



**Análisis del casco comercial histórico del centro urbano de Portoviejo**

Bryan A. Bravo y Gary X. Saltos.

Carrera de Arquitectura. Universidad San Gregorio de Portoviejo

Análisis de caso previo a la obtención de títulos de Arquitectos.

Mgs. Arq. David E. Moreira.

Marzo 2021

### **Certificado del director del análisis de caso**

En mi calidad de Directora del Análisis de Caso titulado: Análisis del casco comercial histórico de la ciudad de Portoviejo. Realizado por los estudiantes Bravo Cevallos Bryan Ariel y Saltos Zambrano Gary Xavier, me permito certificar que este trabajo de investigación se ajusta a los requerimientos académicos y metodológicos establecidos en la normativa vigente sobre el proceso de Titulación de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, por lo tanto, autorizo su presentación.

---

Arq. David Ernesto Moreira Moreira

Director del Análisis de Caso

### **Certificación del Tribunal**

Los suscritos, miembros del Tribunal de revisión y sustentación de este Análisis de Caso, certificamos que este trabajo de investigación ha sido realizado y presentado por las estudiantes Bravo Cevallos Bryan Ariel y Saltos Zambrano Gary Xavier, dando cumplimiento a las exigencias académicas y a lo establecido en la normativa vigente sobre el proceso de Titulación de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

---

Arq. Andrea Bonilla Ponce

Presidenta del Tribunal

---

Arq. Ana Lavalle Villacis

Miembro del Tribunal

---


Arq. Folke Nevaldo Zambrano

Miembro del Tribunal

### **Declaratoria de Autoría.**

Los autores de este Análisis de Caso declaramos bajo juramento que todo el contenido de este documento es auténtico y original. En ese sentido, asumimos las responsabilidades correspondientes ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión de la información obtenida en el proceso de investigación, por lo cual, nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad.

Al mismo tiempo, concedemos los derechos de autoría de este Análisis de Caso, a la Universidad San Gregorio de Portoviejo por ser la Institución que nos acogió en todo el proceso de formación para poder obtener el título de Arquitectos de la República del Ecuador.



---

Bravo Cevallos Bryan Ariel



---

Saltos Zambrano Gary Xavier

### **Dedicatoria**

Este logro va dedicado a toda mi familia en especial a mi padre Winston Bravo y a mi madre Lucía Cevallos que han realizado grandes esfuerzos y sacrificios para que yo pudiera cumplir esta meta.

De igual manera va dedicado a mis hermanos Winston, Andrea y Jean Pierre con quienes he compartido toda mi vida y son testigos del sacrificio de nuestros padres para educarnos, a mi familia que son el pilar fundamental de mi vida.

Sobre todo se lo dedico a Dios, por esta nueva meta que durante toda mi vida ha sido mi fortaleza, en la cual me siento muy bendecido y agradecido.

Bravo Cevallos Bryan Ariel

### **Dedicatoria**

Con humildad dedico este trabajo para toda mi familia que de una u otra manera me apoyaron en todo sentido económico y emocional, a mi madre Lethy Saltos gracias a ella he aprendido el valor del esfuerzo, a mis hermanas que siempre han estado pendiente de cada proceso en mi vida, a mis abuelos que siempre quisieron ver a sus nietos profesionales.

A mi pareja Pierina Ayon y mi hijo Gary Ezequiel que son por quien quiero ser mejor y darles lo mejor cada día.

Gary Xavier Saltos Zambrano

### **Agradecimiento.**

Agradezco a cada una de las personas quienes ayudaron a lo largo de este proceso, transformando en el cumplimiento de una nueva meta en mi vida.

Gracias a mi familia por el gran apoyo incondicional. A mi madre Lucía Cevallos y mi padre Winston Bravo, por inculcarme valores desde pequeño, por cada ayuda y motivación que recibí en todos estos años, ellos son el pilar fundamental de cada uno de los pasos que doy en la vida, mis hermanos Andrea y Jean Pierre que siempre me apoyan en cada situación, son testigos de mi esfuerzo y dedicación a este anhelo, a mi hermano mayor Winston que ha sido un ejemplo a seguir como profesional, dándome consejo y sabiduría durante mi proceso de aprendizaje ya que siempre está pendiente.

Por lo consiguiente le doy gracias a Evelyn Pólit, quien me ayudo a crecer como persona, me vio superar cada uno de los obstáculos encontrados durante mi proceso de carrera en estos años.

Le agradezco a mi tutor de tesis al Arq. David Moreira por impartir sus conocimientos y sabiduría para realizar un buen trabajo y estudio de caso, a cada uno de los arquitectos, ingenieros y catedráticos que inculcaron sus conocimientos dentro de la institución muchas gracias.

Gracias a cada uno del personal administrativo que forman la carrera de Arquitectura, porque siempre estuvieron atentos y con la mejor disposición en ayudarnos, gracias al personal de servicios de la carrera que siempre tuvimos un ambiente confortable en las aulas para recibir las clases y ayudar a nuestra formación.

Gracias a mi compañero de tesis por la confianza que puso en mí, sabemos que no fue fácil pero con sacrificio y esfuerzo estamos logrando este objetivo deseado.

Sobre todo, Gracias infinitas a Dios, que con su bendición este nuevo logro lo voy cumpliendo de la mano de él.

Bravo Cevallos Bryan Ariel



### **Agradecimiento**

Agradezco a mi madre Lethy Saltos la cual al igual que mis abuelos Auro Saltos y Monserrate Zambrano que ya no están conmigo me inculcaron lo bueno que es estudiar y toda la confianza que siempre me han tenido, a mi padre de crianza Ider Cevallos por todo el apoyo en todo mi proceso estudiantil este triunfo es para Uds.

A mi familia, Pierina y mi hijo Ezequiel por los cuales me eh esforzado y han sido esa inspiración que a veces necesitamos en esta carrera, y han sido los más sacrificados al tener que dejar de pasar momentos con ellos, pero soy creyente en dios y sé que lo mejor está por venir para nuestra familia.

No quisiera dejar a nadie afuera de este agradecimiento, pero son muchos los que me han dado un apoyo para culminar esta carrera, pero no podría dejar afuera a mis compadres y jefes Fabricio Párraga y Soraya Bernal, que me apoyaron incondicionalmente en mi trabajo dándome permiso para falta o llegar tarde y que todo sea por esta hermosa profesión muchísima gracias.

Y por último un agradecimiento a la USGP y a todo el personal desde las personas que nos permitían el ingreso al establecimiento hasta nuestros docentes que han sido nuestros pilares en este crecimiento de todo corazón muchas gracias.

Gary Xavier Saltos Zambrano

## Resumen

La presente investigación está basada en un estudio del casco comercial histórico de la ciudad de Portoviejo, debido a que; la zona donde estamos realizando el estudio, es una zona considerada de uso mixto, tanto residencial como comercial. Tras el terremoto ocurrido el 16 de abril del 2016, el casco comercial histórico fue considerado zona cero, en la actualidad existe una escasa actividad comercial, edificaciones sin uso y muchos predios vacíos que por ende atraerá consecuencias y se lo vive diariamente como es la inseguridad, abandono, y poca actividad comercial.

Este problema surge por motivos de que; no hay inversión en el centro, los comerciantes no tienen ayuda de alguna identidad pública o privada; no hay progreso en la zona.

La intención del estudio realizado es de identificar los problemas existentes en el casco comercial histórico, en la cual usaremos métodos de investigación tales como la observación, encuesta y entrevista, apoyándonos en mapas temáticos para dar una muestra de los resultados, y en base a ello, desarrollar propuestas que estén lineadas y ligadas a los requerimientos que necesita ser intervenido con las bases fundamentales del urbanismo, para lograr revitalizar el centro de la ciudad.

**Palabras Claves:** Predios, Edificaciones, Comerciantes, Urbano, Revitalización

### **Abstract**

This research is based on a study of the historic commercial center of Portoviejo City, do to; the area where we are conducting the study is considered a mixed-use area, both, residential and commercial. After the earthquake that occurred on April 16, 2016, the historic commercial center was considered ground zero, at present there is a little commercial activity, unused buildings and many empty properties that will therefore attract consequences and it is lived daily such as insecurity, abandonment, and little commercial activity.

This problem arises for reasons that; there is not investment in the center, the merchants do not have help from any public or private identity; there is not progress in the area.

The intention of this study carried out is to identify the existing problems in the historic commercial center, in which we will use research methods such as observation, survey and interview, relying on thematic maps to give a sample of the results, and based on it, develop proposals that is aligned and linked to the requirements that need to be intervened with the fundamental bases of urban planning, in order to revitalize the city center.

**Key Words:** Premises, Buildings, Merchants, Urban, Revitalization

## Índice

Introducción .....	17
<b>Capítulo I</b> .....	18
El Problema.....	18
Planteamiento del Problema.....	18
Delimitación del Área de estudio .....	21
Justificación.....	23
Objetivos .....	25
Objetivo General.....	25
Objetivos Específicos .....	25
<b>Capítulo II</b> .....	26
Marco Teórico.....	26
Antecedentes de la Investigación .....	26
Marco Histórico.....	28
Marco Conceptual .....	32
<i>Morfología de las ciudades</i> .....	32
Plano regular u ortogonal .....	33
Plano radio céntrico .....	33
Plano irregular .....	34
Consolidación urbana .....	34
Uso de suelo en zonas urbanas .....	35
Imagen Urbana .....	35
Edificaciones en el centro de Portoviejo .....	36
Fachadas y el tipo de material en el contexto .....	36
Lotes .....	36
Calles .....	37
Infraestructura Básica .....	37
Aspecto Ambiental .....	37
Mobiliario Urbano .....	38
Urbanismo Comercial.....	39
Revitalización Urbana .....	39
Movilidad, accesibilidad y transporte.....	41

Marco Legal .....	42
<b>Capítulo III</b> .....	50
Marco Metodológico.....	50
Investigación de bibliográfica .....	50
Investigación de campo.....	50
Análisis preliminar .....	51
Investigación bibliográfica .....	52
Investigación de campo .....	52
Interpretación y valoración de datos.....	52
Población y muestra.....	52
Encuesta .....	59
Entrevista.....	60
<b>Capítulo IV</b> Resultados y Discusión.....	62
Resultado de Entrevistas.....	78
<b>Capítulo V</b> .....	81
Conclusiones y Recomendaciones .....	81
<b>Capítulo VI</b> .....	84
Propuesta.....	84
Referencias.....	107
Anexos .....	111

## FIGURAS

<b>Figura 1</b> <i>Imagen aérea, estado del casco comercial histórico urbano de Portoviejo</i>	20
<b>Figura 2</b> <i>Esquema del planteamiento del problema</i>	20
<b>Figura 3</b> <i>Mapa limite del área de estudio</i>	21
<b>Figura 4</b> <i>Mapa de Portoviejo en 1911</i>	29
<b>Figura 5</b> <i>Imagen del Mercado Norte de 1970, Portoviejo</i>	30
<b>Figura 6</b> <i>Imagen panorámica de la ciudad de Portoviejo de los años 1983</i>	31
<b>Figura 7</b> <i>Fotomontaje de 1970 y 2016 Mercado Norte, Centro Comercial Municipal, calle Pedro Gual</i>	31
<b>Figura 8</b> <i>Tipos de morfología urbana</i>	34
<b>Figura 9</b> <i>Pirámide inversa de la jerarquía de movilidad urbana</i>	42
<b>Figura 10</b> <i>Cuadro de codificación de los uso de suelo de la ciudad de Portoviejo</i>	48
<b>Figura 11</b> <i>Zonificación del uso de suelo del centro urbano de la ciudad de Portoviejo antes del 16 de abril del 2016</i>	49
<b>Figura 12</b> <i>Diagrama del proceso de investigación</i>	51
<b>Figura 13</b> <i>Esquema para cumplir los objetivos planteados</i>	54
<b>Figura 14</b> <i>Formato de ficha de observación para identificar el estado de las edificaciones y su respectivo uso</i>	55
<b>Figura 15</b> <i>Formato de ficha de observación para identificar el estado de las calles y su mobiliario urbano</i>	58
<b>Figura 16</b> <i>Plano catastral del área de análisis</i>	62
<b>Figura 17</b> <i>Esquema de los predios llenos y vacíos</i>	63
<b>Figura 18</b> <i>Esquema del uso de suelo del casco histórico comercial de la ciudad</i>	64

