ciudad ya que existen ciudades consolidadas, y no consolidadas, con el fin de mantenerla o mejorar la infraestructura urbana y los equipamientos.

Para el diseño de una ciudad se establece un planteamiento que selecciona las categorías de uso de suelos según lo que se vaya hacer, a esto se le conoce como clasificación del suelo:

- **Suelo no urbanizable:** Terrenos destinados a labores agropecuarias, bosques, plantaciones, riberas, etc...
- **Suelo urbanizable:** Terrenos destinados a transformarse en parte de la ciudad pero que aún tienen el carácter rural.

- **Suelo urbano:** Son terrenos que conforman la ciudad o que están ubicados en la zona ya consolidada de la ciudad.

El urbanismo no debería limitarse a cumplir con las características de todas las ciudades, sino que se debería presentar las cualidades que esta presenta, según sea el caso de estudio, identificar problemas y establecer soluciones.<sup>4</sup> El aumento de habitantes en un centro urbano puede determinar diversas directrices, las cuales se debe valorar y analizar qué es lo que pasa en ese lugar, o a su vez, la dinámica que estas personas realizan, puede ser comerciales, de entretenimiento o de recreación. (Wirtb, 2005)

### **Planificación urbana**

Este término trata de la práctica del ordenamiento de ciudades a partir de la formación y transformación del espacio urbano y establece una guía para promover el desarrollo social, económico y sostenible.

Esta instrucción se fundó a mediados del siglo XIX, cuando la revolución industrial cambio radicalmente los asentamientos urbanos, haciendo que la planificación urbana se enfrente a nuevos problemas de una urbanización.

La planificación urbana es un proceso urbano que trata de mejorar los aspectos de las ciudades, como son los espacios urbanos donde conviven las personas, a esto se le llama como plan director. Es creado por planificadores en la cual guarda reglas orientadas a las acciones que construyen y utilizan los espacios públicos.

---

<sup>4</sup> Ascher, F. (2004). Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza.



La comunidad cumple un papel fundamental en la planificación urbana, es el actor entre la vida y el entorno construido, a esto se suma el bienestar que depende de la calidad de vida urbana. Esta disciplina cuestiona referentes que configuran una ciudad como la localidad, saneamiento, educación, vías públicas, transporte, crecimiento demográfico, inversiones, transporte público e industrias.

El plan maestro de una planificación quiere administrar todas estas condiciones que configuran a la ciudad y que genera una mejor calidad de vida para la comunidad, como la accesibilidad, la seguridad y la sostenibilidad.

Por último, la planificación urbana no trata de crear un control centralizado, sino el de anticipar las necesidades que el territorio presente, identificando problemas y estableciendo soluciones.

### **Acupuntura urbana**

A partir de una práctica médica, una acupuntura sirve para mejorar los problemas focalizados en todo el cuerpo humana, una acupuntura urbana sirve para la mejora de problemas sociales y urbanos, mediante intervenciones puntuales que revitalizan distintas áreas de una ciudad y van consolidando estrategias de planificación urbana.

La acupuntura urbana apoya a las intervenciones en espacios públicos que necesitan ser ampliados o regenerados, teniendo iniciativas enfocadas y focalizadas, podría ayudar a regenerar espacios abandonados, o a su vez, dar lugares con un nuevo uso.

Según Jaime Lerner, (Lerner, 2003) una buena acupuntura urbana es cualquier acción que genere efectos positivos en la ciudad, desde un parque urbano hasta, regeneración de espacios urbanos y los proyectos urbanos sencillos que demuestran

una estrategia puntual en el sitio y que pueden ligadas con las costumbres. Lerner es uno de los defensores de este método de cambio urbano, al verla como un medio de dar mejoras inmediatas al entorno urbano, previniendo largos procesos de toma de decisiones y ganando obstáculos económicos.<sup>5</sup>

La acupuntura urbana puede ser una respuesta por varios actores de la ciudad, incluido los municipios como un recurso para poder implementar estrategias urbanas amplias de una manera interactiva que tenga acciones rápidas de implementar, temporales y por lo general de bajo costo.

Al recuperar entornos urbanos, puede convertirse en una parte de vida de la ciudad, que funciona con una programación cuidadosa y la implementación de elementos físicos así se ira satisfaciendo necesidades para la comunidad, las intervenciones de acupuntura en espacios comunes se concentra en proporcionar un sitio para que las personas se puedan reunir.

Estas intervenciones son inversiones granulares para las ciudades, que reconocen las distintas realidades y sensibilidades de una trama urbana y en el ámbito social local, las estrategias dan a los representantes una toma de decisiones sostenibles que aborda el desarrollo de la ciudad, de una manera inmediata e incremental, sin perder de vista los recursos disponibles.

## **Regeneración urbana**

Las actuaciones de regenerar, rehabilitar y renovar en lo urbano, se viene ejecutando desde el siglo pasado. La industrialización había acarreado un conjunto

---

<sup>5</sup> Lerner, J. (2003). Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Editora Record.

de problemas sociales y urbanos que conllevaron a la necesidad de regenerar las estructuras urbanas que han estado olvidados o segregados.

Por lo general la regeneración urbana se ha comportado como la reubicación de actividades o la actualización y modernización de infraestructuras urbanas y en otros casos, la modificación de los usos de suelos y de la estructura de propiedad. Sin embargo el éxito de este cambio es realizarlo desde un enfoque participativo integral en la cual se contemplen aspectos legales y financieros, incluyendo como elementos estructurales lo social y medioambiente.

Los procesos de regeneración urbana deben ofrecer las posibilidades de hacer nuevas formas de inclusión social, adecuando entornos más equitativos en los que facilita el acceso libre y universal. Promoviendo la participación y la movilización de las personas, reflejando la diversidad cultural y social, los paisajes y la identidad de la ciudad.

Para contender el aumento de la exclusión social en entornos urbanos y mejorar las ciudades, se requiere de dos factores:

- Compromiso político y social
- Una serie de mecanismos e instituciones

La regeneración urbana debe ser incluyente con los factores económicos, sociales, ambientales, de planeación y de gestión, para lograr la integridad de todos estos factores, es necesario contar con un plan de estrategias la cual permita reconocer las problemáticas de territorio. El objetivo a cumplir es combinar estos factores, con la finalidad de mejorar la calidad de vida urbana, la estabilidad económica, en la dotación de centros urbanos.

## **Vialidad y movilidad**

La movilidad es una necesidad básica que el ser humano lo ha empleado para el desplazamiento de un punto a otro, esto permite a las personas realizar sus tareas cotidianas. Esta dinámica de trasladarse de un lugar a otro va desde el transporte público hasta la estructura urbana que este diseñado para que las personas puedan llegar a su destino a pie o en bici.

En la actualidad la movilidad dentro de una ciudad es de vital importancia, debido a que es un factor importante para la productividad económica, teniendo una calidad de vida alta y accesos a servicios básicos de educación y salud.

Para el entendimiento de ordenamiento urbano territorial, se requiere el conocimiento de los estudios de movilidad. Plantearse preguntas como cuáles son los patrones de desplazamiento? o en qué medio se desplazan?, esto refleja información que servirá para el entendimiento de la dinámica dentro de un centro urbano (Latinoamérica, 2021). Esta información se obtendrá realizando análisis de patrones actuales de desplazamiento, a partir de encuestas o conteos de la afluencia de personas y vehículos.

La vialidad, la movilidad y el transporte son 3 factores fundamentales que intervienen en los asentamientos humanos, es una cuestión cada vez más relevante en las ciudades, debido a que cumple una relación difusa con los modelos de ciudad y territorio.

Los planes de movilidad actuales están destinados en mayor cantidad de espacios para el automóvil, y no para el peatón, lo que ha causado un modelo de ciudad insostenible. Se está sumergido a una costumbre negativa, donde los vehículos

aumentan en la ciudad, mas saturan las calles, y como solución construyen más calles y avenidas, y como resultado más usuarios de automóviles que de nuevo causa una saturación vial. (Latinoamérica, 2021)

Esto ha causado de alguna manera un círculo vicioso, en la que mal acostumbramos a las personas a usar el vehículo para llegar a su destino. Existen traslados que se lo puede realizar sin necesidad de un motor, como lo son a pie y en bicicleta, además de ser saludable, reduce accidentes viales, ayuda a mejorar la calidad del ambiente e incentiva a las autoridades a mejorar los espacios públicos para las personas.

Más personas en las calles generan más percepción de seguridad, lo que conlleva a una ciudad más dinámica y segura. A diferencia de las personas que se trasladan en automóvil, las que caminan o van en bicicleta, son más participes de todo lo que sucede alrededor.

### **Espacio público**

El espacio público es un lugar que no limita los derechos de propiedad, es accesible para todos, el sitio donde se evidencia un comportamiento colectivo o individual, y se expresa de distintas formas.

Puede ser interpretado como un sistema de calles y avenidas, parques, plazas, plazoletas, jardines, paseos comerciales, entre otros, estos espacios son los que componen a una ciudad, en la cual, se debe entender como un bien colectivo e interpretarlos como lugares de intercambia social con su ciudad, la misma que debe responder a los intereses y necesidades de la comunidad.

Un espacio público no es únicamente lo que nos rodea, además tiene que ver con el espacio construido socialmente que se crea constantemente por medio de procesos,

por lo tanto al tener una utilidad social, existe una interacción activa entre seres humanos y el espacio urbano. Existen espacios que puede dar realce a una sociabilización. El espacio percibido, concebido y vivido.

1. El espacio percibido es el lugar físico material, donde las prácticas especiales generan espacios que une lugares, como el de calles o rutas.
2. El espacio concebido da lugar a los espacios planificados por los urbanistas al momento de concebir la ciudad, derivada de un plan de desarrollo urbano.
3. El espacio vivido o también conocido como espacio representacional, es donde los habitantes, personas utilizan el espacio, mediante experiencias, imaginaciones creativas, vivencias que puedan conducir a modificar el espacio.

Una interpretación destaca que “el espacio urbano puede ser entendido también como un objeto material que interactúa en procesos sociales subjetivos, ya que a través de esta relación es como adquiere una función, una forma y un significado social” (Cordova & Romo, 2015), con esta postura supone una apropiación social e individual del espacio urbano que contribuye a la participación de diversos significados en las que explica el espacio, el tiempo u lo social.<sup>6</sup>

1. El espacio es el resultado de las interrelaciones desde lo global a la intimidad de lo pequeño.
2. El espacio son las posibilidades que existen entre las multitudes, por lo tanto se genera una diversa dinámica en convivir con el entorno y con las personas.

---

<sup>6</sup> Colmenares López, M. G., & Padilla Etienne, P. E. (2018). Espacio urbano y actores sociales en la ciudad de Chihuahua; Mutua reconfiguración?. *Frontera norte*, 30(59), 193-196.

3. El espacio siempre estará en un proceso constructivo, nunca terminado ni cerrado.

(Peres H., 2004) argumenta que “El uso del espacio público se entiende en diversas formas de acuerdo a las necesidades de cada individuo o grupo social, debido a que ese espacio es de utilidad tanto como un elemento necesario para el desplazamiento como para la creación y trabajo, su uso se considera como un derecho, lo cual no se puede enajenar ni perder” la interacción que obtienen las personas en un espacio público a través del mobiliario, usos o actividades, debe tener una relación directa con la calidad de vida urbana.<sup>7</sup>

(Gehl, 2014) Propone un enfoque similar y más detallado, la vida social que sucede en los espacios públicos urbanos podría ser explicada mediante entornos físicos, como factores que conllevan a las actividades que se realiza en el exterior, actividades que son necesarias y obligatorias, como el de acudir al trabajo, ir al colegio o salir de compras, esperar el transporte o a una persona, son actividades que la persona hasta cierto punto está obligada a participar.<sup>8</sup>

Entre otras actividades, las que tenga que ver con la actividad de caminar y con el ambiente físico y natural, son indispensables de incentivar, debido que reemplazaríamos a la movilidad en vehículos y ofreceremos transportes alternativos, además que estas actividades estarán en un contacto directo y permanente con el exterior.

---

<sup>7</sup> Pérez, E. (2004). La percepción del espacio público. Bitácora urbano territorial, 1(8), 27-31.

<sup>8</sup> Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente.

Actividades como el de descansar, tomar el sol o un poco de aire fresco, sentarse, o dar un paseo, se lograría realizar cuando las condiciones externas son acogedoras, además de contar con un lugar apto para dichas actividades y también depende de la presencia de otras personas en los espacios públicos.

Por último, las actividades de socializar que incluyen juegos infantiles, conversaciones, saludos, contactos de carácter pasivo, como el de ver y oír a las demás personas. Son actividades que se producen de una manera espontánea como consecuencia de personas que caminan por el sitio o que están en el mismo espacio, esto significa que las actividades sociales se acentúan indirectamente cuando las acciones se aumentan en las condiciones del espacio público las cuales deben ser adecuadas.

### **Espacio natural**

Los espacios naturales o paisajes naturales, son parte de un territorio que no se encuentra modificado por la mano del hombre, intervenciones que representan un factor importante en la conservación de los ecosistemas, y el mejoramiento del medio ambiente. (Arleco, 2021)

### **Paisajismo**

Hoy en día el paisaje es catalogado como un territorio cultural y profesional más intervenido por las diversas disciplinas relacionadas con el estudio y propuesto de este entorno. Según Marc Treib, un proyecto paisajista se debe situar en un entorno que conste de tres ejes temáticos: el eje ambiental, que integrara la ecología, topografía, hidrología, horticultura y los procesos naturales, el eje cultural que está conformado por los aspectos sociales e históricos del lugar, y en lo formal, cuyas



asignaturas de base serán la forma, el espacio, los patrones de diseño y los materiales<sup>9</sup>.

Por un lado, el termino paisajismo se refiere al arte que considera a la planificación de un diseño para la conservación de parques y jardines, esta, en parte esta vinculado con el género pictórico que recalca la representación del paisaje. Entonces se podría decir que el tema paisajismo está relacionado con el conjunto de actividades estimadas a modificar los aspectos visibles de un terreno.

El actor que se dedica a plasmar estas ideas se lo ha denominado con el nombre de paisajista concepto que engloba múltiples disciplinas como la arquitectura, sociología, agronomía, ecología, arte, entre otros.

### **Componentes**

El paisaje pertenece en su gran mayoría al medio ambiente desde el punto de vista ecológico, que está relacionada con diversas leyes e instituciones nacionales e internacionales, todo paisaje contiene elementos que están vinculados. Estos elementos son principalmente de tres tipos:

- Abióticos (elementos no vivos)
- Bióticos (resultado de la actividad de los seres vivos)
- Antrópicos (resultado de la intervención por la mano del hombre)

Uniendo todos estos elementos en su proporción se obtiene un concepto generalizado de lo que es paisajismo, acoplándonos con los diversos ambientes con

---

<sup>9</sup> TREIB. Marc. "The Contents of the Landscape Form (The limits of the Formalism)" Landscape Journal, 20, 2001.

la naturaleza, costumbres y ecosistemas que la finalidad del hombre es fomentar el mejoramiento de la calidad de vida en estos entornos.

En conclusión se podría decir que paisajismo se le ve como el arte de organizar superficies verdes horizontales tomando en cuenta la materialidad y su utilización.

### **Relación entre arquitectura y medio ambiente**

La arquitectura es una disciplina que está relacionada íntimamente con el medio ambiente desde las construcciones más primitivas hasta las más contemporáneas, en las cuales se da un cierto grado de sustentabilidad, creando adaptaciones al medio que se encuentra emplazado con la utilización de nuevas tecnologías y nuevas respuestas formales.

En busca de esta integración, arquitectura – ambiente, ideal para la sustentabilidad en el sitio que se plantee debe tener una cimentación en equilibrio entre lo ambiental, lo económico y lo social (Gabalon, 2006), esto permitirá tener un orden que subsistirá en el desarrollo sustentable. Al tocar los medios de acción del ser humano, hace que la arquitectura está basada en criterios de sustentabilidad que dependerá de la interrelación de sus normas, por lo tanto el proyecto debe ser económicamente factible, socialmente pleno y ambientalmente fuerte. Dichas ideas deberán ser involucradas en la concepción de procesos de planificación a favor de la calidad ambiental e las ciudades y la búsqueda de la calidad de vida.

Para entender el desenvolvimiento de la arquitectura hay que saber cuáles son sus bondades, se debe comenzar por aceptar que es una de los productos generados por la mano del hombre. La arquitectura es sin duda una respuesta a los pensamientos

del humano que ha ido variando a lo largo de la historia en función de culturas, creencias, avances económicos y sobre todo del poder económico.

Otra bondad evidente de la arquitectura es una síntesis que marco Vitrubio, expresando que debe proporcionar utilidad (vetustas), solidez (firmitas) y belleza (venustas) (Quaroni, 1980). Si la arquitectura es el arte de plasmar ideas manejando la triada que manifestó Vitrubio también hace falta integrar criterios que se debe obedecer al orden, la proporción, integralidad y visión sistemática de todas las partes que lo constituyen como hecho material.

Asumir una arquitectura con una relación ambiental, conduce a que lo construido debe formar parte integral del contexto, no debe oponerse a sus barreras naturales para que puedan así complementarse como un sistema, como un conjunto e interrelaciones donde “el comportamiento de cada una de las partes no se dé por separado, pues cada una depende de la otra; cada parte esta interconectada” (Aracil, 1986)

## **El turismo**

El turismo es la el desplazamiento de personas de manera temporal y voluntaria que genera relaciones humanas desde un punto social, cultural y económico. Gracias a esta interacción va aumentado notablemente las construcciones que provoca un mayor nivel de desarrollo en lugares específicos.

Existen cuatro grandes grupos de personas que cabe destacar, no todas las personas tienen las mismas características u objetivos, a estos grupos lo podemos definir de la siguiente manera.

Sectores populares: Está constituido por trabajadores asalariados, donde que las personas reciben beneficios por parte del estado u alguna otra institución. Suelen ser viajes cortos con fines vacacionales además no existen de por medio agencias de viajes ya que lo son realizados por cuenta propia.

Clase media: Este grupo está conformado por trabajadores estatales, es decir profesionales y empleados de altas categoría, por lo general se movilizan por medios propios en época de vacaciones. Suelen utilizar sus ahorros en servicio de buena calidad.

Clase alta: Esta clase es de la más alta, con jefes que cuentan con los bienes necesarios y muchas veces no se limitan a conocer países fuera del de su origen, sus estadías suelen extenderse y realizan gastos excesivamente altos, además de contratar servicios como tours que incluyen guías y traductores.

Jóvenes: Este tipo de turistas en su gran mayoría optan por utilizar los campings. Estos viajes suelen ser muy económicos debido a que ellos crean su lugar de estancia y su alimentación y optan por la espontaneidad es decir, que no tiene un destino fijo sino que cambian de lugar de estadía y por esa razón no utilizan agencias de viaje.

Según la OMT “El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales y a los que se les denomina visitantes”

Existen tipos de turismos que se clasifican según la actividad, la motivación o el tipo de viajero que lo realiza, a continuación detallo los tipos de turistas que sea de nuestra utilidad.

Ecoturismo: el objetivo principal del visitante es observar y encontrar la diversidad biológica y cultural, protegiendo la integridad del ecosistema fomentando el bienestar de la comunidad don se encuentra.

Agroturismo: Este es un tipo de turismo rural que mantiene en contacto con las actividades relacionadas con la actividad agrícola.

Turismo de aventura: Selo lleva a cabo en los destinos con características geográficas y paisajes específicos para el desarrollo de una actividad física y con una relación directa con la naturaleza.

Turismo deportivo: Comúnmente este tipo de turismo busca un destino específico que sea idóneo para la práctica deportiva, de manera que lo combinen en conjunto con las actividades de turismo.

Ciclo turismo: Este turismo combina lo deportivo con lo sostenible, donde el visitante lleva a cabo rutas en bicicleta por lugares específicos para la práctica de este deporte.

Turismo de bienestar: Este tipo de turismo inspira a mejorar y equilibrar los ámbitos esenciales de la vida humana, como el mental, el emocional, físico, intelectual y el espiritual.

Turismo de montaña: Turismo que tiene su lugar en espacios geográfico definidos como son el de colinas o montañas, con características naturales de paisaje, topográfica, biodiversidad o una comunidad local.

Turismo de camping: Lo realizan aficionados a dormir en la naturaleza, este tipo de alojamientos puede ser una carpa o un auto – carpa.

Turismo rural: Esta actividad está relacionada con actividades con la naturaleza como la agricultura o en relación con las culturas rurales...

### **1.3 Estado del Arte**

En este punto se realiza una recopilación de resultados de otras investigaciones que aporten al tema presentado, tratando de relacionarlo mostrando los avances más importantes al conocimiento del problema.

**-MODELOS DE GESTIÓN DE LA REGENERACIÓN URBANA-**  
Mourelo, Á. A., & Di Naani, R. (2011). Modelos de gestión de la regeneración urbana..

**Objetivo:** Establecer líneas para la propuesta de una regeneración urbana de ámbito estatal, para esto, previamente se identifica elementos claves para una gestión de los programas de regeneración urbana, centrándose en los elementos de gestión, seguimiento y evaluación.

Una regeneración urbana es un proceso heterogéneo donde muestra una diversidad de programas y gestiones que son comunes en cada territorio, presentan problemas sociales, económicos y urbanos, por otro lado, el sector privado y el sector económico social siempre van a desempeñar un papel muy importante en el territorio.

La eficiencia de una regeneración urbana es el objetivo de la administración pública, lastimosamente, no es posible encontrar un plan definido aceptado por la ciudadanía, es por eso que es necesario que esta regeneración tenga un concepto de integración de agentes que actúen en la propuesta, consiguiendo una red de cooperaciones entre agentes y unas condiciones de actuación que permita que se forme vínculos entre ellas.

Las dos aportaciones, agentes y actuaciones, abarca múltiples aspectos, en la parte de los agentes tenemos cuestiones que son relevantes:

- La participación y la cohesión social, la necesidad de establecer métodos de regeneración urbana en la cual los residentes puedan encontrarse en puntos específicos que sean de interés, dando prioridad a los barrios marginados, que las autoridades locales tienen dificultad para generar un planteamiento integrado.
- Las relaciones entre los agentes, la participación en la ciudad forma una red flexible de relaciones entre los agentes públicos, privados y la ciudadanía, los mismos que determinara el progreso de regeneración. *“Existe un esfuerzo importante por intentar identificar qué tipo de redes resulta más eficaz y como se puede reforzar estas estructuras, sumamente efrágiles”.*

(Mourelo A, 2011)

Desde el punto de las actuaciones, existen elementos que hace posible un reforzamiento entre las intervenciones en diferentes ámbitos sectoriales.

- Criterios para delimitar un barrio o una zona de intervención, los mismos que irán condicionando los tipos de actuaciones e identificar las medidas a adoptar en las interacciones planteadas.
- El ciclo del proyecto, desde la existencia de una planificación hasta los seguimientos y evaluaciones, pasando por la gestión sobre el terreno.
- Los agentes que impulsan la regeneración urbana, que son responsables del seguimiento y de la coordinación de la ejecución de actuaciones.

Para tener una participación en una regeneración urbana, se plantea tres objetivos: lo funcional que es la mayor eficiencia de las acciones, lo social que reforzara la legitimidad y la posición de las ONG, con esto planear los mecanismos que nos lleva a la cohesión social, esto va ligado con crear una “infraestructura social” que no sea solo urbana ni económica, sino también que sea un proceso de participación, y por ultimo lo político, es de aquí donde sale las decisiones donde existe un división de roles, en que las instituciones tienen el control de diferentes agentes y dirigen políticas, presentando y ejecutando acciones que no sean claras en el ámbito de decisión que no son abiertos a cuestiones estratégicas y en dirección hacia estos agentes colaborativos.

Para una cooperación pública privada, se debe analizar una relación en la regeneración urbana, se puede dividir en tres tipos de agentes en el sector privado:

- Agentes que cuenten con la experiencia en participación de operaciones de regeneración urbana.



- Inversores que tengan la capacidad de implantar nuevos centros de trabajo en la zona, esto se trata –como el caso anterior- de agentes externos, que no tienen ninguna vinculación preliminar con la zona en la se va a actuar.
- Asociaciones privada que prestes servicios sociales.
- Agentes de la zona que en calidad de residentes que aporten a la economía.
- Agentes del sector inmobiliario, que tienen la capacidad de invertir en proyectos que pueden ser parte de una regeneración urbana (vivienda, espacio comercial, espacio industrial, etc...)

La relación entre estos agentes nos permite tener una regeneración urbana integral, con dinámicas irán evolucionando con el tiempo y adaptándose a los cambios del entorno, cambios en los valores culturales, las normas, incluidos el estilo de vida y los entornos urbanos. Como resultado tenemos una red de agentes que colaboran y compiten entre ellas, basado en las ideas, diálogos y suplantado por los modelos tradicionales de intervención.

La gestión para tener un proyecto de esta magnitud tanto en el tiempo como en la función de las condiciones en que se van desarrollando durante el ciclo del proyecto es necesario que existan políticas sectoriales eficientes de índole macro que luche contra la exclusión social y el apoyo al desarrollo social. (Pennan, 2005) Señala que en la regeneración urbana converge tres grandes certidumbre: quienes deben intervenir, cual es el problema a tratar, y cuál es el objetivo hacia el que se quiere llegar.<sup>10</sup>

Para tener un plan estratégico efectivo, se debería incluir cuatro cuestiones:

---

<sup>10</sup> Mourelo, Á. A., & Di Naani, R. (2011). Modelos de gestión de la regeneración urbana..

- El proceso de participación
- Los objetivos del planta
- Acciones previstas
- Sistema de seguimiento y evolución del proyecto.

#### **-ACUPUNTURA URBANA -**

Lerner, J. (2003). Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Editora Record.

La acupuntura urbana tiene el principio de recuperar un punto enfermo o la revitalización de este punto y de sus áreas alrededor, pinchar un área de tal manera que esta se pueda mejorar o curar, creando reacciones positivas y en cadena dando transformaciones importantes.

Para tener una buena acupuntura se debe tener un punto inicial de acción, y los puntos consecuentes se van propagando de esta acción.

Muchas veces, la acupuntura urbana no se traduce en obras, más bien, es la introducción de nuevas costumbres, y un nuevo hábito que genera condiciones positivas para transformaciones importantes, además intentan lograr que se promueva el rescate o la conservación de la identidad cultural de una comunidad o localidad.

Grandes problemas urbanos generalmente se originan por la falta de continuidad, una región o zona sin actividad o sin vida se puede ver como un vacío de terreno baldío, rellenarlos mediante una acupuntura urbana, sería una buena solución. Es importante incluir la actividad que determina la región, si solo existe actividad económica y falta gente, es necesario incitar a la población, si lo que sucede es la falta de actividad, lo ideal es incitar a los servicios.

Por lo general en la calle o espacios públicos, las personas principalmente son las que atraen a las personas, este grupo de humanos son los actores y espectadores de la interacción que se genera en la ciudad. Una buena acupuntura es atraer a la gente a la calle, creando puntos de encuentro y generando una interacción social haciendo que el medio urbano sea un catalizador de encuentro.

¿Cómo mejorar tu ciudad si no la conoce? Nosotros empezamos a conocer a la ciudad por medio de algunas calles, puntos de referencia y mapas que indican los recorridos que puedes hacer dentro de la ciudad.

Lerner nos indica que “La ciudad es el escenario de encuentro” (Lerner, 2003), la misma que es una estructura de vida y trabajo, en fin, la ciudad mientras más se integren las funciones urbanas, con los humanos, más será una ciudad.

No todas las veces las ciudades presentan problemas de espacios públicos, el cual se pueda dar una solución mediante una acupuntura urbana, también enfrenta problemas de circulación a consecuencia de la degradación excesiva por el automóvil, ciudades que quisieron revertir esta dificultad, dieron prioridad al transporte público, que causaron la decadencia el automóvil, pero aun manteniendo esos problemas, porque el querer llegar a la ciudad, a la área más densa, todavía continua; la solución para una movilidad más ligera, es no permitir que los medios de transporte no compitan por el mismo itinerario.

Por otro lado, la vegetación puede ser una buena estrategia de acupuntura urbana ciudades que no constas de grandes atractivos, cambian cuando son reforestadas, Shanghái tiene arboles cada 4 metros, en todas sus calles, además, la sombra y el

paisaje que produce la vegetación dan un atractivo al momento de transitar estos sitios.

### **-MANUAL DE ACERAS, INTERSECCIONES, TIPOS DE CALLES Y REDES PEATONALES-**

Diego hurtado Vásquez (2011). Manual de aceras, intersecciones, tipos de calles y redes peatonales, Consultoría para mejorar la accesibilidad al transporte público del distrito metropolitano de Quito.

**Objetivo:** adoptar criterios para el diseño de calles e intersecciones que puedan facilitar la circulación peatonal, poniendo en realce a las personas con discapacidad, niños pequeños, personas de la tercera edad, de tal forma que puedan recorrer de forma continua sin interrupciones por toda la ciudad.

**La calle:** es un espacio que está compuesto por las fachadas o los bordes y los espacios que contienen estos bordes, es un espacio que con facilidad la ciudadanía se puede apropiar y genere actividad espontánea. Las actividades que se desarrollan en la calle podrían ser las que le den vida a la ciudad y a la calle en particular, calles que irán bien definidas por las edificaciones y que al empezar la planta baja se genere actividades que dinamicen las calles.

Las calles tienen muchas funciones a más de circular, son espacios de reuniones de vecinos, lugares de encuentro, espacios de juego de niños, o donde los comerciantes pueden promocionar su producto, el uso mixto de las calles forma parte de la vida cotidiana.

**La acera:** La vida de los espacios públicos se genera en las aceras, ya que su función principal es la de originar dinamismo, seguridad, diversidad y conexiones, por lo tanto la posibilidad que crear vida en las calles está basada en la interacción

que genera las aceras, a más de las fachadas de las edificaciones y sus espacios inmediatos. Múltiples entradas y veredas amplias es la combinación perfecta para que se genere un espacio público.

Para que todo esto se dé, es tener veredas lo suficientemente anchas para que se puedan desarrollar actividades activas sin molestar a las personas que van de paso. Entonces, los espacios públicos son una consecuencia de la combinación de la mixtificar los usos, población densa y aceras anchas.

“Cuando más animada y popular sea una acera, y cuantos más y más diversos sean sus usuarios, tanto mayor habrá de ser su anchura para poder hacer frente de manera satisfactoria a sus muchas y muy diversas funciones”. (Jacobs, 1973)

El problema está en que solo se piensa en que las aceras solo se deben utilizar como un espacio de circulación, lo cual causa que se pierda la oportunidad de generar espacios públicos, generar vida y seguridad a las calles.

### **Tipos de calles**

- **Calles peatonales:** Estas son exclusivamente para las personas, lugares que puedan transitar libremente. Las calles deben tener una dimensión mínima de 6 m, la cual es un ancho que garantiza una buena iluminación entre construcciones, la vegetación y la iluminación pueden ir en medio de la circulación además deben existir franjas de circulación, franja de parámetros franja de parámetros las mismas que se pueden fusionar.

El ancho podría variar, pero siempre debe cubrir un buen ancho para la banda de circulación según la escala de la calle y la concentración peatonal y poblacional de los bordes.

- **Calle peatonal con carril bici, con carril bus o carril tranvía:** Cuando una calle peatonal es compartida con un carril bici deben circular a una velocidad máxima de circulación de 10km/h, por lo que en el diseño se debe utilizar reductores de velocidad para poder conseguir este objetivo. El carril bici puede estar a nivel de la zona epitomizada o bajo de la misma.

Un carril bici debe medir 2.50m y las aceras mínimas de 3.20m, el ancho mínimo de una calle peatonal en donde ira un carril bici debería ser de  $3.20 + 3.20 + 2.50 = 8.90\text{m}$ , manteniendo las franjas de seguridad de circulación y de servicio.

Si existe un carril bus la distancia de este es 3.50m. La dimensión de la calle peatonal es de 10 metros, las paradas de bus formarían parte de la franja de servicios y deberán circular a menos de 10km/h.

- **Calle comercial:** se debe considerar factores para evitar que el comercio invada el espacio público y complique las funciones de la calle, incluyendo la de circular. Se ha demostrado que en calles con alta presencia de peatones, las ventas de los comercios mejoran notoriamente.

Por lo tanto una calle peatonal o una franja de circulación se puede utilizar para complementar las actividades comerciales locales.

- **Ciclo vía:** Todas las calles con una velocidad máxima de 30km/h no podrán tener un carril bici segregado.

El carril bici tendrá una dimensión mínima de 2.50m, cuando sea de dos carriles y de 1.50m si es de un solo sentido, además se debe incrementar un refugio peatonal, con un parterre separando de la calzada de 1.20m, el

mismo que servirá para que los peatones puedan descansar si el cruce es más largo de dos carriles de circulación vehicular.

### **Intersecciones**

Se debe tomar en cuenta a personas con discapacidad (sillas de ruedas, no videntes) y personas con movilidad reducida (niños, adultos mayores) es por esto que el cruce máximo hasta un refugio peatonal debe ser de 7m máximo.

La trayectoria de peatones siempre será en línea recta en dirección al lugar a donde se dirija, se lo conoce como trayecto natural del peatón, por lo tanto en los cruces no se debe desviarlos mayormente de su línea de deseo.

Debe tener un cruce a nivel la cual implica la nivelación del piso en la intersección entre la acera y la calzada, ya sea está a nivel de la acera o con rampa para su nivelación con la calzada.

La accesibilidad universal permitirá la continuidad de los trayectos peatonales en conjunto con las redes peatonales que continúa por toda la ciudad.

### **Redes peatonales conectadas**

Una red peatonal urbana está conformada por aceras, calles peatonales, intersecciones a nivel de calzada o de acera, senderos en parques, plazas, galerías, comercios, puentes sobre río o quebradas, esta red de calles, debe abarcar toda la ciudad sin interrupciones algunas, a menos que la topografía del terreno sea afectada.

Para mantener una buena conexión peatonal el tamaño máximo de la manzana debe ser menor o igual a 110m de lado.

La densidad poblacional es un factor determinante para que los espacios públicos funcionen, si no tiene una densidad suficiente, una calle o una plaza demasiado grande, pueden perder su vitalidad.

**-CIUDADES PARA LA GENTE – 1ed. JAN GEHL-**

Jan Gehl (2014). Ciudad para la gente, Ciudad Autónoma de Buenos Aires –

Ediciones infinito

La dimensión humana debe ser tomada en cuenta dentro de un planeamiento urbano, ya que mucho de los casos ha sido descuidado, eliminado e ignorado, por dar privilegio a otros temas, como vehículo, esto le da menor prioridad al espacio público y la función principal de una ciudad es dar un lugar de encuentro para sus habitantes.

Ahora, debido a los desafíos globales que se presenta, marcan una importancia de implementar una dimensión humana, logrando proyectos que considera desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura. Para lograr una vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad en una ciudad se debería incrementar el bienestar peatonal y ciclístico como un paso fundamental para lograr conseguir estos cuatro objetivos principales. Una política decidida que motive a los ciudadanos a caminar y usar bicicleta para realizar sus actividades diarias. Para lograr una ciudad vital se debe convencer a una mayor cantidad de gente que camine o use una bicicleta, además de residirse dentro de la urbanidad de una ciudad.

La importancia de la dimensión humana dentro del planeamiento es un reflejo que existe por la demanda de una mejor calidad de vida urbana, para esto se pueden establecer conexiones directas entre espacios mejorados con el objetivo de lograr ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles. El costo de implementar la dimensión



humana es tan bajo que cualquier ciudad del mundo lo podría ejecutar, la verdadera inversión está en tener el interés por estas cuestiones primordiales, que a la final los beneficios son indudablemente cuantiosos.

La importancia de señalar una conexión entre el uso que le da la gente a un espacio urbano, la calidad de ese espacio y el grado de interés que genera por la dimensión humana, es un patrón generalizado que se puede ver en todas las escalas.