	15
<b>Figura 19</b> <i>Esquema de altura de edificación en el área de estudio</i>	66
<b>Figura 20</b> <i>Esquema del estado actual de las edificaciones</i>	67
<b>Figura 21</b> <i>Esquema de la actividad comercial en general del sector</i>	68
<b>Figura 22</b> <i>Esquema de los 3 nodos con diferentes actividades</i>	69
<b>Figura 23</b> <i>Tabla de los 3 nodos para comprobar la actividad comercial y accesibilidad para los transeúntes</i>	70
<b>Figura 24</b> <i>Esquema del análisis. Seguimiento a la persona, y su elección de ruta</i>	71
<b>Figura 25</b> <i>Esquema de las calle del centro histórico comercial</i>	73
<b>Figura 26</b> <i>Corte del estado actual de la calle Ricaurte regenerada, tramo IJ</i>	74
<b>Figura 27</b> <i>Corte del estado actual de la calle Chile sin intervención, tramo AB</i>	74
<b>Figura 28</b> <i>¿Cree que debe regresar el casco comercial en donde se mantuvo muchos años?</i>	75
<b>Figura 29</b> <i>¿Por qué cree que los dueños de estos edificios no están invirtiendo aquí?</i>	75
<b>Figura 30</b> <i>¿Cree que es mejor que el casco céntrico se vuelva residencial?</i>	76
<b>Figura 31</b> <i>¿Si el casco comercial volviera a este lugar, que mejoraría?</i>	77
<b>Figura 32</b> <i>¿Si el casco comercial volviera, viviría en esta zona?</i>	77
<b>Figura 33</b> <i>Esquema tridimensional de la zona actual dividida en 3</i>	86
<b>Figura 34</b> <i>Zona 1. Estado actual</i>	87
<b>Figura 35</b> <i>Zona 1. Propuesta de residencia y nuevo uso</i>	88
<b>Figura 36</b> <i>Propuesta de bloque habitacional</i>	89
<b>Figura 37</b> <i>Propuesta de actividades de ocio</i>	90
<b>Figura 38</b> <i>Rehabilitación del edificio entre la calle olmedo y 9 de octubre</i>	90
<b>Figura 39</b> <i>Zona 2. Estado actual</i>	92
<b>Figura 40</b> <i>Zona 2. Propuesta de Comercio y nuevo uso</i>	93

<b>Figura 41</b> <i>Propuesta de bar cafetería y locales comerciales</i>	94
<b>Figura 42</b> <i>Propuesta de parqueadero</i>	95
<b>Figura 43</b> <i>Propuesta de área de descanso</i>	95
<b>Figura 44</b> <i>Propuesta de calle peatonal</i>	96
<b>Figura 45</b> <i>Modelo de propuesta calle Pedro Gual</i>	96
<b>Figura 46</b> <i>Propuesta de edificio comercial</i>	97
<b>Figura 47</b> <i>Propuesta de edificio de oficinas, consultorios etc</i>	97
<b>Figura 48</b> <i>Vista general de propuesta</i>	98
<b>Figura 49</b> <i>Zona 3. Estado actual</i>	99
<b>Figura 50</b> <i>Zona 3. Propuesta mixta y nuevo uso</i>	100
<b>Figura 51</b> <i>Propuesta de señalización horizontal y vertical</i>	101
<b>Figura 52</b> <i>Propuesta de rehabilitación de locales comerciales</i>	102
<b>Figura 53</b> <i>Propuesta de edificación mixta</i>	102
<b>Figura 54</b> <i>Propuesta vial de la calle Olmedo, Ricaurte y Chile de la zona 1</i>	103
<b>Figura 55</b> <i>Propuesta de niveles de la calle Olmedo, Ricaurte y Chile de la zona 1</i>	104
<b>Figura 56</b> <i>Propuesta de materiales mobiliario urbano</i>	105
<b>Figura 57</b> <i>Propuesta vial dimensiones Av. 9 de Octubre</i>	105
<b>Figura 58</b> <i>Propuesta de niveles Av. 9 de Octubre</i>	106



## **Introducción**

La ciudad de Portoviejo es una de las primeras ciudades del Ecuador, su centro urbano se consolidó a principios del siglo XX, generando construcciones con materiales de la zona como la caña guadua, a finales del mismo siglo por los años 80, se utilizó otro material de construcción que es el hormigón. El tipo de arquitectura que se utilizó desde sus inicios era colonial, con el tiempo se fueron transformando pero se mantuvo el uso del soportal.

Hace unos años específicamente en el 2016 la ciudad sufrió un evento natural destruyendo el centro urbano donde se realizaba toda la actividad comercial, dejando como consecuencias pérdidas materiales y humanas. Actualmente el centro se encuentra abandonado, pasa por una fase de obsolescencia y deterioro, reduciendo la calidad de vida de sus habitantes; donde los usuarios tanto los comerciantes como los transeúntes no se ven atraído por el estado en que se encuentra, lo que provoca que busquen otras zonas de la ciudad para invertir o realizar sus actividades.

La presente investigación se muestra como un aporte a los nuevos retos urbanos de planificación para la repoblación del centro comercial urbano, mediante la aplicación de estrategias urbanas, considerando los beneficios de la revitalización. La dificultad del entorno donde se desarrollará la propuesta y el desafío de reactivar el comercio y la habitabilidad del centro urbano, es de alcanzar a proponer del centro un atractivo de múltiples actividades, en otras palabras, un “Centro Vivo”

## Capítulo I

### El Problema

#### Planteamiento del Problema

Hoy en día sabemos que las ciudades a lo largo del tiempo pasan por una fase de transformación social, política y económica, causando interrogantes a los habitantes. Cada ciudad tiene sus problemas, estos se categorizan según el grado de complejidad, pero también ir priorizando cual es de mayor importancia para su inmediata intervención.

Investigando un poco sobre los centros urbanos que al transcurrir del tiempo van quedando desaprobados. Según el Consejo de Colegios y Colegios de Arquitectos (sf.) nos comenta lo siguiente:

Uno de los principales problemas al que se enfrentan actualmente los núcleos urbanos, ya sean grandes o pequeños, es la despoblación de sus centros históricos. En los últimos años se ha puesto el grito de alerta sobre las poblaciones de interior, localidades en su mayoría de tamaño pequeño que están viendo como sus calles y casas quedan deshabitadas. Pero este fenómeno de despoblación interna se percibe de manera igualmente preocupante en los corazones de ciudades de mayor escala, que ven cómo sus centros históricos quedan abandonados, creando un estado de inseguridad y degradación que no hacen sino empeorar la situación. Trasladarse a vivir al centro trae como consecuencia una serie de pros y contras que hay que analizar, y van a hacer declinar la balanza hacia un lado u otro según nuestras prioridades. (párr. 1)

En cuanto al área de estudio, correspondiente a la zona comercial del centro urbano histórico de Portoviejo, luego del evento del 16 de abril del 2016 [16A], se mantuvo cerrada puesto

que correspondía a la zona cero. Esto provocó que las actividades que se realizaban dentro de esta área sean nulas y el espacio pase a convertirse, en su mayoría, en predios abandonados.

Indagando acerca de este tema, en la revista San Gregorio, Moreta (2019) en una entrevista realizada al Ing. Patricio Vélez, se conoció que:

El terremoto afectó gran parte de los espacios públicos y privados del centro histórico y comercial de la ciudad de Portoviejo, estos espacios fueron denominados como Zona 0 con un área aproximada de 86.02 hectáreas (95 manzanas), perjudicando alrededor de 2500 comerciantes y 5000 habitantes. Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo (GAD de Portoviejo). (párr. 2)

Además, luego de este fenómeno se presentaron diferentes especulaciones acerca de la seguridad de las edificaciones que soportaron el evento telúrico, y junto al temor a edificar nuevas construcciones en el área, han provocado que hasta la fecha se aprecie un escaso uso de la Zona Cero.

Cabe mencionar que el área de estudio se encuentra dentro del casco urbano de la ciudad de Portoviejo, entre las calles P. Moreira y Av. Olmedo, y 18 de Octubre y 10 de Agosto generando un polígono de aproximadamente 10 Ha, para su mayor entendimiento dejamos la siguiente ilustración.

**Figura 1**

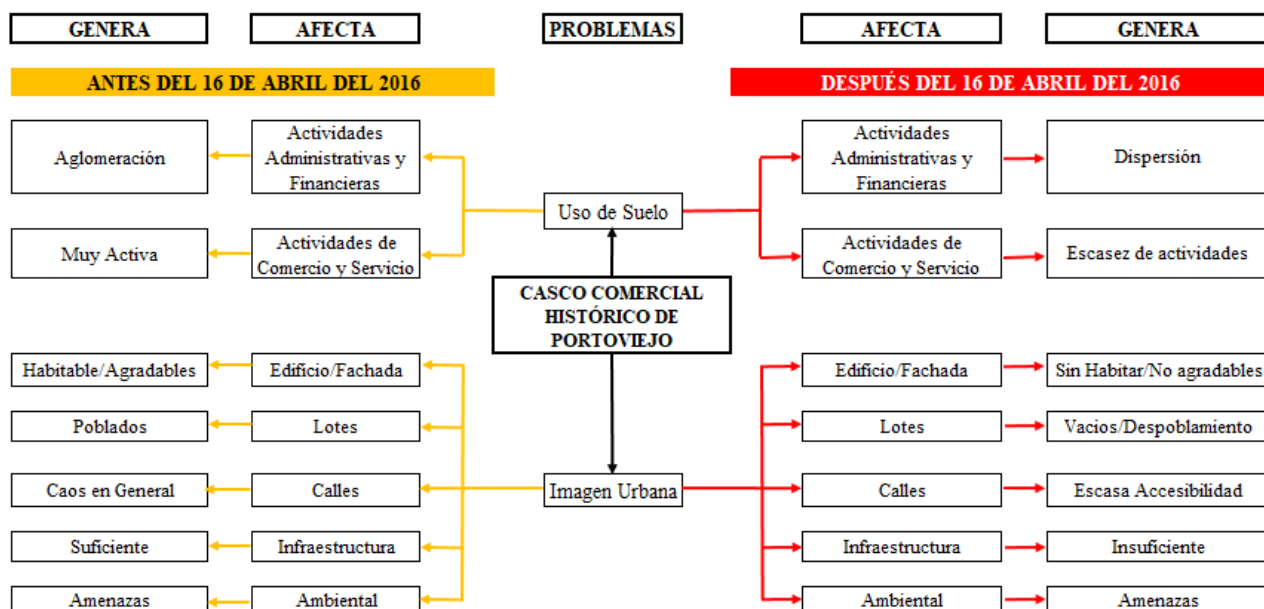
*Imagen aérea, estado del casco comercial histórico urbano de Portoviejo*



Nota. Predio del Antiguo Centro Comercial Municipal de Portoviejo. Tomada del sitio El Diario. (29/11/2019) <https://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/513476-portoviejo-buscan-reactivar-la-exzona-cero-con-actividades/>

**Figura 2**

*Esquema del planteamiento del problema*



Nota. Esquema realizado por los autores del análisis de caso (2 021).

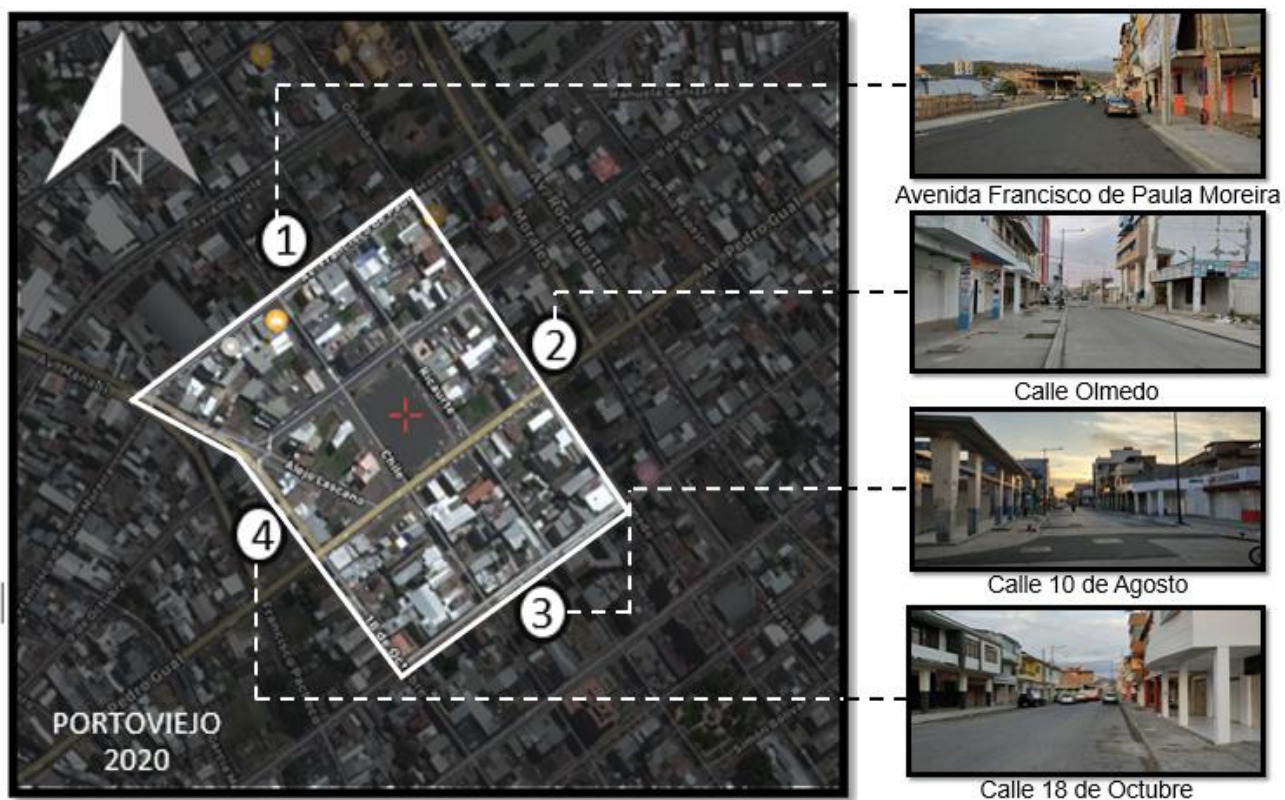
El esquema planteado por los autores del caso, representan dos etapas en la cual consiste en un antes y después del terremoto ocurrido en 2016 que afectó la ciudad de Portoviejo. Antes del evento, el casco comercial histórico ya presentaba múltiples problemas que trascendió durante décadas, esto sucedió a causa de la historia y su actividad comercial en el lugar. Después del acontecimiento eliminó problemas que se producía a diario, pero en la actualidad sigue existiendo secuelas de lo que ocasiono el evento, y con ello nuevos problemas que enfrentar. Como se muestra en la figura 2