Para diseñar una ciudad para la gente, el punto de partida es concentrarse en la movilidad y en los sentidos del hombre, ya que de esto parte la capacidad de las personas para comunicarse, comportarse y realizar actividades dentro de un espacio público.

Los automóviles y el tráfico que causa estos, han sido factores que interrumpen la movilidad a pie o en una bicicleta, una buena planificación urbana se logra en base al cuerpo humano, sus sentidos y su movilidad, todas las respuestas se encuentran ahí, en nuestro cuerpo.

La vida urbana es un concepto relativo, no tiene que ver con la cantidad de gente, sino de las sensaciones que ofrece el lugar que está poblado y de que la gente lo utiliza.

Ya que el objetivo es lograr una ciudad vital que invite a ser recorrida, el punto de partida es crear un planeamiento urbano holístico que tenga cualidades de una ciudad segura, sana y sostenible y a su vez asegurar a la gente que pueda caminar y andar en bicicleta, además de generar espacios donde la gente tenga un contacto directo con la sociedad. Esto quiere decir que un espacio público debe ser un lugar vital, donde varios grupos puedan usarlo y cruzarse entre sí.

*“La ciudad vital envía señales amigables a sus habitantes, con promesas de interacción social. La presencia de otras personas, a su vez, nos señala a qué lugares vale la pena ir.” (Gehl, 2014)*

Para crear una ciudad que tenga flujos de personas, es necesario tener espacios públicos generosos, los mismos que serán la infraestructura sobre los que se sostendrán el proceso que refuerza la vida urbana. De este punto se desprende el hecho de que la vida urbana es un proceso que se retroalimenta.

“La gente va donde hay otra gente” es un dicho popular en los países escandinavos. Las personas se sienten atraídas por naturaleza la presencia de otros y por los lugares donde hay actividad.

Una ciudad segura

Lograr que los visitantes y habitantes se sientan seguros es crucial si queremos que los espacios públicos urbanos sean utilizados, por lo general son las personas las que logran que la ciudad sea más segura y atractiva, en términos de seguridad urbana el objetivo es crear ciudades activas y vitales, alentando a las personas a caminar, a andar en bicicleta y a permanecer en los espacios públicos. La exposición de personas hará que estos espacios sean centrales sobre los cuales se puede accionar para tratar de brindar seguridad al espacio urbano.

Un planeamiento urbano también tiene relación con la salud, el trabajo sedentario ha remplazado las tareas manuales, los automóviles son la forma dominante de transportarse, y actividades tan simples como el subir una escalera, están siendo remplazadas con ascensores y escaleras mecánicas, a esto se suma las actividades que realizamos en el hogar, existe muchas comodidades que se han inventado que

no constamos con oportunidades para usar nuestro cuerpo y gastar su energía diariamente.

La propuesta de alentar a la gente a caminar o a circular en bicicletas de forma regular debe formar parte dentro de un trazado de una nueva área urbana, pero para que esta idea tenga éxito se necesita de innovación y de procesos de planeamiento.

Pueden ser caminatas de recorrido rápido, un paseo lento para disfrutar de la vida urbana o de los comercios, o el simplemente de caminar para respirar un poco de aire fresco, más allá de estos propósitos, se puede pasear por la ciudad, pasando por espacios urbanos, en la cual el ciudadano ingresa a un “foro” donde encuentra toda clase de actividades sociales que son parte de la rutina diaria. “Caminar *es una forma de circular, pero es también el potencial punto de partida para otras actividades*” (Gehl, 2014)

Una ciudad óptima para los encuentros de personas debe ofrecer oportunidades para tres actividades humanas: mirar, escuchar y hablar.

Los encuentros en la ciudad con los espacios públicos urbanos se dan en varios niveles, los contactos pasivos que ocurren cuando se presenta la oportunidad de ver y oír, lo que ocurre en la ciudad de una forma voluntaria y simple. Ver y ser visto es una forma extendida y común de conocer gente.

Para poder fortalecer la vitalidad de la ciudad, es importante enfatizar las plantas bajas, como una manera de hacer a una urbe más interesante, atractiva y funcional. En estos lugares pueden funcionar comercios, restaurantes, novedades, exponer la cultura de la ciudad, entre otros, esos espacios son importantes ya que en este punto

se encuentra la vida interior con la exterior, además de vivir experiencias, grandes como pequeñas.

El tránsito vehicular va creciendo, y no se toma en cuenta la planificación correcta para la incorporación de la dimensión humana, soluciones como estacionamientos, calles peatonales y semipeatonales, van dando una vida sana y activa.

### **-ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA-**

Velásquez, M., & Carmen, V. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) (Doctoral dissertation, Universitat de Barcelona).

**Objetivo:** Esta investigación cualitativa de aportar conocimientos en el tema de la movilidad combinándola con el de espacio público, con el fin de establecer lineamientos que permitirán promover un estilo de vida urbana, centrándonos en la integración de distintos transportes alternativos, motorizados y no motorizados.

“La historia de una ciudad es la de su espacio público” (Muxí, 2001).

Las ciudades es un lugar donde la población se encuentra o se identifica, es por esta razón que debe ser entendida como un sistema de redes en la cual se encuentran calles y plazas, como infraestructuras de comunicación, áreas comerciales o equipamientos culturales, son lugares de uso colectivo debido a la apropiación progresiva de la gente, en la cual nos permite dar un paseo y encontrarse con demás personas, estos lugares son los que ordenan cada zona de la ciudad y le dan un significado a más de la diversidad social y cultural. Es decir, el espacio público es un espacio importante del urbanismo, la ciudadanía y de la cultura urbana. Es un espacio político, simbólico y físico.

El espacio público es transformado por un espacio de conexión, es decir, se conectan con una sola función, la de facilitar el desplazamiento de mercancías y personas a una velocidad idónea, dejando sin posibilidades que esos espacios se pueda realizar prácticas sociales. Es aquí donde el espacio público, un lugar de encuentro y socialización, es expropiado para la circulación, y se dedica a un simple paso vehicular. Las múltiples funciones, la conversación, el juego, el paseo, el encuentro, se va debilitando en esos circuitos de tráfico vehicular.

La movilidad y el desplazamiento originan en el espacio público una nueva manera de representación y el reconocimiento de su identidad con nuevas formas territoriales. Para que se produzca la movilidad en espacios públicos, se debe identificar con dos conceptos esenciales, lugar y flujo.

El lugar o los espacios de anonimato son espacios concretos bien definidos y que posee tres características generales, esto son *identificatorios*, por tener el sentido de la unidad para los que lo habitan. *Relacionales* por ser miembro de un lugar antropológico, lo que implica un desarrollo grupal no estático. Y lo *Histórico* ya que por la transición del espacio en el tiempo, sus pobladores perciben la duración de dichos lugares.

Por lo tanto un lugar se transforma en algo significativo a partir de la diversidad de sus usos y funciones además de las expresiones que le otorguen, el lugar debe ser claramente identificable dentro de un definido contexto en lo cual pueda ser reconocido a partir de características físicas como símbolo de la vida social de los habitantes de la zona.

El término de flujo en el espacio público, se relaciona con la incidencia del espacio público en la movilidad o en su infraestructura, los cuales se asocian con el territorio la cual tenga una expansión amplia y distancias de desplazamiento extensas, a esto como respuesta al crecimiento de las grandes ciudades.

Por tanto, el aumento de la movilidad va sujeto a las grandes ciudades, y pone en cuestión la capacidad de integrar el espacio público en la configuración de un lugar, promoviendo la fragmentación entre sus habitantes, es por eso que encontramos una amplia relación entre “lugar” y “flujo”, el primero refiriéndose a los espacios de la ciudad y el segundo a al movimiento y libertad que se puede dar entre estos espacios.

La movilidad urbana en el campo de un sistema de transporte, tiene que ver con una planificación y ordenamiento urbanístico, ciudadanos que se desplazan son actores sociales, pues la movilidad urbana se prepara y se construye en base a una socialización entre personas que transitan.

Las ciudades actuales están segregadas, especialmente por ciertos usos y grupos sociales, a través de ejes viarios que fomentan la circulación del transporte privado, en la misma que el automóvil es la herramienta central del sistema de movilidad, esta es la forma que se produce el sistema urbano donde los ciudadanos utilizan para desplazarse.

Esta realidad origina a que las ciudades sean calificadas como fragmentada, creciente y desigual.

Todo esto nos lleva a un sistema viario que este enfocando en los peatones, que deba ser accesible para todos y contar con un sistema alternativo integrado a la ciudad la cual sea público y flexible.

Crear una movilidad sostenible como un sistema de trasportes sustentable, que no perjudique a los habitantes o al ecosistema y además de satisfacer con las necesidades de desplazamiento de personas, esto garantiza la accesibilidad para todos de una forma eficiente en toda la zona urbana, así como una variedad de transporte.

Por lo tanto, para la planificación en el tema de movilidad, debe ser contemplado desde una estrategia de planeamiento urbano integral, sistémico, que en relaciones futuras obtenga una postura ecológica.

Un plan de movilidad es el estudio socio urbanístico que tiene como objetivo la ordenación urbanístico en diferentes medios de transporte, con la finalidad de lograr una movilidad sostenible, un uso equilibrado y con una menor dependencia de la utilización del vehículo privado.

#### **-EL TURISMO COMUNITARIO COMO HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE DESTINOS SUBDESARROLLADOS-**

Agüera, F. O. (2013). El turismo comunitario como herramienta para el desarrollo sostenible de destinos subdesarrollados. Nómadas. Critical Journal of Social and Juridical Sciences, 38(2).

**Objetivo:** analizar el turismo comunitario como una herramienta para el desarrollo sostenible de varios destinos subdesarrollados basándose en la revisión de literatura sobre el desarrollo sostenible y el turismo comunitario.

El turismo es un sector importante económico a nivel internacional, desde hace años se ha trabajado en el desarrollo de nuevas técnicas de turismo, en la cual se practica de forma sostenible, y tiene la finalidad de mejorar el desarrollo socioeconómico de comunidades locales, por medio de una potencia cultural, natural o patrimonial, esto se configura como la principal industria económica a nivel internacional.

Hace años atrás se viene trabajando en destinos de desarrollo de nuevas formas de generar turismo alternativo con la finalidad de mejorar el desarrollo socioeconómico en las comunidades locales sin dejar a un lado el respetar y conservar la naturaleza. Esto se configura como un turismo sostenible o en el espacio donde se desarrolle, de esta forma en las nuevas formas de realizar turismo encontramos al turismo comunitario, el ecoturismo y al turismo gastronómico.

El turismo comunitario se centra en base a una población o comunidad local, la misma que busca mejorar su situación económica y conservar sus recursos naturales, a través de un contacto directo entre la comunidad local y el turista. Este último también puede interactuar con las personas de la comunidad, el entorno en el que se desarrolla la actividad y con el contexto en el que se conlleva el turismo.

El termino turismo comunitario, aparece por primera vez en la obra de (Murphy, 1985), a partir de entonces los investigadores han ido definiendo este concepto. El turismo comunitario es una referencia aquel tipo de turismo en la cual la comunidad local tiene el control sustancial de participar en su mismo desarrollo y manejo económico, aportando un importante beneficio a la comunidad.

Esta forma de hacer turismo se presenta como una oportunidad de rentabilidad económica, la conservación del medio ambiente y el respeto sociocultural, es decir,



esta forma de turismo no se asocia en su totalidad en un producto sino también se vincula con la actividad eco turístico, siendo un turismo que se desarrolla en áreas naturales.

El turismo comunitario lleva una planificación previa por la comunidad local, puede crear destinos turísticos sostenibles donde el ecosistema forma un papel importante en las actividades turísticas, de esta forma la industria del turismo puede ayudar a aliviar la pobreza y a conservar de una mejor manera los recursos naturales, culturales y patrimoniales.

#### **-APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LA ARQUITECTURA PAISAJISTA EN ECOSISTEMAS NATURALES RECREACIONALES-**

Anticona Asto, J. (2016). Aplicación de los principios de la Arquitectura Paisajista en el Diseño de un Centro Recreacional Turístico–Oxapampa para una percepción de Integración al entorno.

Oxapampa fue declarada una área protegida den año 2010 por la Unesco por la percepción que tiene el visitante de su entorno, se adquiere una necesidad de generar un espacio arquitectónico paisajístico en esta zona, considerando los ingresos económicos de Oxapampa, ya que en este lugar existen ríos, cataratas, vertientes, criaderos de aves, y una diversidad de flora, que se desarrollan investigaciones con el fin de mantener un cuidado a la ciudad, además fue catalogada como la ciudad atmosfera (Ministerio de Ambiente, 2010).

El visitante no solo debe admirar el encanto paisajístico y su entorno, además puede tener la capacidad de desarrollar actividades que se relacione con el deporte terrestre como el motociclismo, exploración, ciclismo, tracking entre otros, asimismo ser

guiado a recorrer diversas áreas naturales que presenta Oxapampa dando un realce a la biosfera, la cual tiene un potencial turístico para poder ser explorarlos y a la vez ser más reconocidos a nivel internacional, obteniendo que el turista permanezca más tiempo en nuestro país.

**Formulación del problema:** *“¿De qué manera la utilización de los principios arquitectura paisajista en el diseño de un centro recreacional turístico en Oxapampa puede contribuir a una percepción de integración del entorno en el usuario?”*

**Objetivo:** Permitir a los turistas que recorran un ambiente lúdico y saludable por medio de estrategias planteadas que obtenga un confort necesario donde se puedan sentir libre en un entorno natural logrado con un aprovechamiento de variables naturales del sitio sin descompensar el entorno para afirmar una mejor impresión del espacio.

**El proyecto:** albergara diferentes actividades de relajamiento, que satisfacer las necesidades del usuario en su tiempo libre, ya sea espontaneo o desenvolvimiento placentero, tratando de cumplir una satisfacción física, espiritual, de descanso, aventura, entretenimiento y socialización, participando en grupos familiares que se pueden clasificar en como lo realiza, ya sea informal y organizada, además de tener áreas para satisfacer las necesidades de los turistas locales e internacionales que llegan en busca de aventura.

El proyecto nace de una cantidad masiva de turistas que visitan Oxapampa tanto nacionales e internacionales que llegan en busca de deportes extremos.

Para presentar la propuesta contamos con un terreno de 10Ha, de esta manera nos permitirá brindar lugares de esparcimiento turístico que ofrecen al turista una relación directa con la naturaleza.

**Conclusiones:** la utilización de los principios de la arquitectura paisajista en una integración viable con el entorno, exige que el edificio tenga ciertas funciones que vaya ligadas conjuntamente con la forma, ya que el paisaje y la percepción con el entorno natural es el primer punto de vista que se debe considerar al momento de diseñar un artefacto arquitectónico.

*“Se estableció una solución arquitectónica que consigna un centro recreacional con un mismo lenguaje y con relaciones espaciales –organizacionales que contribuyan al buen desempeño para el usuario discapacitado que se sustenta en el análisis de información empírica sobre la realidad social, urbana y física de la zona dentro del diseño para que este sea óptimo.”<sup>11</sup>.*

## **Metodología de la investigación**

### **Línea y Sub línea de investigación**

Urbanismo, ciudad, ordenamiento territorial, residencia.

Planificación Urbana.

### **2. Diseño metodológico**

#### *2.1 Enfoque de investigación*

La investigación que se realiza tiene un enfoque Cuantitativo – Cualitativo:

---

<sup>11</sup> Anticona Asto, J. (2016). Aplicación de los principios de la Arquitectura Paisajista en el Diseño de un Centro Recreacional Turístico–Oxapampa para una percepción de Integración al entorno.

Cuantitativa porque se empleara recolección de datos para tratar hipótesis en base a la mediación numérica y análisis estadístico, obteniendo resultados precisos en el planteamiento del problema. Se recolecta la información mediante de la observación, la encuesta y la participación de agentes que irán dando respuestas a nuestras interrogantes, procesando esta información obtenida por los actores selectos de una manera lógica con razonamiento deductivo.

Cualitativo tiene un procedimiento metodológico que emplea textos, palabras, gráficos, discursos, fotografías e imágenes para construir un conocimiento de la realidad, comprendiendo las cualidades que se relaciones con una regeneración urbana integral colaborativo.

## *2.2 Nivel de investigación*

### Descriptivo

Se establece una descripción de la situación en que se encuentra el sector, determinando las características en que se encuentra el lugar, creando patrones de preguntas y análisis de datos que se tomaran en cuenta en la investigación, para llevar a cabo este método de investigación es necesario que se acompañe con tres métodos:

- Método de observación.
- Método de estudio de caso.
- Encuesta de investigación.

### Exploratorio

Se centra en analizar los aspectos concretos de la realidad del problema, se trata de una exploración o acercamiento que permita que una regeneración urbana se pueda implantar en el Cantón Cevallos.

La exploración se lo realizara con el apoyo de una guía de observación, levantamiento fotográfico, coordenadas GPS, cinta de medición y una determinación rápida de las capas de rodadura de las calles del Cantón.

### *2.3 Tipo de investigación*

#### De campo

Establece un acercamiento a la zona de investigación, extrayendo la información y datos directamente de la realidad observando y participando en la vida cotidiana de la población del Cantón Cevallos.

#### Biográfica y Documental

Con la ayuda de documentación, se consultara la normativa local y nacional que esté vinculada al tema; programas y planes municipales; estudios que se hayan hecho del lugar; información cartográfica; artículos, revistas, folletos, libros históricos, y blog que puedan aportar a la investigación.

### *2.4 Población y muestra*

#### Población

El número estimado de población se tomó en base a la siguiente tabla (PD y OT Cevallos, 2011).

**Tabla 1** Proyección poblacional

AÑOS	# HAB. CANTÓN
------	------------------

2010	8163
2011	8320
2012	8476
2013	8633
2014	8790
2015	8947
2016	9103
2017	9260
2018	9417
2019	9517
2020	9730

**Fuente:** PDyOT Cevallos 2011

### **Elaboración propia**

La tasa de crecimiento anual del cantón Cevallos es de 1.92% (PD y OT Cevallos, 2011), según el censo de población y vivienda del año 2010 en este año el número de habitantes del cantón es de 8163, 10 años después en la actualidad, año 2020, según la tabla de población proyectada es de 9730, el mismo que será tomado para el cálculo de la muestra.

### Muestra

$$n = \frac{z^2 * p * q * N}{e^2(N - 1) + z^2 * p * q}$$

z = Coeficiente de tiene en cuenta el nivel de confianza (95%) = 1.96

p = Probabilidad de éxito

q = Probabilidad de fracaso q = 1 - p (p=q=50%)

N = Tamaño de la población

e = Error (se asume un error menor o igual al 6%)

$$N = 9730$$

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 9730}{0.06^2(9730 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{3.84 * 2432.5}{0.0036(9729) + 3.84 * 0.25}$$

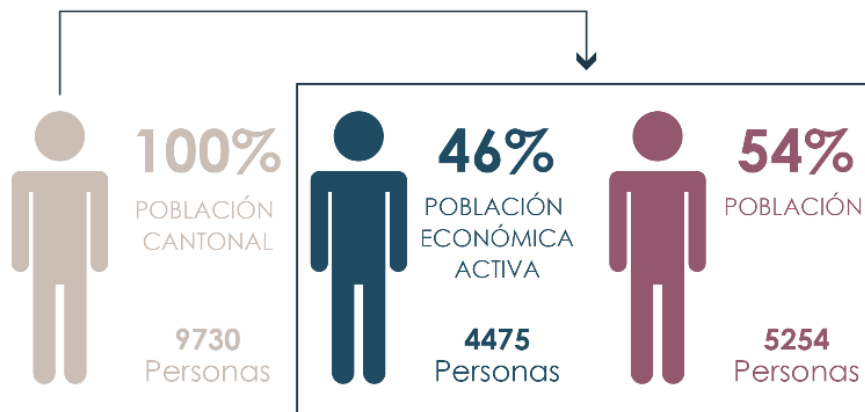
$$n = \frac{9340.8}{35.02 + 0.96}$$

$$n = \frac{9340.8}{35.98}$$

$$n = 259.60$$

$$n = 260$$

**Figura 3** Población económica activa



**Fuente:** PDyOT Cevallos 2011

**Elaboración propia**

Conociendo que la población económica activa cantonal es del 46% el número de encuestados para los comercios según el resultado de la muestra es de 120 personas, el porcentaje restante, 54 %, pertenece a la población general con 140 encuestados.

### Población turismo

El número estimado de la población de turistas se tomó en base al registro de ventas de un almacén en específico de calzado, es uno de los almacenes con mayor número de ingresos en el cantón. El total de clientes contabilizados en los seis primeros meses del 2019 fue de 3.379 personas. (Martinez, 2020)

**Tabla 2** Número de clientes visitados

Mes	# De clientes totales
Enero	438
Febrero	454
Marzo	686
Abril	533
Mayo	720
Junio	548
<b>Total</b>	<b>3.379</b>

**Fuente:** Martínez, 2020

### **Elaboración propia**

Se escoge el número total de clientes del mes con más clientes visitados, mes de Mayo con 720 clientes.

Debido a que el total corresponde a personas individuales, este número es multiplicado por el indicador de núcleo familiar establecido por el INEC, que es correspondiente al 3.8, se realiza esto porque cada persona que llego al almacén no siempre viene sola, la mayoría llegan en familia y esta operación matemática nos permite acercarnos más a la realidad con respecto al total de turistas que han visitado el cantón, como resultado una muestra de 2736 visitantes.

### Muestra

$$n = \frac{z^2 * p * q * N}{e^2(N - 1) + z^2 * p * q}$$



$z =$  Coeficiente de tiene en cuenta el nivel de confianza (95%) = 1.96

$p =$  Probabilidad de éxito

$q =$  Probabilidad de fracaso  $q = 1 - p$  ( $p=q=50\%$ )

$N =$  Tamaño de la población

$e =$  Error (se asume un error menor o igual al 8%)

$N = 2736$

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 2736}{0.08^2(2736 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{3.84 * 684}{0.0064(2735) + 3.84 * 0.25}$$

$$n = \frac{2626.56}{17.50 + 0.96}$$

$$n = \frac{2626.56}{18.46}$$

$n = 142$

### 2.5 *Técnica de recolección de datos*

Se considera las técnicas y herramientas que nos ayuden a conocer y evaluar el enfoque en que se presenta el lugar de estudio, con métodos de recolección de datos para trabajar, estudiar y socializar los espacios, tanto actuales como de tiempo.

**Figura 4** Técnicas de recolección de datos



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### Análisis y mapeos

Se realiza análisis y el diagnósticos urbanos a través de mapeos, para lo cual se consideró 3 ejes importantes: Vialidad y movilidad - Espacio público y Espacio natural.

### Análisis de referentes

Investigaciones previas, datos, escritos, modelos, paradigmas o conceptualizaciones donde se utiliza como base o sustento teórico para el desarrollo de la investigación, así es como se va descubriendo nuevos puntos de vistas en el ámbito urbano.

### Encuestas

En esta técnica se presenta un formato de preguntas que estará dirigida a los agentes participativos en la intervención, los ciudadanos, comerciantes y los turistas que visitan el cantón, con el fin de conocer el estado de opiniones, ideas o hechos específicos que necesita la población.

### Entrevista

Esta es una técnica de conversación que está dirigida a un diálogo peculiar, donde una parte busca recoger información y la otra nos presenta como fuente de estas informaciones, esta se empleó a las autoridades del GAD Cantonal de Cevallos y a los líderes de los barrios más consolidados del cantón.

### Sondeos

Se trata de un diálogo con personas del Cantón donde se realizan preguntas abiertas y cerradas, las mismas que nos servirán para indagar las necesidades y definir un panorama general de cómo la gente se siente con los espacios que tiene y cuáles les hace falta.

### De observación

Es una técnica útil para analizar y evaluar el estado en que se encuentra la zona urbana y rural del cantón Cevallos, determinando así como es la dinámica comercial, productiva y turística del Territorio además de analizar las conductas y comportamientos que presenta la vida humana en la zona centro del cantón.

### Grupos de conversación

Se basa en el entendimiento de un grupo de personas que aprenda conviviendo junto a los 4 actores que se propone en esta investigación (Población, Comerciantes, Autoridades, Turistas), la idea de trabajar cooperativamente con propuestas que ellos mismos vayan direccionando para desarrollar procesos y así sacar resultados de las aceptaciones que este trabajo tiene.

### *2.6 Técnicas para el procesamiento de información*

Consiste en procesar los datos obtenidos de la guía de observación, conversaciones y encuestas realizada a los pobladores, las entrevistas en la que participaron las autoridades del cantón con el fin de generar resultados agrupados y ordenados. A partir de este punto se ejecutara el análisis, con un tipo de análisis Cuantitativo – Cualitativo. La información obtenida se transformara en resultados mediante este procedimiento:

- Revisión crítica de la información obtenida, descartando la información contradictoria, defectuosa e incompleta.
- Tabulación o cuadros de los datos, para generar conclusiones.
- Estudio estadístico de la información para presentar los resultados.

### **3. Conclusiones capitulares**

- Conociendo la realidad en que se encuentra la zona de estudio, nos permite ajustarnos a las necesidades que la población necesita.
- Reestructurar el ordenamiento vial, nos permite conectar de una forma más directa las zonas comerciales y el centro urbano, además de crear relaciones viales entre estos puntos.

- La implementación de espacios públicos, zonas de esparcimiento y recorridos entre ellas, da la oportunidad a los habitantes ah mejorar sus condiciones de vida, ya sea económicamente o por medio de la distracción y la ejercitación.
- Es indispensable conocer las políticas de GAD Cantonal de Cevallos, para poder plantear una regeneración urbana integral, en conjunto con los turistas que atrae el territorio.

## **CAPITULO 3**

### **APLICACIÓN METODOLÓGICA**

#### **3.1. Delimitación espacial, temporal o social**

#### **3.2. Análisis del contexto**

##### **3.2.1. Contexto Físico**

En este punto se realiza un análisis del clima, suelo, hidrografía y ciertas particularidades que destacan al cantón Cevallos, que permita aprovechar los recursos naturales y el territorio para un proceso de interrelación entre los elementos culturales, sociales, biológicos y físicos.

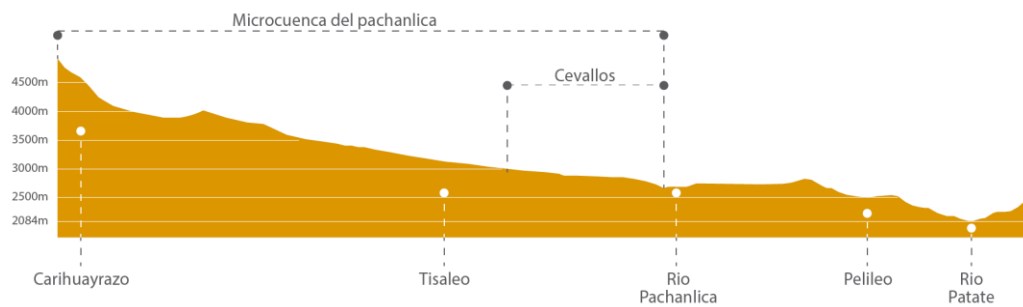
##### **a. Clima**

La temperatura del cantón en promedio es de 13 a 16 grados centígrados, generalmente cálido, en los meses de mayo y agosto la temperatura disminuye y la acción solar es más fuerte en los meses de octubre y noviembre. La precipitación media anual oscila entre los 200 y 500 mm.

##### **b. Suelo**

Los suelos del cantón varían entre arenoso y poco arcilloso, levemente alcalino, lo cual es apto para el cultivo de frutales, legumbres, hortalizas y flores. El suelo del cantón es ligeramente ondulado y va desde los 3080 msnm en su parte más alta y los 2640 msnm en la parte más baja, esto es debido a que se encuentra en una zona andina. Los accidentes geográficos que tiene el lugar son pequeñas quebradas que han servido de delimitación con los cantones vecinos.

**Figura 5** Corte topográfico



**Fuente:** PDyOT Cevallos 2011

**Elaboración propia**

### **c. Hidrografía**

El cantón Cevallos forma parte de la micro cuenca del rio Pachanlica, la cual sirve como de límite sur oriente del cantón. Por el cantón atraviesa la acequia Mocha Huachi, la cual atraviesa en sentido sur-norte, está compuesta por 5 óvalos de los cuales dos son del cantón-

- Ovalo Tunga (Mocha): beneficia al barrio San Pedro
- Ovalo Cachi Huayco: beneficia a los caseríos: San Pedro, Tambo Loma, Querochaca, Andignato, Aire Libre y Santa Rosa.
- Ovalo Lozada: beneficia a la parte alta y centro del cantón Cevallos: Santo Domingo, La Floresta, Bellavista, Agua Santa, Santa Rosa, Belén Francisco Arias, Los Vines y La Florida.

En total son 1500 usuarios que son beneficiados de esta acequia.

También por el cantón atraviesa el canal de riego Ambato – Huachi – Pelileo, esta va en dirección norte-sur y está compuesta por 149 módulos que va desde el Casigana hasta la rabija en Pelileo, de los cuales 29 módulos son del cantón y sus

beneficiarios son: Vinces, Jesús del Gran Poder, la Florida, Agua Santa, Santa Rosa, La Floresta, El Belén, Aire Libre, Las Playas, Querochaca, Tambo y Andignato, con un total de 1.700 usuarios. (PD y OT Cevallos, 2011)

A demás los pobladores cuentan con pequeños reservorios que sirven para almacenar el agua de riego.

**Figura 6** Hidrografía cantonal



**Fuente:** PDyOT Cevallos 2011

**Elaboración propia**

#### **d. Particularidades de Cevallos**

En la primera mitad del siglo XX, la estación del ferrocarril en el cantón Cevallos, se convierte en el puerto de tierra más cercano al oriente, en la cual se convierte en un lugar estratégico para la comercialización de productos agropecuarios que provienen del oriente además de mercancías como panela y cemento de la costa, la ciudad va creciendo alrededor de este eje vial comercial, la relación de sus



habitantes con la costa influye en elementos arquitectónicos de las edificaciones del lugar de las cuales ya muy pocas quedan en pie.

Posteriormente, por su ubicación geográfica y dinámica comercial la plaza se consolida como la feria regional donde se realizaba la comercialización agropecuaria de los cantones vecinos. Queró se realiza los días martes y en Cevallos se crea en el año de 1982 la feria los días jueves y domingos.

En los 90 se culmina la construcción del canal de riego mocha huachi y entra en servicio, beneficiándose amplios sectores agrícolas del cantón.

Esta información es primordial debido a que contribuye con la realización del diagnóstico territorial, y de su entorno, con la intención de integrar estas características naturales a las necesidades humanas, y evitar el incremento de la problemática, como el desorden social y la degradación ambiental. Además todo el análisis de sitio y su entorno inmediato, implica una práctica preliminar de reconocimiento de la zona de estudio, para tener una idea del contexto que nos enfrentamos al momento de la propuesta, sino.

### 3.2.2. Contexto económico y social

La actividad económica principal es la producción agrícola, enfocado a la producción frutícola en huertos esta actividad cubre aproximadamente el 70% de la superficie de cantón. A la agricultura se complementa con la ganadería menor-cuyes, conejos y la avicultura doméstica, la misma que representa el 3% de la producción nacional. (PD y OT Cevallos, 2011)

Además el cantón se destaca en la producción textil y de artesanías, como base una mano de obra familiar o de pequeños talleres, misma actividad que ha llevado a la

confección de calzado, a esto se suma su comercialización la cual se lo realiza en diferentes lugares, tanto en el mercado local, el mercado provincial, en la feria de Ambato y el mercado regional, fuera de provincia, esta producción constituye una demanda de bien.

En el sector turístico existen atractivos turísticos como la caída de agua Jun-Jun en el río Pachanlica y la quebrada de Palahua, las mismas que han generado expectativas como potenciales proyectos de la implementación de un turismo ecológico. Por otro lado, la recuperación de elementos patrimoniales culturales e históricas del cantón, como, la estación del ferrocarril, construida en el año de 1938 y el camino el “REY” más conocida como el camino del Inca, camino utilizado antiguamente como una conexión entre Riobamba y Quito.

La feria de calzado se ha concebido a los alrededores del coliseo de deporte, la misma que sirve como el imán para atraer visitantes al sitio.

Se puede determinar que las matrices productivas del cantón son 3, la producción frutícola, la producción y comercialización de calzado y como resultado de esto, el turismo que conlleva el cantón, para esta última matriz, las personas que visitan las zonas comerciales, centrándose únicamente en estos lugares, creando una fragmentación de la zona céntrica y de los lugares turísticos en la zona rural.

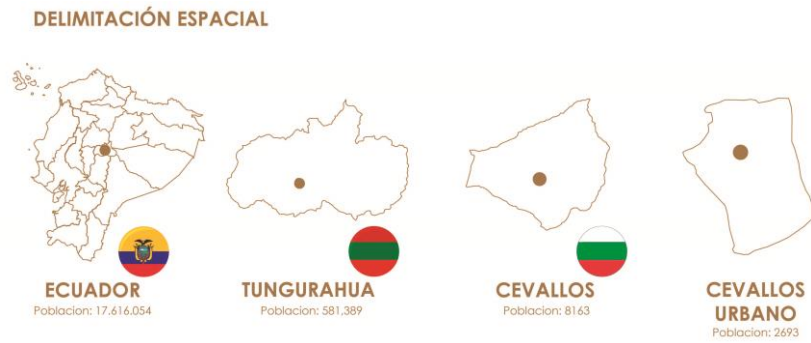
### 3.2.3. Contexto Geográfico

#### **a. Ubicación**

El Cantón Cevallos se encuentra situado en el centro sur de la Provincia de Tungurahua, a unos 14km de la ciudad de Ambato, la superficie es de 19km<sup>2</sup>, con

una latitud de 2282, en la cual viven 9.730 habitantes, siendo el cantón más pequeño del Ecuador.

**Figura 7** Delimitación espacial



**Fuente:** PDyOT Cevallos 2011

**Elaboración propia**

Sus límites son:

- Norte: Ambato
- Sur: Mocha y Quero
- Este: Pelileo
- Oeste Tisaleo y Mocha. (PD y OT Cevallos, 2011)

**Figura 8** Delimitación provincial



**Fuente:** PDyOT Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

**a. Localización geográfica**

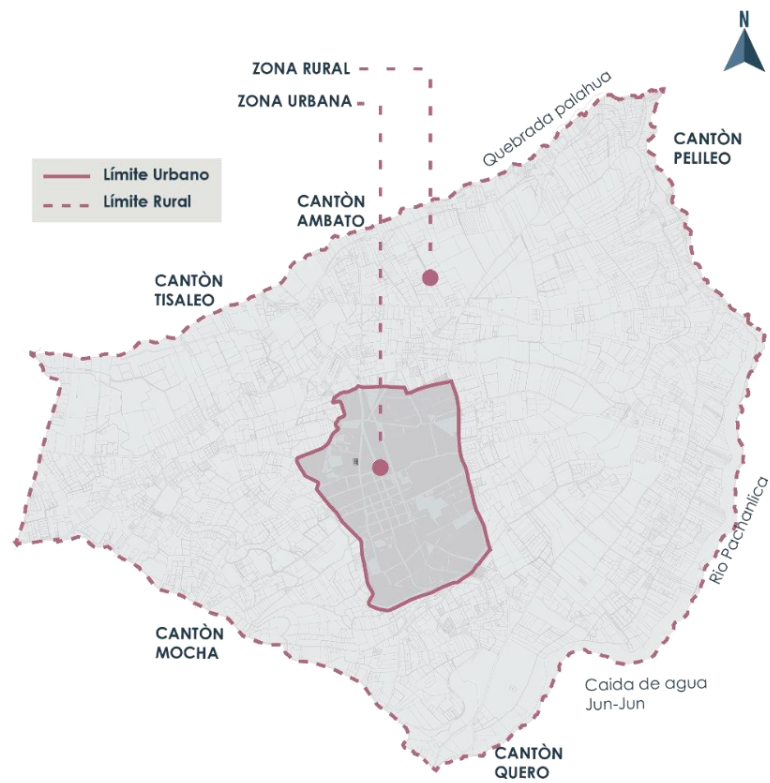
Su extensión territorial es de 19km<sup>2</sup>, dividida en 32 barrios en el cantón, de los cuales 6 están ubicados en la zona urbana y 26 repartidos en la zona rural, cada consolidación barrial está conformado de diferente manera, desde un grupo de viviendas en menor escala hasta la conformación de un centro estructurado, acompañado de equipamientos como el de una iglesia, canchas, estadios y un parque, los barrios más consolidados de la zona rural son, Santo Domingo, San Pedro, Andignato y La Florida.