### Delimitación del Área de estudio

La ubicación del área de estudio se encuentra situada en Ecuador, Provincia de Manabí, en la ciudad de Portoviejo capital de la provincia. El área de estudio es en el centro comercial histórico de la ciudad, esta se encuentra limitada por las siguientes calles, la avenida Francisco de Paula Moreira, calle Olmedo, 10 de Agosto y 18 de Octubre.

### Figura 3

*Mapa limite del área de estudio*



Nota. En la ciudad de Portoviejo. Imagen Satelital obtenido de Satélites Pro (2021). Editado por los autores del caso en Microsoft PowerPoint. **[https://satellites.pro/mapa\\_de\\_Ecuador#-1.055255,-80.453492,17](https://satellites.pro/mapa_de_Ecuador#-1.055255,-80.453492,17)**

## **Justificación**

Las actividades comerciales corresponden una fuente indispensable para el desarrollo de las localidades, fomenta la vida urbana y dinamiza la economía del sector. Así lo redactan Zorrilla & Elizagarate (2004) en su artículo describiendo que “La actividad comercial y el entorno urbano son dos realidades estrechamente relacionadas. Así, el comercio es fuente de vitalidad, dinamismo y rentabilidad para la ciudad y viceversa, el atractivo de una ciudad incide directamente sobre su comercio” (p. 101).

Es por esto que, frente a lo redactado en la descripción del problema, se plantea la necesidad del desarrollo de la presente investigación, con la finalidad de atender las necesidades que acarrea este sector, puesto que actualmente el territorio se encuentra con un predominio de vacíos en sus predios y las pocas edificaciones se encuentran con escaso uso. En cuanto a la imagen urbana durante el día, el actual centro de Portoviejo se observa desolado, con calles en mal estado y edificaciones poco agradables a la vista de los transeúntes; y en las noches la vida urbana es completamente nula por lo que el panorama del sector se aprecia desolado, lo que fomenta la inseguridad para la ciudadanía.

Con relación a lo expuesto sobre la imagen urbana de las ciudades y su importancia, se cita a Ávila & Scheuren (2005), quienes en su post Ciudad, Imagen y Percepción, redactan:

La percepción es el punto de partida para el análisis de diversos aspectos de la ciudad. Es el mecanismo que le permite al hombre ponerse en contacto con su mundo exterior, reconocerlo y actuar en él. Así pues, la percepción se alimenta fundamentalmente de los rasgos (visuales, auditivos, sonoros, etc.) que definen la ciudad y la impulsan entre propios y extraños. (p. 12)

Para complementar, el presente análisis de caso también plantea el aprovechamiento de la oportunidad que brinda el suceso del 16A, para realizar un análisis del uso de suelo del sector, y de ser necesario reorganizarlo amparados en el principio de que un territorio ordenado es más propenso al desarrollo. Así lo expone, Delgado, (2010) acerca de la importancia de una buena planificación en el desarrollo de las ciudades, redactando que:

La dinámica de poblamiento y crecimiento de las ciudades, en general, es consecuencia de las políticas gubernamentales que definen el rumbo de una ciudad, de las económicas, de modernización, del desarrollo urbano, de la regularización de los terrenos ejidales y de los agentes inmobiliarios. En resumen, para Jan Bazant, las ciudades crecen como efecto de diversos factores sociales, económicos, de la disponibilidad de terrenos, de infraestructura y servicios que de un modo u otro ejercen presión y abren la oferta espacial en diversas zonas (p. 24)

Analizando lo mencionado, actualmente la ciudad de Portoviejo pasa por una fase de transformación o reconstrucción en su centro urbano donde hay posibilidad de transformar la imagen urbana, reactivando un comercio diurno y nocturno con un plan de integración a largo plazo en el centro de Portoviejo entre el casco histórico y el casco comercial, para ofrecer una ciudad viva y fortalecer el desarrollo económico, social y cultural de la ciudad.



## **Objetivos**

### ***Objetivo General***

Analizar la imagen urbana y los usos que se realizan en el centro de Portoviejo, para generar propuestas de reactivación con proyección al desarrollo de la ciudad mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

### ***Objetivos Específicos***

- Determinar el uso actual de las edificaciones y terrenos baldíos del centro comercial urbano de Portoviejo.
- Analizar los patrones escalares en el entorno construido y su influencia sobre la transitabilidad.
- Analizar los problemas de la imagen urbana y saber los principales motivos de la poca intervención en esta zona.

## Capítulo II

### Marco Teórico

#### Antecedentes de la Investigación

El 16 de abril del 2016 se suscitó un evento sísmico que se sintió en gran parte del territorio ecuatoriano, siendo las provincias de Esmeraldas y Manabí las más afectadas. Este evento significó la destrucción de gran parte de los centros urbanos de muchas ciudades, dejando un escenario totalmente aterrador. En la provincia de Manabí, Portoviejo fue una de las más afectadas por lo que las autoridades inmediatamente realizaron una búsqueda, rescate y primeros auxilios dentro de la zona céntrica del casco comercial de la ciudad; en donde días posteriores se realizó una barrera en todo su perímetro, declarándose luego como la Zona Cero de Portoviejo; se prohibió el paso, tanto vehicular como peatonal por este sector.

Previo a esto se realizó un análisis de los daños circunstanciales que dejó este evento, participando expertos y profesionales encargados del estudio del estado en que se encontraban las edificaciones, quienes registraron inmuebles con daños leves por lo que los denominaron aptos para su recuperación; así como también inmuebles con daños graves a los cuales clasificaron como no aptos y fueron designados para su demolición. Esto último propició la creación de vacíos en la estructura urbana, rompiendo la consolidación edificada del centro de la ciudad.

Debido a la situación de habitabilidad en el sector, y bajo la restricción como Zona Cero, cierto porcentaje de habitantes damnificados del suceso fueron reubicados en el ex aeropuerto Reales Tamarindos, viviendo en containers y carpas, el cual fue un albergue temporal improvisado por partes del municipio de Portoviejo ante la emergencia. Por otra parte, los comerciantes informales fueron reubicados en la calle Alajuela a la altura del Colegio Portoviejo, para seguir

con las actividades de comercio y que la economía de la ciudad no decline, ya que históricamente la ciudad ha sido comercial (Molina, 2009).

Después de haber pasado 5 años del evento, el centro urbano comercial de la ciudad sigue estando en una situación similar, al encontrarse sin inversión y de cierta manera olvidada. Actualmente, basta un paseo por sus calles para observar la poca actividad que se genera, y, por ende, una escasa afluencia de transeúntes en sus calles lo que repercute en un abandono del sector.

## **Marco Histórico**

En este apartado, debido a que el presente análisis de caso se enfoca en el estudio del centro urbano comercial de Portoviejo, que como se mencionó anteriormente, ha sufrido afectaciones graves en el último lustro. Es importante poner en claro acerca de la evolución de este sector de la ciudad desde sus inicios, la ciudad de Portoviejo según el historiador Molina (2009) en su libro Historia de Portoviejo nos menciona que:

Durante la época de la Colonia la ciudad de Portoviejo fue centro de operaciones de los conquistadores y centro de los movimientos emancipadores es así que en el año 1535 la ciudad se llamaba Puerto Viejo y era la segunda ciudad en territorio de los Quitus, primera de la costa ecuatoriana, quinta en el Pacífico Sur, nace con el nombre de Villa Nueva, fundada por el capitán Francisco Pacheco. (p. 15)

Investigando en el libro de Molina y lo que redacta Rivadeneira & Mendez (2011) en su tesis de grado, en un apartado sobre la historia y acontecimientos de la ciudad de Portoviejo rescatamos lo siguiente:

Con la llegada de los españoles aportaría en el trazado de las ciudades americanas, la simpleza de la recta, rígidas, en cuadrículas, para aligerar la labor de los colonizadores (...) para el Gobernador y Fundadores destinaria un terreno que tenga vista al centro de la Plaza, en señal de autoridad y dominio; para el Cabildo, institución protectora de sus vecinos y los terrenos del mercado que estaría situado cerca al río donde evacuaron con prontitud los desperdicios e inmundicias (...) luego serían sorteados los solares para los pobladores; fueron levantadas 32 casas para los 160 vecinos españoles (...) esto quiere decir que Portoviejo nacería con una plaza y cuatro calles que colindaban con la plaza y cada calle

largamente extendida más allá de sus esquinas, las casas tenían soportales para la comodidad de los tratantes, viajeros y pobladores por el beneficio de la sombra. (p. 12)

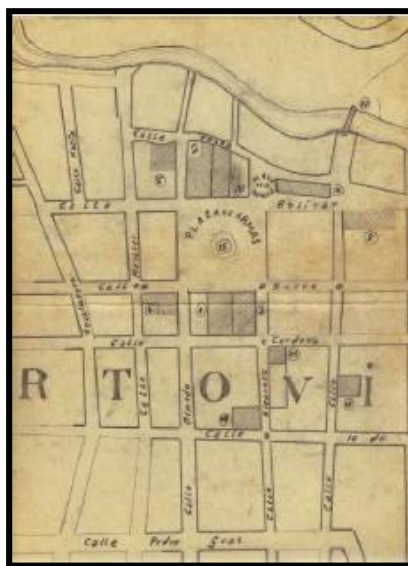
En 1765 Portoviejo tenía la categoría de provincia, con una población de 5.200 habitantes. Debido a su condición de ciudad de fundación española gozó de privilegios; uno de ellos fue tener cabildo y ejercer el derecho de elegir alcaldes, que no dependía de los alcaldes de Guayaquil. Logrando proclamar su independencia el 18 de Octubre de 1820. (Molina, 2009)

Siguiendo la investigación en la tesis de Hidalgo (2018) nos menciona que:

Los primeros nombres de las calles de la ciudad se las dieron en el año de 1884, donde se presenta un croquis de la ciudad, y que fueron: al norte las calles Córdova, Sucre; al sur las calles Bolívar, Colón, Quiroga; al este las calles Olmedo, Morales, Rocafuerte, Santander, Mejía; al oeste las calles Ricaurte, Orden, La Libertad y Pacheco. Lugares donde nació y se dio el crecimiento urbano. (p, 15)

#### Figura 4

*Mapa de Portoviejo en 1911*



Nota: Obtenido del Museo y Archivos Históricos de Portoviejo. (2021)

En la figura 5 rescatada del Museo y Archivo Histórico de Portoviejo Molina nos afirma que, no existen planos que daten desde la fundación de 1535 sino hasta 1911, que se registra el plano de la ciudad de Portoviejo firmado por el capitán de ejército Augusto González Yllescas. (p.p. 10 - 14)

Indagando más en la tesis de Hidalgo (2018) nos menciona que “en los años 50´ y 60´ se fueron dando los cambios espaciales en las zonas urbanas, no en mayor escala, pero si en los aspectos que contribuyeron al desarrollo de la ciudad”. (p, 16)

En la misma investigación de Hidalgo (2018) nos indica que:

En 1972 se inauguró el primer edificio de hormigón armado de siete pisos, situado en la calle Pedro Gual entre Ricaurte y Chile, y al lado derecho el almacén Vifesa, reconstruido en 1975.

En 1973 se empezó con la construcción del mercado barrial en las calles Córdova y Alajuela, el mismo que reemplazó al Mercado Norte, ya que para esta fecha se tenía previsto 4 mercados para la ciudad. (p, 22)

### **Figura 5**

*Imagen del Mercado Norte de 1970, Portoviejo*



Nota: Imagen de la representación del Comercio en los años 1970. Recuperada en un cortometraje de la historia de Portoviejo en el sitio web Facebook. Obtenida de Tamarindo On [.https://www.facebook.com/tamarindoon/videos/3906394549378878](https://www.facebook.com/tamarindoon/videos/3906394549378878)

**Figura 6**

*Imagen panorámica de la ciudad de Portoviejo de los años 1983*



Nota: Obtenida de la tesis de Hidalgo (2018). (p, 18).

<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15021>

**Figura 7**

*Fotomontaje de 1970 y 2016 Mercado Norte, Centro Comercial*



Nota: Recuperada de la tesis de Hidalgo (2018). (p, 22)

<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15021>

## **Marco Conceptual**

### ***Morfología de las ciudades***

La forma o morfología de las ciudades es un estudio que se viene dando desde mucho tiempo atrás, tomando ciudades de muestras para realizarle un respectivo análisis, las formas de las ciudades se puede evidenciar en las primeras civilizaciones como la antigua Grecia, Roma, Mesopotamia y en ciudades medievales, esta se puede dar de diferentes maneras, se aprecia mediante un plano la cual su contorno y su parte interna de cómo se encuentra consolidada la ciudad la define, a la vez, va generando elementos que componen su estructura urbana.

Las primeras observaciones que se realizaron acerca de las estructuras urbanas de las ciudades fueron proporcionadas por los planos, ya que a partir de ellos se realizaba una lectura de los diferentes elementos presentes en la ciudad, como las edificaciones y los trazados de las calles, entre otros. (Castro & Vargas, 2009)

El plano de una ciudad, esta representa por todo su elemento urbano, es decir, se pueden evidenciar las formas de las manzanas, la trama vial, las edificaciones y los lugares de ocio (entretenimiento), según Capel (2002) nos menciona que “el plano se puede definir por 4 aspectos elementales”. (p, 70)

- Las calles y su relación con el sistema vial.
- Las manzanas delimitadas por las calles.
- Los espacios individuales, los cuales resultan ser ocupados por los edificios.
- Las zonas verdes, las cuales se pueden evidenciar en una escala detallada.

Estos elementos mencionados resultan ser factores indispensables para concretar las diferentes estructuras urbanas existentes y a partir de ello establecer relaciones con los usos del suelo. Desde la observación y lectura de un plano se pueden evidenciar los diferentes usos de suelo,



categorizándolos como zonas industriales, residenciales y de servicios, por otro lado, las calles juegan un papel importante e interesante ya que dentro de las ciudades es un elemento principal para la definición de la estructura urbana, que actúan como una malla de conexión formando nudos dentro de la misma ciudad.

Los elementos del plano, como lo señala Capel (2002) en su análisis morfológico, este se puede diferenciar entre el plano homogéneo, que presenta un esquema simétrico u ortogonal y es adoptado por ciudades pequeñas o planificadas, y el plano heterogéneo que representa una irregularidad de las formas urbanas, es decir, se relaciona con la malla variada, que genera diferentes tipologías de plano a partir de las formas urbanas que no han sido planificadas.

Rescatando lo que menciona Castro y Vargas siguiendo los aportes de Capel en los planos morfológicos, también es importante señalar lo siguiente:

#### ***Plano regular u ortogonal***

Obedeciendo a una forma ortogonal o hipodámica (en honor a su precursor de los planos de Mileto en la Grecia Antigua), donde las vías son emplazadas de tal forma que se generan cuadrículas con formas geométricas homogéneas. Estas formas se pueden evidenciar en las ciudades antiguas, de origen griego, medieval y romano. (párr. 10)

#### ***Plano radio céntrico***

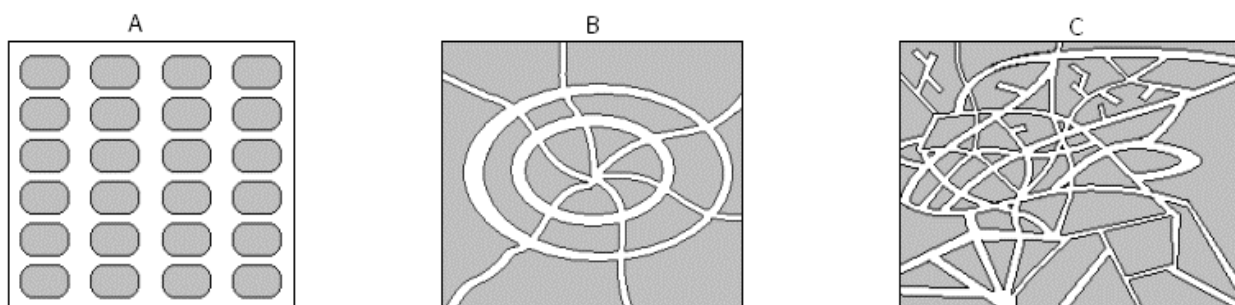
Esta geometría está dada por el emplazamiento de un centro del cual salen diferentes calles hacia distintos lados, es decir, el espacio urbano está configurado desde un centro donde parten vías y caminos para la comunicación con el resto de la ciudad. Estos ejemplos de ciudad son evidentes en las algunas ciudades europeas de la época medieval, ya que en estas ciudades la centralidad resultaba ser un castillo, un santuario o una iglesia. (párr. 12)

### ***Plano irregular***

A diferencia del patrón anterior, en el plano irregular se evidencian geometrías heterogéneas. Estos patrones se pueden evidenciar en ciudades en las cuales existe la ausencia total de planificación urbana y de alta densidad de la población, la cual aprovecha hasta el último espacio para su emplazamiento. Un ejemplo de estos patrones irregulares son algunas ciudades medievales y musulmanas. (párr. 11)

### **Figura 8**

*Tipos de morfología urbana*



Nota. **a.** Ortogonal;

**b.** Radio céntrica;

**c.** Irregular. Obtenido de:

[http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia\\_urbana.html](http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia_urbana.html)

### ***Consolidación urbana***

Es pertinente hablar sobre consolidación ya que en este espacio fue donde se comenzó a expandir la ciudad de Portoviejo, de esta manera, en escritos de Bazant (2001), expone que: “La expansión urbana y la consolidación dentro de una colonia ocurren paralelamente como proceso. Es decir, la colonia no se expande primero y luego se consolida, sino que conforme se expande, se consolida; y conforme se consolida, se expande” (p. 359)

Esta definición se asemeja a la realidad del caso de estudio, puesto que la presencia del Centro Comercial Municipal, que en un principio significó un nodo de expansión territorial para

la ciudad (Molina, 2009) y a su vez favoreció la consolidación del sector. Aunque en la actualidad el sector represente un sector consolidado, por la presencia de edificaciones, no ocurre lo mismo en cuanto a su aspecto como nodo de desarrollo de actividades productivas.

### ***Uso de suelo en zonas urbanas***

Es importante analizar el uso de suelo que ahí en Portoviejo y en específico en el área de estudio para esto el documento, Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial de uso y gestión del suelo [LOOTUGS] (Asamblea Nacional Constituyente, 2016) en su artículo 21, redacta: “El uso es la destinación asignada al suelo, conforme con su clasificación y sub-clasificación, previstas en esta ley. Los usos serán determinados en los respectivos planes de uso y gestión de suelo y en sus instrumentos complementarios” (p. 10).

### ***Imagen Urbana***

Este tema es de gran importancia para este trabajo de investigación, analizando esto podemos realzar el aspecto visual de este espacio en conjunto con todos los elementos que lo conforma. Tomando como referencia el libro La Imagen de la Ciudad, (Lynch, 1960) redacta que:

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad o unicidad. En segundo término, la imagen debe incluir la relación espacial o pauta del objeto con el observador y con otros objetos. Por último, este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador.

(p. 17)

### ***Edificaciones en el centro de Portoviejo***

Las edificaciones en la zona urbana de la ciudad son muy particulares, mantiene una construcción de pocos niveles que predomina el uso de los soportales que ha precedido hasta la actualidad, con la diferencia del tipo de material en el que se lo construye. Las construcciones en el centro han respetado la línea de fábrica que el GAD municipal ha establecido durante años, es por ellos la gran importancia de saber las normativas edificatorias, investigando en la LOOTUGS (Asamblea Nacional Constituyente, 2016) escribe que:

Los procesos de habilitación del suelo para la edificación serán desarrollados por los propietarios, por entidades públicas, o mediante formas de asociación entre los sectores público, privado y/o los actores de la economía popular y solidaria, y se harán efectivos una vez que se haya emitido la correspondiente autorización por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano. (p. 17)

### ***Fachadas y el tipo de material en el contexto***

Las fachadas cumplen un rol muy importante en las ciudades, define como han sido y han ido evolucionando con el pasar de los años, hay que recalcar que las fachadas guardan historias y que es un elemento que se integra con el contexto. Los materiales que se aplican son una muestra de evolución a nivel mundial, lo aplican en la edificación para que estéticamente sea más agradable, esto genera cambios y va marcando etapas constructivas que deberán integrarse al medio en el que esté situado.

### ***Lotes***

Parece insignificante pero el loteo es una muestra de cómo se fue fraccionando la ciudad, la secuencia de muchos lotes y con un trazado vial va definiendo las manzanas y sus dimensiones,

van generando polígonos edificados dentro de una ciudad macando una consolidación de asentamientos humanos.

### ***Calles***

Las calles son ejes o conectores dentro de una ciudad, está generada en forma de malla que se puede apreciar desde un plano, la calle está conformada por acera, bordillo y calzada cuya dimensión depende de qué tipo de calle se refiere, si son primarias, secundarias o terciarias. Está considerada como un elemento que conforma la estructura urbana y que es de dominio público.

### ***Infraestructura Básica***

La prestación de infraestructura básica o servicios públicos como lo menciona Ducci (sf) es una actividad que se puede realizar de forma más eficaz y a un menor costo en la ciudad, esto quiere decir que a mayor densidad menor extensión de los servicios. Es lo contrario en la zona rural en vista que sus viviendas se encuentran dispersas, por ende, los servicios que se puede brindar es muy escasa para las personas que puedan aprovechar el servicio. (p. 79)

### ***Aspecto Ambiental***

Investigando un poco sobre el medio ambiente, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura [UNESCO] en el capítulo 6 del glosario de términos fundamentales nos menciona que:

Contaminación: Presencia en el medio ambiente de una o más sustancias o cualquier combinación de ellas, así como toda forma de energía, como calor, radiactividad, ruidos y vibraciones que, al actuar sobre el aire, agua o suelo, molesten o perjudiquen la vida, la salud o el bienestar humano o de la flora o fauna y degradan la calidad del medio ambiente.

(p, 108)

Haciendo referencia a lo citado en el párrafo anterior y asemejándolo a nuestro caso, existía un alto índice de contaminación visual y acústica, generando un ambiente no comfortable, ni cumplía las prestaciones óptimas del lugar para generar las diferentes actividades.

### ***Mobiliario Urbano***

El mobiliario urbano son elementos muy esenciales para el urbanismo, mencionando que muchas veces puede ser una obstrucción al paso del peatón en las calles cuando estos son mal implementados.

Podríamos considerar como mobiliario urbano a toda la serie de elementos que forman parte del paisaje de la ciudad, habiendo sido añadidos tanto en plano de superficie como el subsuelo o en la parte aérea de dicho espacio. Son elementos que sirven para jugar, sentarse, tirar la basura, iluminar una zona, informar, preservar de la lluvia, esperar el autobús, enviar una carta, llamar por teléfono, comprar el periódico, hacer gimnasia o, sencillamente, sentarse a tomar una copa al aire libre. En general, hablamos de elementos que se instalan en el espacio público con un propósito común al ciudadano: el de ser UTIL. (Rebollos, sf)

Generalmente se utiliza el término mobiliario urbano y microarquitecturas para referirse a todos aquellos objetos urbanos de uso público, que se encuentran en el espacio público. Estos objetos tienen por función principal habilitar funcionalmente dicho espacio e integrar un conjunto armónico de ofertas de servicios para el buen funcionamiento del espacio y del propio mobiliario. Si bien los términos mobiliario urbano y microarquitecturas son bastante utilizados y conocidos hoy en día, algunos estudiosos han reconocido que poseen un “(...) carácter restrictivo e inapropiado (...) aunque se utilicen corrientemente”. (Boyer, Rojat, & Lefebvre, 1994)

### ***Urbanismo Comercial***

Es de gran relevancia hablar de urbanismo comercial ya que aporta mucho con nuestro proyecto y a donde queremos llegar que sería la revitalización comercial que en este espacio por distintos factores se ha ido consumiendo. Investigando un informe de Pateco (2006) sobre el urbanismo comercial como estrategia de revitalización comercial menciona lo siguiente:

Podemos definir el urbanismo comercial como la herramienta que permite realizar actuaciones en los espacios urbanos que son los más activos económicamente de la ciudad, con el fin de optimizar los recursos existentes. Esta mejora de recursos se traducirá en la regeneración social y económica de estos espacios. La mejora de la ciudad en el ámbito comercial se fundamenta en dos herramientas: la mejora del diseño urbano y la mejora de las condiciones de accesibilidad (párr. 3).