**b. Límite Urbano \_ Rural**

De acuerdo el (PD y OT Cevallos, 2011) la población total para el año 2020 es de 9730, los cuales están repartidos en la zona rural con 6470 habitantes y en la zona rural, 3260, es evidente que existe más población en la zona rural que la urbana.

La superficie total del cantón es de 19km<sup>2</sup> de los cuales, 1.79k<sup>2</sup> pertenece a la zona urbana y 16.99km<sup>2</sup> a la zona rural.

**Figura 9** Delimitación rural y urbana



**Fuente:** PDyOT Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

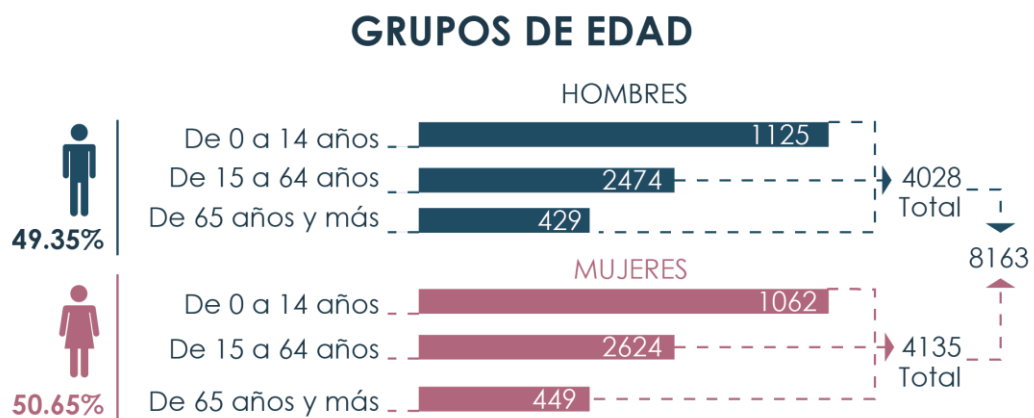
### 3.2.4. Contexto Socio cultural – comercial y económico

#### a. Análisis demográfico - social

Según (PD y OT Cevallos, 2011) en el Censo del 2010 cuenta con 8.163 habitantes registrados (4.028 hombre y 4135 mujeres), al compararlo con el Censo del 2001 la población es de 6.847, esto refleja un crecimiento poblacional del 1.92% anual.

De acuerdo al Censo 2010 la densidad poblacional del cantón es la más alta de la provincia, con 366 habitantes por km cuadrado y la mayor parte de su población se encuentra en la edad de 15 a 64 años (5.098).

**Figura 10** Grupos de edad poblacional



**Fuente:** PDyOT Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

#### b. Sistema Cultural y Patrimonial

##### Patrimonio cultural tangible

Dentro de los bienes inmuebles que se encuentran en el cantón se halla patrimonios arquitectónicos, según él (PD y OT Cevallos, 2011), encontramos 46 edificaciones patrimoniales en la zona urbana y 67 en la zona rural.

La materialidad de estas edificaciones en mayor parte es de piedra, madera y tierra, con procesos constructivos tradicionales cumpliendo un mismo patrón en todas las casas: cimentación de piedra, paredes de bareque o adobe con revoques o enlucidos pintados con cal, madera para la estructura y como cubierta la teja andaluza.

Las construcciones tienen un carácter pre moderno, esto por la regularidad y sencillez volumétrica. Se encuentra preferencias regionales y destaca la singularidad propia de la región, con una composición por lo general simétrica, detalles en sus cubiertas, aleros cortos o zócalos sencillos y regulares.

Además del patrimonio natural tangible posee el tramo del Kápac Ñan, la cual era utilizada como una ruta de conexión entre Riobamba, la caída de agua Jun-Jun y la pebrada de Palahua.

**Imagen 1** Casa patrimonial del cantón



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## **Patrimonio cultural intangible**

Cevallos es un cantón mestizo que antiguamente conocido como Capote Bajo y pertenecía a la cultura Panzaleo; de esta cultura se han encontrado objetos arqueológicos de vestigios cerámicos antiguos en la zona baja de Andignato.

El 29 de abril de 1892 por acuerdo de concejo municipal de Ambato, se crea la parroquia de Cevallos, en el sector que pertenecía la parroquia de Tisaleo. Cevallos fue cantonizado el 13 de mayo de 1986.

Esto ha dejado varias festividades populares significativas para el cantón como la Palla, realizada la segunda semana de octubre, lo cual atrajo al mercadeo de productos tradicionales con las frutas edénicas de cantón.

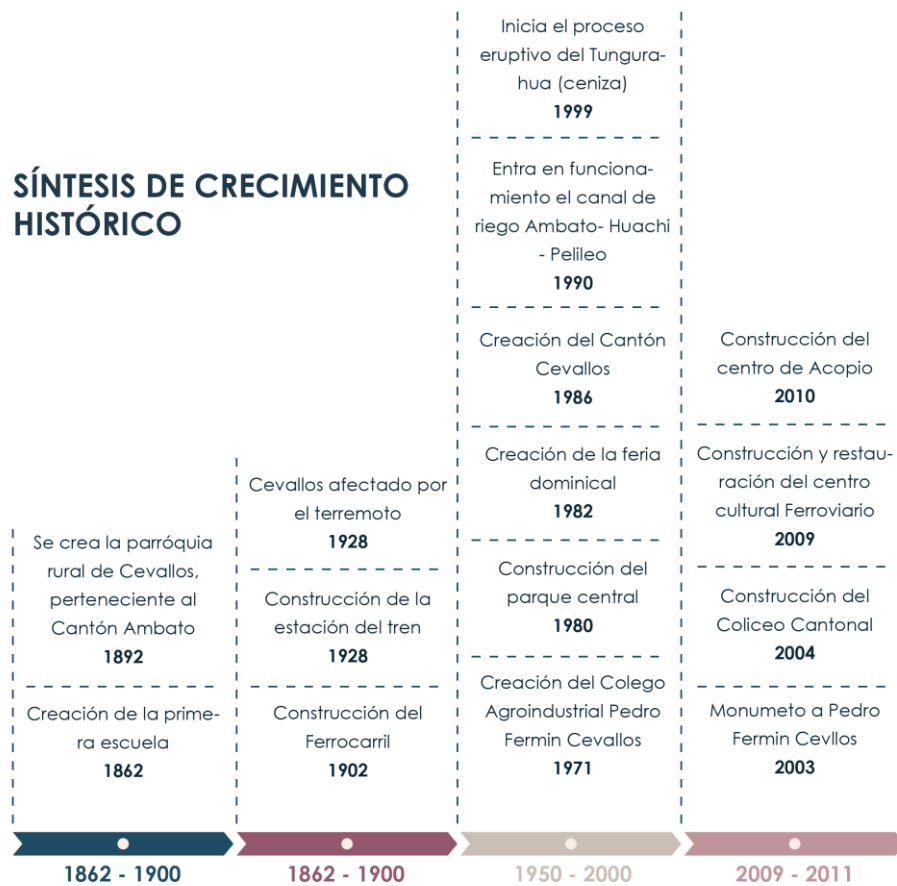
### **Imagen 2** Fiesta tradicional



**Elaborado por:** Ortiz, 2021



**Figura 11** Crecimiento histórico cantonal



**Fuente:** PDyOT Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

### c. Análisis Comercial y Económico

#### Sector agropecuario

La actividad productiva que ocupa la mayor parte del cantón tiene que ver con la agricultura, según el censo del 2001, además de la introducción de nuevos cultivos, específicamente en huertos de mora y frutillas, se incrementó la dedicación a especies menores, esto significa que las actividades agropecuarias ocupan una gran parte en cantón.

Cevallos produce 3 de los 4 productos más importantes de la producción agrícola de la provincia: tomate de árbol, mora, manzana y Claudia, estas frutas son las más emblemáticas de la producción de la provincia.

Los datos sobre el uso de suelo en el cantón refleja que el 56.8% se dedica a cultivos permanentes, como frutales, alfalfa y cultivos para el consumo doméstico, 15.3% pastos cultivados, 7% cultivos transitorios, 5.9% conformado por bosques y montes, 5.9% designado para el descanso, y el 3.1 para otros usos.

**Imagen 3** Frutas caducifolios



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Sector manufacturero**

Cevallos se integra a la provincia de Tungurahua, caracterizándose por la producción textil y de artesanías, como base la actividad familiar o de pequeños talleres, esto ha desplegado una especialización laboral hacia la confección del calzado. En el proceso de la confección del producto se encuentra a los artesanos que se dedican a algunas partes del proceso del calzado, lo que significa que existe una división del proceso de la producción.

La población que se dedica a la producción de este bien comprende a los campesinos que han abandonado la agricultura y se dedican exclusivamente a la producción de calzado; otros combinan estas dos actividades. También se encuentra trabajadores que se dedican a cierta parte del proceso y otros realizan el proceso entero de la producción del calzado, sea en talleres destinados para la producción, o a su vez, lo realizan en sus domicilios.

La comercialización se realiza en distintos lugares, en el mercado local, en establecimientos que disponen alrededor del coliseo, en el mercado provincial, y en el mercado regional, fuera de la provincia, esto constituye una demanda efectiva de la producción de calzado.

**Imagen 4** Comercialización de calzado



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Sector turístico**

El sector del coliseo ha sido el punto principal que acoge a la mayor cantidad de turistas que visitan el cantón, debido que en sus alrededores se sitúan locales comerciales de calzado y puesto delimitados por el GAD cantonal para el

expendio de productos agrícolas y emprendimientos, a esto se suma los locales gastronómicos y como espacio público el parque de la madre.

**Imagen 5** Turismo cantonal



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

Los atractivos turísticos naturales del cantón han generado expectativas potenciales proyectuales, los cuales impulsen al turismo ecológico. Entre los potenciales naturales tenemos a la caída de agua Jun-Jun, ubicado en el río Pachanlica, ofrece como principal atractivo la cascada, condiciones adecuadas para realizar senderos y espacios de esparcimiento; el lugar se encuentra contaminado por lo que necesita de intervenciones de recuperación del río, este eje natural se localiza en el límite Sur con el cantón Quero.

Por otro lado, la recuperación de elementos patrimoniales históricos y culturales es pertinente para la estructuración de un plan turístico urbano, el punto que más resalta es la estación del ferrocarril, comprendiendo una restauración y creando a un centro cultural ferroviario, en conjunto con la casa museo y el parque ferroviario.

**Imagen 6** Casa patrimonial, museo



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Comercios y servicios**

El sector urbano del cantón se constituye como un centro administrativo para generar bienes y servicios requeridos por el sector rural, es así como las actividades comerciales y los servicios públicos se centran en el sector urbano del cantón en torno a la dinámica artesanal, y agropecuaria. Se conoce que el 62% de los 310 establecimientos registrados en el municipio se ubican en la cabecera cantonal. (PD y OT Cevallos, 2011)

La concentración de los establecimientos comerciales, a más de establecimientos de telefonía e internet, en su mayor parte están ubicados a lo largo de la Av. 24 de Mayo debido a que esta vía, es una vía principal, por lo que los vehículos que circulan se dirigen a los cantones aledaños o llegan en busca de adquirir alguna necesidad.

Por otra parte en el servicio financiero se encuentra las cooperativas de ahorro y crédito y desde mayo del 2009 se estableció una agencia de banco del fomento, ahora conocido como BanEcuador, sin embargo el limitado acceso a un crédito por parte de los productores artesanales y agropecuarios es notorio, esto se convierte en una debilidad para la economía local.

### **3.3 Análisis Territorial y Urbano**

#### **3.3.1 Categorías de análisis y de intervención**

Para organizar las propuestas el análisis se estructura en 3 ejes importantes: movilidad, espacio público y espacio natural. Temas que giran en torno al concepto de productividad y turismo, indicadores esencia les para el desarrollo de nuestro caso de estudio.

##### **a. Movilidad y vialidad**

El sistema de movilidad territorial es integrado con el centro urbano del cantón, para lo cual se realiza diagnósticos territoriales, análisis urbanos y se estipula intervenciones de vialidad a escala urbana y periurbana, estableciendo zonas 20 y 30, reordenando la direccionalidad vial y marcando recorridos y paradas del transporte público además de movilidad urbana, con la implementación de rutas peatonales y ciclables que conecta la zona urbana y rural.

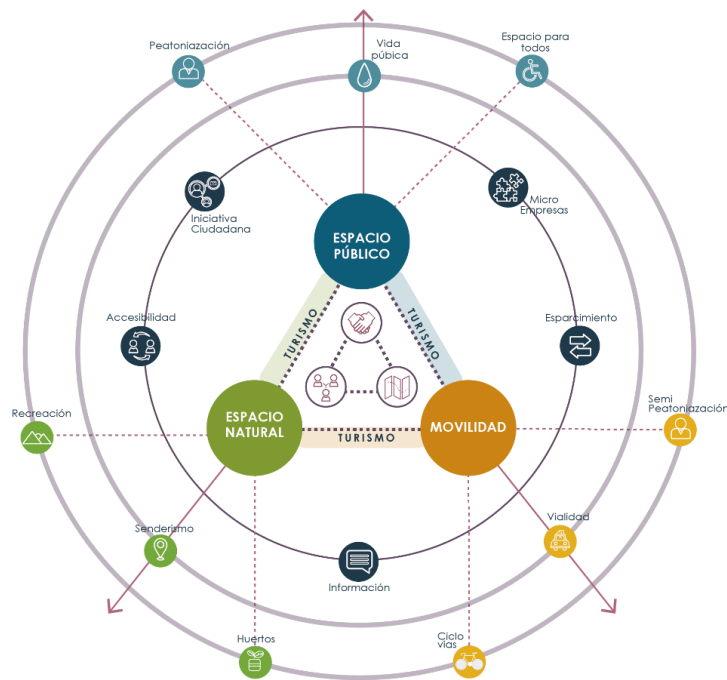
##### **b. Espacio público**

El estudio del espacio público, a nivel territorial y urbano, facilita la creación de articulaciones entre estos sitios, estableciendo estrategias de conectividad y zonas de estancia urbana, a través de plazas, implementación de espacios públicos, calles semipeatonizadas y áreas verdes.

### c. Espacio natural

Dado que los espacios naturales del Cantón son potenciales se implementa la creación de una conexión entre lo urbano y lo rural por medio de áreas verdes, en las cuales se encuentran los parques centrales, la caída de agua jun-jun y la quebrada de palahua, estableciendo como elemento conector la línea del ferrocarril, que nos ayuda a recorrer cantón de extremo a extremo.

**Figura 12** Ejes de intervención



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

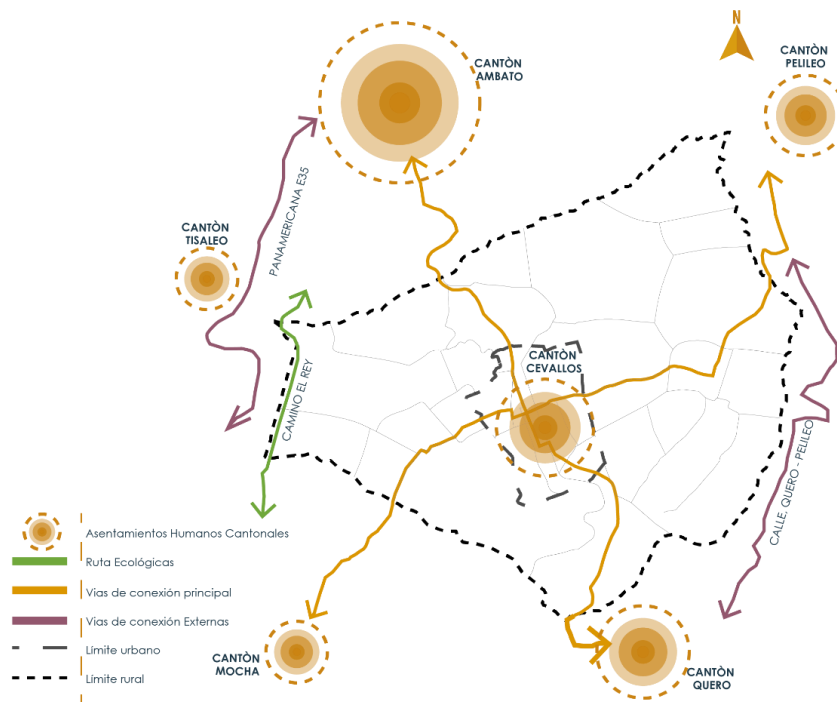
### 3.3.2 Diagnostico territorial, categoría de vialidad y movilidad.

#### **Relaciones viales externas**

Cevallos se encuentra en una encrucijada de carreteras interprovinciales e inter cantonales en las cuales se ha convertido en un punto de paso y encuentro de todo tipo de transporte automotor. Existen dos ingresos al cantón Cevallos, que se encuentran en correspondencia a los ejes viales estructuradores del Cantón, el

primer y de mayor tránsito con una frecuencia de 10 minutos, que parte de Ambato e ingresa por el sector denominado Manzana de Oro a Cevallos y continua a Quero, la segunda que ingresa por el Cantón Mocha proveniente de la Panamericana E35 y continua al Cantón Pelileo dirigiéndose hacia el Oriente Ecuatoriano.

**Figura 13** Relación vial externa



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### Vías con más afluencia

El Cantón se encuentra estructurado por dos ejes viales, que son los que mayor flujo vehicular, e históricamente determinados, los cuales dividen al territorio cantonal en cuatro núcleos, tanto en el área urbana como el área rural, estos son el eje norte

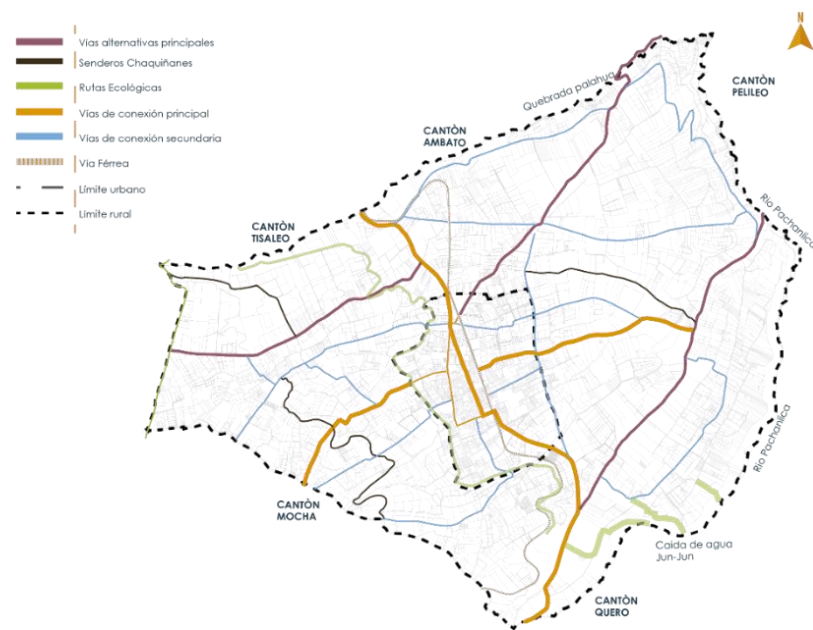


sur Ambato – Cevallos – Quero, y el eje oriente occidente Pelileo – Cevallos – Mocha, siendo el punto de cruce de estos dos ejes por el centro del cantón.

## Vialidad

El cantón cuenta con vías principales de las cuales parten caminos secundarios que conectan los centros barriales, las calles urbanas que conforman el casco urbano son de asfalto y algunas de adoquín. Por otro lado, la línea férrea que cruza por el Cantón, además de tener la presencia del Canal de riego, con una longitud de 10 km en el tramo Cevallos, a esto se suma los senderos ecológicos.

**Figura 14** Vialidad cantonal



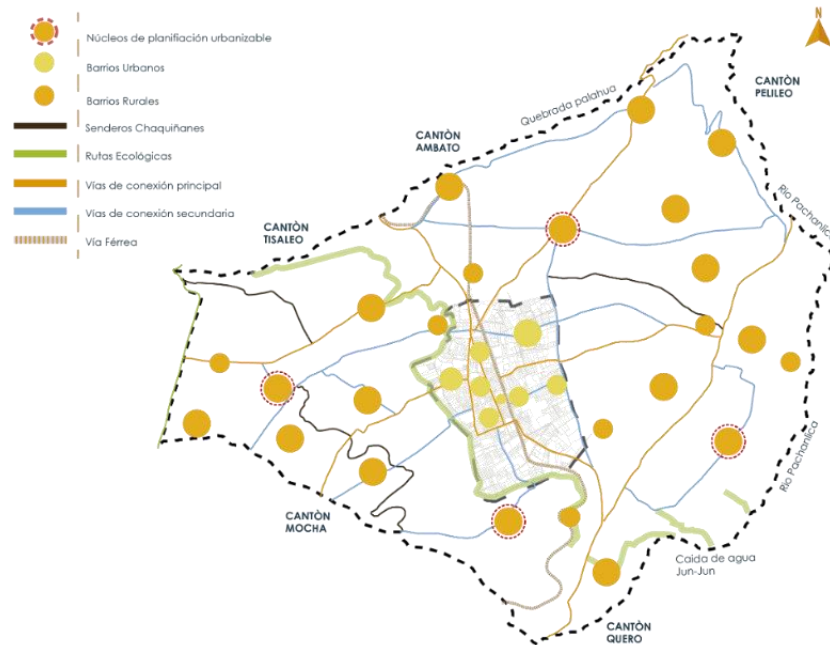
**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## Conexión Barrial

Existen 32 barrios y caseríos en el cantón, de los cuales 6 están ubicados en la zona urbana y 26 repartidos en la zona rural, están conectados por medio de vías asfaltadas, calles empedradas y calles de tierra, además de senderos que utilizan los lugareños para llegar a sus huertos, por lo general estos senderos siguen a una

acequia. El canal de riego Mocha – Huachi, lo acompaña una calle de 3 m que es utilizada como un paseo ecológico aprovechado por los habitantes a la hora de hacer ejercicio las mañanas.

**Figura 15** Conexiones barriales

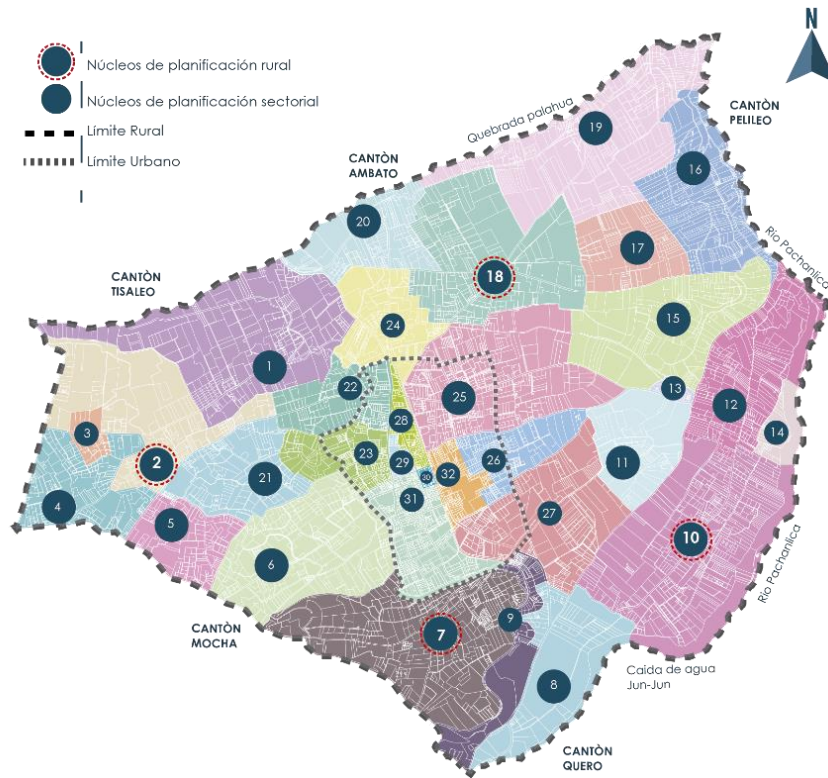


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 3.3.3 Diagnóstico territorial, categoría de espacio público **Ordenamiento territorial del Cantón Cevallos**

Existen 32 barrios en el cantón, de los cuales 6 están ubicados en la zona urbana y 26 repartidos en la zona rural, cada consolidación barrial está conformado de diferente manera, desde un grupo de viviendas en menor escala hasta la conformación de un centro estructurado, acompañado de equipamientos como el de una iglesia, canchas, estadios y un parque, los barrios más consolidados de la zona rural son, Santo Domingo, San Pedro, Andignato y La Florida.

**Figura 16** Ordenamiento territorial



Elaborado por: Ortiz, 2021

### **Equipamientos públicos y privados Cantonales**

El cantón posee bienes de utilidad pública que están destinados a la prestación de servicios que son necesarios para el funcionamiento del cantón, los mismos que están implantados en la zona urbana y rural, mediante la intervenciones de las autoridades públicas del cantón, estos están asociados directamente con el desarrollo social y refleja la calidad de vida de la ciudad y la población que reside en ella.

**Figura 17** Equipamientos públicos y privados



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 3.3.4 Diagnóstico territorial, categoría de espacio natural **Potencial natural**

Los recursos naturales del cantón presenta un potencial para la actividad humana en función del territorio y la diversidad de ecosistemas que se puede encontrar, dando lugar a espacios de recreación y esparcimiento. Por otra parte, en una zona más céntrica, encontraremos chaquiñanes que solo los lugareños conocen, por lo general estos caminos de 1 metro, van acompañados de una acequia el cual facilita a los agricultores guiar el agua hacia sus cultivos.

**Figura 18** Potenciales naturales

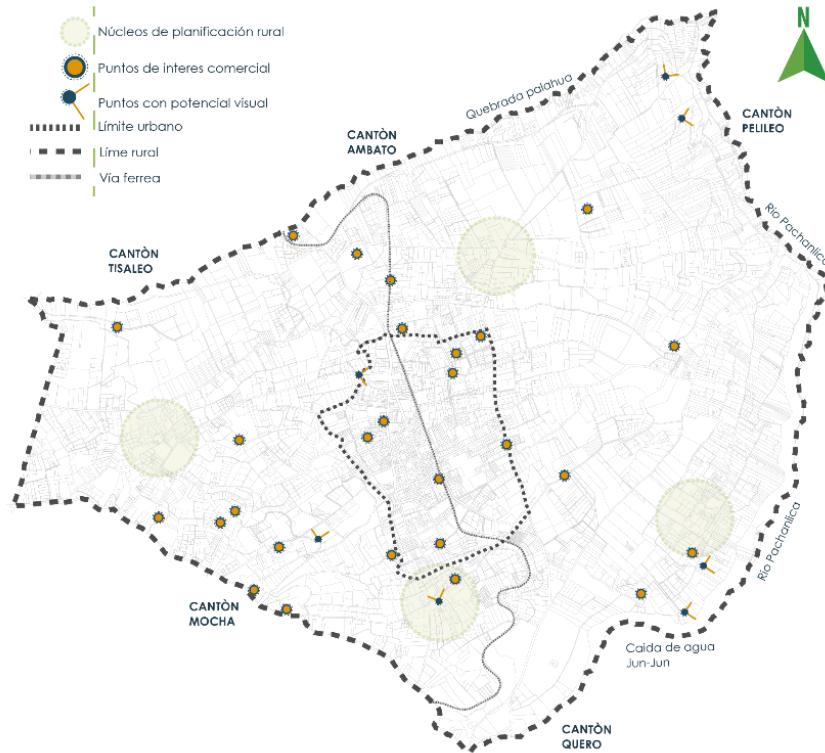


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Puntos de interés a nivel Cantonal**

La actividad económica tradicional reside en la producción agrícola, en particular la producción frutícola, mismos que dan lugar a pequeños y medianos huertos para el abastecimiento regional y nacional. Los propietarios de estos cultivos han dado paso a que los turistas puedan realizar un recorrido por los huertos y a la vez dar a conocer de los procesos que se lleva a cabo para tener un producto de calidad, estos son los sitios que generan interés en el cantón, en especial en la zona rural; a más de puntos con potencial visual que son virtudes que presenta debido a su topografía.

**Figura 19** Puntos de interés a nivel cantonal



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 3.3.5 Análisis urbano, categoría de vialidad y movilidad

#### **Vialidad Urbana**

El sistema vial del cantón Cevallos, tanto a nivel urbano y rural no expresan carencias fundamentales, se demuestra un trazado urbano a nivel periurbano, convirtiéndose en un territorio fácil de un proceso de conurbación. El 90% del sistema vial urbano se encuentra en relación a su calzada con una capa de rodadura asfaltada y de aceras definidas en su totalidad.

**Figura 20** Vialidad urbana



**Fuente:** Ordenanza de vialidad Cevallos, 2011

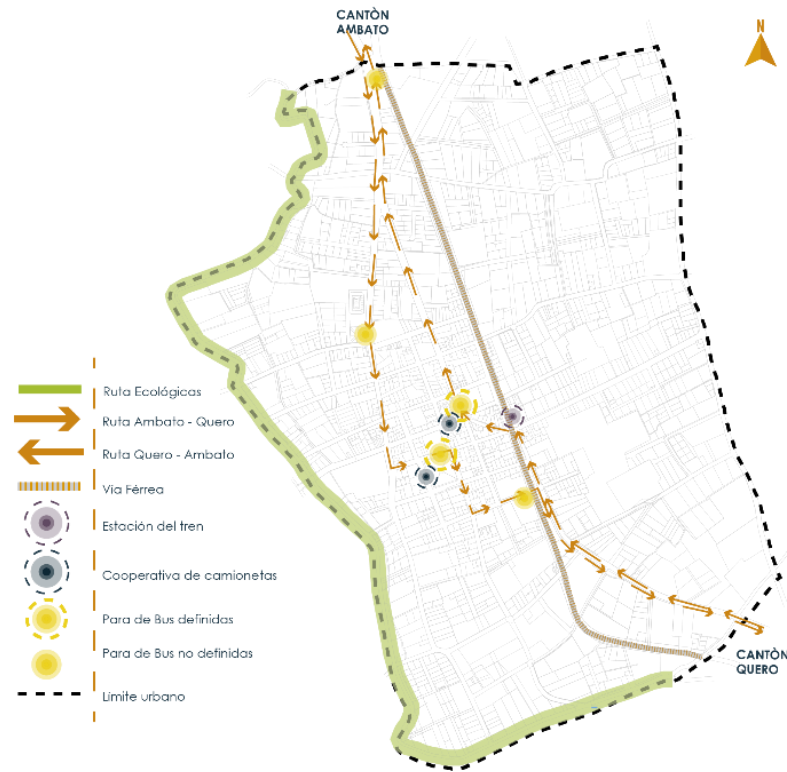
**Elaboración propia**

### **Transporte Público**

La cooperativa de buses realiza dos recorridos, las mismas que cruzan por el cantón, el primer recorrido proviene de la parte de Ambato e ingresa a Cevallos por la zona del coliseo continuando hacia Quero y el segundo recorrido de retorno que inicia en Quero cruzando por el parque central de Cevallos y continua su recorrido hacia Ambato.

El servicio de la cooperativa 29 de abril está al servicio en sus dos paradas, una en el centro de acopio y otra en el parque central, teniendo una cobertura a nivel cantonal, ya que cuenta con 48 unidades las cuales son suficientes para cubrir la demanda de la población y de sus visitantes. El tránsito o movilidad rural se lo realiza principalmente en las camionetas que son de transporte mixto.

**Figura 21** Transporte público



**Fuente:** Ordenanza de vialidad Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

### **Direccionalidad de Vías Urbanas**

La vialidad del casco urbano de Cevallos, está compuesto por dos vías principales Bilaterales, que se direccionan a la zona comercial y al centro del cantón, vías que generan una dinamización vehicular, peatonal y comercial, entre estas dos principales existen conexiones secundarias Unilaterales que se relacionan con el parque central, posterior a este, está la línea férrea que atraviesa la urbe, siendo un separador de una zona urbana consolidada y una peri urbanización, zona en la que todas las vías son Bilaterales.



**Figura 22** Direccionalidad de vías urbanas



**Fuente:** Ordenanza de vialidad Cevallos, 2011

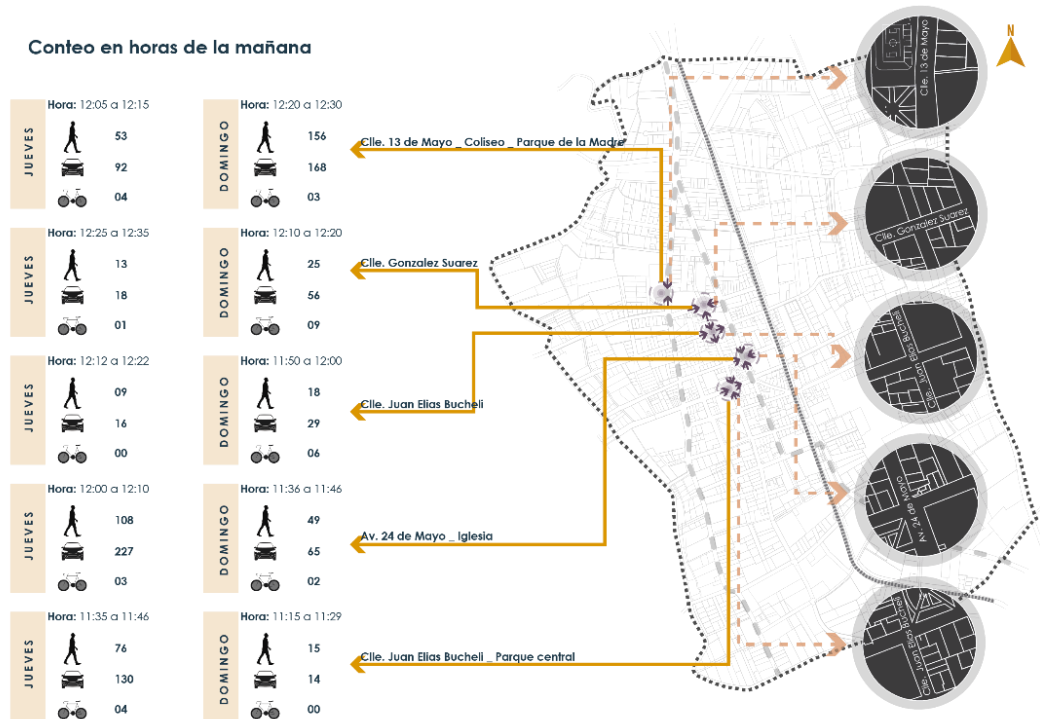
**Elaboración propia**

### **Análisis de flujos vehiculares, peatonales y ciclables**

El análisis de conteo se ejecutó los dos días de la semana en las cuales se realiza la feria (jueves y domingo) en el cantón, tomando ciertos puntos de las calles centrales urbanas, en el centro de acopio y en la zona del coliseo, las horas planificadas para el conteo son las horas pico, al medio día y de 3 a 5 de la tarde, esto permite ver la vialidad de los proyectos.