Siguiendo con el informe de Pateco nos afirma que:

Es necesario dar un tratamiento global y unitario a las zonas comerciales para que refuerce su imagen y comodidad para el usuario. Un aumento de las condiciones que mejoren la accesibilidad y circulación peatonal y la prioridad de circulación de peatones sobre vehículos, darán como resultado que la zona comercial refuerce, de una forma importante, su imagen y por consiguiente que sea atractivo no sólo para los vecinos de la localidad, sino también para los ocasionales visitantes, produciendo una mejora de la imagen en conjunto del municipio. (párr. 5)

### ***Revitalización Urbana***

La revitalización urbana hace referencia en regresarle la vitalidad a un sector físico-urbano, que por ciertas circunstancias no se encuentran en buenas condiciones para sus habitantes y realizar las dinámicas urbanas.

Investigando en la tesis de (Rodrigues, 2015) sobre la revitalización urbana nos menciona que significa atender a los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y las actividades de barrio. Poner en valor, bajo estos conceptos, tanto las condiciones físicas como sociales del entorno. Existen soportes en el territorio que, a modo de permanencias, forman parte de la cultura y la memoria de sus habitantes. Pero éstos sufren el paso del tiempo, el cambio de necesidades e irremediablemente, su deterioro. (p, 18)

Se determina que la revitalización urbana es un mecanismo para revertir los efectos del deterioro, físico, social y económico de los centros de ciudad. Es por el cual se presenta la oportunidad de generar las condiciones urbanas que los centros de ciudad demandan para su sostenibilidad, respondiendo también a las dinámicas que se produzcan. El propósito de la revitalización ha sido fundamentado en conservar y rehabilitar el patrimonio de los Centros Históricos, con miras de devolverle su funcionalidad, impulsando con ello actividades comerciales y servicios tradicionales, convirtiéndolo en un centro más atractivo para el visitante. (p, 18)

Por lo tanto, se deben entender algunos aspectos para entender mejor la revitalización urbana:

- La Homogeneidad: Generar características similares y constantes, estando relacionado con el uso del suelo, actividad urbana, aspectos físico funcionales entre otros
- El uso del suelo: El uso va cambiando con el paso del tiempo y mediante el ajuste que demande las dinámicas urbanas y su distribución sea planificada o espontánea.



- Estructura Visual: La estructura visual permite conocer la imagen urbana del lugar, a su entorno permitiendo mejorar o generar elementos de enlace paisajístico. (p, 19)

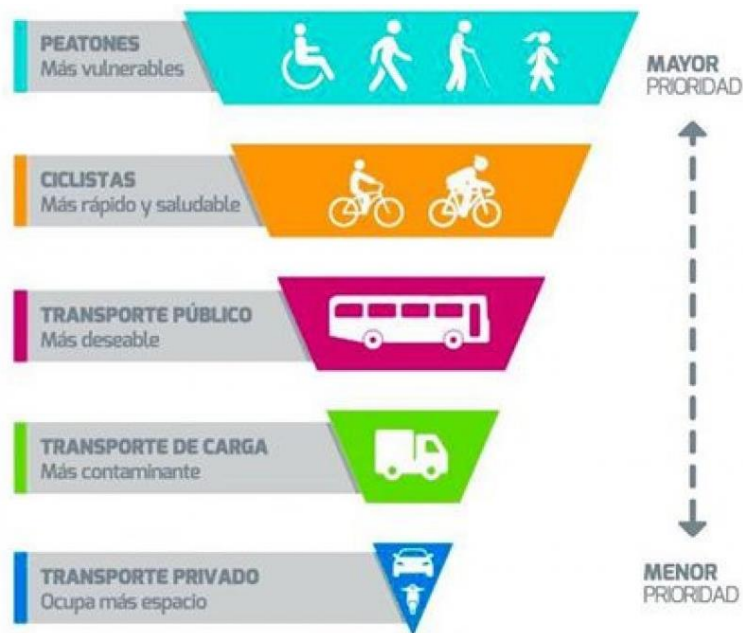
### ***Movilidad, accesibilidad y transporte***

Investigando un poco en la tesis de Castro, (2014) nos hace saber que las personas con la finalidad de realizar sus actividades diarias se desplazan dentro y fuera de las ciudades para; trabajar, estudiar, divertirse, pasear, comprar y establecer contacto, la cual generan un vínculo de conexión; y de acuerdo a su nivel de ingreso se movilizan a pie o utilizando un medio de transporte, originando con ello una gran cantidad de viajes y rutas; por lo tanto su desplazamiento está en función de algunas variables, entre las que podemos citar las siguientes: origen y destino del viaje, frecuencia, horarios y modo de transporte y costo entre otras (p. 45).

- Movilidad urbana. Se define de tal forma que la movilidad urbana se pueda expresar cómo el legítimo derecho de las personas a trasladarse a lo largo y ancho de la ciudad, para realizar sus actividades.
- Accesibilidad. Es un indicador de la distancia que separa a un habitante, de la ciudad de los sitios donde puede satisfacer sus necesidades, de tal forma que la accesibilidad tiene incidencia en la calidad de vida de sus habitantes.
- Transporte urbano. Es parte de la estructura urbana y es el elemento articulador de las actividades sociales y económicas que se desarrollan en las diferentes zonas de la ciudad y la ubicación de los asentamientos humanos. depende de la infraestructura del sistema de transporte, por lo que está indisolublemente ligado a su morfología.

**Figura 9**

*Pirámide inversa de la jerarquía de movilidad urbana*



**Nota.** Obtenido de <https://aulaenbici.com/piramide-invertida-de-la-movilidad>

### Marco Legal

Debido al suceso y con el pasar de los años, las leyes van modificándose cada cierto tiempo con el propósito de mejorar su aplicación, y así obtener una mejor organización del territorio y hacer ejercer o valer cada uno de los artículos como dictamina la constitución a los respectivos GAD Municipales a nivel nacional.

Investigando en el archivo reformado de Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional Constituyente, 2008) en su artículo 264, se establece que:

Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer

el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. 4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley. 5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras. 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. 7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública podrá construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación. 8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines. 9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales. (p, 132)

De esta manera, continuando la investigación de normas, en la ordenanza del GAD Municipal de Portoviejo, (2019) redacta que:

***Artículo in numerado 5.-*** La Regeneración Urbana contempla el adecuado manejo de los espacios de uso público, sean éstos destinados a la circulación peatonal, y/o vehicular, de conformidad con los siguientes conceptos y disposiciones generales:

Soportal.- Considerado como tal, al área cubierta en planta baja, desarrollado a partir de la línea de lindero, de propiedad privado y de uso público, destinado exclusivamente para la circulación peatonal, por lo que bajo ningún concepto podrá ser cerrado o utilizado con elementos o instalaciones que impidan dicho fin. En lo relacionado a usos complementarios de las edificaciones, sólo se permitirá la ubicación de pilares o columnas de acuerdo a proporciones establecidas en el Proyecto de Regeneración Urbana

de Portoviejo, quedando expresamente prohibida toda implantación o forma de comercio no autorizado por el GAD Portoviejo.

Acera.- Parte constitutiva de la vía pública comprendida entre la línea de lindero y la calzada; destinada al tránsito de peatones. Sólo se permitirá el paso de vehículos a través de las aceras, cuando éstas tengan acceso a aparcamiento de los inmuebles o para el ingreso de vehículos a aparcamiento en solares vacíos. No se permitirá el aparcamiento de vehículos y maquinarias, aún en forma momentánea, salvo los casos en que el GAD Portoviejo haya conferido la autorización correspondiente para la ejecución de trabajos en los que sea indispensable colocar materiales de construcción y/o escombros de demoliciones, con fijación de tiempo máximo permitido para dicha utilización. Sólo se permitirá la presencia de árboles, kioscos, postes y señales públicas aprobadas que cumplan con las normas y especificaciones contenidas en el Plan de Regeneración Urbana de Portoviejo.

Calle con prioridad peatonal.- Área de circulación pública, preferentemente destinada para la circulación de peatones y en la que el uso comercial y vehicular está supeditado a ubicaciones, normas, horarios y especificaciones aprobadas y contenidas en el Plan de Regeneración Urbana de Portoviejo.

Plazas y parques.- Áreas de uso público cuyas condiciones físicas combinadas con elementos artificiales de diseño, permiten el desarrollo de actividades de esparcimiento y donde el uso comercial está supeditado a lo especificado en el Plan de Regeneración Urbana de Portoviejo. El GAD Portoviejo podrá celebrar con asociaciones de vecinos u otras organizaciones civiles, convenios para el mantenimiento, conservación y mejoramiento de las plazas y parques. A efectos de la conservación y defensa de sus instalaciones y

equipamiento en general, queda prohibido en plazas y parques, toda actividad relacionada con fogatas, destrucción de la vegetación, así como la realización de espectáculos o concentraciones públicas no autorizados por el GAD Portoviejo. Los causantes de su deterioro o destrucción deberán reparar el daño causado y serán sancionados de conformidad a las disposiciones establecidas en el Libro II del Código Municipal denominado “Componente Territorial”.

Calzada.- Área de uso público destinada a la circulación vehicular y aparcamiento, donde está prohibida toda forma de comercio de tipo estacionario y no estacionario o ambulante no autorizado por el GAD Portoviejo tales como triciclos y carretillas.

***Artículo in numerado 6.-*** Categorización vial para el Centro de la Ciudad. Dentro del perímetro de tratamiento especial, definido en la presente Ordenanza, se conforma la siguiente categoría vial:

Calle Principal: Conectan las vías primarias con la red de barrios y permiten la conectividad entre las diferentes zonas y el centro de la ciudad, se recomienda que la velocidad máxima permitida sea 40 km/h, multimodal con prioridad para el transporte público. Esta categoría contará con infraestructura para el peatón y para el transporte público de alta calidad y un flujo de vehículos privado reducido. Se formaliza el papel de la calle Pedro Gual como calle principal del centro.

Conectores Verdes.- Son espacios longitudinales arbolados con prioridad para peatones y bicicletas que conectan áreas residenciales con equipamientos educativos y el centro urbano. Estas son: La Calle Chile y la calle García Moreno.

**Artículo in numerado 17.-** Aspectos formales de la planta baja de las edificaciones: La altura libre entre el piso terminado de acera hasta el inicio de la losa del siguiente piso alto deberá ser de 3 metros sesenta centímetros de altura.

**Artículo in numerado 62.-** De la edificación se establecen las siguientes reglas:

1. Implantación de la edificación: En zonas asignadas con más de un tipo de implantación, ésta será determinada en función del tipo de implantación dominante en la manzana o en el frente de la manzana donde está ubicado el lote. Se podrán dar los siguientes tipos:

a) Continua sobre línea de fábrica con portal: Edificación adosada lateralmente, con retiro posterior y portal sobre línea de fábrica.

b) Continua con retiro frontal: Edificación adosada lateralmente, con retiro frontal y posterior.

c) Pareada: Edificación con retiros en tres colindantes: frontal, posterior y lateral. Se permite el adosamiento a uno de los laterales.

d) Aislada: Edificación con retiros en todas las colindantes: frontal, posterior y en los dos laterales.

2. Altura de la edificación:

a) La altura de la edificación está determinada por el número de pisos asignados en las zonas de cada distrito. La altura se contabiliza desde la planta baja hasta la superficie del entrepiso de la última planta, sin considerar la cubierta de terraza, ni antepechos, ni cuartos de máquinas o cubiertas de escalera.

b) Aunque los edificios se construyan por fases, se registrarán a planos estructurales que contemplen la altura y forma final del mismo.

c) En lo posible, la altura de entrepisos de los edificios de la misma cuadra deberá ser uniforme por razones sísmicas y estéticas.

d) Los edificios nuevos que se construyan al lado de edificios patrimoniales, mantendrán en el frente la misma altura del edificio patrimonial, pero podrán levantar pisos adicionales retranqueándose en terrazas, con retiro de al menos 2,5 metros en cada terraza. Alternativamente, edificios colindantes a edificios patrimoniales

También podrán elevarse sobre la altura del edificio patrimonial pero solo a partir de la tercera parte de la fachada frontal. (p. 7-8)

Figura 10

Cuadro de codificación de los usos de suelo de la ciudad de Portoviejo

<b>CUADRO DE CODIFICACIÓN DE LOS USOS DE SUELO</b>	
VIVIENDA (V)	
Vivienda (V1)	Vivienda aislada, pareada, continua con retiro frontal, continua sobre línea de fábrica, continua con portales.
COMERCIO (C)	
COMERCIO BARRIAL (CB)	<b>CB: Comercio barrial</b>
	Tiendas de abarrotes, despensas, frigoríficos, panaderías y pastelerías, heladerías, pequeñas farmacias, pequeños centros de copiado, bazar, florerías, papelerías, alojamiento doméstico (pensión), boutique, librería, salón de belleza, peluquería, estudios fotográficos, lavanderías y tintorerías, bancos de barrio, tienda de productos naturistas, oficinas (no mayores a 50 m <sup>2</sup> en edificios cuyo uso no es exclusivo de oficina), cyber, restaurante barrial (menor a 25 usuarios), o similares.
COMERCIO ZONAL (CZ)	<b>CZ-1: Comercio ocasional de productos de aprovisionamiento al por menor.</b>
	Joyerías y relojerías, ópticas, librerías, floristerías, perfumerías y cosméticos, cristalerías, almacenes de artículos de arte, almacenes de artesanías, almacenes de ropa, artículos de cuero, textiles, muebles, electrodomésticos, instrumentos musicales, colchones, juguetes, almacenes de ropa, calzados, servicios de telefonía móvil, artículos para el hogar, artículos para fiestas infantiles, mini mercados, licorerías (solo para la venta), farmacias (únicamente venta de medicamentos y artículos relacionados), o similares.
	<b>CZ-2: Servicios financieros</b>
	Bancos, casas de cambio, mutualistas, compañías financieras, compañías de seguros, corredores de bienes raíces, cooperativas de ahorro y crédito, oficinas para transferencia de dinero o similares.
	<b>CZ-3: Servicios de transporte.</b>
	Estaciones de taxis, garajes y estacionamientos o similares.
	<b>CZ-4 Servicios profesionales o especializados</b>
	Oficinas profesionales, laboratorios clínicos, clínicas dentales, servicios de seguridad, oficinas administrativas, agencias de publicidad, espacios de trabajo compartido (coworking), agencias de viaje, radiodifusoras, correos privados, estudios de grabación o similares.
	<b>CZ-5 Servicios de alimentación</b>
	Restaurantes, cafeterías. (mayor a 25 usuarios) o similares.
	<b>CZ-6 Entretenimiento nocturno</b>
	Bares, discotecas, bar-restaurante nocturno, salas de billar o similares.
	<b>CZ-7. Centros comerciales y supermercados</b>
	Centros comerciales, supermercados, hipermercados, comisariatos, almacenes por departamentos, pasajes comerciales, farmacias más artículos varios o similares.
	<b>CZ-8. Alojamiento</b>
	Hoteles, hostales, dormitorios y departamentos de alquiler o similares.
	<b>CZ-9. Comercio servicios de cuidado personal</b>
Salas de masaje, gimnasios, spa o similares.	
<b>CZ-10. Comercio industrial liviano</b>	
Ferreterías, venta de materiales de construcción (no se acepta venta de material pétreo), materiales eléctricos, pinturas o similares.	

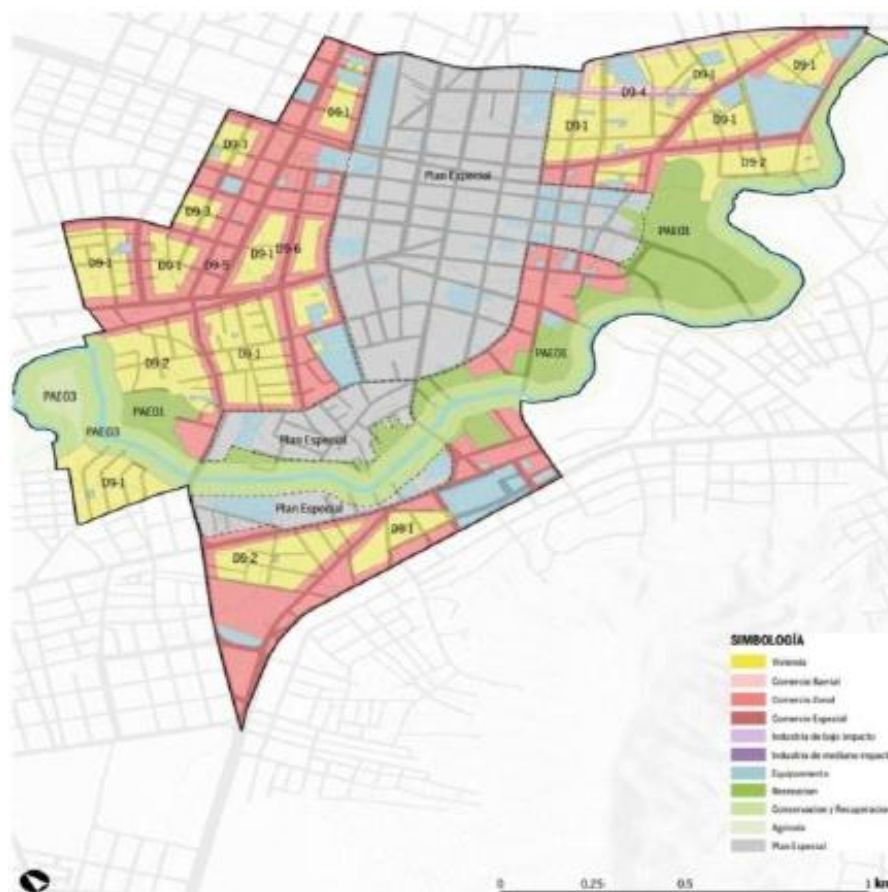


COMERCIO ESPECIAL (CE)	CE-1. Comercio industrial pesado
	Bodegas, materiales de construcción, materiales pétreos de construcción, venta de llantas, acopio de material de reciclaje, distribuidoras de productos al por mayor, servicios de empaque y mudanza o similares.
	CE-2. Comercio de alto riesgo
	Gasolineras y autoservicios, almacenes de gas o similares.
	CE-3. Comercio de vehículos y maquinaria liviana y pesada.
	Venta de vehículos, salas de exhibición de vehículos, locales de arrendamiento de vehículos o similares.
CE-4. Comercio restringido:	
Moteles o similares.	
CE-5. Comercio de productos agropecuarios y agroquímicos	
Productos agropecuarios, agroquímicos o similares.	
INDUSTRIA (I)	
INDUSTRIA DE	IB-1. Talleres artesanales

Nota. Obtenida del GAD Municipal de Portoviejo

### Figura 11

Zonificación del uso de suelo del centro urbano de la ciudad de Portoviejo antes del 16 de abril del 2016



Nota. Obtenida del GAD Municipal de Portoviejo

## Capítulo III

### Marco Metodológico

El presente análisis de caso emplea un nivel de investigación de tipo descriptiva, puesto que busca indagar las características del objeto de estudio, para establecer sus causas, efectos y soluciones, de ser necesario. Empleando la investigación documental y de campo, siendo complementarias entre sí.

### Investigación de bibliográfica

De acuerdo a Méndez (2008) la define como:

(...) un proceso mediante el cual recopilamos conceptos de fuentes secundarias, ya sean libros, artículos o similares. El propósito es el de obtener un conocimiento sistematizado. El objetivo es procesar los escritos principales de un tema particular. Este tipo de investigación adquiere diferentes nombres: de gabinete, de biblioteca, documental, bibliográfica, de la literatura, secundaria, resumen, etc. (p. 16)

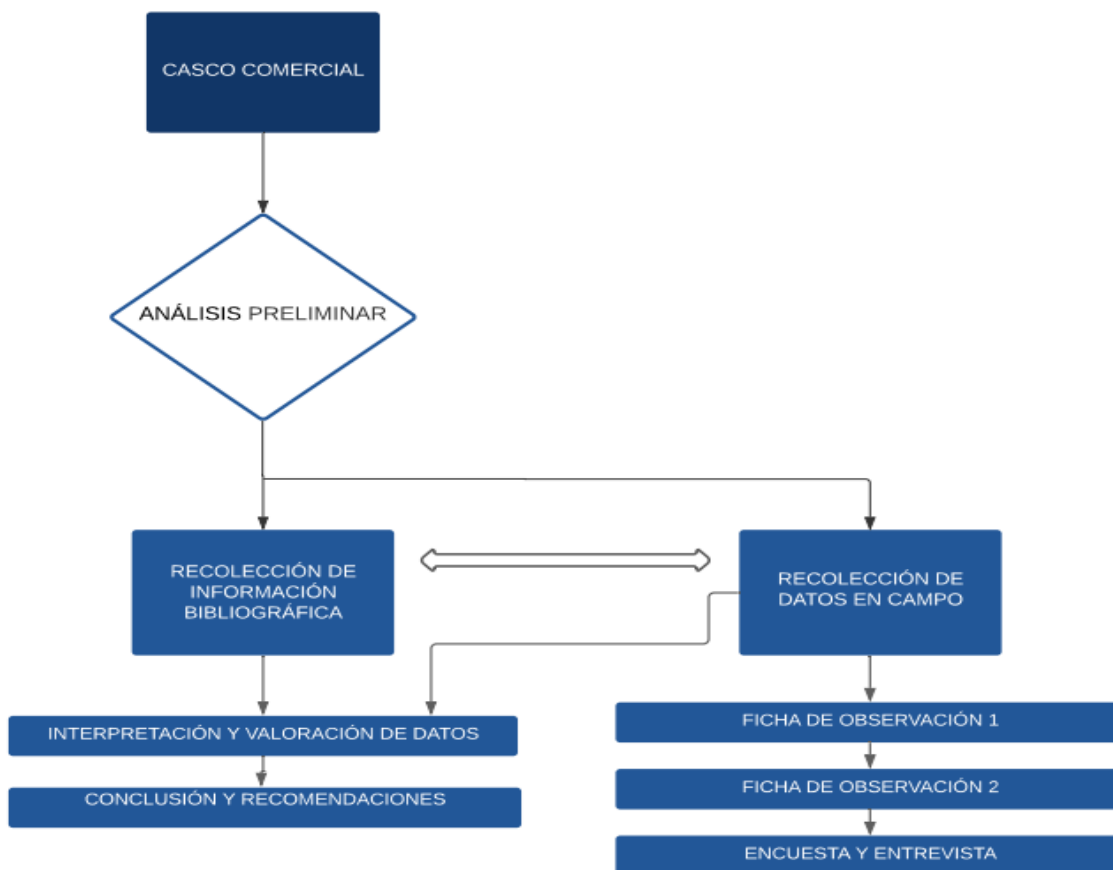
### Investigación de campo

Revisando el documento de Arias (1999), se encuentra definido a este tipo de investigación de la siguiente manera: “Consiste en la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar variable alguna” (p. 21).

Para un mejor entendimiento sobre el proceso investigativo, se expone el siguiente diagrama: Figura 12, en donde se aprecia el flujo de trabajo del presente análisis de caso.

Figura 12

Diagrama del proceso de investigación



Nota. Elaborado por autores del presente análisis de caso. (2021)

Partiendo de este diagrama, a continuación, se presenta un resumen redactado sobre este proceso.

### ***Análisis preliminar***

En esta primera fase se realiza una observación al área de estudio, identificando el problema, y lo que esto ha representado a la ciudad de Portoviejo, ya sea problemas o beneficios: he aquí donde nace la preocupación hacia este sector, ya que se pudo evidenciar asentamientos comerciales que de a poco intentan reanimar económicamente al sector, pero de una forma desordenada, y asentándose en lugares de zonas residenciales causando molestias a los habitantes.

### ***Investigación bibliográfica***

Para la realización del presente análisis de caso se realiza una investigación bibliográfica empleando diferentes fuentes como libros, revistas, sitios web, entre otros, los cuales brinden un aporte de veracidad en los puntos de interrogante, comenzando con la historia de la ciudad de Portoviejo para conocer sus inicios haciendo como referencia al comercio, también se logró constatar en libros que esta área de estudio en sus principios vivía del comercio ya que aquí estuvo asentado uno de los primeros mercados municipales de la ciudad generando un impacto comercial en este sector a lo largo del tiempo.