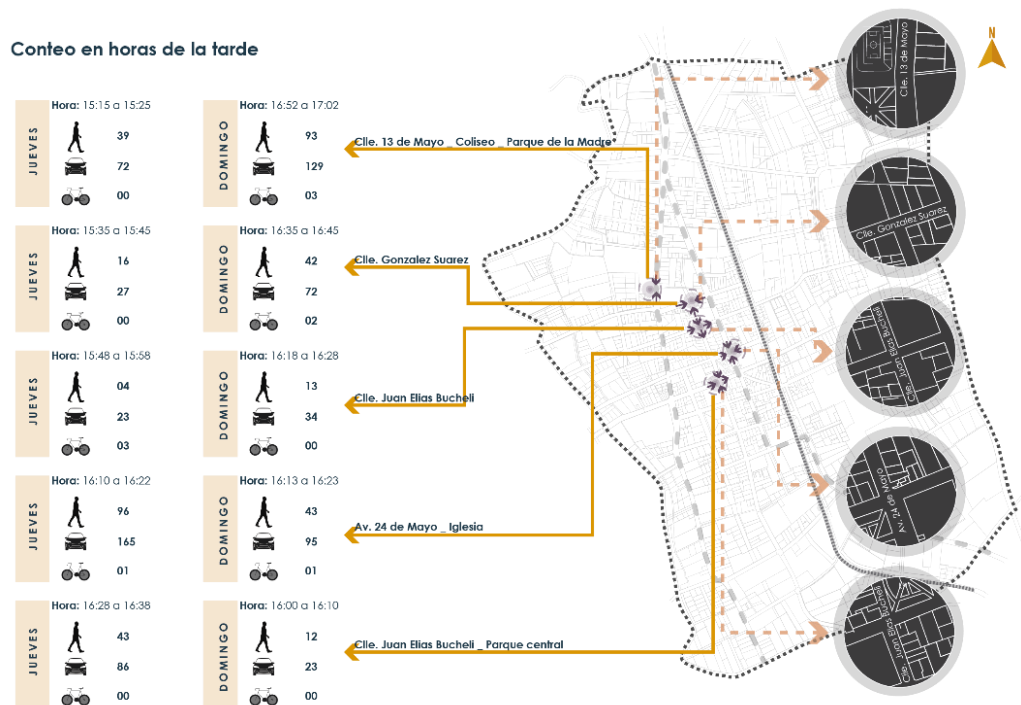
Cabe recalcar que se evidenció que cada día pertenece a una solo feria y estas no comparten los usuarios, es decir que, la feria del centro de acopio realizada los días jueves tiene una gran afluencia de personas y vehículos, desde las 6 de la mañana hasta la 1 de la tarde, esta afluencia solo se focaliza en el mercado y no pretende dirigirse a la zona del coliseo, lugar donde se desarrolla la feria de calzado y emprendimiento.

**Figura 23** Conteo vehicular, peatonal y bicicletas



Elaborado por: Ortiz, 2021

**Figura 24** Conteo vehicular, peatonal y bicicletas



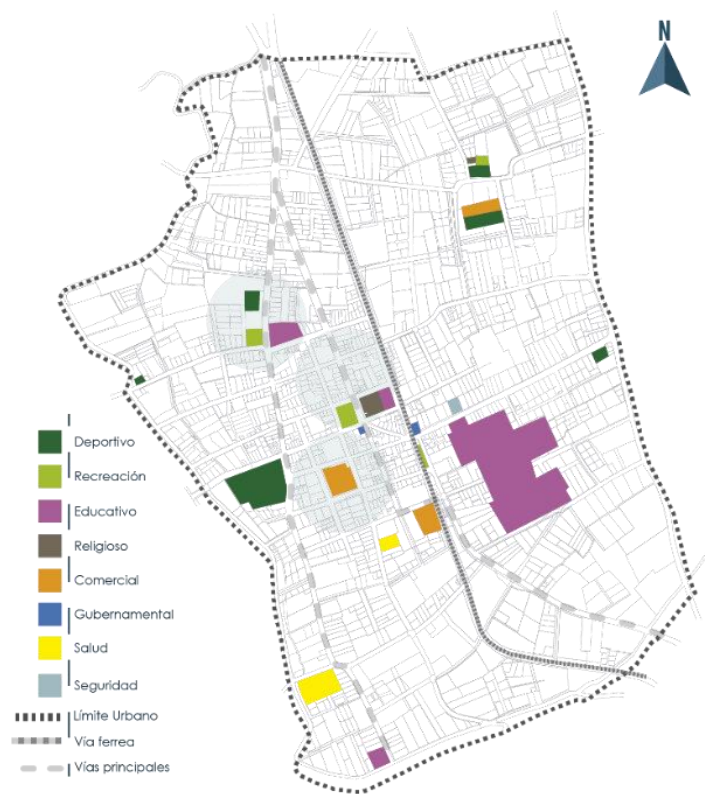
Elaborado por: Ortiz, 2021

### 3.3.6 Análisis urbano, categoría de espacio público

#### Equipamientos Urbanos

Los equipamientos que presenta el cantón en el casco urbano son complementarios y apoyan a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas, las cuales ordena al centro, estos equipamientos van determinando la calidad de vida de los habitantes en las que les permite desarrollarse social, económica y culturalmente.

**Figura 25** Equipamientos urbanos

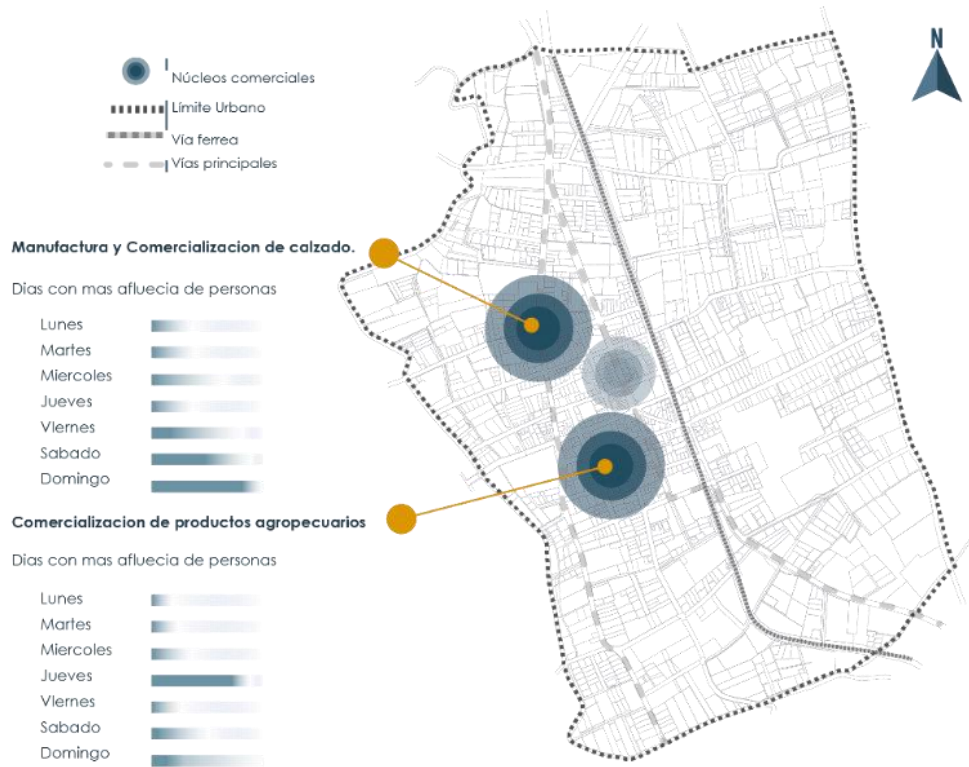


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

#### Núcleos comerciales

A lo largo de los años se han ido conformando centros comerciales, en base a ejes viales y equipamientos característicos, a partir de estos ejes se produce los Núcleos comerciales que actúan como puntos importantes económicos para los habitantes del cantón.

**Figura 26** Núcleos comerciales



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Uso de suelo residencial y comercial**

En el centro urbano se puede diferenciar el uso de suelo residencial y comercial, y la que predomina es la residencial, con viviendas unifamiliares, multifamiliar de baja, mediana y alta densidad o a su vez combinadas con otros usos como comerciales, equipamiento o industrial.

**Figura 27** Uso de suelo residencial y comercial



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Llenos y Vacíos**

Como se puede observar, los espacios vacíos predominan en la zona periurbana, en la cual aún existen más sitios agrícolas, en cambio en el casco urbano, encontramos una zona consolidada, aquí predominan los llenos.

**Figura 28** Llenos y vacíos

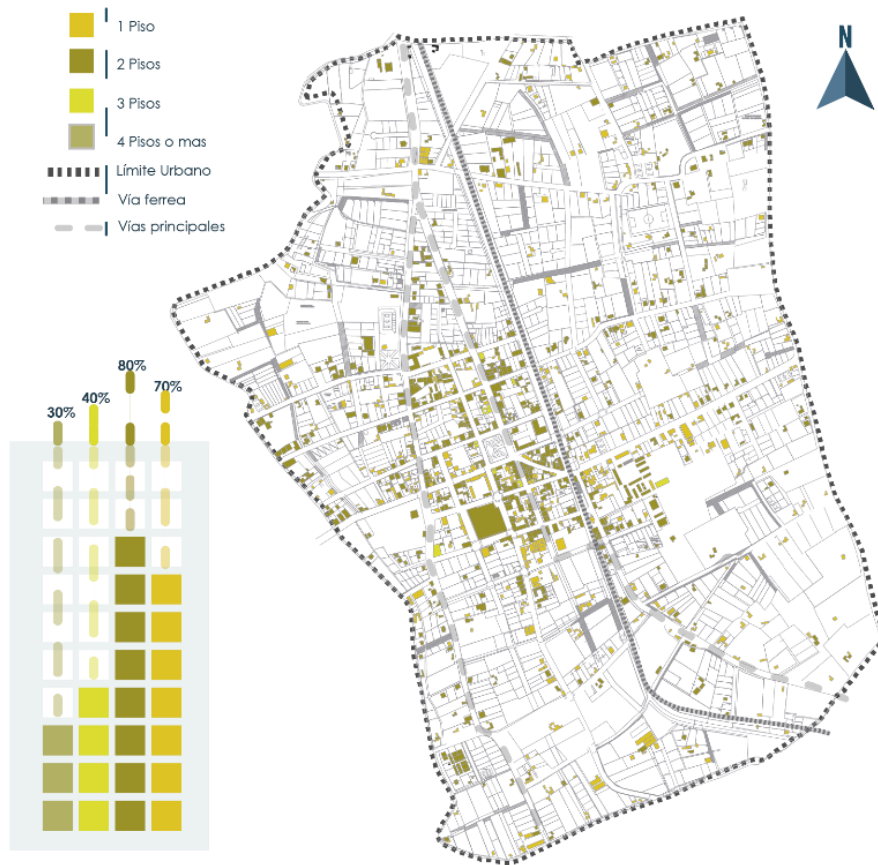


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Altura de edificaciones**

La altura que más predomina en el centro urbano es la de dos pisos y la menos habitual es la de 4 pisos o más, considerando que el número de pisos permitidos en la zona urbana central (ZUC) es de hasta 12 pisos.

**Figura 29** Altura de edificaciones



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## **Ordenamiento Territorial**

Existe diferentes tipos de usos de suelo, en las cuales se puede utilizar en el cantón, Residencial, Comercio, Industria 1, 2, y 3, Equipamiento, Equipamiento de servicio público, Protección ambiental y ecológica, Protección agrícola, Protección de valor histórico cultural, Uso agropecuario y Núcleos de planificación.

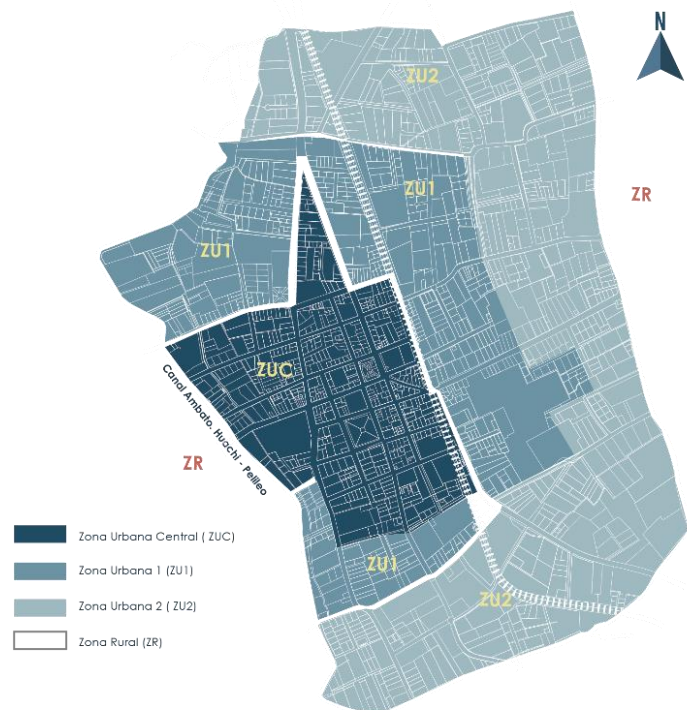
**Tabla 3** Tipos de codificación territorial

TIPOS DE CODIFICACIÓN												
Zonas	Uso de suelo	Ocupación de Edificación	Superficie y frente mínimo	Retiros mínimos			COS%	COST%	Lote mínimo	Frente mínimo	N. Pisos	Altura
				F	L	P						
Urbana Central	R,C,I1,E,PHC	LF	200/10	0	0	3	85	355	200	10	P4	12
Urbana 1	R,C,I1,I2E,PHC	A1	200/10	3	0	3	70	295	200	10	P4	12
Urbana 2	R,C,I1,I2E,PHC	A2	300/10	3	3	3	57	117	300	12	P3	9
Urbanizable N.P.R	R,C,I1,I2E,PAE,PHC NP	A3	300/10	5	3	3	66	135	300	12	P2	6
Rural	R,C,I1,I,E,ES,PAE,PAG,PHC,UA	A4	900/10	5	5	5	39	79	900	20	P2	6

**Fuente:** Ordenanza Territorial Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

**Figura 30** Delimitación de uso de suelos



**Fuente:** Ordenanza Territorial Cevallos, 2011

**Elaboración propia**

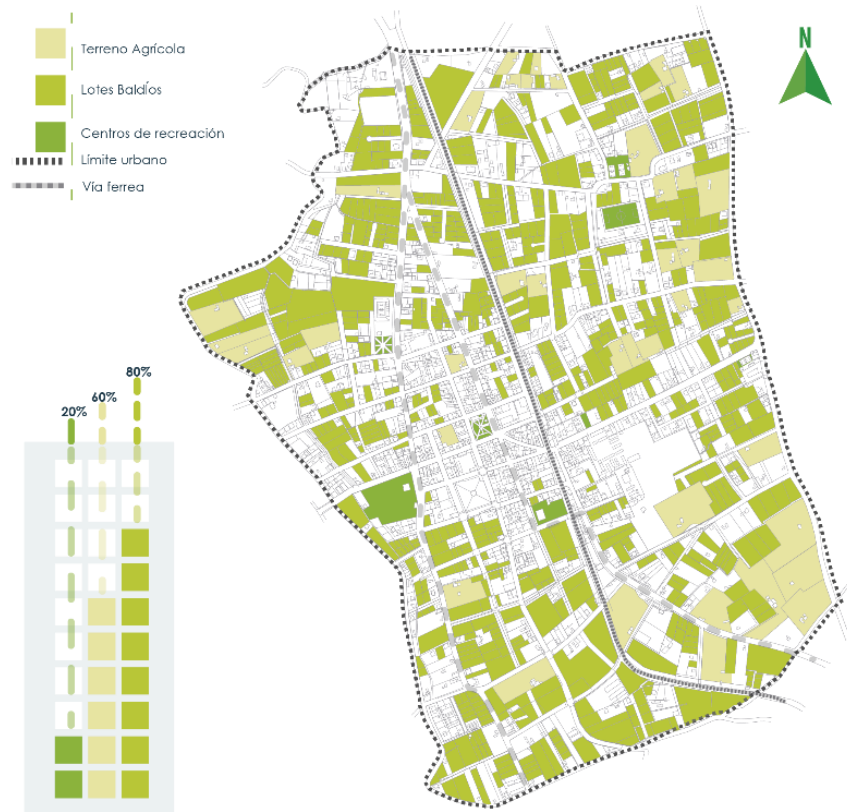


### 3.3.7 Análisis urbano, categoría de espacio natural

#### **Espacio verde urbano**

Se puede observar que la cantidad de áreas verdes urbanas predominan en la zona urbana del cantón, pero en un entorno agrícola y terrenos baldíos, por otro lado, la escasas de centros de recreación es notorio, aquí encontramos un problema ya que la existencia de áreas verdes urbanas públicas, contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida y a la salud de sus habitantes.

**Figura 31** Análisis de sitio, Áreas verdes



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 3.4 Análisis e interpretación de entrevistas, aplicadas a las autoridades del Cantón Cevallos.

Las entrevistas fueron dirigidas a las autoridades del GAD municipal del cantón, se realizó 7 entrevistas:

Tabla de entrevistados:

**Tabla 4** Personas entrevistadas

AUTORIDAD	CARGO
<b>Luis Barona</b>	Alcalde
<b>Carlos Soria</b>	Vicealcalde
<b>Katherine Guevara</b>	Concejala
<b>Walter Jácome</b>	Concejal
<b>Geovanny Cáceres</b>	Concejal
<b>Maribel Sulca</b>	Técnica de Turismo
<b>Arq. José Ramos Moya</b>	Director de planificación

**Elaborado por:** Ortiz, 2021

#### **1. Entrevista realizada al Alcalde del Cantón Cevallos.**

En sus respuestas del alcalde fueron muy claras y directas en las que resalta que su organización cuenta con un plan turístico y que se ha tomado en cuenta estrategias de esparcimiento de personas, tratando de llegar a recorrer por los turistas, la zona centro y los dos mercados que presenta el cantón. Además reconoce que la zona urbana presenta una carencia de espacios público donde los turistas puedan permanecer y alargar su visita en el cantón por otra parte, el estaría de acuerdo que si las propuestas presentadas por este trabajo es fundamentado con análisis, diagnósticos, estaría dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana.

#### **2. Entrevista realizada al Vicealcalde de Cantón Cevallos.**

Durante la entrevista, el vicealcalde topo varios temas de suma importancia, como el aumento de turistas que visitan al cantón en los últimos años, y las medidas que

ha tomado el municipio para no causar congestión en la zona del coliseo, debido a que este sitio es el punto más concurrido por los turistas, por la comercialización del calzado, la solución fue el crear una feria de emprendimientos, en la plaza de especies menores, tratando de descentralizar los núcleos comerciales y darle más vida a la parte sur de la zona urbana del cantón.

### **3. Entrevista realizada a la 1era Concejala.**

Durante la entrevista que se realizó, la Ing. Katherine Guerrero enfatizo que el municipio tenia estrategias en la parte del agroturismo, en la que involucraban a los huertos frutales, los emprendimientos, y los pequeños talleres que se encontraban en la ruralidad, el plan es el de crear recorridos turísticos. Como una manera de ayuda a los comerciantes del cantón, el GAD municipal apoyaba con planificaciones y proyectos que puedan aportar a sus negocios, como la renovación de parques, la implementación de un catálogo virtual de todos los productos ofertados y la publicidad por medios de comunicación. Recalca que lastimosamente por la pandemia, el tren ha dejado de llegar a Cevallos y se ha desvanecido el acuerdo con Trenes del Ecuador, esta era la encargada de abastecer con turistas a las que se delegó una comisión para que les dé un recorrido turístico comercial por el centro urbano.

### **4. Entrevista realizada al 2do Concejal.**

En la entrevista realizada, el concejal reconoce la falta de un plan turístico, convirtiéndose en una debilidad, debido a que tenemos productos que ofrecer, agrícolas y artesanales, además de rutas que recorrer y dar a conocer además de un eje importante el cual se debe potenciar, siendo la línea del ferrocarril y la estación

del tren. Por otra parte se habló sobre la congestión vehicular que los días de feria se evidencia, se estuvo de acuerdo en proponer estacionamientos públicos incitando a las personas a caminar recorriendo los lugares comerciales del cantón, a esto se sumaría la implementación de espacios públicos las mismas que hacen falta a la zona céntrica.

#### **5. Entrevista realizada al Concejal alterno.**

Durante la entrevista, el concejal indica que él siempre ha aportado un criterio técnico, refiriéndose al caso de la amplitud de aceras, en la que si este es viable y sustentado, habría que tomarlo en consideración por parte del GAD Cantonal.

#### **6. Entrevista realizada a la Técnica de Turismo.**

Esta entrevista fue realizada a la encargada del departamento de turismo, en la que nos señaló que al menos en el tema de turismo, existe un plan, en la que por medio de un consorcio existen rutas turísticas, lo que ha permitido que los turistas o visitantes lleguen a los emprendimientos de la zona centro, además la planificación del corredor turístico pachanlica – Andignato – caída del agua jun-jun, el cual está en desarrollo y se espera la financiación por parte del Estado.

#### **7. Entrevista realizada al director de planificación.**

Esta entrevista fue realizada al encargado del departamento de planificación, la cual reconocer que existe una falencia en los espacios públicos, pero que como Director de planificación a propuesto una proyección de un parque de la Familia, en un terreno encontrado en la zona urbana rural, la cual dará solución a esta carencia de espacios públicos.

### 3.5 Análisis e interpretación de encuestas, aplicadas a los habitantes, comerciantes y visitantes del Cantón Cevallos.

La primera encuesta fue realizada a uno de los actores principales propuesto, esta va dirigida a los habitantes, en la que aportaran con información, para poder dar solución al problema planteado.

## UIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA

### FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

#### CARRERA DE ARQUITECTURA.

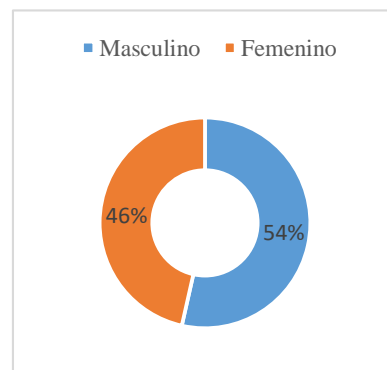
Formulario que está dirigida especialmente para los HABITANTES del cantón Cevallos

**Objetivo:** Conocer la opinión de los habitantes respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

### Cuestionario

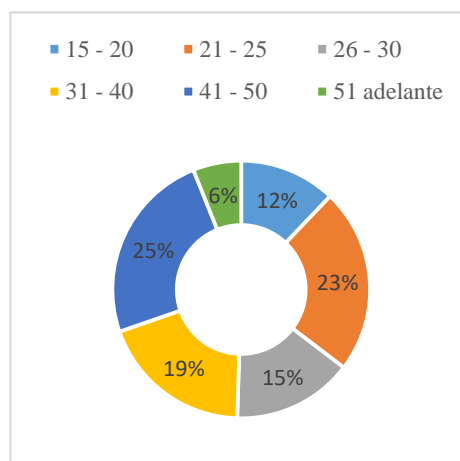
#### 1. Genero

	Personas	%
Masculino	75	53%
Femenino	86	46%



## 2. Edad

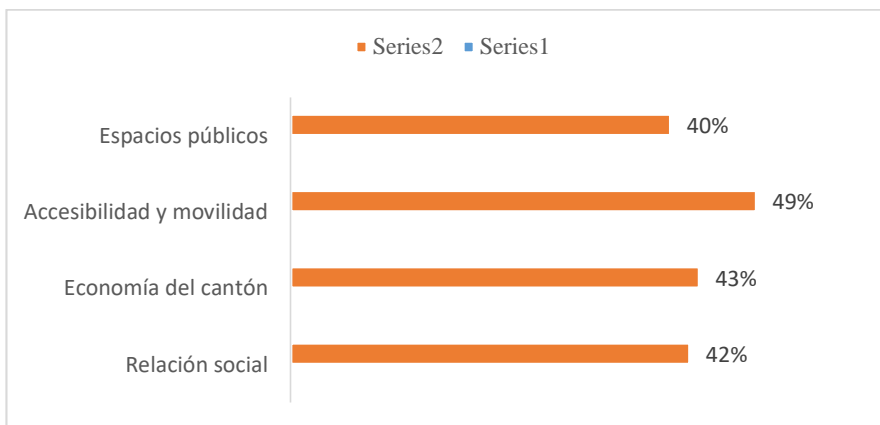
	Personas	%
15 - 20	20	12%
21 - 25	37	23%
26 - 30	25	15%
31 - 40	31	19%
41 - 50	39	24%
51 adelante	9	6%



## 3. ¿Qué crees que significa, CALIDAD DE VIDA URBANA?

En esta pregunta nos muestra la idea que la gente tiene sobre el significado de la calidad de vida urbana, se obtiene respuestas con valores similares en todas las opciones presentadas, aun así la accesibilidad y movilidad tiene el mayor porcentaje con el 49%.

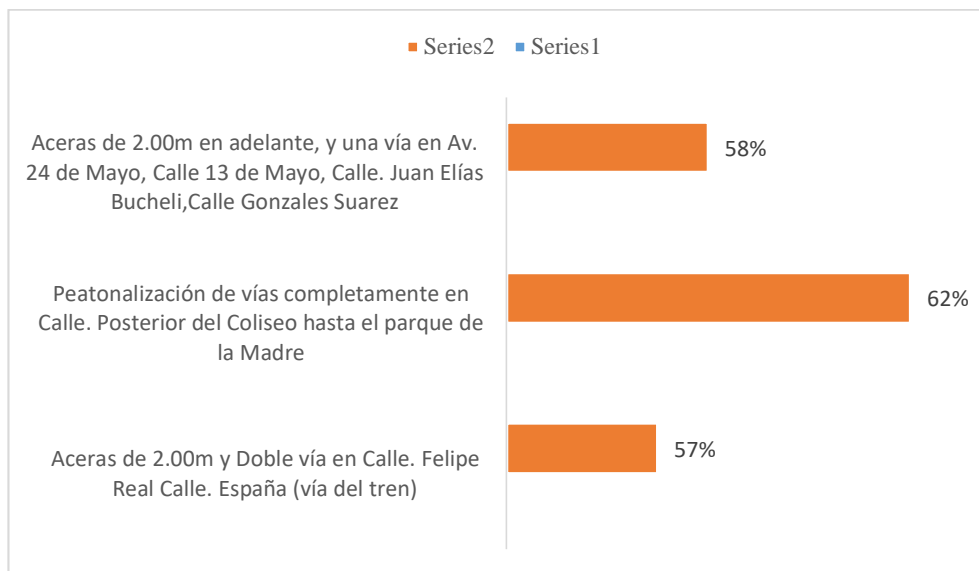
	Personas	%
Relación social	68	42%
Economía del cantón	69	43%
Accesibilidad y movilidad	79	49%
Espacios públicos	64	40%



**4. ¿Cómo habitante del cantón Cevallos, que nivel de peatonalización cree usted que es pertinente implementar en seleccionadas vías de la zona urbana del cantón?**

En esta parte de la encuesta se muestra propuestas de niveles de calles semipeatonizadas, teniendo una aceptación del 62% en la intervención de la calle posterior al parque de la madre.

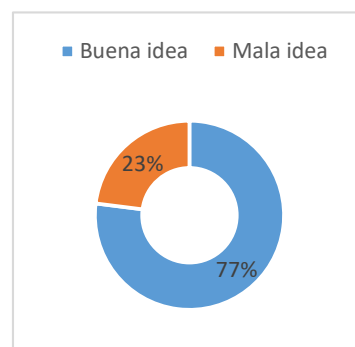
	Personas	%
Aceras de 2.00m y Doble vía en Calle. Felipe Real Calle. España (vía del tren)	92	57%
Peatonalización de vías completamente en Calle. Posterior del Coliseo hasta el parque de la Madre	99	62%
Aceras de 2.00m en adelante, y una vía en Av. 24 de Mayo, Calle 13 de Mayo, Calle. Juan Elías Bucheli, Calle Gonzales Suarez	93	58%



**5. ¿Está de acuerdo que exista unos carriles bici y paseos peatonales que conecte a la zona urbana con lo rural del cantón para fortalecer el turismo (en circuito)?**

En este apartado hemos confirmado la implementación de carriles bici, la aceptación fue del 77% perteneciente a 124 personas.

	Personas	%
Buena idea	124	77%
Mala idea	37	23%

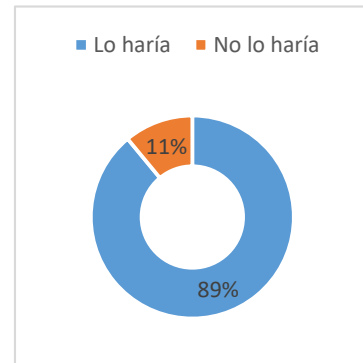




**6. ¿Si se colocara un área verde, en la zona de la vereda frente a su casa lo cuidaría y lo dieras mantenimiento?**

En este caso se pregunta sobre el compromiso que las personas tendrían con el cuidado de las áreas verdes colocadas en la vereda frente a su casa, pues se tuvo la aprobación del 89%, perteneciente a 143 personas,

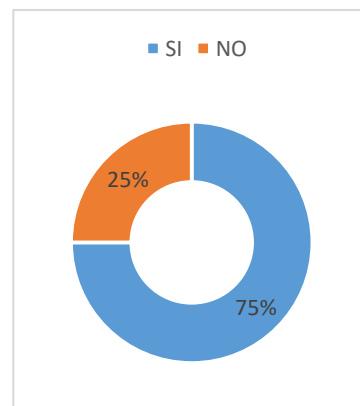
	<b>Personas</b>	<b>%</b>
Lo haría	143	89%
No lo haría	18	11%



**7. ¿Cree conveniente que exista más comercios de los productos rurales en la zona urbana?**

En esta pregunta se busca la solución a los comercios rurales que intentan expender sus productos en la zona urbana, implementado lugares apropiados para estos productores, pues se obtuvo la aprobación del 75%, perteneciente a 121 personas.

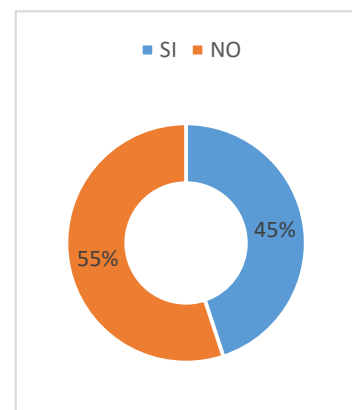
	<b>Personas</b>	<b>%</b>
SI	121	75%
NO	40	25%



- 8. ¿Estaría de acuerdo que la calle 13 de Mayo sea en un sentido (de ingreso) y la av. 24 de Mayo en el otro sentido (de salida)? Con la finalidad de obligar a los visitantes a recorrer la zona centro del cantón Cevallos, y de no generar confusiones a los turistas.**

Con esta pregunta se quiso resolver una idea de movilidad, la que consistía en generar un recorrido vehicular, limitando y dirigiendo a las personas a la zona centro. La respuesta fue negativa con el 55%.

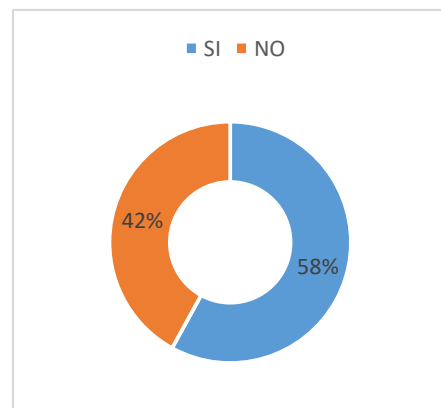
	Personas	%
SI	79	45%
NO	82	55%



- 9. ¿Cree usted factible, en la parte del mercado, cerrar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, para utilizarlo como estacionamientos vehiculares para el mercado?**

En este apartado se confirmó la aceptación de la implementación de un estacionamiento público en la parte izquierda del mercado, logrando la aprobación del 58%, perteneciente a 93 personas.

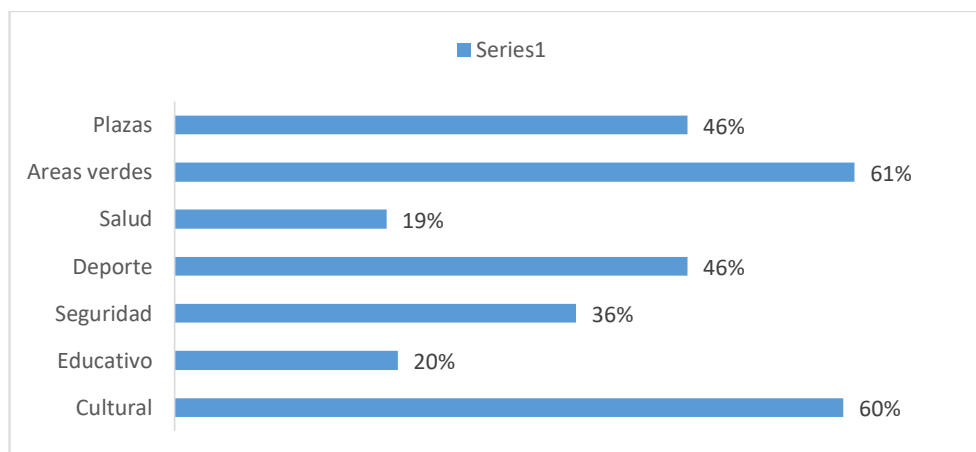
	Personas	%
SI	93	58%
NO	68	42%



**10. ¿Qué Equipamientos o espacios públicos crees que le hace falta al cantón?**

En esta parte de la encuesta nos muestra claramente cuál es el equipamiento que los habitantes necesitan, la falta de áreas verdes con 61% y la carencia de espacios culturales con 60%, son los dos más escogidos por las personas encuestadas.

	<b>Personas</b>	<b>%</b>
Cultural	96	60%
Educativo	33	20%
Seguridad	58	36%
Deporte	74	46%
Salud	30	19%
Áreas verdes	99	61%
Plazas	74	46%



Otra de las encuestas fue realizada a los comerciantes del cantón, en la que aportaran con información, para poder dar solución al problema planteado.

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA.**

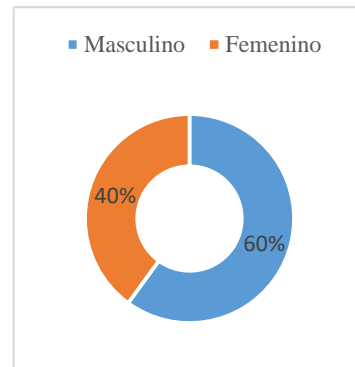
Formulario que está dirigida especialmente para los COMERCIANTES del cantón Cevallos

**Objetivo:** Conocer la opinión de los habitantes respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

**Cuestionario**

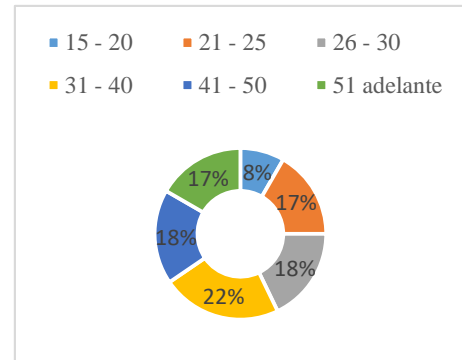
**1. Genero**

	<b>Personas</b>	<b>%</b>
<b>Masculino</b>	74	60%
<b>Femenino</b>	49	40%



## 2. Edad

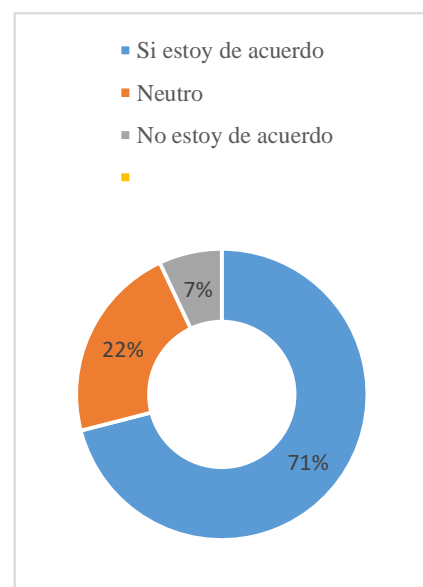
	Personas	%
15 - 20	9	7%
21 - 25	17	14%
26 - 30	19	15%
31 - 40	23	19%
41 - 50	18	15%
51 adelante	17	14%



## 3. ¿Está de acuerdo que en la zona urbana del cantón Cevallos se implemente más espacios de productos que provengan de los productores rurales del Cantón?

En esta pregunta se busca la solución a los comercios rurales que intentan expender sus productos en la zona urbana, implementado lugares apropiados para estos productores, pues se obtuvo la aprobación del 71%, perteneciente a 87 personas.

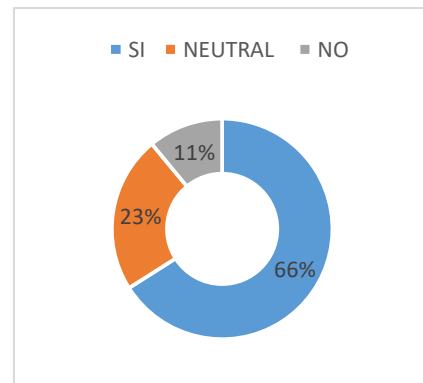
	Personas	%
Si estoy de acuerdo	87	71%
Neutro	27	22%
No estoy de acuerdo	9	7%



4. **¿Cree que el recorrido de la calle Gonzales Suarez y la calle Juan Elías Bucheli podría ser potencializado como un recorrido comercial semi peatonalizado? Así se podrá conectar el Barrio González Suarez y el Barrio 1ero de Mayo, dos puntos estratégicos del comercio del Cantón.**

La implementación de un recorrido comercial semipeatonal es lo que se a planteado en este apartado, pues la aprobación de los comerciantes fue del 66%, perteneciente a 81 personas.

	Personas	%
SI	81	66%
NEUTRAL	28	23%
NO	14	11%

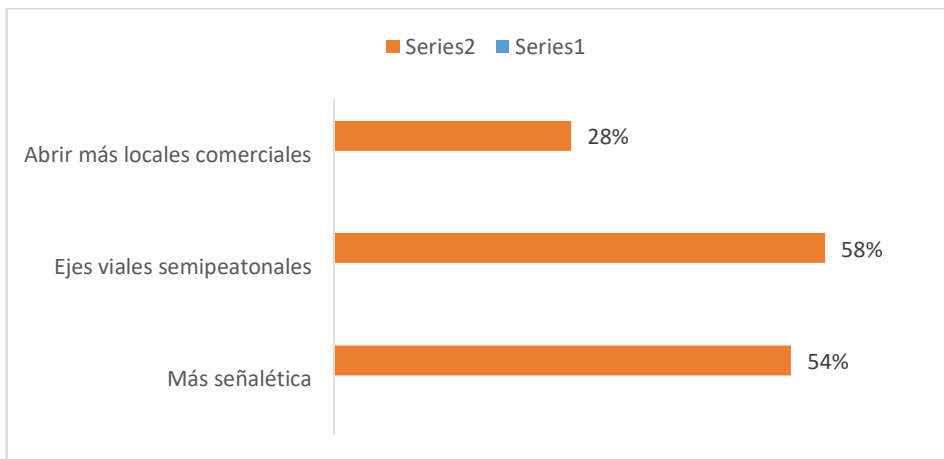


5. **¿Cómo crees que se podría conectar la parte céntrica del cantón con las zonas comerciales, es decir, zona del calzado (coliseo) y el centro de acopio (mercado)?**

En esta parte de la encuesta se quiso evidenciar cual es la necesidad de los comerciantes para que sus negocios sean más concurridos, teniendo una respuesta del 58% de la implementación de ejes viales semipeatonales y con el 54% la implementación de señalética.

	Personas	%
Más señalética	67	54%

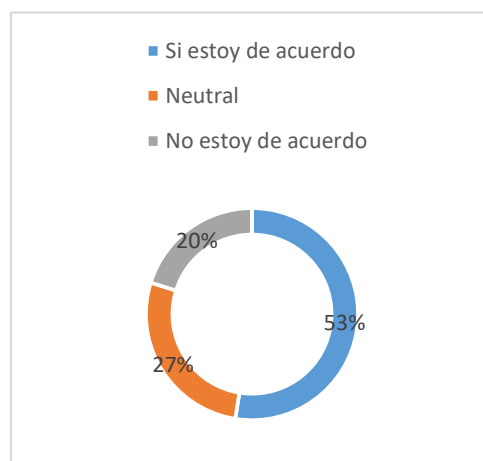
Ejes viales semipeatonales	71	58%
Abrir más locales comerciales	35	28%



**6. ¿Estaría de acuerdo en implementar otro punto comercial, a manera de una feria de emprendimiento de productos agrícolas y artesanales? En la calle España (calle paralela a la línea del tren), desde la calle González Suarez hasta la calle Eucaliptos y que tenga una conexión directa con la calle Gonzales Suarez.**

En este apartado se evidencio la conformidad de implementar otro núcleo comercial, en la que intervendría los comercios de la zona rural, la aceptación fue del 52%, perteneciente a 65 personas.

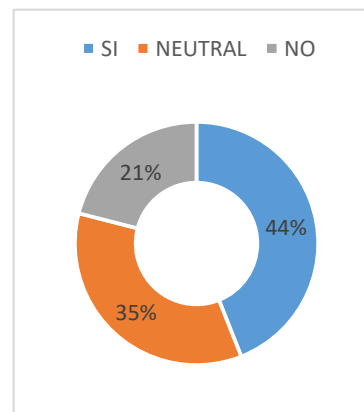
	Personas	%
Si estoy de acuerdo	65	52%
Neutral	33	27%
No estoy de acuerdo	25	20%



**7. ¿Cree usted factible, en la parte del mercado, cerrar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, para utilizarlo como estacionamientos vehiculares para el mercado?**

En este apartado se confirmó la aceptación de la implementación de un estacionamiento público en la parte izquierda del mercado, logrando la aprobación del 44%, perteneciente a 54 personas.

	<b>Personas</b>	<b>%</b>
SI	54	44%
NEUTRAL	43	35%
NO	26	21%

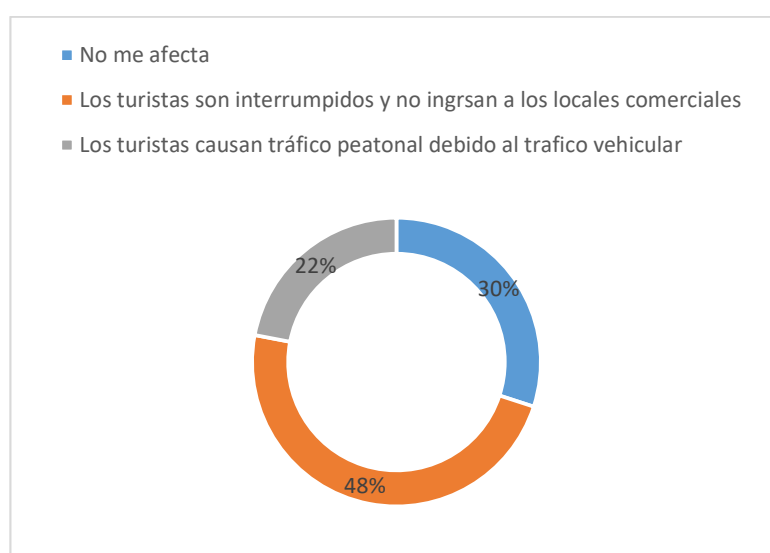


**8. ¿Cómo afecta a su comercio el tráfico vehicular?**

En este punto de la encuesta se quiso saber cómo afecta el tráfico vehicular a los comercios de la zona rural, pues la razón con mayor porcentaje, 48% es que los turistas son interrumpidos por la congestión vehicular y como causa de esto, las personas no ingresan a lo locales comerciales.



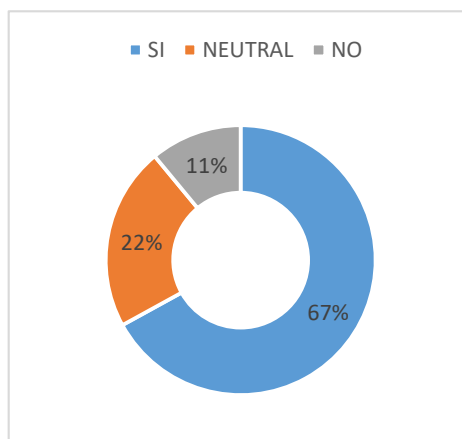
	Personas		%
No me afecta	37		30%
Los turistas son interrumpidos y no ingresan a los locales comerciales	59		48%
Los turistas causan tráfico peatonal debido al tráfico vehicular	27		22%



**9. ¿Cree que el espacio de estacionamientos juntos al coliseo podría convertirse en una plaza que sirva a los ciudadanos y turistas como un atractivo? y estos estacionamientos sean reubicados en otros sitios.**

La zona del coliseo es un núcleo comercial principal del cantón, en este sitio, se encuentra una plaza la cual sirve como estacionamiento. En esta pregunta se quiso saber cuál es la aceptación de generar una plaza para las personas y los estacionamiento reubicar en terrenos baldíos, pues la respuesta fue positiva con el 67%, perteneciente a 82 personas.

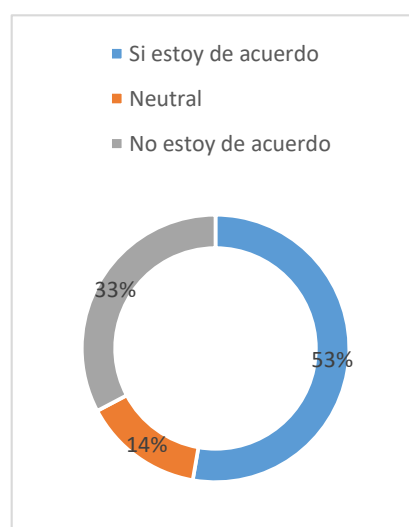
	Personas	%
SI	82	67%
NEUTRAL	27	22%
NO	14	11%



**10. ¿Estaría de acuerdo que la calle 13 de Mayo sea en un sentido (de ingreso) y la av. 24 de Mayo en el otro sentido (de salida)? Con la finalidad de obligar a los visitantes a recorrer la zona centro del cantón Cevallos, y de no generar confusiones a los turistas.**

Con esta pregunta se quiso resolver una idea de movilidad, la que consistía en generar un recorrido vehicular, limitando y dirigiendo a las personas a la zona centro. La respuesta fue positiva con el 58%, perteneciente a 59 personas.

	Personas	%
Si estoy de acuerdo	59	53%
Neutral	20	14%
No estoy de acuerdo	44	33%



Otra de las encuestas fue realizada a un agente externo del cantón, en la que aportaran con información, para poder dar solución al problema planteado.

**UIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO**  
**CARRERA DE ARQUITECTURA.**

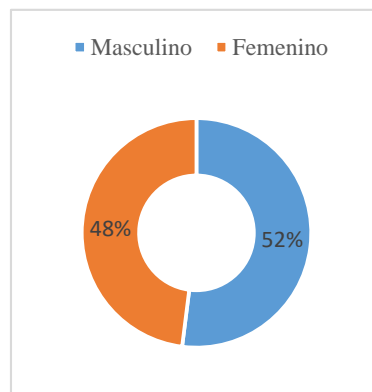
Formulario que está dirigida especialmente para los TURISTAS del cantón Cevallos

**Objetivo:** Conocer la opinión de las personas que visitan el cantón Cevallos, y saber las necesidades que ellos presentan con respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

**Cuestionario**

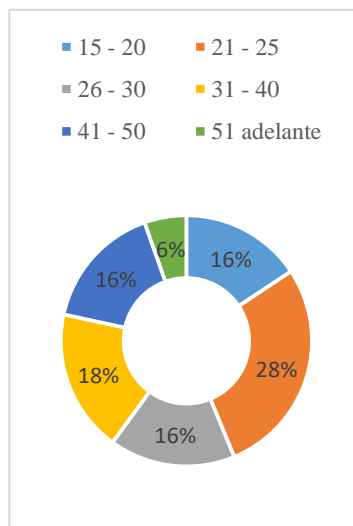
**1. Genero**

	Personas	%
<b>Masculino</b>	82	52%
<b>Femenino</b>	77	48%



**2. Edad**

	Personas	%
15 - 20	23	15%
21 - 25	41	26%
26 - 30	23	15%
31 - 40	27	17%
41 - 50	18	15%

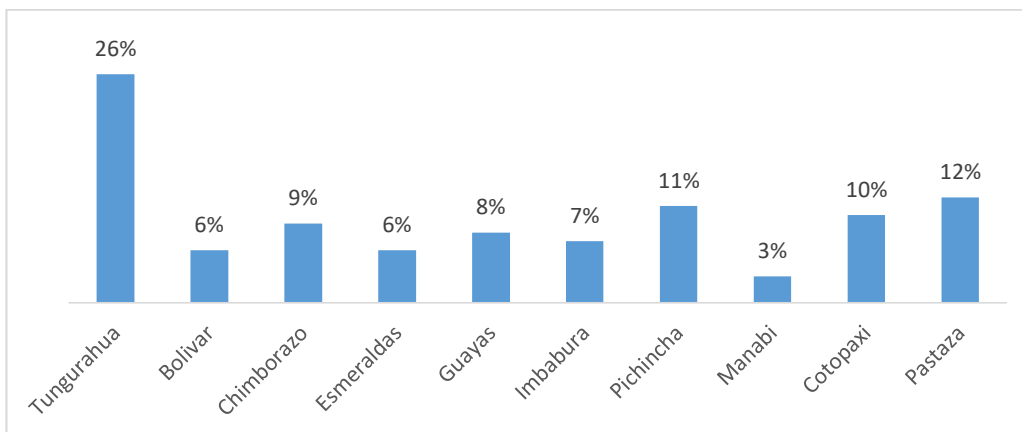


51 adelante	8	5%
-------------	---	----

### 3. ¿Cuál es tu lugar de residencia? Provincia

En esta parte de la encuesta se evidencio que la mayoría de turistas que visitan al cantón, vienen de la provincia de Tungurahua con un 26%, a esta le sigue Pastaza, Pichincha y Cotopaxi.

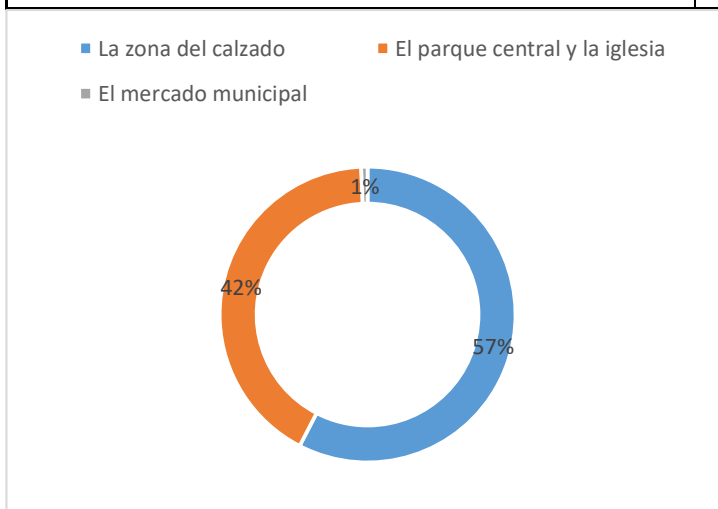
Provincia	Personas	%
Tungurahua	42	26%
Bolívar	9	6%
Chimborazo	15	9%
Esmeraldas	10	6%
Guayas	13	8%
Imbabura	11	7%
Pichincha	18	11%
Manabí	5	3%
Cotopaxi	16	10%
Pastaza	20	12%



#### 4. ¿Qué es lo primero que encontraste al llegar al cantón Cevallos?

En este aparta se evidencio que la actividad más realizada por los turistas en el Cantón es la compra de calzado, con el 58%.

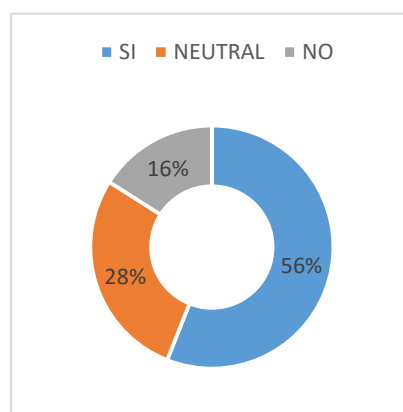
	Personas	%
La zona del calzado	91	58%
El parque central y la iglesia	66	42%
El mercado municipal	1	1%



**5. ¿Cree que el tráfico vehicular afecta al consumo de los turistas en las zonas comerciales?**

En este caso, visto desde los turistas, se preguntó cómo le afecta la congestión vehicular al momento de realizar sus compras, pues la respuesta fue positiva con el 56%, perteneciente a 89 personas.

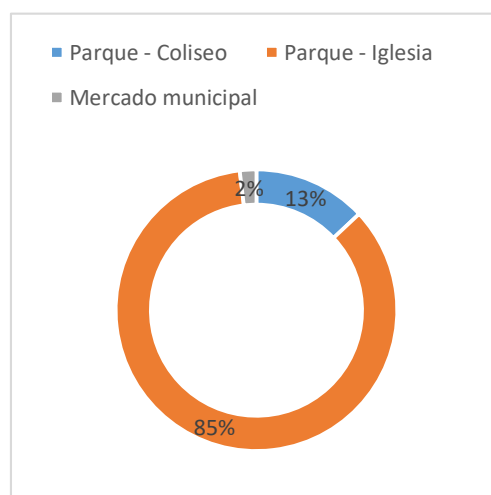
	Personas	%
SI	89	56%
NEUTRAL	44	28%
NO	25	16%



**6. ¿Tiene referencia cual es el centro del cantón Cevallos?**

En este ítem, se quiso evidenciar si los turistas conocen el centro del cantón, debido a que el mismo está fragmentando de los núcleos comerciales, teniendo una repuesta asertiva del 85%, perteneciente a 136 personas.

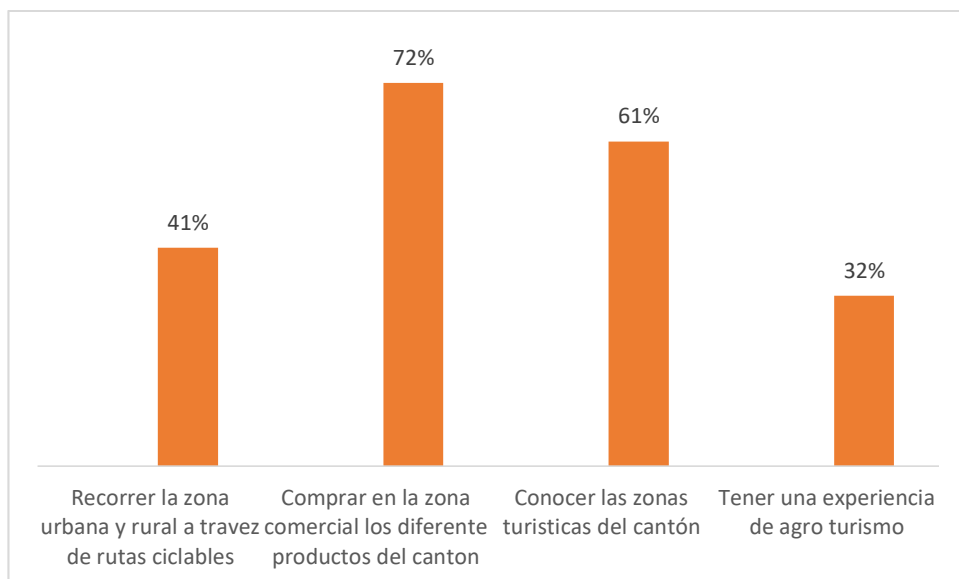
	Personas	%
Parque - Coliseo	20	13%
Parque - Iglesia	136	85%
Mercado municipal	3	2%
Estación del tren	0	0%



## 7. ¿Qué tipo de actividad te gustaría realizar al llegar al cantón Cevallos?

En este caso se obtuvo la información de las actividades que los turistas quisieran encontrar en el cantón, se obtuvo una aceptación del 72%, con la actividad de comprar productos en las zonas comerciales.

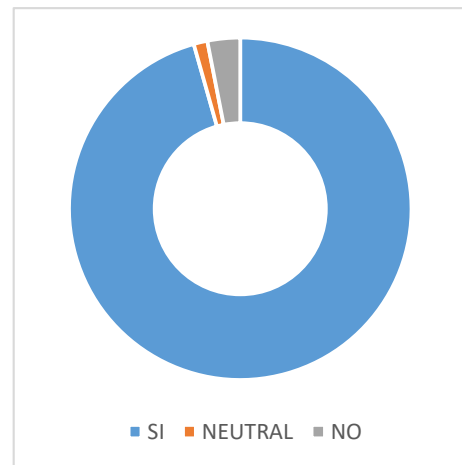
	Personas	%
Recorrer la zona urbana y rural a través de rutas ciclables	66	41%
Comprar en la zona comercial los diferentes productos del cantón	114	72%
Conocer las zonas turísticas del cantón	99	61%
Tener una experiencia de agro turismo	51	32%



**8. ¿Recorrerías una ruta turística por la zona rural del Cantón? Pasando por emprendimientos y huertos que presenta la parte rural del cantón Cevallos**

También si quiso saber la conformidad para los turistas, de integrar rutas turísticas, ya sea peatonal o ciclables, se obtuvo una respuesta positiva con el 96%, perteneciente a 152 personas.

	<b>Personas</b>	<b>%</b>
SI	152	96%
NEUTRAL	2	1%
NO	5	3%

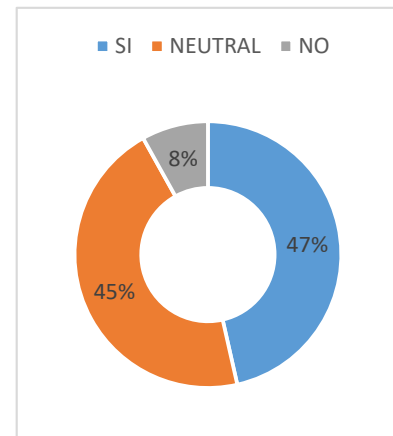


**9. ¿Está interesado en hospedarse varios días en los alojamientos del cantón Cevallos?**

En este apartado hemos confirmado que los turistas estarían de acuerdo en pasar la noche en el cantón, en uno de los alojamientos que Cevallos presenta, se tiene una aceptación del 46%, perteneciente a 73 personas.



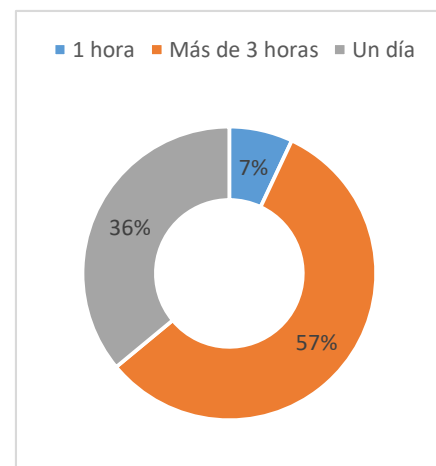
	Personas	%
SI	73	46%
NEUTRAL	71	45%
NO	13	8%



### 10. ¿Cuánto tiempo te has quedado en el cantón?

En esta pregunta podemos obtener el tiempo de permanencia de los turistas en el cantón, siendo el de 3 horas o más con un porcentaje del 57%, perteneciente a 90 personas.

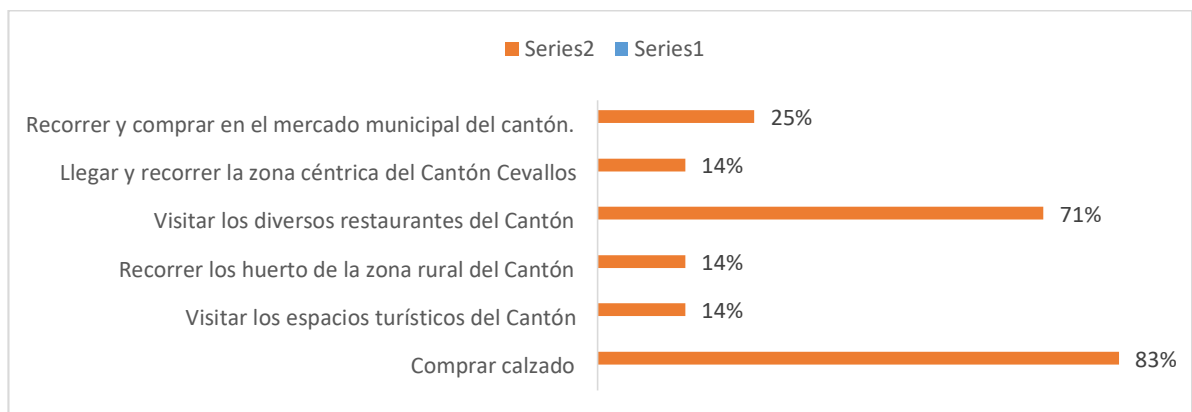
	Personas	%
1 hora	11	7%
Más de 3 horas	90	57%
Un día	58	36%



### 11. ¿Qué actividades has realizado al llegar al cantón?

En este caso se obtuvo la información de las actividades que los turistas han realizado al momento de llegar al cantón, se obtuvo una aceptación del 83%, con la actividad de comprar calzado.

	Personas	%
Comprar calzado	132	83%
Visitar los espacios turísticos del Cantón	23	14%
Recorrer los huerto de la zona rural del Cantón	22	14%
Visitar los diversos restaurantes del Cantón	113	71%
Llegar y recorrer la zona céntrica del Cantón Cevallos	22	14%
Recorrer y comprar en el mercado municipal del cantón.	40	25%



### 3.6 Análisis de referentes.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DE REFERENTES</b>	
<b>NOMBRE DEL REFERENTE</b>	Proyecto integral de renovación urbana Alameda entre parques.
<b>LUGAR</b>	COLOMBIA, Bogota.
<b>ECONOMÍA</b>	Turismo, comercio,
<b>PALABRAS CLAVES DEL PROYECTO</b>	Áreas verdes - senderos peatonales - parques recreativos - ciclo rutas - sostenibilidad- espacio público
<b>OBJETIVO</b>	Generar estrategias de renovación urbana con un eje principal, el cual sea la estructura ecológica y de espacios públicos a través de parques que permita un recorrido entre ellos. Definir mecanismos que hagan posible el desarrollo de la propuesta de espacios público, a mediano y largo plazo, que permitirá la calidad de vida urbana, en la cual se priorice al peatón y al ciclista. Establecer condiciones normativas, para aprovechar parte de la configuración urbana.
<b>EXPLICACIÓN DEL PROYECTO</b>	La propuesta de un proyecto integral de renovación urbana Alameda entre parques, busca una consolidación de ciudad a largo plazo a través de planes parciales o de fichas normativas, creando una reorganización morfológica que permitirá integrar distintos sistemas de espacios públicos, estructuras ecológicas y vías, en una forma ordenada. El proyecto será compacto y sostenible, con usos mixtos del suelo, accesible para todo tipo de transporte y creando espacios público de calidad.
<b>PROPUESTA URBANA</b>	El área de estudio se localiza entre tres elementos estructurales ecológicos de la ciudad (Parque Simón Bolívar - Canal de rio negro - Parque el Virrey), en coordinación con el programa de intervenciones integrales del Hábitat "Bogotá mejor para todos", se pretende generar actuaciones urbanísticas sostenibles, armonizando con los usos de suelos creando estructuras ecológicas como un eje de ordenamiento del territorio que permita dar una continuidad a los ambientes del Parque Simón Bolívar, Parque de los Nolivos, Canal de Rio Negro y el Parque el virrey, abriendo una conexión futuro entre estos puntos.
<b>FUENTE</b>	<a href="http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/dts_entreparques_eru_formulacion_07-06-19.pdf">http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/dts_entreparques_eru_formulacion_07-06-19.pdf</a>

De una manera conceptual, el proyecto propone una renovación urbana integral entre espacios públicos, (parques) la misma que busca incentivar a los ciudadanos a que se incorporaran a estos planes, de tal modo que puedan aportar y de la misma

manera que la ciudad los recompense con la transformación de espacios públicos, circuitos comerciales mediante redes peatonales que aportan a la economía de la ciudad y la implementación de movilidad sostenible.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DE REFERENTES</b>	
<b>NOMBRE DEL REFERENTE</b>	Plaza 31: un nuevo espacio público en san isidro
<b>LUGAR</b>	PERU San Isidro, Lima
<b>ECONOMÍA</b>	comercio, transporte y turismo
<b>PALABRAS CLAVES DEL PROYECTO</b>	Revitalización urbana, segregación, reestructuración económica.
<b>OBJETIVO</b>	Recuperar un espacio que por décadas fue utilizado como un estacionamiento vehicular y convertirlo en lo que hoy en día es denominada "Plaza 31", la misma que beneficiara a los habitantes y al público en general, además de contemplar la recuperación de espacios para el uso y esparcimiento público, además de destinar más áreas verdes y zonas arboladas.
<b>EXPLICACIÓN DEL PROYECTO</b>	La plaza 31 se encuentra ubicada en la calle 31 de la urbanización Córpac, la misma que se encontraba 2 vías con 2 carriles cada una, y entre ellas se encontraba un sector de estacionamientos que servía a los locales comerciales, las veredas estaban en mal estado, para las personas adultas les era complejo acceder por no contar con rampas, el área verde era mínima con respecto al área total, ideas de no encontrarse en buenas condiciones además de árboles con falta de mantenimiento.
<b>PROPUESTA URBANA</b>	Con este panorama la "Plaza 31" se convierte en un espacio público con fines recreativos y culturales, la propuesta recupera este lugar dándole un uso social, dándole un enfoque de tranquilidad para los residentes y la vocación para los comerciantes de la zona. La plaza se trabajó con diversos materiales, sardineles de cemento pulido coloreados y sardineles elípticos que decoran las áreas verdes. Se implementó nuevas bancas y el mejoramiento de la iluminación, jardineras móviles, basureros en lugares estratégicos y puntos ecológicos para incentivar el reciclaje. Reordenamos los

	estacionamientos vehiculares con espacios para discapacitados y parqueaderos de bicicletas.
<b>FUENTE</b>	<a href="https://baq-cae.ec/plaza-31-un-nuevo-espacio-publico-en-san-isidro-lima/">https://baq-cae.ec/plaza-31-un-nuevo-espacio-publico-en-san-isidro-lima/</a>
<b>FUENTE 2</b>	<a href="http://msi.gob.pe/portal/2016/05/25/plaza31/">http://msi.gob.pe/portal/2016/05/25/plaza31/</a>

El proyecto analizado trata de una recuperación de un espacio público, en la se utilizaba como estacionamiento vehiculare y lo convirtieron en una plaza más peatonal, con áreas verdes y estacionamientos para bicicletas. Esto nos da una idea clara para el planteamiento de nuestra propuesta, en uno de los núcleos comerciales.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DE REFERENTES</b>	
<b>NOMBRE DEL REFERENTE</b>	Plan de desarrollo urbano del centro del ayuntamiento de Tequila, Jalisco
<b>LUGAR</b>	MEXICO Tequila, Jalisco
<b>ECONOMÍA</b>	comercio, transporte y turismo
<b>PALABRAS CLAVES DEL PROYECTO</b>	Revitalización urbana, reestructuración económica.
<b>OBJETIVO</b>	Generar mecanismos para para fomentar el crecimiento integrado, de una manera ordenada y sustentable, orientando las estrategias para una conservación y mejoramiento de las áreas relevantes de la zona, como lo histórico de la ciudad. Preservar las áreas forestales, ríos y acuíferos en la población y los centros de apoyo, además de conservar el paisaje y el patrimonio cultural de la humanidad. Distribuir acciones urbanísticas para el funcionamiento del centro de la Tequila, para una mejor comunicación y desplazamiento de la población, promoviendo un eficiente sistema de movilidad, dando preferencia a los colectivos de transporte y las opciones no motorizadas.

<b>EXPLICACIÓN DEL PROYECTO</b>	Tequila, funciona como un atractivo turístico importante para el estado de Jalisco y como un centro de producción y distribución de bienes y servicios, el mismo que ha sido reconocido como patrimonio cultural, turístico y paisajístico a la cual se han venido desarrollando un conjunto de proyectos sugeridos por sus pobladores. Se han implementado dos polígonos de acción que se han desarrollado políticas, orientaciones y acciones específicas, Polígono del centro histórico y el Polígono de la área de valor fisonómico, las cuales están estructuradas acciones, normas y criterios para salvaguardar el patrimonio cultural, a partir de esta delimitación se ha venido orientando acciones para que la población mantenga y desarrolle de manera integral la calidad visual.
<b>PROPUESTA URBANA</b>	_Creación del centro de acogida turística tiene lugar a comercios, canchas deportivas y equipamientos que estén ubicados en el centro de la ciudad funcionando como zonas de permanencia para los visitantes, a esto refuerza los programas de reforzamiento de los corredores urbanos centrales, el cual reordena a los comercios ambulantes. Recorridos turísticos que inician en la plaza principal y como puntos de interés las destilerías.
<b>FUENTE</b>	<a href="https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/PDUCP.pdf">https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/PDUCP.pdf</a>

Las estrategias que propone este proyecto, tiene una gran similitud con las ideas planteadas de comercio y turismo, debido a que logran involucrar a productores de tequila que se encuentran fuera de la zona centro por medio de recorridos guiados por los mismos productores, teniendo una visión integradora con el centro urbano y los diferentes centros rurales de la ciudad de Tequila.

<b>FICHA DE ANÁLISIS DE REFERENTES</b>	
<b>NOMBRE DEL REFERENTE</b>	Una política poética, coordinada y social de espacio público
<b>LUGAR</b>	FRANCIA, Lyon
<b>ECONOMÍA</b>	
<b>PALABRAS CLAVES DEL PROYECTO</b>	Revitalización urbana, reestructuración económica.
<b>OBJETIVO</b>	Rehabilitar los espacios públicos de la ciudad de Lyon, sobre la base de una política coherente formada en 1989, además de llevarse a cabo en toda la ciudad y no solo en el casco antiguo, tanto desde el punto de vista comercial y social. El objetivo es hacer una ciudad para la gente.
<b>EXPLICACIÓN DEL PROYECTO</b>	En menos de una década se llevaron a cabo varios proyectos de mejora urbana, se rehabilita múltiples zonas existentes entre los grandes bloques residenciales de los suburbios como las principales calles y plazas de la ciudad. La política de espacios públicos de Lyon se caracterizó por un nuevo sistema de tráfico, con lo siguiente generar un gran número de estacionamiento subterráneo bajo de muchas plazas rehabilitadas, así como el incremento de mobiliario y materiales pre terminados.
<b>PROPUESTA URBANA</b>	Un plan verde, que comprendería a los espacios públicos, un plan azul que operaba en las relaciones de la ciudad con el agua, especialmente con las riberas del río que atraviesa por la ciudad y definen las áreas centrales y un plan de iluminación que dispone una serie de directrices para la iluminación, tanto artística como funcional, de calles, plazas y elementos urbanos singulares como puentes, y las riberas de río además de monumentos históricos. Una cuestión importante para la solución de los espacios públicos fue el desplazamiento de los coches fuera del centro de la ciudad. Para esto el proceso de rehabilitación incluyó numerosos estacionamientos subterráneos, bajo as plazas crecientes rehabilitadas. La idea era eliminar los estacionamientos superficiales. Al espacio público también se incluía una serie de materiales y un inventario seleccionado que es utilizada en toda la ciudad.
<b>FUENTE</b>	<a href="https://www.librosarq.com/teoria/nuevos-espacios-urbanos-jan-gehl/">https://www.librosarq.com/teoria/nuevos-espacios-urbanos-jan-gehl/</a>

Esta rehabilitación urbana trata de generar interés en un espacio público, obteniendo planes de intervención, teniendo una correlación entre los espacios verdes, las

riveras del río y las calles iluminadas, lo cual hace a una ciudad más segura y concurrida por los ciudadanos. Además propone eliminar los estacionamientos superficiales e implementar espacios públicos que sean dirigidos a las personas.