### ***Investigación de campo***

En este método se observará la interrelación de la ciudadanía hacia este espacio, ya sea entrevistando a transeúntes, profesionales del tema o personas que habiten en el lugar todo dependiendo de la información que se quiera obtener. De esta manera, en esta sección del trabajo, se plantea el empleo de dos fichas de observación, una encuesta y una entrevista, con las cuales se plantea cumplir los objetivos propuestos en el capítulo I de este documento, y la creación de mapas temáticos del estado del área de análisis.

### ***Interpretación y valoración de datos***

Esta fase se encarga de la interpretación y valoración de los diferentes datos obtenidos, para ello utilizaremos programas informáticos para representar gráficos estadísticos de las entrevistas y encuestas, esto se complementa al presentar mapas temáticos que reflejen estos datos para mayor comprensión y precisión del caso de estudio.

### ***Población y muestra***

De acuerdo con la investigación la población o universo de estudio de este caso, se considerará tomando en cuenta el casco histórico urbano de la ciudad de Portoviejo, que, tras el

evento afecto a muchos comerciantes y habitantes del centro, se escoge la cifra de 7.500 damnificados, como lo anuncio el Ing. Patricio en la entrevista de Moreta, y para obtener la muestra utilizaremos la siguiente formula.

$$n = \frac{k^2 * p * q * w}{[e^2(w - 1)] + k^2 * p * q}$$

Simbología de la fórmula para obtener la muestra

SIMBOLOGÍA		
n	Tamaño de la muestra	?
k	Nivel de Confiabilidad 90%	1,65
p	Variabilidad Positiva %	0,5
q	Varialidad Negativa %	0,5
w	Tamaño de la Población	7,500
e	Precisión o error	0,1

Elaborada por los autores de caso.

$$\frac{((1.65)^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5 \cdot 7500)}{((0.1)^2 \cdot (7500 - 1)) + (1.65)^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}$$

$$\text{Dividir: } \frac{5104.6875}{75.670625} = 67.45930$$

$$= 67.45930...$$

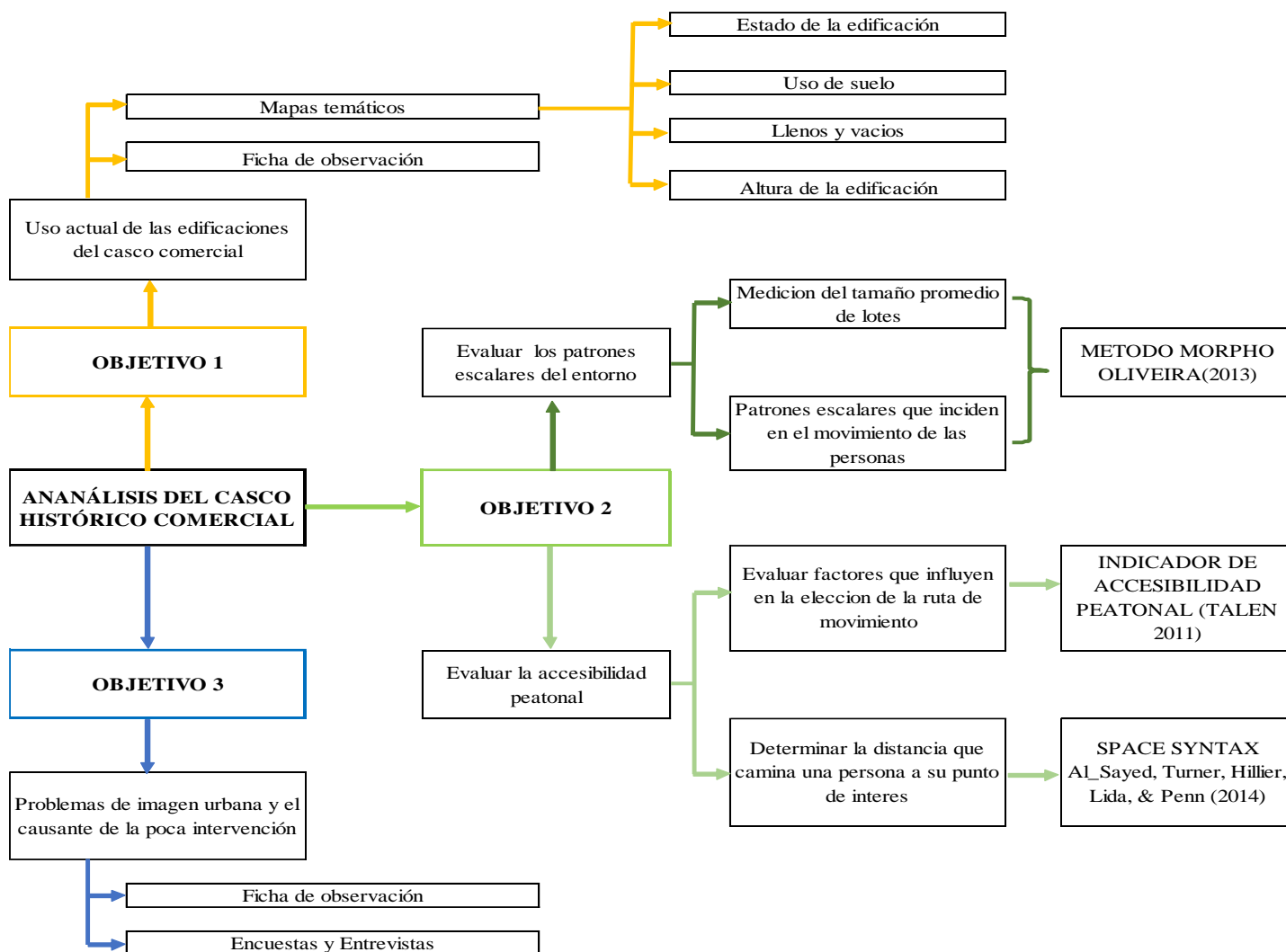
El resultado de encuestas a realizar es de 68

### Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Las técnicas e instrumentos es un medio fundamental para poder cumplir con nuestros objetivos, de tal manera nos permitirá definir un esquema de cómo se empleará cada instrumento para los diferentes objetivos, vea Figura 11

Figura 13

Esquema para cumplir los objetivos planteados



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

En la investigación se plantearon 3 objetivos que los iremos interpretando cada uno de ellos, donde nos permitirá analizar el uso de suelo actual, los patrones escalares, la transitabilidad del lugar y el problema de la poca intervención.

El primer objetivo propuesto es el de analizar el uso de las edificaciones actuales en el centro histórico comercial de la ciudad de Portoviejo, para ello se elaborara mapas temáticos, como

el uso de suelo, y llenos y vacíos, en base al criterio obtenido de la visita in situ, Para obtener esos datos cuantificados se utilizará una ficha técnica de observación de las edificaciones la misma que se juntará para realizar un mapa temático general, para saber en qué estado se encuentran y cuál es su uso actual, el instrumento a usar es la plataforma ArcGis.

### FICHA DE OBSERVACION 1

**Figura 14**

*Formato de ficha de observación para identificar el estado de las edificaciones y su respectivo uso*

FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL				
Codigo	000			
Ubicación				
Fotografía de la edificación				
<b>Uso de la edificación</b>				
Antes del 16A		Despues del 16A		
<b>N° Plantas</b>		<b>Material de Construccion</b>		
<b>Altura de las edificaciones (m)</b>				
0 / 3,50				
3,51 / 6,50				
6,51 / 9,50				
9,51 / 12,50				
12,51 / +				
Lote vacio				
<b>Soportal</b>		<b>Estado de la Edificación</b>		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
<b>Material de Fachada</b>			<b>Manzana</b>	
Alucobom	Hormigon	Otros		
Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporcion Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
<b>Uso de Edificación</b>				
Residencial	Mixta	Comercial	Otros	

Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

El segundo objetivo, se enfoca en los patrones escalares del entorno, la transitabilidad y accesibilidad del peatón en la cual aplicaremos 3 métodos eficientes.

El primero es el método de MORPHO, elaborado por Oliveira (2013) citado en una revista de arquitectura por Zumelzu, Barría, & Barrientos-Trinanes (2020), en la cual mencionan como analizar los patrones escalares, en el método definen la aplicación de 2 criterios morfológicos. La dimensión de manzanas y el tamaño de lotes, para realizar estas dimensiones se hará uso de la plataforma ArcGis. Considerando los 7 parámetros de Oliveira. (p, 9)

Para evaluar la accesibilidad peatonal dentro del área de estudio, se utilizan dos métodos de gran importancia.

Primero, el método elaborado por Talen (2011) citado en Zumelzu, Barría, & Barrientos-Trinanes para medir la distancia caminable a equipamientos administrativos, financieros, comercio en general, y servicios locales. Este método, principalmente es utilizado para evaluar la accesibilidad peatonal en los diferentes nodos de alta actividad del área de estudio, en nuestro caso se tomará nodos estratégicos y de mucha importancia para el estudio, entre ellos son el nodo de la avenida Francisco de Paula Moreira y Av Manabi, también se tomará el nodo de la calle 10 de Agosto y Chile y por último la Avenida Francisco de Paula Moreira y calle Olmedo, donde consistirá en medir el número de lotes residenciales dentro de un radio de 75 metros cercanos a los servicios, equipamientos, comercios, dividido por el área de extensión. Se utiliza un promedio de velocidad caminable de 1.4 m/seg, clasificado como “una fácil y saludable caminata alrededor de un barrio”, de la misma manera se hará uso de la plataforma ArcGis. (p, 9)

Segundo, el método de seguimiento de personas de la teoría síntesis del espacio (space syntax), definido por Al\_Sayed, Turner, Hillier, Lida, & Penn (2014) citado por Zumelzu, Barría, & Barrientos-Trinanes, donde es utilizado para evaluar dos aspectos: evaluar qué factores del



entorno inciden en la elección de una ruta de movimiento; y la distancia que una persona camina entre sus puntos de interés y su elección de ruta.

Por medio del seguimiento a la persona, se mide la distancia promedio que una persona camina desde un punto a otro de su interés, comprobando su elección de ruta. Para llevar a cabo lo mencionado, el rastreo de rutas se define en toda el área delimitada como se muestra en la figura 3, y mediante observación en campo, se sigue a unas 25-50 personas en horas pico (12:00PM) para una muestra representativa, con el uso de la plataforma ArcGis se pretende definir los mapas correspondientes. La observación en campo incluye determinar la calidad del entorno construido como factor que pueda incidir en la elección de un trayecto con mejor o peor calidad espacial, utilizando tres criterios: calidad del espacio público, de la infraestructura de comercio y servicios, y la calidad y presencia de áreas verdes. (p, 9)

Por último, el tercer objetivo, es de analizar los problemas de la imagen urbana, y cuál es el causante principal de la poca intervención, para ello se pretende realizar mapas temáticos de alturas de edificaciones, el eje vial y mobiliarios y equipamientos existentes en el área, además se tomará en cuenta los mapas temáticos de los objetivos anteriores para mayor información.

También se elaborará una ficha de observación del estado de la calle analizando diferentes elementos que conforman la imagen urbana, fortaleciendo a esto se realizará una entrevista a diferentes peatones que transitan o conviven en el lugar, además se desarrollarán encuestas a profesionales de la rama de la construcción, teniendo más claro y por medio de estos métodos obtener cual es el problema de la poca intervención.

Figura 15

Formato de ficha de observación para identificar el estado de las calles y su mobiliario urbano

FICHA DE OBSERVACION DE LA CALLE Y LOS MOBILIARIOS URBANOS						
Calle:	# Botes de Basura	Acera				Ubicación:
		Material		Estado		
		Hormigon	Adoquin	Malo	Bueno	
	# Bancas	Barreras	Si		Areas Verdes	Si
			No			No
	# Lamparas	Señalización			Direccion Vial:	
		Tipo	Estado			
			Malo	Bueno		Excelente
		Vertical				
		Horizontal				
Detalles						
Boldillo/Acera/Calzada	Barrera Arquitectonica	Señalización	Otros			
Fachada:						
Nota:						

Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

*Encuesta*

## UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO



## CARRERA DE ARQUITECTURA

## FORMATO DE ENCUESTA

**Tema:** Análisis del casco comercial histórico del centro urbano de Portoviejo

**Responsable:** -Bryan Bravo. - Gary Saltos

**¿Cree que debe regresar el casco comercial en donde se mantuvo muchos años?**

SI

NO

**¿Por qué cree que los dueños de estos edificios no están invirtiendo aquí?**

FALTA DE DINERO

INVERSIONES EN OTROS LUGARES

**¿Cree que es mejor que el casco céntrico se vuelva residencial?**

SI

NO

**¿Si el casco comercial volviera a este lugar que mejoraría?**

Economía

Calles

Ninguna de las anteriores

**¿Si el casco comercial volviera viviría en esta zona?**

SI

NO

QUIZÁS

*Entrevista*

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

CARRERA DE ARQUITECTURA

FORMATO DE ENTREVISTA



**Tema:** Análisis del casco comercial histórico del centro urbano de Portoviejo

**Responsable:** -Bryan Bravo. - Gary Saltos

**ENTREVISTA A:**

**EDAD:**

**FECHA:**

**LUGAR:**

**1. Su nivel de estudio**

Re.