### 3.6 Talleres participativos

El proceso participativo se viene incorporando con las encuestas y entrevistas que ya se venían realizando y para finalizar unos talleres participativos que se realizaron mediante la plataforma de TEAMS, invitando a la administración de 4 barrios rurales y 2 urbanos, a comerciantes y turistas.

Dentro de la reunión se interactuó con los participantes usando la plataforma de Mentimeter además de un Excel editable, en el cual se pedía colocar sus comentarios sobre las 3 estrategias expuestas (movilidad y vialidad, espacio público y espacio natural) con referencia a su institución o área comercial al cual pertenecían.

**Tabla 5** Excel de interacción con los grupos de interacción

NOMBRE DEL ACTOR	INSTITUCIÓN/ÁREA COMERCIAL	EJE 1 MOVILIDAD	2 ESPACIO PÚBLICO	3 ESPACIO NATURAL
Ricardo Guerrero	Chocolate Guguis	Me parece una gran idea en especial la conexión del área rural con la parte céntrica	Ampliación de aceras y dar prioridad al peatón	Crecimiento del turismo sostenible, con el crecimiento de áreas verdes y respeto a la naturaleza mediante educación
Ivanov Villacis	Garden Yasuni Feel Club	Excelente idea , Mas comercio		



Gabriela Villalva	Spumins (emprendimiento local)	Considero que es una idea muy interesante y beneficiosa para ciertos locales que no se encuentran en la zona comercial en específico, ya que permitiría que los turistas nos puedan conocer.	Es una excelente idea ya que la gente tendría la oportunidad de interactuar más con todos los espacios turísticos que nuestro cantón ofrece, y a la vez, incentivaría a personas locales a crear más emprendimientos.	La implementación de áreas verdes es un punto importante ya que esto llama mucho la atención de los turistas.
Christian Sánchez	Agro veterinaria del campo	Es una buena idea ya que da apertura a nuevos locales, por ende los ingresos incrementan, además, abre campo a más comercio dentro del cantón.	Peatonizar ciertos lugares es una buena idea siempre y cuando no afecte a locales que necesiten de carretera	Es necesario que haya un cierto porcentaje de áreas verdes
Juan Sánchez	Invitado desde el Barrio La Floresta	Es una excelente iniciativa al querer unir el potencial turístico rural con lo urbano realizando vías amigables y ecológicas.	La ampliación de las aceras para que el turista pueda visitar con mayor seguridad y tranquilidad, es fundamental para tener más afluencia de visitantes a nuestro cantón.	Es fundamental implementar áreas verdes dentro de la zona urbana por el bien y la salud de quienes viven y visitan nuestro bello cantón
Rafael Ortiz	Invitado del Barrio Santo Domingo	La conexión de la zona urbana con lo rural es una buena idea debido a que en los barrios también existen potenciales comerciales que no se dan a conocer	Es notorio que no existe espacios públicos, es el motivo por el cual los turistas no se quedan en Cevallos, y conozcan más al cantón	Tenemos espacios naturales pero no son potencializados.

Viviana Villalva	Restaurante SPACE	Es una idea atrayente, la conexión del sector rural con el urbano mejoraría el comercio del Cantón	Al existir mayor cantidad de espacios públicos, genera mayor atracción para el sector turístico, además de beneficiar a los habitantes del Cantón	La implementación de espacios de índole natural, es un atractivo muy cautivador. Mejorando el aspecto de muchas zonas que se encuentran olvidadas.
Gustavo Martínez	Calzado Gusmar	La movilidad dentro de un cantón pequeño como lo es Cevallos es muy importante por lo que la idea es muy buena y más aún si ayuda a descentralizar el turismo de la zona comercial que en ocasiones se satura y existen inconvenientes en el tránsito vehicular	Me parece una idea muy buena ya que los espacios públicos dentro del cantón se limitan a parques, canchas y restaurantes. Por lo que esta implementación daría un plus y ayudaría a que la economía local sea más dinámica	En lo personal considero las áreas verdes muy importantes para actividades de ocio. Y considero que dentro del cantón si hace falta ya que no hay uno que motive a visitarlo, únicamente el jun jun a el cual le falta ciertas adecuaciones.
Santiago Torres	Calzado Torres y Torres	Un sistema mejor estructura para eliminar la congestión de tráfico los fines de semana	Lugares de calidad para que los turistas decidan quedarse más tiempo	crear accesos señalizados a la caída de agua JUNJUN

**Elaborado por:** Ortiz, 2021

El taller participativo se lo presento con el Tema, “Hablemos de Cevallos” tenemos un plan, danos tu opinión.

**Imagen 7** Portada de los grupos de discusión



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 3.7 Conclusiones capitulares

- El cantón Cevallos se encuentra en el centro sur de la provincia de Tungurahua y actualmente tiene una población de 9.730 habitantes, con una densidad poblacional de 434.66 hab. Por km cuadrado, es notorio que existe una población superior en la zona rural que en la urbana.
- Tanto el clima, la hidrología y el suelo son los idóneos para llevar huertos frutícolas en el cantón, es por eso, que una de las actividad principales es la comercialización de frutales caducifolios, enfocándose en el mercado local, provincial y regional.
- El cantón esta en medio de 6 cantones, por lo cual le convierte en un lugar de paso, para lo cual las vías están perfectamente conectadas para dar conexión a los cantones aledaños, sin embargo encontramos una leve falencia en la direccionalidad vial en la zona urbana.

- En el tema de espacios públicos, encontramos que no consta con los suficientes, y los pocos que existen no tienen una conexión idónea para que los habitantes o los visitantes puedan llegar a cada uno de estos lugares.
- Existen potenciales naturales, pero estas no han sido explotadas de la mejor manera, de tal manera que los turistas que llegan al cantón desconocen de estos sitios naturales.

## **CAPITULO 4**

### **LA PROPUESTA**

#### **4.1 Tema**

Plan de regeneración urbana del cantón Cevallos: enfoque en la potenciación de la actividad comercial y turística.

#### **4.2 Idea generadora**

La propuesta de una regeneración urbana en la parte productiva - turística del cantón, tiene el propósito de intervenir en puntos estratégicos y crear conexiones entre estos sitios, integrando a la zona urbana y rural en el plan. Para esto se implementa cuatro categorías de intervención que facilitan el ordenamiento de la propuesta: Vialidad y movilidad, espacio público y espacio natural.

##### **4.2.1 Categoría de vialidad y movilidad**

- Creación de Ciclo rutas y ciclo vías, conectando la zona urbana con la rural y viceversa.
- Ensanchamiento de aceras para peatones determinando franjas para el mejor funcionamiento.
- Definir espacios de estacionamiento vehicular y de bicicletas.
- Definir zonas 20 y 30 para los vehículos motorizados.
- Colocar vegetación alta y baja, iluminarias y mobiliario urbano de descanso a lo largo de las verdes y espacios pucos generados.

##### **4.2.2 Categoría de espacio público**

- Ampliaciones de espacio público.
- Definir calles peatonizados y recorridos comerciales.

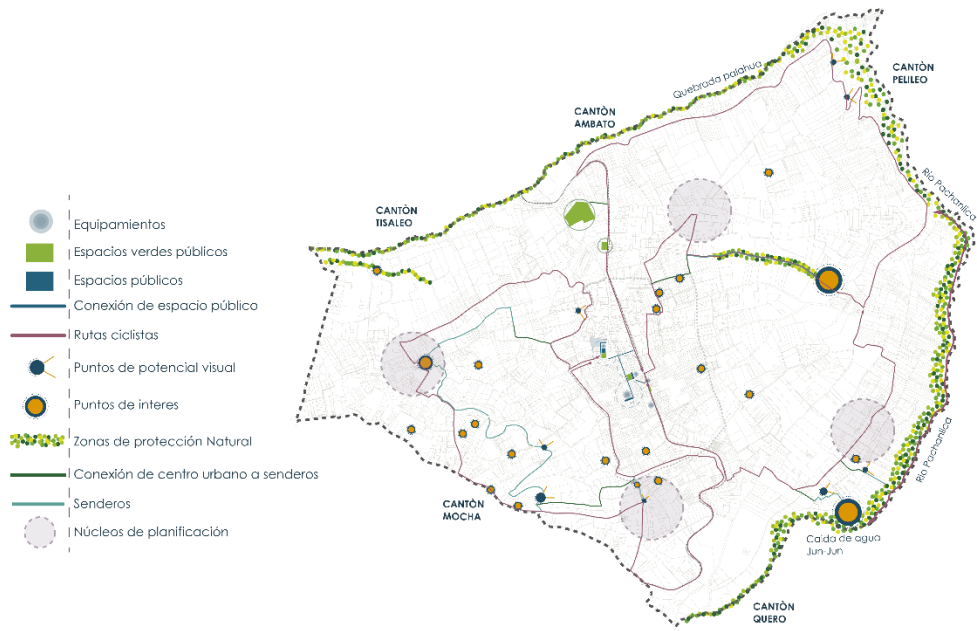
- Conexiones entre espacios públicos con la zona centro.

### **4.2.3 Categoría de espacio natural**

- Red de parques con espacios públicos urbanos, rurales y como eje conector la vía férrea.
- Creación de miradores a lo largo de las ciclo rutas.
- Potencialización de la caída de agua Jun-Jun, con un recorrido ecológico y zonas de recreación.

# Plan masa rural

Figura 32 Propuesta general rural



Elaborado por: Ortiz, 2021

## Alcance de la propuesta rural

Tabla 6 Propuestas rurales

Alcance de propuestas en la zona rural

PROPUESTAS	DETALLE	ESPACIOS	REFERENCIAS
<b>VIALIDAD Y MOVILIDAD</b>			
01	Circuitos y recorridos para bicicletas. Se genera una red de carriles bici a través de tipologías que recorren la zona rural partiendo de la zona urbana.	- Punto de control - Miradores	Manual de aceras e intersecciones, tipos de calles y redes peatonales.
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>			
02	Propuesta de miradores Se define miradores como puntos de interés a través de los rerridos y circuitos ciclisticos y peatonales.	- Comercios - Espacios culturales	Acupuntura urbana
03	Zonas de esparcimiento Estas zonas se encuentran en los núcleos de planificación zonal y en el sendero ecológico Jun-Jun, que sirven como zonas de permanencia.	- Zonas de relajación	Aplicación de la arquitectura paisajista en ecosistemas naturales
<b>ESPACIO NATURAL</b>			
04	Red de parques Se ordena una serie de parques que estan en la zona urbana y rural del cantón, las cuales estan conectar por la via del ferrocarril.	- Cancha deportiva - Estación del tren	Espacio público y movilidad urbana
05	Circuitos y recorridos peatonales Se genera una red peatonal por medio de senderos y chaquiñanes que recorren la zona rural, pasando por puntos de interés.	- Puntos de interés - Miradores	Manual de aceras e intersecciones, tipos de calles y redes peatonales.
06	Sendero ecológico Jun-Jun Se propone un sendero ecológico en el sector Andicnato, que conecta a la caída de agua Jun-Jun, mediante chaquiñales y las riberas del río.	- Zonas de esparcimiento - Miradores - Espacio cultural	Aplicación de la arquitectura paisajista en ecosistemas naturales

Elaborado por: Ortiz, 2021

# Plan masa urbana

Figura 33 Propuesta general urbana



Elaborado por: Ortiz, 2021

## Alcance de la propuesta urbana

Tabla 7 Propuestas urbanas

### Alcance de propuestas en la zona urbana

PROPUESTAS	DETALLE	ESPACIOS	REFERENCIAS	
<b>VIALIDAD Y MOVILIDAD</b>				
01	Ensanchamiento de veredas	Para generar la propuesta de vialidad del centro urbano, se propone 4 tipologías de vías, de tal manera que se pueda originar una conexión entre núcleos comerciales y la zona centro.	- Núcleos comerciales - Centro urbano y cultural	Manual de aceras e intersecciones, tipos de calles y redes peatonales.
01	Modificación de la direccionalidad de vías	Se propone un direccionamiento estratégico vial, con la finalidad de tener una relación directa con la zona centro del cantón.	- Zona urbana - Zona periurbana	Modelos de gestión de la regeneración urbana.
01	Direccionalidad del transporte público.	El reordenamiento de las rutas se marcó por zonas con potenciales turísticos y comerciales además de las paradas de bus, las cuales se encuentren estratégicamente ubicadas.	- Zona urbana	Espacio público y movilidad urbana
01	Ciclo vías urbanas	Esta cicloruta se desenvuelve en la zona urbana, la cual conecta la vía feire y los núcleos comerciales.	- Calle Gonzalez Suarez - Calle españa, vía ferrea	Espacio público y movilidad urbana
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>				
02	Parqueaderos públicos.	Se define parqueaderos públicos, con la finalidad de que los turistas recorran las zonas comerciales a pie o en bici.	- Coliseo - Centro de acopio	Acupuntura urbana
03	Calles peatonales	Propuesta en la zona centro, calle en la que se desarrolla comercios en especial artesanías y emprendimientos.	- Calle 24 de mayo, que conecta la estación de tren, y el parque central.	Modelos de gestión de la regeneración urbana.
03	Plaza Gonzalez Suarez	Se cambia los estacionamientos por una plaza mas peatonal, la cual sirve como un punto de permanencia para los turistas.	- Coliseo - Parque de la madre - Iglesia la matriz	Acupuntura urbana
<b>ESPACIO NATURAL</b>				
04	Red de parques	Se ordena una serie de parques que estan en la zona urbana y rural del cantón, las cuales estan conectar por la vía del ferrocarril.	- Parque la madre - Parque central - Parque ferroviario	Espacio público y movilidad urbana

Elaborado por: Ortiz, 2021

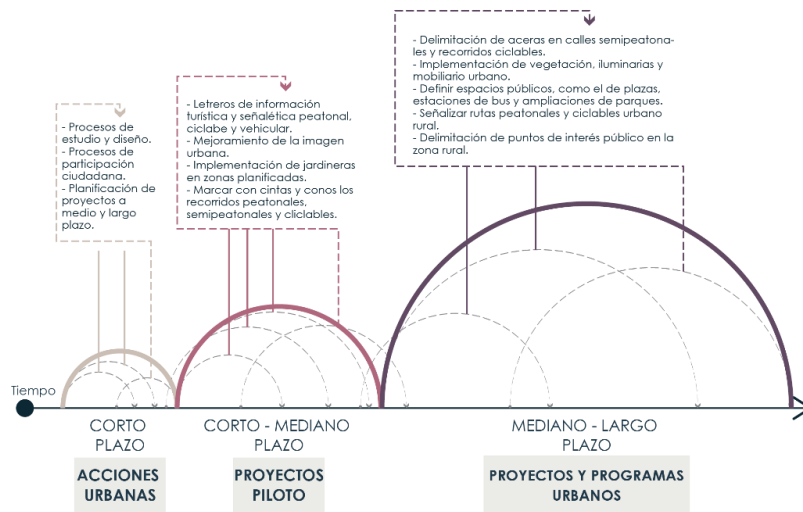


### 4.3 Anteproyecto

Con el estudio correspondiente de las categorías mencionadas, se pretende ordenar y conducir la regeneración urbana, priorizando la movilidad del peatón, ya sea está a pie o en bici, ampliando aceras en todo el casco urbano, además de ciclo vías y los puntos iniciales de las ciclo rutas. Para resolver el problema de la congestión vehicular se implementa parqueaderos vehiculares, las cuales están conectados conjuntamente con la propuesta de espacios públicos, espacios que están enlazando entre ellos, a esto se suma las conexiones de espacios verdes que se resuelve con parques rurales, urbanos y potencias naturales que el cantón posee.

Para el proceso de desarrollo de las intervenciones, a partir de una regeneración, se puede explicar en una serie de arcos temporales que abarcan las acciones urbanas que se propone. }

**Figura 34** Acciones urbanas



Elaborado por: Ortiz, 2021

El objetivo de repartir las intervenciones en 3 fases permite que se pueda poner a prueba de forma rápida y económica, comunicando el proyecto con los agentes principales y dejando resultados que se podrá perfeccionar para la etapa siguiente.

*Corto plazo:* Se refiere al periodo de recolección de datos y el desarrollo de mapeos, analizando y diagnosticando el territorio.

*Mediano plazo:* Etapa en la que se plantea objetivos y se verifica la viabilidad y aceptación del proyecto por parte de los agentes, mediante proyectos pilotos que se ejecutaran en un determinado tiempo y lugar.

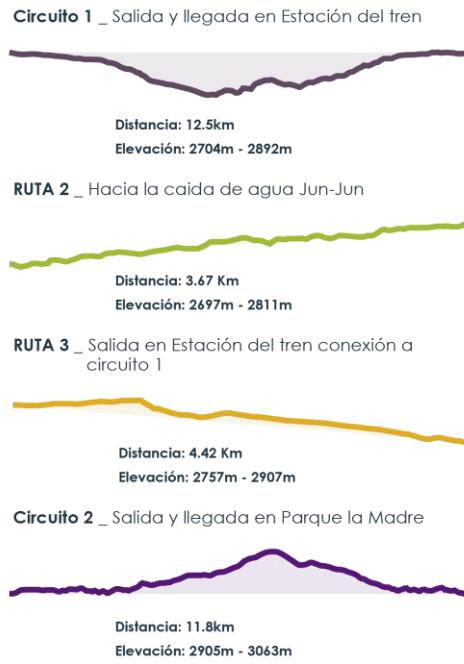
*Largo plazo:* Es el periodo final en la que los proyectos se concretan y se ejecutan en su totalidad.

### **4.3.1 Propuesta \_ Categoría de viabilidad y movilidad**

#### **Recorridos y circuitos ciclistas**

La implementación de una ciclo ruta urbana rural, permite a las personas recorrer todo el cantón, pasando por puntos importantes identificados a lo largo de la zona rural. El sistema tiene 4 rutas, las cuales dos son circuitos y las dos restantes son rutas ecológicas, que conllevan a espacios naturales, todas tienen el inicial en la zona urbana.

**Figura 35** Topografía de rutas ciclísticas



Elaborado por: Ortiz, 2021

**Figura 36** Rutas ciclistas



Elaborado por: Ortiz, 2021

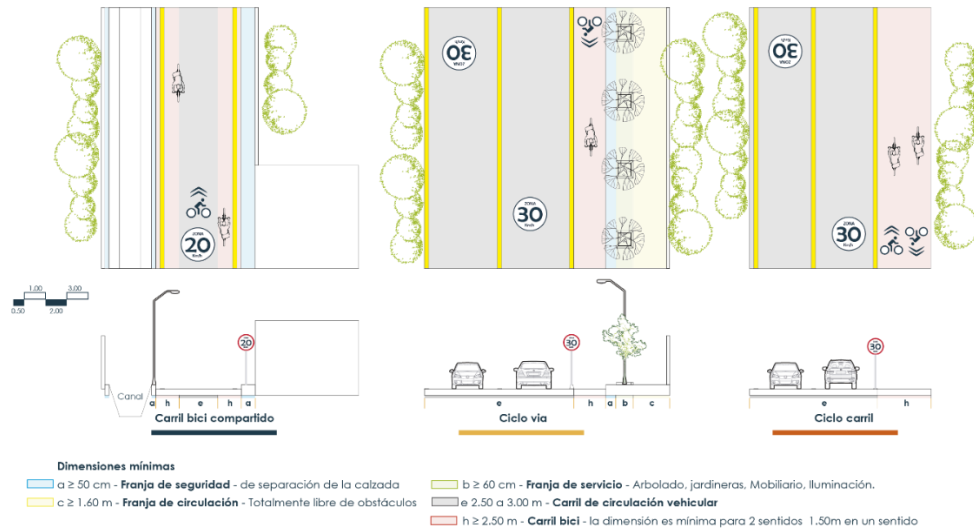
## Tipología de ciclo rutas

Implantar ciclo vías o ciclo rutas, peatonizar calles, ensanchar veredas, ordenar el tránsito, y el transporte público, son medidas que permite mejorar la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos, para esto se establece una tipología de carriles bici: Carril compartido, ciclo carril y ciclo vía. Con esto se estructura la red de ciclo ruta en todo el cantón, llegando a los núcleos de planificación rural y a los puntos de interés como huertos, miradores, hitos culturales, ecosistemas naturales, entre otros.

Se han definido 5 requerimientos principales de diseño, para que este carril sea idóneo para la circulación de bicicletas.

- Rutas **seguras**, para evitar conflictos entre ciclistas y demás actores de la vía (peatones y motorizados) priorizando a los más vulnerables (peatones y ciclistas). Este requerimiento se debe enfatizar en las intersecciones.
- Rutas **coherentes** que conectan los puntos de origen y de destino, además de guiar al ciclista de una manera lógica a lo largo del recorrido. Esto requiere la claridad y continuidad a los usuarios.
- Que la ruta sea **atractiva**, con la ayuda del entorno inmediato se puede dar un plus al momento de transitar, además del manejo paisajístico adecuado.
- Rutas **cómodas**, las cuales permite avanzar en un ritmo constante, evitando reducciones de velocidad constantes o cambios fuertes de nivel, esto para que motive a los ciclistas a incrementar su frecuencia de uso

**Figura 37** Tipología de ciclo rutas



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

Con estas tipologías de ciclo rutas, se estructura de una mejor maneras los circuitos y las rutas ciclísticas.

**Figura 38** Tipología de ciclo rutas

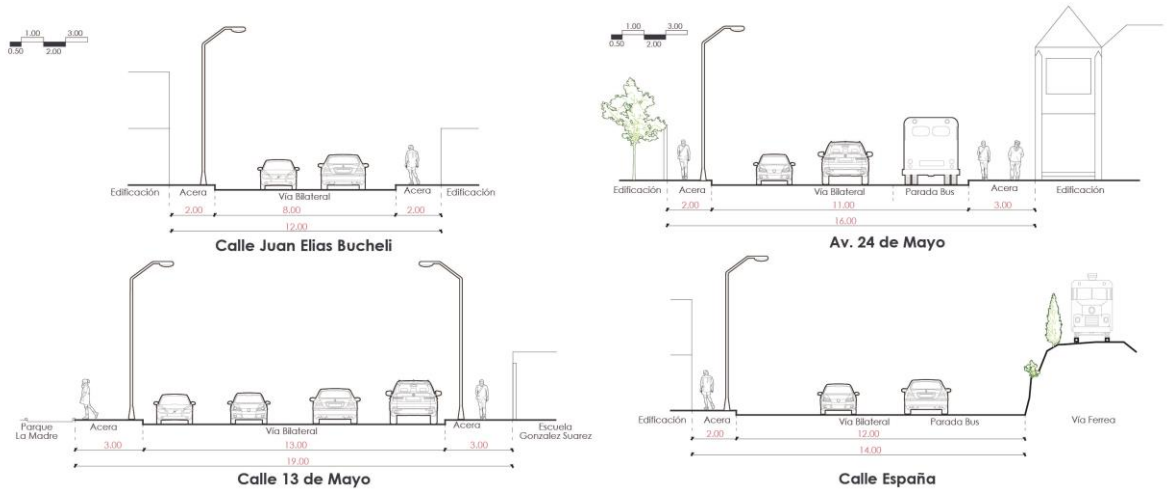


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## Diagnóstico de vías actuales

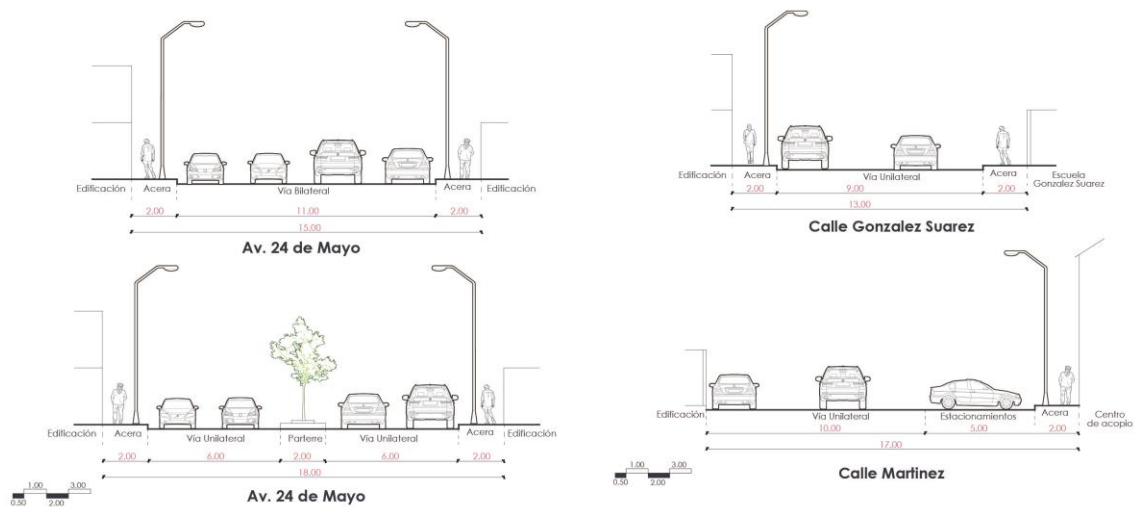
Para esta parte de la propuesta es pertinente el análisis del estado actual de las calles del centro urbano, identificando sus dimensiones en la calzada y en aceras, además de las edificaciones o equipamientos que están en el entorno inmediato, con el propósito de ser más inclusivos con los espacios.

**Figura 39** Corte de calles urbanas



Elaborado por: Ortiz, 2021

**Figura 40** Corte de calles urbanas



Elaborado por: Ortiz, 2021

## **Categorización de vías**

Para estructurar la propuesta de vialidad del centro urbano, se propone 4 tipologías de vías: **calle peatonal, calle semipeatonal - unilateral, calle comercial - bilateral y calle con carril bici**, todas estas repartidas en un orden lógico, para que se pueda originar una conexión más directa entre los núcleos comerciales y el centro urbano, ya sea vehicular, peatonal o ciclable. Es importante el diseño de las calles, para facilitar la circulación, poniendo énfasis en las personas discapacitadas, personas de tercera edad y niños pequeños.

Para proveer una circulación incluyente de peatones se seguirán las siguientes directrices.

- Los espacios de circulación serán libres, sin obstáculos
- Considerar el trayecto más corto
- Tener continuidad
- Implementar elementos de sombra y espacios de descanso.
- Ser seguros en los cruces.

Para cumplir con todas estas directrices se plantea medidas mínimas la cual se deberá cumplir en el diseño de calles y aceras.

### **Dimensiones mínimas**

**a**  $\geq$  50 cm - Franja de seguridad - de separación de la calzada

**b**  $\geq$  60 cm - Franja de servicio - Arbolado, jardineras, Mobiliario, Iluminación, Basureros etc...

**c**  $\geq$  1.60 m - Franja de circulación - Totalmente libre de obstáculos

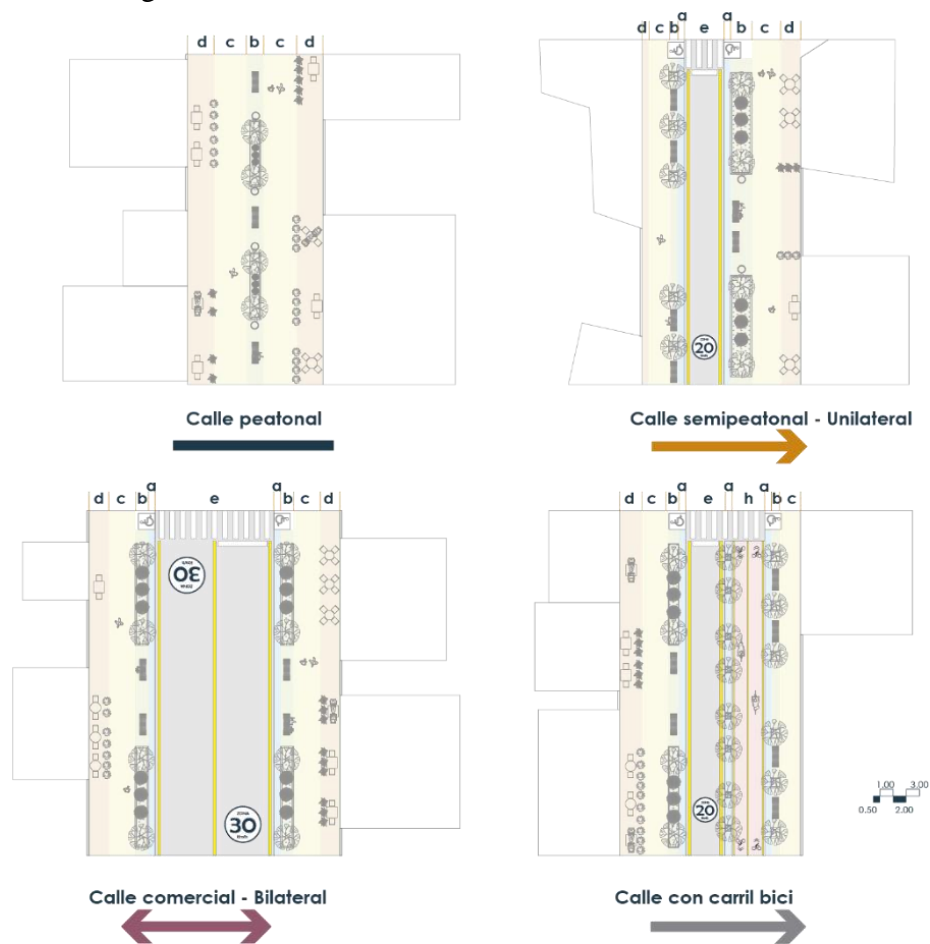
**d**  $\geq$  50 cm - Franja de Paramento - Se permite el uso del frentista ( Jardineras, mobiliario etc...)

**e** 2.50 a 3.00 m - Carril de circulación vehicular

**f**  $\geq$  2.00 m - Espacio para estacionamiento

**h**  $\geq$  2.50 m - Carril bici - la dimensión es mínima para 2 sentidos

**Figura 41** Categorización de vías urbanas

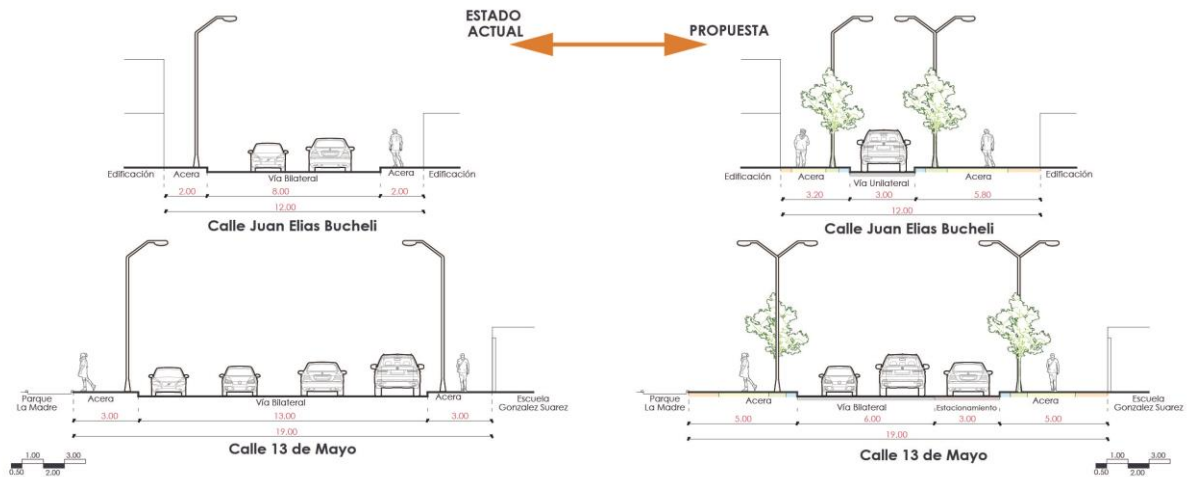


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

Con estas tipologías, se estructura de una mejor manera las calles del centro urbano, permitiendo que las personas que transitan tengan una mejor legibilidad al caminar.

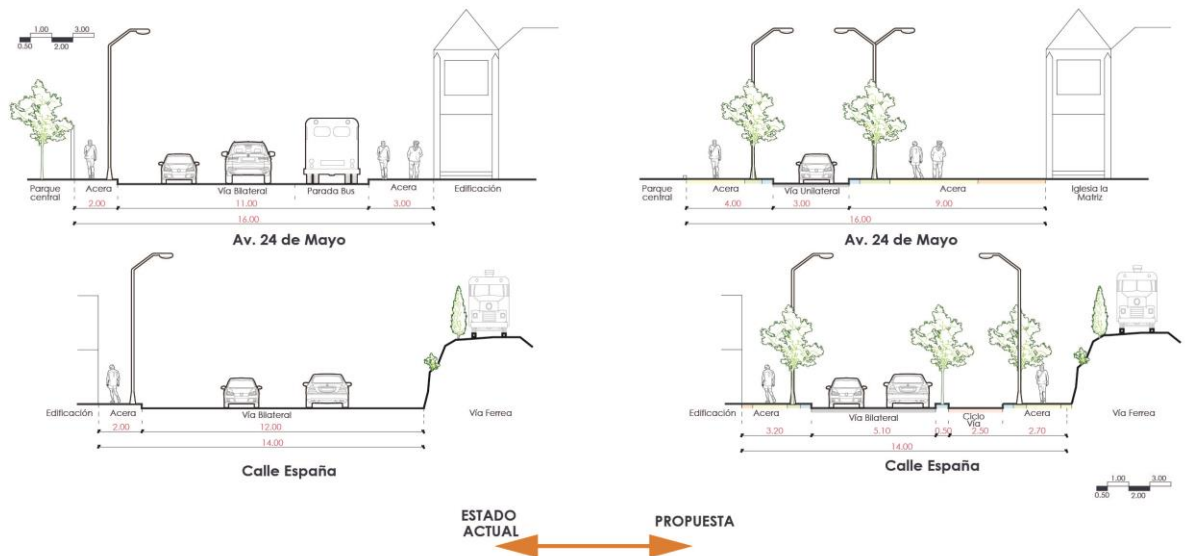


**Figura 42** Propuesta de calles urbanas



Elaborado por: Ortiz, 2021

**Figura 43** Propuesta de calles urbanas



Elaborado por: Ortiz, 2021

### Direccionalidad de vías

Se propone un direccionamiento estratégico vial, con la finalidad de crear recorridos comerciales más peatonizados a lo largo de centro urbano, entre el coliseo, el centro y el centro de acopio.

**Figura 44** Propuesta direccionalidad de vías



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Transporte público**

El reordenamiento de las rutas se marcó por zonas con potenciales turísticos y comerciales además de las paradas de bus, las cuales se encuentran estratégicamente para que las personas puedan dirigirse con facilidad.

**Figura 45** Propuestas de rutas para transporte público



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## Simbología para ciclo rutas

Las ciclo vías o ciclo rutas forman parte de la regeneración urbana, siendo incluyentes con la zona rural, en la cual debe reflejarse señalizaciones y espacios de estacionamiento para bicicletas, con el fin de tener una circulación libre y reducir el riesgo de accidentes, advirtiendo a los usuarios las precauciones que debe tomar en la vía, por otra parte, también se da la información de su ubicación, direcciones, destinos, puntos de interés turístico, kilometraje y el tiempo del recorrido.

**Figura 46** Señalética para ciclo rutas



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## Simbología de senderismo y turismo

La señalética es parte de la comunicación visual que funciona con signos para orientarse en un territorio con un sistema optativo que satisfaga las necesidades de las personas al momento de recorrer una ruta.

Existen tipos de señalizaciones, las cuales regulan el movimiento del tránsito, advierte a los usuarios de las vías, informan, delinear el transito que se aproxima a

un lugar y advierte los peligros que puede existir, tratando de producir seguridad en los peatones.

**Figura 47** Señalética para senderos y turismo



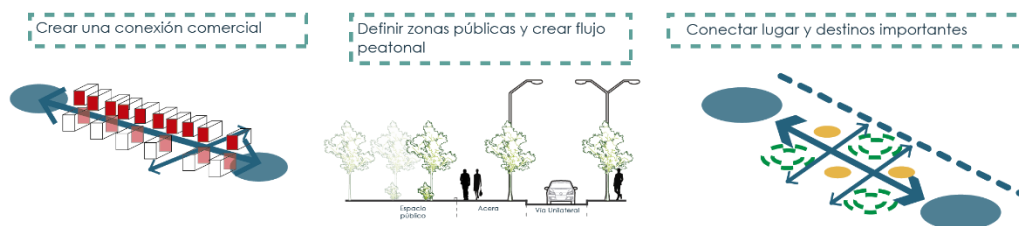
Elaborado por: Ortiz, 2021

### 4.3.2 Propuesta \_ Categoría de espacio público

#### Conexiones de núcleos comerciales

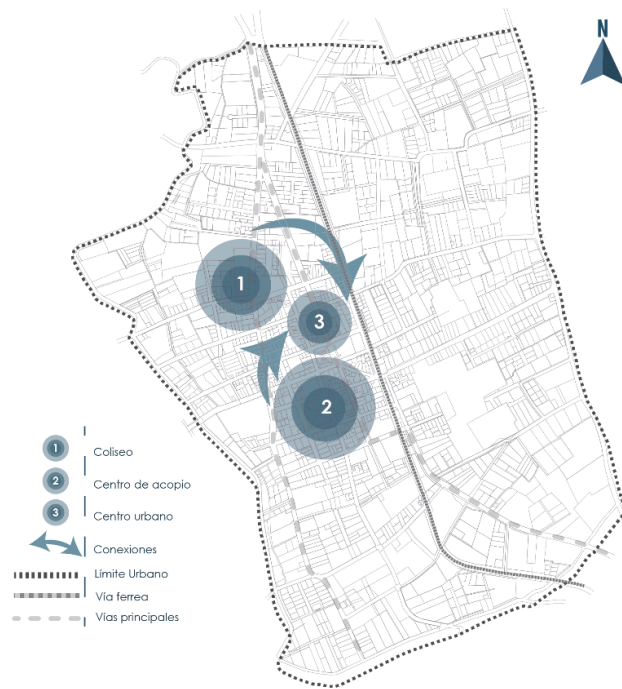
La integración de núcleos comerciales en la zona centro mediante espacios públicos es parte de la revitalización urbana, ya que mejorara la calidad de vida y promoverá los comercios y la inclusión social, para esto se plantea estrategias mediante las cuales se genera conexiones entre la zona del coliseo, el parque central y el mercado municipal.

**Figura 48** Estrategias de conexión urbana



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

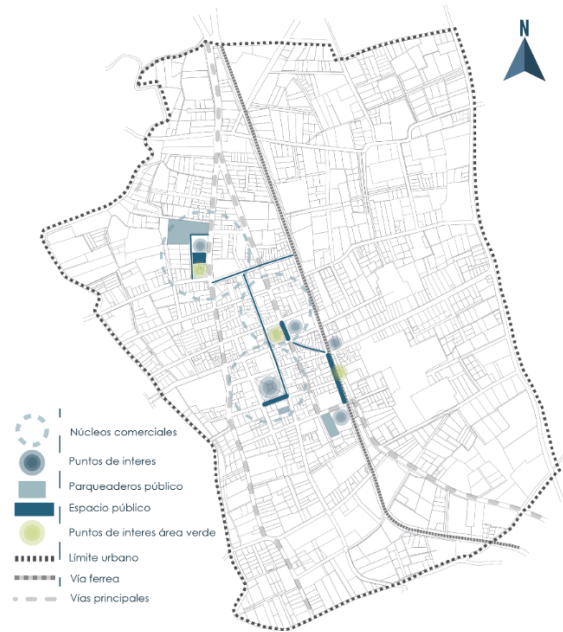
**Figura 49** Conexión de núcleos comerciales urbanos



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

La propuesta surge como respuesta a la fragmentación que existe entre los núcleos comerciales, la zona cultural y la parte céntrica del cantón, dando una solución mediante conexiones comerciales en la que intervienen los parques, las calles, el centro de acopio y la estación del tren, a esto se añade la propuesta de parqueaderos público, con la finalidad de incentivar a las personas a dejar su vehicula y recorran los núcleos comerciales y la zona centro a pie.

**Figura 50** Conexión de núcleos comerciales urbanos



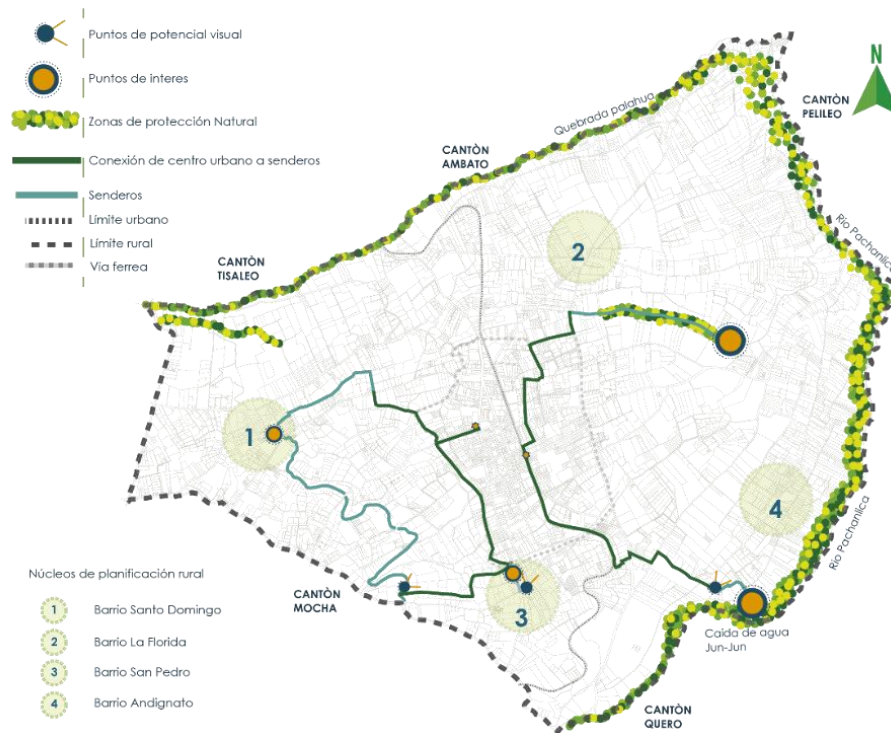
**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 4.3.3 Propuesta \_ Categoría de espacio natural

#### Sendero turístico comercial

Esta integración urbano rural se va desarrollando en base a chaquiñanes existentes, por las cuales, debido a su topografía, su entorno natural y la diversidad de flora y fauna resultan atractivas e interesantes al momento de recorrer por estos senderos.

Figura 51 Propuesta e senderos rurales



Elaborado por: Ortiz, 2021

#### Red de parques

El objetivo de esta intervención es revalorar los espacios públicos en parques que influyen en la zona urbana y rural, todos estos sitios conectados mediante la vía férrea, la cual nos lleva desde el Norte hacia el Sur, pasando por el parque de la familia, barrio agua santa, parque ferroviario, parque central y de la madre, a esto se suma la caída de agua Jun-jun, en la se genera un recorrido ecológico por la ladera para poder llegar al sitio.

**Figura 52** Propuesta de red de parques



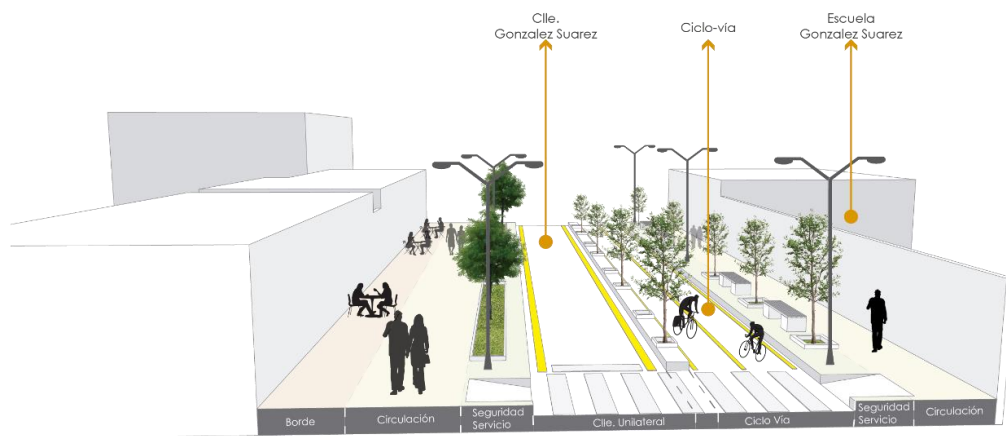
**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### 4.3.4 Propuesta General

#### Intervenciones de calles urbanas

##### Calle Gonzales Suarez \_ zona escuela

**Figura 53** Propuesta de calle urbana



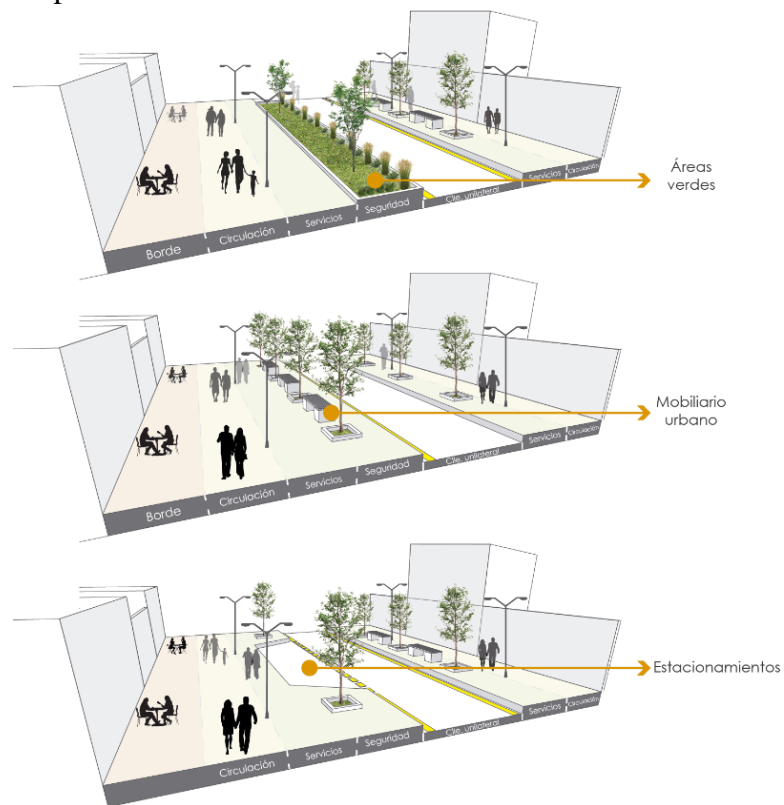
**Elaborado por:** Ortiz, 2021



## Calle Juan Elías Bucheli

Diseño modular replicable en la cual se construye necesidades reales de los ciudadanos a través de zonas verdes, áreas arboleadas, zonas de permanencia, estacionamientos y mobiliario urbano, en la cual, mediante esta calle, damos una conexión directa con los dos núcleos comerciales y el centro.

**Figura 54** Propuesta de calle urbana

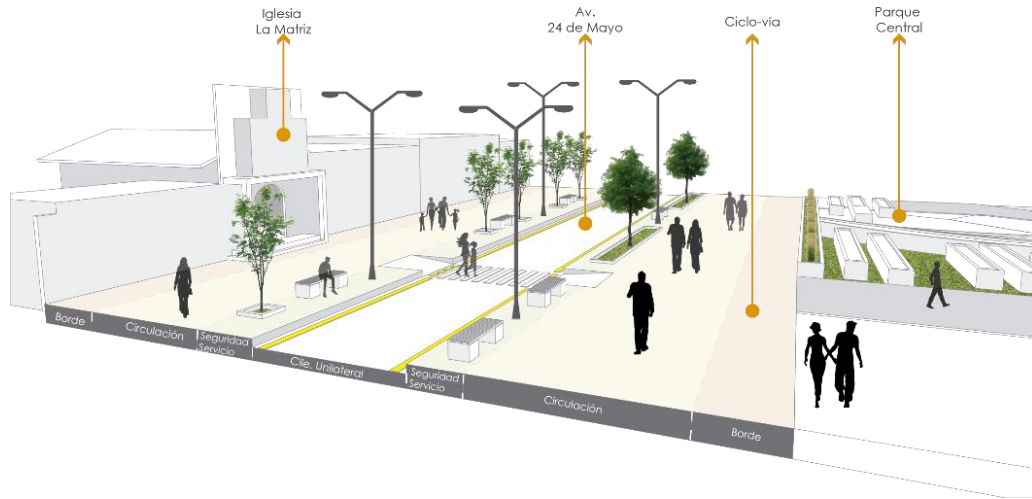


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Av. 24 de Mayo**

Esta intervención se desarrolla en la zona centro del catón, entre la iglesia y el parque central.

**Figura 55** Propuesta de calle urbana

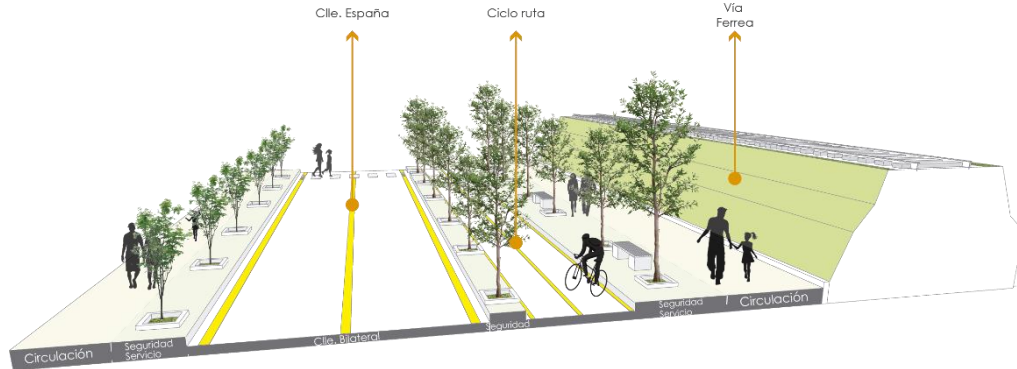


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Calle España**

Intervención a lo largo de la línea férrea.

**Figura 56** Propuesta de calle urbana

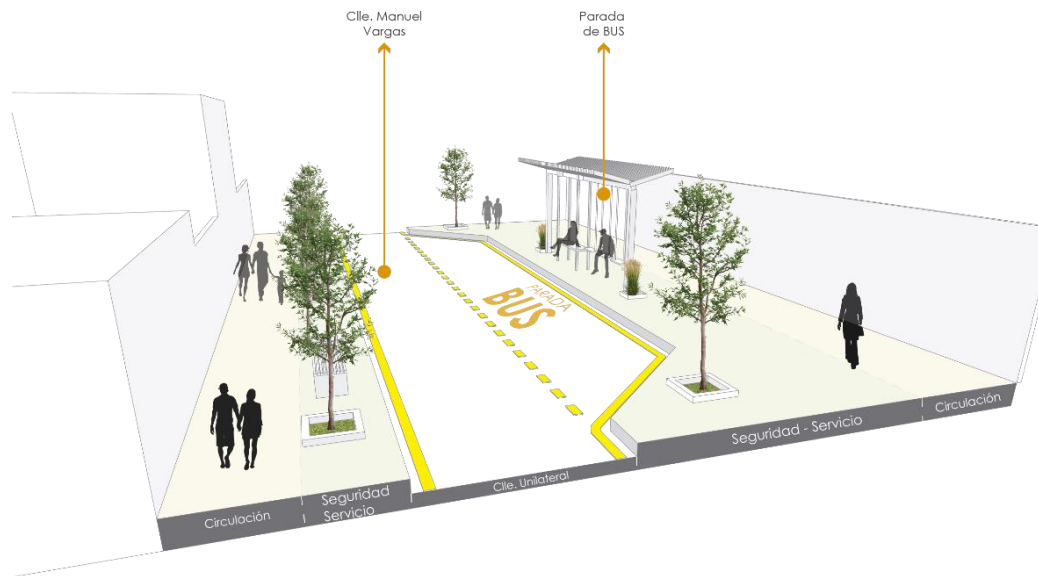


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

### **Calle Manuel Vargas**

Es una parada de bus tipo, la misma que se puede replicar en todos los puntos establecidos de parada de bus.

**Figura 57** Propuesta de parada de bus

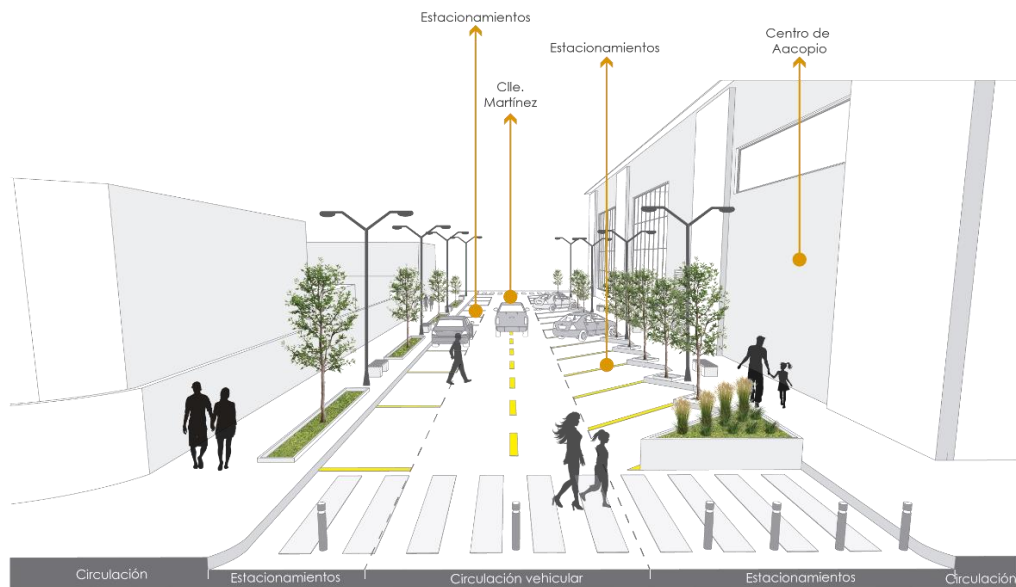


**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Calle Martínez**

Propuesta de estacionamientos al costado derecho del centro de acopio

**Figura 58** Propuesta de estacionamientos



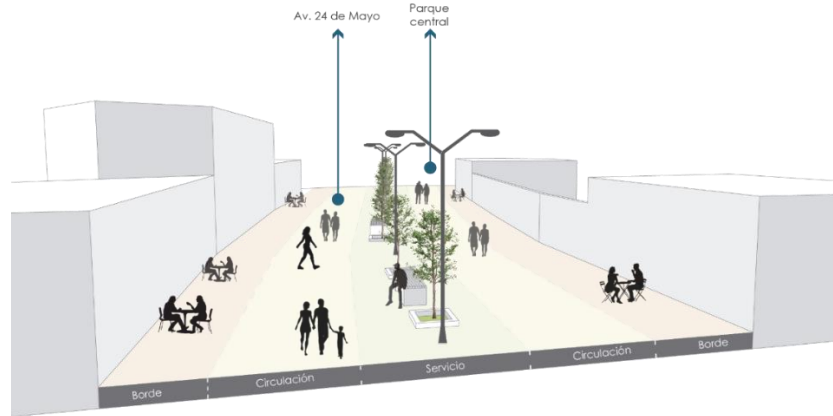
**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## Intervenciones de espacios públicos

### Av. 24 de Mayo

Propuesta de calle peatonal que conecta la estación del tren con el parque central.

**Figura 59** Propuesta de calle peatonal urbana

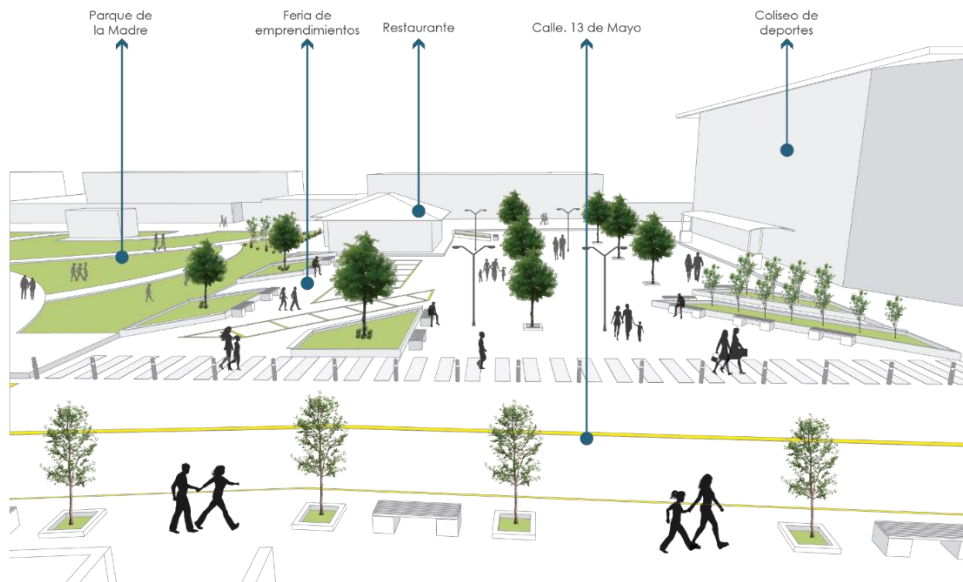


Elaborado por: Ortiz, 2021

### Calle 13 de Mayo

Implementación de una plaza entre el coliseo de deportes y el parque de la madre.

**Figura 60** Propuesta de plaza, entre parque de la madre y coliseo de deportes

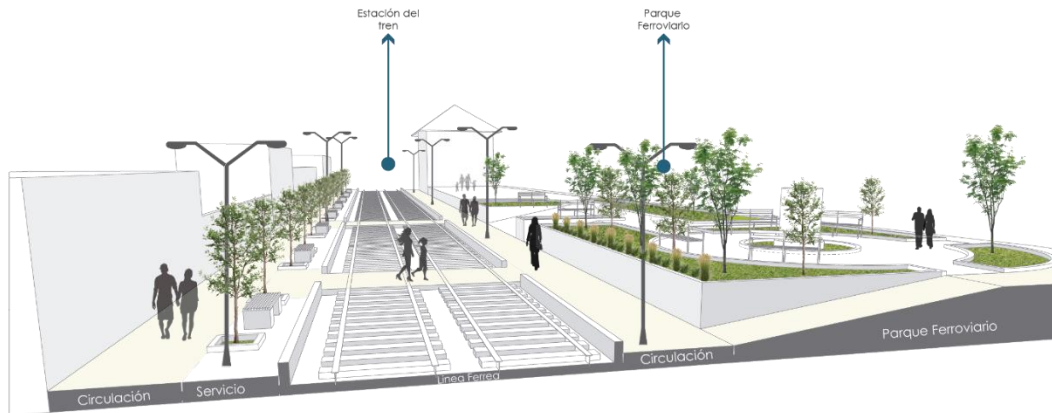


Elaborado por: Ortiz, 2021

## Calle España

Extensión del parque ferroviario hacia la calle España.

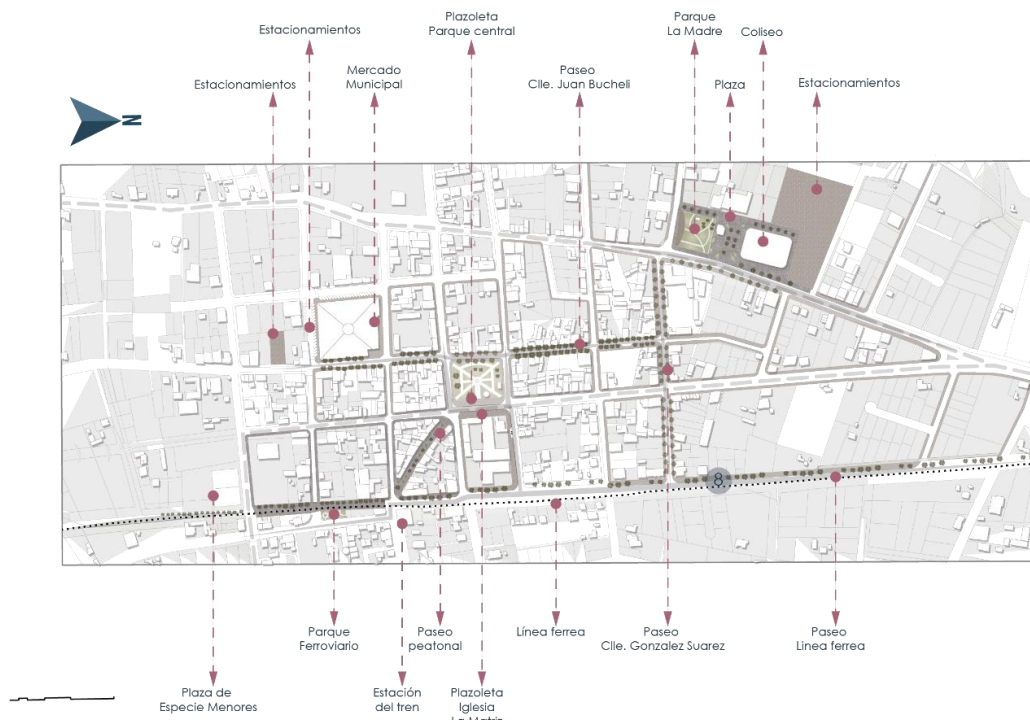
**Figura 61** Extensión de espacio público en parque ferroviario



Elaborado por: Ortiz, 2021

## Propuesta general urbana

**Figura 62** Propuesta de espacios urbanos



Elaborado por: Ortiz, 2021

## Foto renders

**Figura 63** Sector el coliseo, núcleo comercial de la manufactura de calzado.



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 64** Calle 13 de mayo, parque la madre



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 65** Calle Juan Elías Bucheli



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 66** Calle González Suarez, ciclo vía urbana



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 67** Parque central y la iglesia la matriz



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 68** Parque central



**Elaborado por:** Ortiz, 2021



**Figura 69** Parque ferroviario



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 70** Espacios de esparcimiento, sector caída de agua Jun.Jun



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

**Figura 71** Propuesta de mirador en el sendero ecológico



**Elaborado por:** Ortiz, 2021

## **Bibliografía**

*¿Qué es el urbanismo?* (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from <https://www.st-tasacion.es/es/informes/glosario/que-es-el-urbanismo.html>

*¿Qué es la naturación urbana?* (n.d.). Retrieved January 21, 2021, from <https://www.mmtseguros.com/blog/que-es-la-naturacion-urbana>

*¿Qué es y cómo funciona la acupuntura urbana?* (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from <https://www.klarea.mx/blog/que-es-y-como-funciona-la-acupuntura-urbana>

(*No Title*). (n.d.-a). Retrieved February 3, 2021, from [http://www.pasosonline.org/Publicados/9411/PS0411\\_02.pdf](http://www.pasosonline.org/Publicados/9411/PS0411_02.pdf)

(*No Title*). (n.d.-b). Retrieved December 2, 2020, from <http://www.posgrado-faua.uni.edu.pe/images/Lecturas/regeneracionurbana/U0643771.pdf>

(*No Title*). (n.d.-c). Retrieved December 2, 2020, from [https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/PGOUM/Legislacion/201006\\_Toledo\\_Declaration\\_es.pdf](https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/PGOUM/Legislacion/201006_Toledo_Declaration_es.pdf)

(*No Title*). (n.d.-d). Retrieved May 22, 2021, from <https://jorgepaguay.files.wordpress.com/2011/10/manual-sec3b1alizacic3b3n-25-08-2011.pdf>

(*No Title*). (n.d.-e). Retrieved May 22, 2021, from [https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/manual\\_ciclista\\_4\\_0.pdf](https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/manual_ciclista_4_0.pdf)

(*No Title*). (n.d.-f). Retrieved May 22, 2021, from <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2017/04/Manual-Lima20170421.pdf>

(No Title). (n.d.-g). Retrieved May 22, 2021, from <https://www.transporte.gob.ar/UserFiles/boletin/ANEXOS-RESOLUCION-RS-23-2018-SECPT/ANEXO V RES 23-2018-SECPT.pdf>

(PDF) *Programas y modelos de gestión de la rehabilitación urbana en Estados Unidos, Francia y Reino Unido*. (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from [https://www.researchgate.net/publication/279684171\\_Programas\\_y\\_modelos\\_de\\_gestion\\_de\\_la\\_rehabilitacion\\_urbana\\_en\\_Estados\\_Unidos\\_Francia\\_y\\_Reino\\_Unido](https://www.researchgate.net/publication/279684171_Programas_y_modelos_de_gestion_de_la_rehabilitacion_urbana_en_Estados_Unidos_Francia_y_Reino_Unido)

*Acupuntura urbana*. (n.d.). Retrieved January 21, 2021, from <https://www.f3arquitectura.es/urbanismo/acupuntura-urbana/>

Aparicio, Á., Roberta, M., & Nanni, D. (n.d.). *Modelos de Gestión de la Regeneración urbana*.

Borja, J., & Muxí, Z. (2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. *Perfiles Latinoamericanos*, 9(19), 115–130.

Buenos Aires, V. (n.d.). *Manual del ciclista Buenos Aires Ciudad*.

Espacio urbano y actores sociales en la ciudad de Chihuahua ¿Mutua reconfiguración? (2018). In *Frontera Norte* (Vol. 30, Issue 59). <https://doi.org/10.17428/rfn.v30i59.946>

Estratégico, M. (n.d.). *PLANIFICACIÓN RED DE CICLOVÍAS Y BICISENDAS*.

G. A. D. Municipal Portoviejo. (2017). *Ordenanza que Regula el Desarrollo y el Ordenamiento Territorial del cantón Portoviejo*. (p. 384).

Gehl, J. (n.d.). *Ciudades para la gente*.

Macías, R., & Sánchez, V. (n.d.). *Redalyc Sistema de Información Científica*. Retrieved December 2, 2020, from <http://www.redalyc.org/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=88122240002>

*MANUAL DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA*. (n.d.).

Movilidad, S. D. E., Distrito, D. E. L., Quito, M. D. E., Técnico, E., Anabel, C., Alvear, A., & Lluqui, C. (n.d.). *REDES PEATONALES*. 0–81.

*No Title*. (n.d.).

Orgaz, F. (2013). • *Nómadas : revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*. *Nómadas*, 38(38), 1–3. <https://www.redalyc.org/html/181/18128245006/>

Pérez, E. (2004). Percepción del espacio publico. *Bitácora Urbano-Territorial*, 1(8), 27–31.

*Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Cevallos | Planificación | Clima*. (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from <https://es.scribd.com/document/435438373/PD-y-OT-Cevallos-1>

*Planificación Urbana Qué Es / SCSarquitecto*. (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from <https://scsarquitecto.cl/planificacion-urbana-que-es/>

*Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida - IMPLAN Torreón*. (n.d.). Retrieved December 2, 2020, from <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html>

Romero Chavez, C. R. (2016). Espacios públicos y calidad de vida urbana, estudio

de caso de Tijuana, Baja California. *México*, 203.

Romero Macías, E., Romero Macías ii, V., & Vargas Sánchez iii, A. (2011). *El turismo rural y el Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche de la provincia de Huelva (España): una visión de futuro* Title: *Rural tourism and the Sierra de Aracena y Picos de Aroche Natural Park in the province of Huelva (Spain): a vision for the future.* 9, 503–517.  
<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2011.09.050>

*Significado de Rural (Qué es, Concepto y Definición) - Significados.* (n.d.).

Retrieved December 2, 2020, from <https://www.significados.com/rural/>

*Urbanismo Participativo - IMPLAN Torreón.* (n.d.). Retrieved January 21, 2021,

from <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/urbanismo-participativo.html>

Velásquez, C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).*

Warren, R. C. (1980). A Community Approach. In *Journal of School Health* (Vol.

50, Issue 8). <https://doi.org/10.1111/j.1746-1561.1980.tb03131.x>

(¿Qué Es La Naturación Urbana?, n.d.; (No Title), n.d.-a; *Acupuntura Urbana*, n.d.; *No Title*, n.d.; *Urbanismo Participativo - IMPLAN Torreón*, n.d.; Gehl, n.d.; *Movilidad et al.*, n.d.; Romero Macías et al., 2011)

(¿Qué Es El Urbanismo?, n.d.; ¿Qué Es y Cómo Funciona La Acupuntura Urbana?, n.d.; (No Title), n.d.-b; (No Title), n.d.-c; (PDF) *Programas y Modelos de Gestión de La Rehabilitación Urbana En Estados Unidos, Francia y Reino*

*Unido, n.d.; Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Cevallos | Planificación | Clima, n.d.; Planificación Urbana Qué Es | SCSarquitecto, n.d.; Regeneración Urbana Para Una Mejor Calidad de Vida - IMPLAN Torreón, n.d.; Significado de Rural (Qué Es, Concepto y Definición) - Significados, n.d.; Aparicio et al., n.d.; G. A. D. Municipal Portoviejo, 2017; Macías & Sánchez, n.d.)*

(Borja & Muxí, 2001; “Espacio Urbano y Actores Sociales En La Ciudad de Chihuahua ¿Mutua Reconfiguración?,” 2018; Orgaz, 2013; Pérez, 2004; Romero Chavez, 2016; Velásquez, 2015; Warren, 1980)

(Velásquez, 2015)

(Warren, 1980)

(Pérez, 2004)

(Orgaz, 2013)

(“Espacio Urbano y Actores Sociales En La Ciudad de Chihuahua ¿Mutua Reconfiguración?,” 2018)

(Romero Chavez, 2016)

((*No Title*), n.d.-d; (*No Title*), n.d.-e; (*No Title*), n.d.-f; (*No Title*), n.d.-g; *MANUAL DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA*, n.d.; Buenos Aires, n.d.; Estratégico, n.d.)

(*MANUAL DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA*, n.d.)

((*No Title*), n.d.-d)

(Estratégico, n.d.)

## ANEXOS

**Anexo 1** Encuesta para los ciudadanos del cantón

**Objetivo:** Conocer la opinión de los habitantes respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

**Sexo:** Masculino                  Femenino

**Edad:** \_\_\_\_\_

### Cuestionario

- 1.\_ ¿Qué crees que significa, CALIDAD DE VIDA URBANA?
- 2.\_ ¿Cómo habitante del cantón Cevallos, que nivel de peatonalización cree usted que es pertinente implementar en seleccionadas vías de la zona urbana del cantón?
- 3.\_ ¿Está de acuerdo que exista unos carriles bici y paseos peatonales que conecte a la zona urbana con lo rural del cantón para fortalecer el turismo (en circuito)?
- 4.\_ ¿Si se colocara una área verde, en la zona de la vereda frente a su casa lo cuidaría y lo dieras mantenimiento?
- 5.\_ ¿Cree conveniente que exista más comercios de los productos rurales en la zona urbano?
- 6.\_ ¿Estaría de acuerdo que la calle 13 de Mayo sea en un sentido (de ingreso) y la av. 24 de Mayo en el otro sentido (de salida)? Con la finalidad de obligar a los visitantes a recorrer la zona centro del cantón Cevallos, y de no generar confusiones a los turistas.
- 7.\_ ¿Cree usted factible, en la parte del mercado, cerrar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, para utilizarlo como estacionamientos vehiculares para el mercado?
- 8.\_ ¿Qué Equipamientos o espacios públicos crees que le hace falta al cantón?



**Anexo 2** Encuesta para los comerciantes del cantón.

**Objetivo:** Conocer la opinión de los habitantes del cantón respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

**Sexo:** Masculino                  Femenino

**Edad:** \_\_\_\_\_

### **Cuestionario**

1.\_ ¿Está de acuerdo que en la zona urbana del cantón Cevallos se implemente más espacios de productos que provengan de los productores rurales del Cantón?

2.\_ ¿Cree que el recorrido de la calle Juan Elías Buecheli podría ser potencializado como un recorrido comercial semi peatonalizado? Así se podrá conectar el Barrio González Suarez y el Barrio Iero de Mayo, dos puntos estratégicos del comercio del Cantón.

3.\_ ¿Cómo crees que se podría conectar la parte céntrica del cantón con las zonas comerciales, es decir, zona del calzado (coliseo) y el centro de acopio (mercado)?  
Escoger 2

4.\_ ¿Estaría de acuerdo en implementar otro punto comercial, a manera de una feria de emprendimiento de productos agrícolas y artesanales? En la calle España (calle paralela a la línea del tren), desde la calle González Suarez hasta la calle Eucaliptos.

5.\_ ¿Cree usted factible, en la parte del mercado, cerrar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, para utilizarlo como estacionamientos vehiculares para el mercado?

6.\_ ¿Cómo afecta a su comercio el tráfico vehicular?

### **Anexo 3** Encuesta para los turistas

**Objetivo:** Conocer la opinión de las personas que visitan el cantón Cevallos, y saber las necesidades que ellos presentan con respecto a la propuesta de varias intervenciones urbanas en el Cantón Cevallos.

**Sexo:** Masculino                  Femenino

**Edad:** \_\_\_\_\_

**Lugar de residencia:** \_\_\_\_\_

#### **Cuestionario**

- 1.\_ ¿Qué es lo primero que encontraste al llegar al cantón Cevallos?
- 2.\_ ¿cree que el tráfico vehicular afecta al consumo de los turistas en las zonas comerciales?
- 3.\_ ¿Tiene referencia cual es el centro del cantón Cevallos?
- 4.\_ ¿Qué tipo de actividad te gustaría realizar al llegar al cantón Cevallos?
- 5.\_ ¿Recorrerías una ruta turística por la zona rural del Cantón? Pasando por emprendimientos y huertos que presenta la parte rural del cantón Cevallos.
- 6.\_ ¿Durante su estancia a visitado la zona céntrica del cantón, donde se encuentra el parque y a iglesia
- 7.\_ ¿está interesado en hospedarse varios días en los alojamientos del cantón
- 8.\_ ¿Qué tipo de actividad

## Anexo 4 Entrevista para las Autoridades

### Entrevistado

**Sexo:** Masculino  Femenino

**Cargo:** Alcalde del Cantón Cevallos

**Nombre:** Luis Barona

### **Cuestionario**

1.\_ **Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

Claro, nosotros hemos considerado dentro de la estrategia de turismo que en conjunto lo hemos desarrollado con el concejo provincial, este apoyo nos ha permitido tener una técnica constante del turismo y por lo tanto hemos elaborado ya un plan de turismo interno en nuestro cantón, esto ha permitido establecer ya la ruta o la guía para los huertos turísticos, nosotros tenemos perfectamente señalizados y ubicados, en el tema apícola, frutícolas, emprendimientos, artesanal, en lo que se refiere al calzado, productos en madera, todo esto se encuentra enmarcado en el plan estratégico que llevamos conjuntamente con el consejo provincial.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

Tenemos establecido una área para la época específica de cosecha, dentro de nuestro cantón, lo que se refiere, a la manzana, la Claudia, la pera, durazno, hemos establecido un espacio que les permita expender su producto en las fechas de cosecha, en lo que es en la explanada del coliseo, tenemos establecido sitios con carpa, además ayudas con técnicos agropecuarios que se encarga de mejorar su imagen y calidad.

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Efectivamente, tenemos bondades naturales que no lo hemos sabido explotar, es verdad, nuestro proyecto fundamental, y por más recortes de recursos, no nos vamos a dar por vencidos, estamos en este año, debemos realizar el corredor turístico que no necesitamos una inversión honorase, porque no vamos a entrar en cambios mayores que reflejen un contraste dramático con la naturaleza, debemos hacer un corredor turístico que vaya a corde al entorno y este es pachanlica Jun-Jun, recordemos que siempre hemos promocionado la caída de agua Jun jun, pero si nosotros nos damos cuenta, no tenemos un ingreso estructurado a la misma cascada, por lo tanto en esta administración e intervenido hasta la quebrada con asfalto, estamos aptos y dispuestos de trabajar de forma natural.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

En realidad, antes se podría decir que no existía lugares donde quedarse, pero con el pasar del tiempo y vamos poniendo mayor interés en estos espacios y se va generando lugares donde detenerle al turista, imagínese que la infraestructura hotelera no existía, ahora existe en el ámbito privado, entonces el turista tiene donde quedarse y en segunda instancia, el tema del espacio público, entre parques hemos tratado de mantenerlo.

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**

Efectivamente, hoy por hoy estamos interviniendo en esta zona del coliseo, donde que el turista venga y encuentre un atractivo y no sea una confluencia de comercio y de gente, que inclusive se lo realiza de forma informal, hoy estamos interviniendo en esta zona, realizando una regeneración del parque de la Madre y muy de acuerdo con que se deba constar con espacios de estacionamiento, lamentablemente la falta de recursos y más aún en estos años que se nos redujo los recursos en un 33% para nuestro cantón, con esto, nos han limitado a que se haga cualquier tipo de expropiación, tomando en cuenta que en la zona del coliseo es donde más caro se encuentra el lote de terreno o el metro cuadrado, pese a que cualquier tipo de expropiación se lo realiza con el avalúo catastral, sin embargo se están proyectando muchas divisiones ahí, y tenemos claro de que debe quedar el 15% de área verde que nos indica por el COTAD, y dentro de este 15% existirán lotes que van quedando y lograremos hacer áreas verdes, espacios comunales y estacionamientos en un 50%.

- **¿Cree usted pertinente, en la parte del mercado, utilizar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, como estacionamientos vehiculares?**

Técnicamente no podría manifestar esto, en la parte técnica nosotros manejamos en la mancomunidad el reordenamiento de tránsito, y para cualquier de tránsito siempre pedimos el apoyo a esta mancomunidad que con sus técnicos sabrán decirnos, pero no hablando técnicamente, si creo que es necesario, más aun en estos tiempos, hemos visto el incremento de comercio informal y esto lo acompaña el tránsito y se pone un poco caótico por eso es que nosotros proyectamos la 24 de mayo para que se tenga un flujo vehicular para que tengan un fácil desalojo, y no me atrevería a decir si, todo se basaría en un análisis que arroge resultados que efectivamente necesitamos que esta calle sea de uso de estacionamiento público.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, con el tema de peatonalizar calles y ensanchar veredas?**

Realmente que nuestra ciudad es pequeña, y como pequeña también es una ruta de paso que une dos cantones más, entonces al momento que vamos epitomizando más nuestra ciudad y reduciendo nuestras vías, nos vamos poniendo en un cuello de botella yo pienso que para ello primero debemos dar mejores rutas de desfogue, cuando tengamos estas vías de desfogue para los cantones vecinos, nosotros en ese momento estaremos preparados para hacer más peatonal nuestras vías internas, caso contrario no estaría preparado.

- **El municipio está dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana integral que fortalezca la zona Económica comercial turística del Cantón Cevallos?**

Estoy de acuerdo que hacer esta regeneración urbana, pero en esa regeneración, con una aplicación de veredas, o peatonizaciones, se lograra cuando generemos estas vías de desfogue, que sean arterias de unión entre cantones y sean desfogues que no genere un caos el tránsito en nuestro cantón, tomando en cuenta que al momento de abrir estas arterias viales matamos un poco la economía del centro, entonces hay que hacer un análisis más profundo en este tema.

### **Entrevistado**

**Sexo:** Masculino  Femenino

**Cargo:** Vicealcalde del Cantón Cevallos

**Nombre:** Carlos Soria

### **Cuestionario**

**1.\_ Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

El municipio dispone de una estrategia agropecuaria, por medio de un convenio con el gobierno provincial, además contamos con un técnico a tiempo completo en el municipio que es quien está trabajando muy de cerca con aquellas personas que

brindan este tipo de turismo, además de que desde el municipio se busca dar apoyo y énfasis a los emprendedores, tenemos por ejemplo apícolas que trabajan en conjunto con el técnico encargado y con el departamento de comunicación. Actualmente se ha dificultado este trabajo debido a la pandemia pero siempre se ha buscado hacerles partícipes de diferentes ferias a donde se promocionan sus productos, ayudándoles a difundir las actividades que ofertan.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

Hace un poco más de un año se inauguró la feria de emprendimientos en el cantón y la idea era reunir a pequeños y medianos emprendedores que a menor escala tratan de exponer y producir servicios como productos naturales, artesanías etc. pero lamentablemente a causa de la pandemia no se ha continuado trabajando en dicha feria. Se espera que en los próximos meses se dé solución a la situación y contar nuevamente con la presencia de los emprendedores y poder impulsarlos como municipio y ubicarles en un lugar estratégico para que puedan retomar sus actividades.

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Si, hace un par de meses se aprobó por el consejo municipal el acceso del alcalde a un crédito no reembolsable al igual que un convenio con el gobierno provincial y



una parte que aportaría el municipio para poder realizar un proyecto en el Jun Jun, sin embargo se ha visto retrasado a causa de la pandemia pero se espera que se retome en los próximos meses el proyecto, mismo que consta como propuesta de campaña de la alcaldía y que se define como un corredor turístico pachanlica - Jun Jun que con la adquisición de maquinaria que pronto llegara al municipio se busca intervenir ya en este espacio para darle un realce a este atractivo natural del cantón.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

Contamos con espacios pero faltan, especialmente en la zona del calzado, en donde a pesar de la actividad comercial del sector y de las múltiples actividades que se dan no se cuenta con suficiente espacios naturales, siendo el único espacio disponible el parque de la madre que no brinda las comodidades para visitantes, sin embargo se va a intervenir en este espacio próximamente para convertirlo en un lugar más atractivo para turistas. Se espera poco a poco poder encaminar este tipo de proyectos para mejorar los espacios del cantón para que la gente que nos visita pueda encontrar sitios atractivos y fomentar un tipo de turismo comercial

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**

Si hemos visto que especialmente en días feriados y fines de semana hay una gran aglomeración de vehículos en estos dos sectores y es evidente la necesidad de estacionamientos seguros, ya que existen calles aledañas que no brindan esta seguridad. Existe un proyecto para que la calle Juan Elías Bucheli se extienda hasta

la calle Alisos, lo que proveerá de una zona de desfogue del tránsito vehicular y brindara opciones de estacionamiento. Lamentablemente no se tiene un lote municipal en esta zona para utilizarlo como estacionamientos.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, con el tema de peatonalizar calles y ensanchar veredas?**

Es una idea atractiva, primero deberíamos iniciar determinando cuales son las calles que pueden ser intervenidas con este objetivo. Me gustaría mucho que se llegara a dar una intervención de este tipo porque una calle peatonalizada da al transeúnte seguridad y aporta indudablemente al ornato de la ciudad y si se da un análisis de factibilidad estoy totalmente de acuerdo con ello.

- **El municipio está dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana integral que fortalezca la zona Económica comercial turística del Cantón Cevallos?**

Recordemos que los concejales solo tenemos funciones específicas en las que no consta la realización de obras, esto corresponde totalmente al alcalde pero nosotros apoyaremos a una iniciativa de regeneración urbana ya que es una alternativa muy importante para que la imagen del cantón se proyecte de mejor manera tanto a quienes vivimos aquí como a quienes nos visitan cada fin de semana. Es muy necesario y estoy totalmente de acuerdo con que se den este tipo de proyectos.

### **Entrevistado**

**Sexo:** Masculino          Femenino

**Cargo:** Concejal del GADMC Cevallos

**Nombre:** Katherine Guerrero

## Cuestionario

**1.\_ Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

En primer lugar, el agroturismo es una parte importante en un cantón semi agrícola como lo es el Cantón Cevallos, en la parte turística de la gestión de la municipalidad existen proyectos, rutas turísticas que son manejados desde el departamento de turismo. Anteriormente se tenía el convenio con trenes Ecuador hacían estas rutas, lastimosamente ya no se tienen ya no se mantienen este convenio por la situación de que trenes Ecuador ya no es una parte publica si no ya es una empresa privada. Lastimosamente se ha perdido este beneficio por parte de los visitantes no obstante de ello las personas encargadas de esta actividad en las visitas turísticas en los huertos frutales si lo siguen haciendo de manera independiente y eso es algo súper bueno, por parte del emprendimiento de nuestras personas por que buscan seguir con el proceso del mercado que ya está instaurado lo que continua es seguir.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

Una de las maneras más importante es la difusión, promoción y no solamente buscar el comercio en esta caso en la parte urbanística del cantón si no que estos productos avancen a una escala con una visión un poco más amplia, llegar a los

mercados de la provincia logrando un retiro económico donde ellos podrán tener una mayor rentabilidad y sobre todo un mayor representación para ellos en si como emprendedores y con mayor significancia en el sentido también de darnos a conocer de una manera turística un poco más amplia . El municipio aporta su ayuda a través de proyectos , encaminando a través del departamento de turismo incluso existen convenios con el honorable Gobierno provincial para lo que es la promoción y difusión del turismo, además de ello los proyectos que vienen encaminados por parte del técnico de agronomía de la municipalidad, entonces son varios proyectos que se van combinando con un mismo objetivo de buscar que la gente se abra un poco más, para este 2021 está establecido un empresa pública que pueda abrir este mercado esperemos que los objetivos y las metas bien claras se pueda lograr un mercado más amplio y apoyar de una manera más enfática a esta área de productos y emprendedores dentro del cantón .

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Si. El señor alcalde del cantón ha estado encaminando con medios de comunicación a nivel nacional promocionando estos sectores y sitios atractivos que son un fuerte para nuestro cantón como un atractivo turístico. Lastimosamente las condiciones del Jun Jun actualmente no son óptimas como para empezar a promocionar esa área, no obstante de ello existen varios convenios que están encaminados a la

regeneración de la parte de Jun Jun como lo es, incluso es un trabajo mancomunado con la Universidad Técnica de Ambato dado que son ellos los propietario de una gran parte de esta entonces existen la predisposición por parte de las autoridades de la Universidad así como también por parte del GAD de Cevallos para la regeneración de estas zonas obviamente con una visión o proyecto a futuro de darle el tratamiento , limpiar las aguas que transitan en ese río debido a que lastimosamente son aguas contaminadas , entonces uno de los primeros pasos a dar y además estamos enfocados en esa área para regenerar esa zona tomando los puntos de vista para el mejoramiento del medio el ambiente y ofrecer así al turista un lugar optimo como para venir a pasar en familia.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

Lo bueno de cantón Cevallos es que poco a poco va creciendo. Actualmente, ya contamos con hoteles, hosterías, espacios como la regeneración del parque que ahora son más atractivos y turísticos a posterior también ya se está con el proyecto de la regeneración de parque de la Madre del sector del Coliseo con el objetivo de que sea un lugar más a meno para ofrecer al turista un lugar más diverso y sobre todo que se lleve el recuerdo de un bonito parque, una buen atención en si además de ellos las capacitaciones que en este año serán más frecuentes para toda el área comercial y así la gente Cevallence pueda tratar al turista y les pueda brindar así un servicio mejor.

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**

- **¿Cree usted que es pertinente en la parte del coliseo buscar estacionamientos en los espacios aledaños (lotes baldíos, terrenos municipales)? Con esto la explanada del coliseo se pueda utilizar como una plaza de espacio público e interacción social**

Si, de hecho, uno de los proyectos dentro de esta regeneración esta la propuesta del direccionamiento del plan vial entonces está en estos días revisando todo en relación con las señaléticas y ese es el objetivo que no existan tantos embotellamientos. Considerar también la propuesta que usted nos esta mencionando ya que es una buena opción buscar un lote municipal específicamente para estacionamiento y darle un mejor uso a la explanada del coliseo.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, el tema de peatonizar calles y ensanchar veredas?**

El transito cómodo y la seguridad en una ciudad para un peatón es vital porque si un ciudadano o peatón no tiene esa seguridad al saber que un carro le va a tropellar no sería turismo. Una ciudad turística de tener los lugares adecuados en este caso de infraestructura para ofrecer un turismo seguro incluso para poder regresar, porque con una mala experiencia un turista ya no regresa.

- **¿El municipio está dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana integral que fortalezca la zona Económica comercial turística del Cantón Cevallos?**

Son partes netamente administrativas, pero existe la predisposición de apoyar a este tipo de proyectos por qué tener una buena infraestructura, una ciudad bien organizada aporta a los Cevallences a ser reconocidos a nivel nacional por ser un cantón pequeño, pero por lograr muchas cosas con una buena organización.

### **Entrevistado**

**Sexo:** Masculino  Femenino

**Cargo:** Concejal del GADMC Cevallos

**Nombre:** Walter Jácome

### **Cuestionario**

**1.\_ Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

Si, el tema de los huertos turísticos que existe a nivel rural, de lo que usted ha manifestado, existen huertos, tanto urbanos como rurales además del tema de los emprendimientos, los mismos que están más cerca de la parte urbana. El plan que usted menciona, sería una debilidad que nosotros tenemos como cantón, porque de lo que yo conozco, no existe un plan estructurado, sabiendo que un plan debe tener, productos a ofrecer, días a recibir, rutas que recorrer, horarios, volúmenes, porciones, a esto, es lo que yo le contemplo un plan, todo esto, se lo hace ya por iniciativa propia del emprendedor, pero lo lógico sería que nosotros como GAD

municipal lo apoyemos. En algún momento yo había compartido, con el técnico, pero son sugerencias nada mas de mi parte por estar vinculado en la parte agropecuaria, pero como un plan, no lo tenemos, que lo deberíamos tener sí, pero no es así.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

De mi parte e emitido algunas sugerencias, porque por una parte tenemos nuestro centro de acopio, donde nuestra ciudadanía comercializan sus productos los días jueves, en la parte agropecuaria, pero nosotros como GAD tenemos una competencia de comercialización , es decir que nosotros debemos darle la oportunidad a nuestros agricultores de abrir espacios de comercialización y es ahí cuando yo presente una pequeña propuesta al ejecutivo, indicando que nosotros deberíamos implementar una feria por temporada de frutales caducifolio, eso significa, implementar una feria, en esta temporada de fruta, del productor, al comerciante. Nos guste o no nos guste, el comerciante es el que va.

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Primero deberíamos tener un diagnóstico con la potencialidad de nuestro cantón, que es lo que tenemos para ofertar, ahí, estaríamos yendo a una promoción, porque lo que hemos estado haciendo, ha sido lo contrario, hemos promocionado, viene el



turista y lo que hemos promocionado, no lo tenemos, entonces lo que debemos hacer es un diagnóstico de las fortalezas que tenemos e ir conjugando para que no tengamos productos repetitivos, ahí viene el tema de tenerle al turista con mayor tiempo aquí, que tengan una alternabilidad de productos para irnos consolidando. El tema del junjun ahí que trabajarle, ver hasta qué puntos se puede ofrecer al turista que viene, el tema de los huertos, la quebrada de palahua, cuanto se puede regenerar. Costamos con un lugar que está previsto el parque de la familia que se lo ha venido trabajando, pero ahí que decirlo, tenemos una debilidad de áreas verdes, entonces un lugar fundamental que deberíamos tener sería el parque de la familia, complementando con los que ya tenemos, con circuitos, todo en función con lo que este demandando el turista.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

Mencionar que tenemos los espacios suficientes, no, tendremos que irnos adecuando de acuerdo a la necesidad de los turistas y en función del incremento de áreas verdes.

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**

- **¿Cree usted que es pertinente en la parte del coliseo buscar estacionamientos en los espacios aledaños (lotes baldíos, terrenos municipales)? Con esto la explanada del coliseo se pueda utilizar como una plaza de espacio público e interacción social**

Total mente de acuerdo, buscar espacios de parqueadero para que eso le dé una accesibilidad al peatón, y obviamente al visitante o al turista, al momento que se llegue a tener un parqueadero seguro, donde dejen mi vehículo y camino con mi familia sin preocupación de mi vehículo, estoy totalmente tranquilo y aprovecho la parte turística o los productos que puedo encontrar en la zona, en el tema de las ferias, estoy de acuerdo, se debería coordinar con el ente competente que vendría siendo la policía, en la parte vial, entonces debería ser un ordenamiento tanto vial como ciudadano, porque si hay que reconocer que somos desordenado, entonces si es una necesidad que debemos ver un tema de parqueadero y de un reordenamiento vial .

- **¿Cree usted pertinente, en la parte del mercado, utilizar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, como estacionamientos vehiculares?**

Podría ser una de las alternativas, pero cabe mencionar que al tema del centro de acopio, llegan nuestros agricultores y nuestra ciudadanía está por los 45 – 50 años, para sacar un bulto se complica, entonces eso es lo que causa el congestionamiento, porque lo que hacen es llegar hasta la puerta y ahí descargar, lo ideal sería, descargar y salir, sino que tratan de estacionarse y quedarse. Generar estacionamientos seguros a uno como agricultor le da tranquilidad, porque nuestra herramienta de trabajo, que es el vehículo, está seguro.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, el tema de peatonizar calles y ensanchar veredas?**

Yo siempre le apuesto al criterio técnico, porque debe ir apalancado con la parte política, si es que hay un criterio técnico de que si es viable tomando en consideración todo el escenario, porque nosotros somos un cantón pequeño, el casco urbano es muy pequeño, entonces en función a todos esos parámetros yo estoy de acuerdo, porque, la prioridad tiene el peatón.

El municipio está dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana integral que fortalezca la zona Económica comercial turística del Cantón Cevallos?

Obviamente, no es menos cierto y ese es el rol del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Cevallos, de apoyar la iniciativa, específicamente en lo que tiene que ver con la reactivación económica y debe estar apalancado o afianzado a un trabajo conjunto con la parte privada, la parte empresarial, porque nosotros debemos apoyar a la parte privada, darle el lugar para que su negocio funcione, incentivar con capacitaciones en nuestro territorio.

**Entrevistado**

**Sexo:** Masculino      Femenino

**Cargo:** Técnica de Turismo

**Nombre:** Maribel Sulca

**Cuestionario**

**1.\_ Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

Como GAD Cevallos especialmente el área de turismo cuenta con un proyecto que hace años atrás se ha creado el tema de un consorcio de las rutas turísticas lo que ha permitido que los turistas o visitantes lleguen a estos puntos, a estos emprendimientos. Contamos con un proyecto que lo hicieron a través de un consorcio que está trabajando en donde tenemos el tren turístico que permite la conexión de los diferentes emprendimientos. El tren se estaciona frente al coliseo que tiene su parada principal y ahí hace su recorrido lo que ha permitido que los emprendimientos puedan conectarse.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

De parte del municipio se ha capacitado de forma permanente, incluso el sector agropecuario, el técnico agropecuario que tiene la municipalidad cada año tiene un plan de capacitación que lo va apoyando por el tema de comercialización, no a todos, pero si se sabe que a un grupo que lo está manejando, pero lo está haciendo la parte agropecuaria cada área.

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Si, especialmente el corredor turístico interpretativo Pachanlica-Andignato-Jun Jun, hicimos del banco de desarrollo un proyecto que se envió para que pueda ser aprobado por parte del BD y apoyado por el tema presupuestal, proyecto que esperamos que este año se entregue aprobado y se pueda ejecutar. El proyecto es el ingreso por el sector de Andignato, ingresamos en la parte del corredor, bajamos caminado y hay un mirador, en las zonas bajas encontramos las áreas verdes, zonas de camping, zonas de esparcimiento que los turistas y las personas realizar, y si la gente quiere recorrer y caminar más puede hacerlo y llegar a la cascada de Jun Jun.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

Actualmente, y de hecho años atrás hemos venido teniendo este problema tan grande que es el tema de parqueadero, en el sector del coliseo no abastecen los vehículos entonces se ha conversado con algunos propietarios que están colindando con el sector del coliseo para ver qué posibilidad habría de que se nos pueda apoyar con un terreno o con un espacio para poder trabajar la zona del parqueadero porque si es fundamental, eso ha permitido que los turistas puedan realizar el recorrido, puedan en el vehículo darse las vueltas y como no tienen en donde parquearse ¿Qué es lo que hacen? se van , entonces si nosotros tuviéramos otra opción sería bueno. Igual está en proyecto, de analizar muy bien el tema porque es muy buena la opción de tener un sitio de parqueo más amplio para que los turistas puedan permanecer más tiempo en Cevallos.

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**

- **¿Cree usted que es pertinente en la parte del coliseo buscar estacionamientos en los espacios aledaños (lotes baldíos, terrenos municipales)? Con esto la explanada del coliseo se pueda utilizar como una plaza de espacio público e interacción social.**

Excelente, esa es la idea que nosotros queremos hacer. Esperamos conversar con los propietarios colindantes para nosotros poder tener un espacio más amplio. De hecho, las autoridades ya estuvieron conversando para tratar de buscar una zona de parqueadero, incluso darle vida a la parte del coliseo porque existen varios locales sin funcionamiento durante varios años y son locales muy bonitos y que los emprendimientos pueden darle un buen funcionamiento, pero el problema actualmente que nosotros como GAD es no tener esa coyuntura directa con los colindantes. Esperemos contar con el apoyo de ellos en algún momento.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, el tema de peatonizar calles y ensanchar veredas?**

Estoy de acuerdo con la propuesta que usted nos indica porque sería la conexión directa, lo que nosotros queremos es que nuestra gente vaya diversificando. La gente se aglomera el fin de semana o los días de comercio en lugares estratégicos como el sector del Coliseo, en el sector de la plaza especies menores donde antes funcionaba una feria de emprendimiento, pero no tienen una conexión. Entonces lo que me gusta del proyecto es la conexión directa, la implementación de las veredas,

que se pueda hacer una vía peatonal y ya no vehicular así los turistas puedan recorrer el parque central o la Iglesia porque no le damos mucho espacio a nuestra gente y a los turistas por causa de la aglomeración.

### Entrevistado

**Sexo:** Masculino  Femenino

**Cargo:** Director de planificación

**Nombre:** José Ramos Moya

### **Cuestionario**

**1.\_ Se tiene entendido que en el Cantón, (específicamente en la zona rural) existen huertos, emprendimientos, apícolas, viveros entre otros sitios comerciales que tienden hacer turísticos, en las cuales los propietarios dan a los visitantes la opción de recorrer y cosechar el producto.**

- **¿Cuentan con un plan turístico comercial para que las personas puedan llegar a estos sitios?**

Si, el cantón Cevallos tiene la ruta turística, agro turismo, el mismo que tiene funcionarios que apoyan y direccionan al turista para que conozcan estos lugares en coordinación con los dueños de las mismas para que sea un negocio rentable en la venta e intercambio de los productos, en este caso son las frutas.

- **¿Cómo el municipio puede ayudar a los dueños de estos huertos para que comercialicen sus productos en las zonas comerciales del cantón?**

Ellos tienen la logística por parte del municipio y del gobierno provincial a través del eje turístico que se maneja y se les apoya dándoles un lugar para que puedan vender en la zona del coliseo, ya sea gastronómico o agrícola, ahí se puede ver las

carpas de estos emprendedores que el municipio les ayuda para que puedan comercializar sus productos y también dar un buen desarrollo económico local a través de los productos.

**2.\_ Es verdad que al cantón han llegado varios medios de comunicación, promocionando los productos y lugares que ofrece el cantón Cevallos.**

- **¿En lo referente a los espacios naturales, como es el jun jun, o la quebrada de palahua, existen planes de regeneración para que los turistas puedan permanecer en estos sitios?**

Estamos saliendo con un proyecto en la cascada de jun jun, tenemos un convenio entre el municipio y el gobierno central para poder ejecutarlo, el mismo que ya lo hemos presentado y que tiene un costo aproximado de 100 mil dólares, supongo que en 2 o 3 meses el proyecto se ejecute.

- **¿La zona urbana del cantón consta con los espacios públicos suficientes para recibir a los turistas, y puedan alargar su visita?**

No, esta es una falencia que nosotros tenemos, no tenemos los suficientes espacios públicos. Se puede nombrar un lugar en la parte urbana rural, en la parte del Vinces, una área, que lo vamos a proyecta para que sea un sitio turístico, urbano, rural, cantonal y provincial es más o menos unos 35 mil m<sup>2</sup>, que lo vamos a proyectar para ir solucionando esta falta de espacios públicos.

**3.\_ En el tema vial es notorio un congestionamiento vehicular los días de comercio, en la zona del calzado, enfocado en la explanada del coliseo, y en el mercado, enfocado en las calles de su alrededor.**



- **¿Cree usted que es pertinente en la parte del coliseo buscar estacionamientos en los espacios aledaños (lotes baldíos, terrenos municipales)? Con esto la explanada del coliseo se pueda utilizar como una plaza de espacio público e interacción social.**

Tenemos el problema del tráfico vial y por ende la inseguridad del tránsito peatonal, justamente por esta situación el plan vial que nosotros estamos presentando, y va a entrar en ejecución, estamos dando la apertura de nuevos amanzamientos por el sector del coliseo y en donde va a ir ubicado un espacio para el parqueadero de los visitantes que llegan, porque actualmente con la explanada que tenemos, el espacio es muy poco para la cantidad de personas que nos visitan.

- **¿Cree usted pertinente, en la parte del mercado, utilizar la calle Martínez, entre la calle Juan Elías Bucheli y Juan Eusebio Sánchez, como estacionamientos vehiculares?**

Es una propuesta que viene desde hace unos 15 años, es por eso que esa calle tiene 18 metros de ancho, y tenía esa finalidad de ser un parqueadero para el centro de acopio, lastimosamente hubo intereses creadas por parte de la cooperativa que se encuentra en el lugar.

- **¿Qué tan de acuerdo estaría usted, como autoridad, con el tema de peatonalizar calles y ensanchar veredas?**

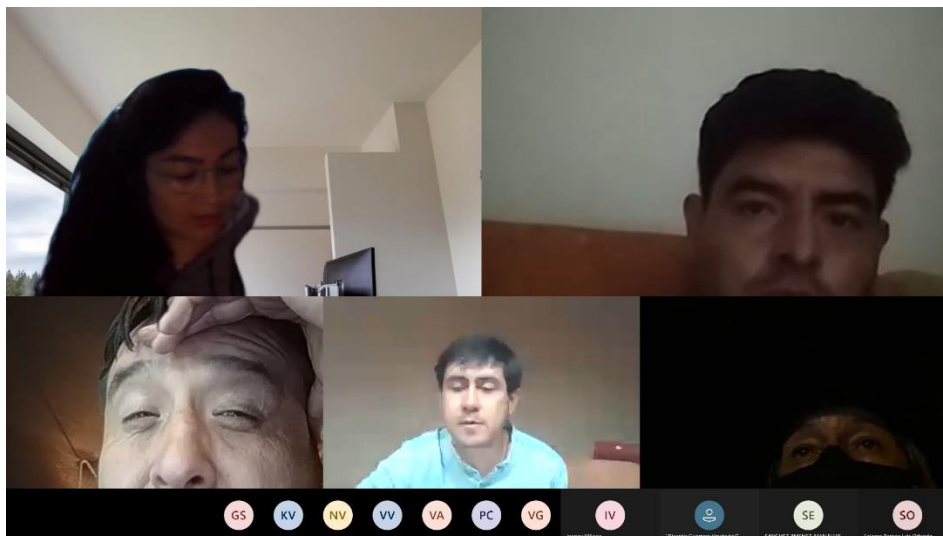
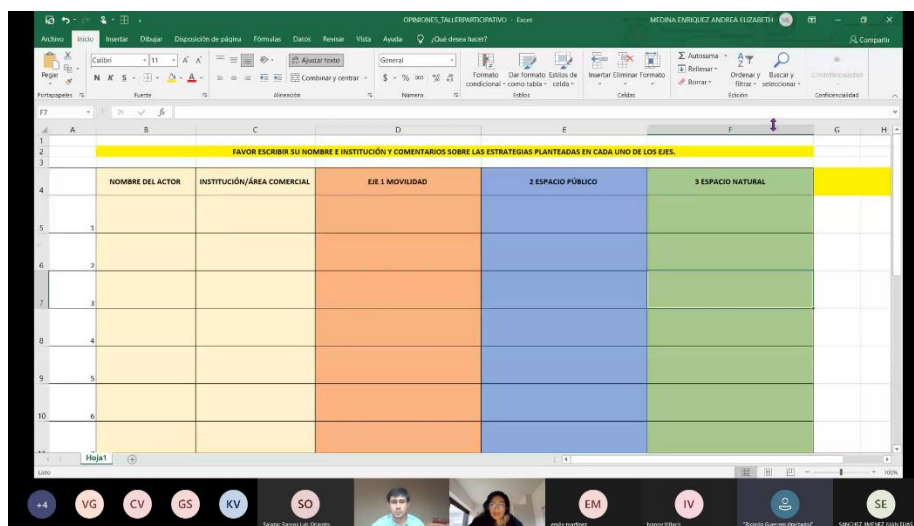
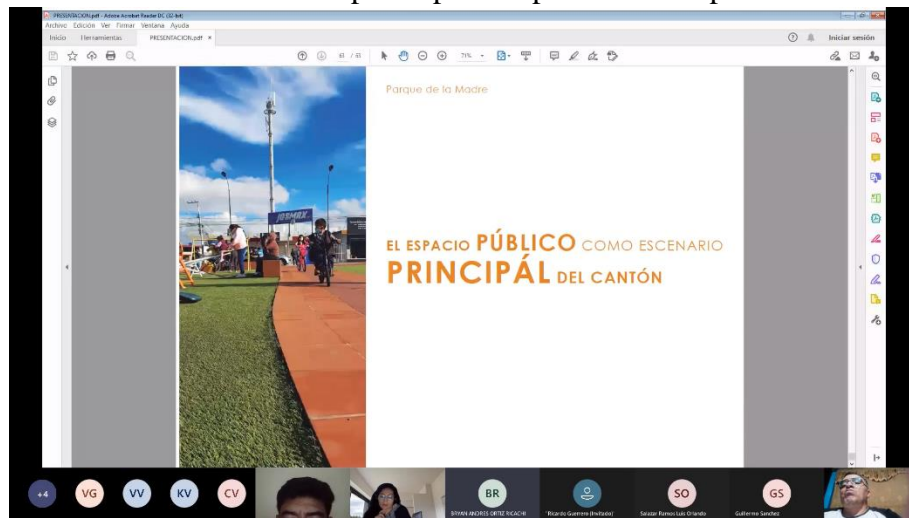
Muy de acuerdo, ese proyecto lo teníamos en planes, que es la calle 29 de abril, en primera instancia esa calle esta para peatonizar, pero por los intereses de los dueños de los almacenes frentistas a esta calle, se estableció una calle unidireccional de 4

metros y que las aceras vayan de 3 a cada lado, ahí logramos entrar a un entendimiento pero no hemos logrado a cristalizar esa idea, que es importante, porque nos daba un enlace con la estación del ferrocarril, la calle 29 de abril, el parque central, y la zona del calzado, entonces estábamos trazando una ruta del turismo.

- **El municipio está dispuesto a invertir en un plan de regeneración urbana integral que fortalezca la zona Económica comercial turística del Cantón Cevallos?**

Por su puesto, pero debería ir de acorde al plan de ordenamiento territorial, todo va en beneficio de la comunidad, y el aporte seria inmediato y necesario.

## Anexo 5 Realización de talleres participativos por medio de plataforma virtual.



**Anexo 6** Visita de campo de la caída de agua Jun-Jun



**Anexo 7** Visita de campo de la zona urbana



**Anexo 8** Visita de campo de la zona rural