**2. Experiencia Laboral**

Re.

**3. ¿Cree que los parámetros que se aplicaron en la regeneración de las 11 manzanas, es conveniente aplicarlos alrededor del ex centro comercial?**

Re.

**4. ¿Tras el fenómeno que destruyó este espacio, cree que exista la posibilidad de mejorar de gran manera la imagen urbana de este casco comercial?**

Re.

**5. ¿Analizando las actividades de comercio en general y el uso de suelo de la ciudad de Portoviejo, qué sería lo más factible, regresar el comercio a este lugar sabiendo que el comercio informal seguirá existiendo?**

**Re.**

- 6. ¿Cómo profesional, qué haría para mejorar la imagen visual que a veces nos da el comercio informal?**

**Re.**

- 7. ¿Tiene conocimiento o referencia de una ciudad que el casco comercial este estructurado de una manera eficiente?**

**Re.**

- 8. ¿Cree que una de las razones de la poca inversión en este espacio, se deba al miedo de muchos mitos y verdades que se dijeron del tipo de suelo de este sector?**

**Re.**

- 9. ¿Piensa que debe existir una normativa que regule el número de pisos en edificaciones de esta zona o cree que con un buen cálculo no importa esto?**

**Re.**

- 10. ¿Qué piensa de los soportales que trasciende de la arquitectura española y se ha quedado en el centro de Portoviejo desde sus inicios, la podemos apreciar en todas sus manzanas céntricas, cree que se deba dar uso o solo sea peatonal?**

**Re.**

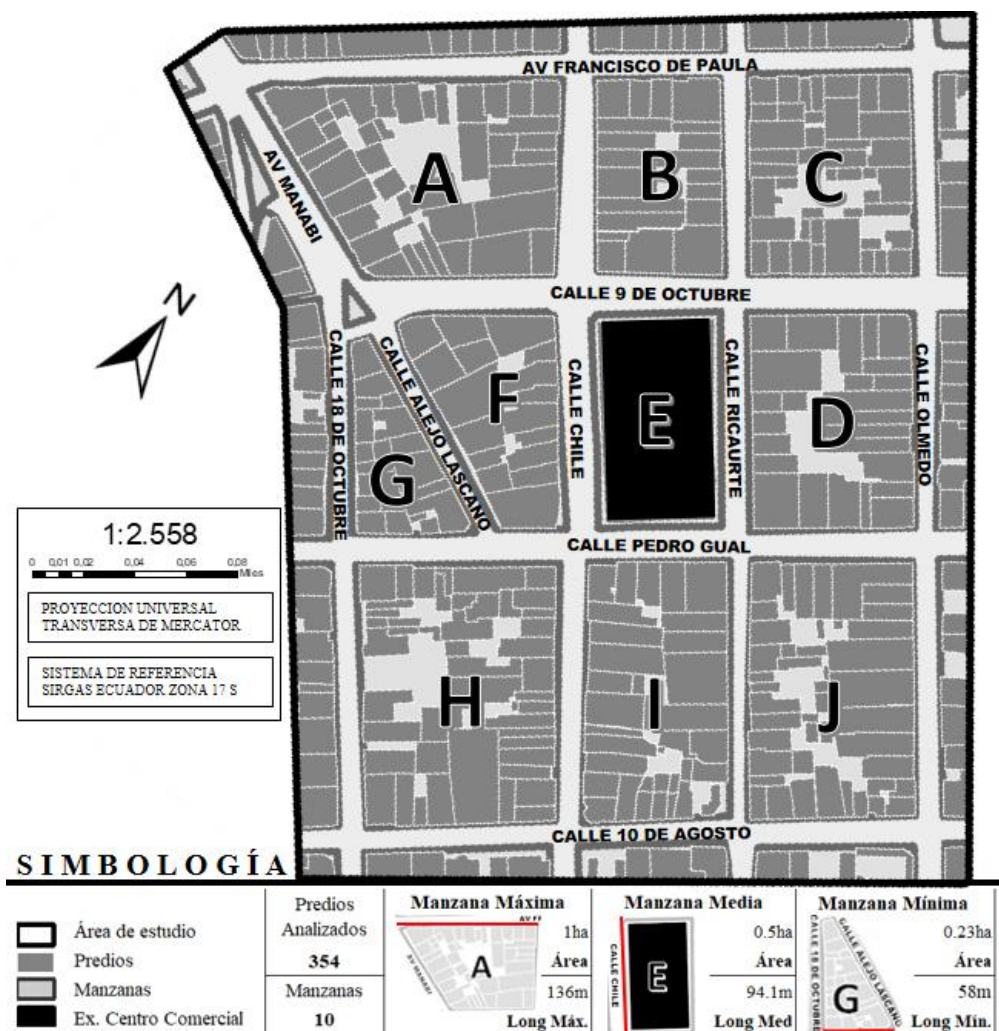
## Capítulo IV

### Resultados y Discusión

Este capítulo se enfoca en la interpretación de los datos recolectados en el trabajo de campo, los mismos que nos ayudarán a comprender el estado que se encuentra el casco comercial y su vez cumplir con los objetivos planteados al inicio de la investigación.

**Figura 16**

*Plano catastral del área de análisis*



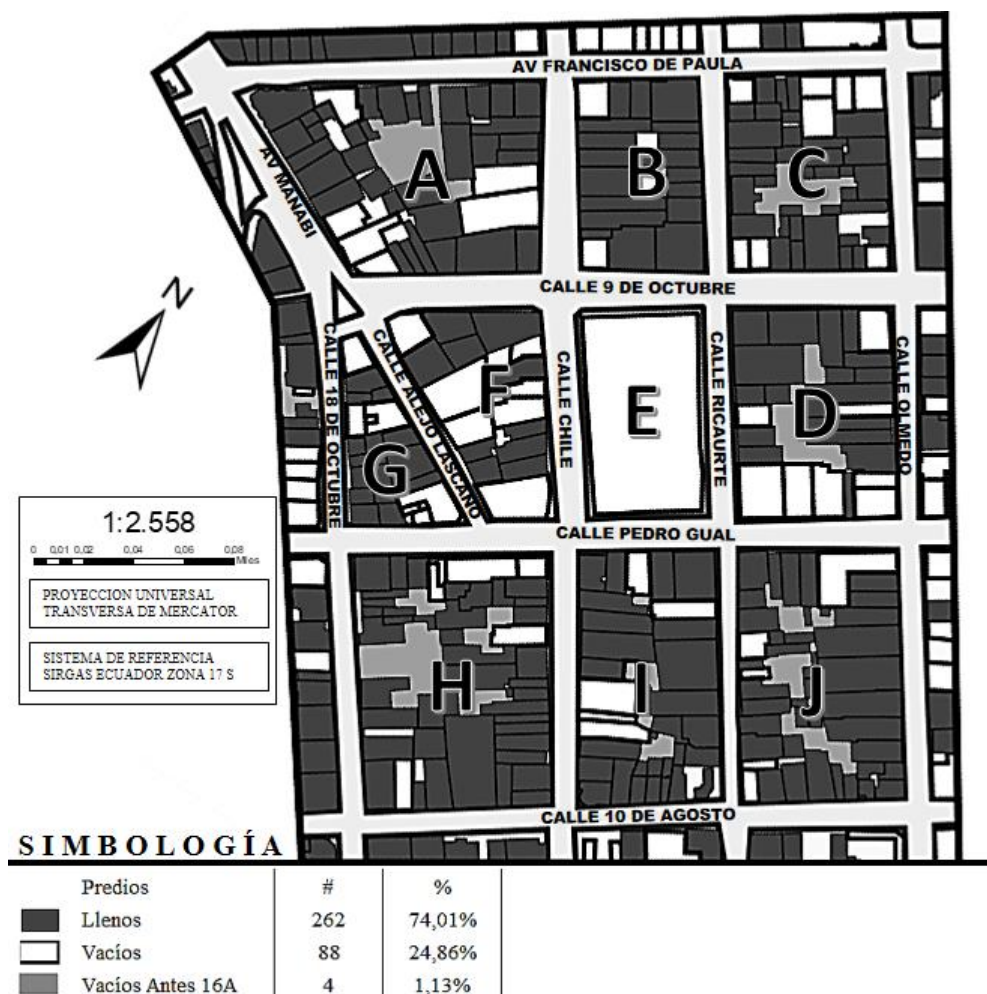
Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

En el siguiente gráfico representa un catastro que se realizó en el área de estudio en la cual se analizaron 10 manzanas y su área periférica, consta de 354 predios, cada uno de los predios tiene su ficha de observación, se irá analizando los datos a medida que vamos avanzando.

Conociendo estos datos de amanzanamiento, se concretó que sus manzanas son pequeñas y muy caminables recorriendo varias cuadras en minutos, pero la idiosincrasia y la falta de cultura de los ciudadanos portovejenses no realizan esta actividad y prefieren un medio de transporte para movilizarse en su interior. En cuanto a la forma de los predios son la mayoría rectangulares, pero con una diferencia de área entre ellos, en la cual el área más predominante de los predios del sector bordea entre los 250 a 350 m<sup>2</sup>, teniendo como longitud mayor su profundidad, y sus edificaciones son totalmente adosadas.

**Figura 17**

*Esquema de los predios llenos y vacíos*

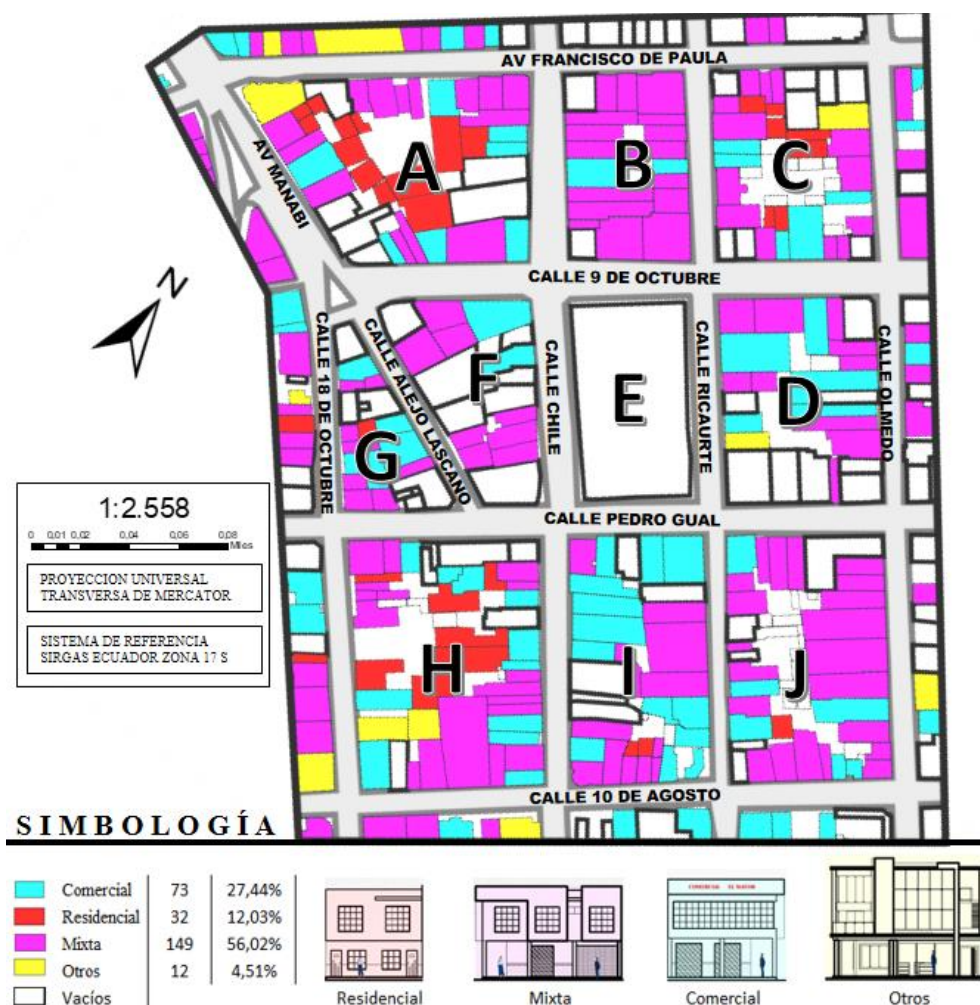


Nota. Elaborado por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

Evidentemente existían vacíos en el centro de la ciudad antes del evento sísmico, pero estos se apreciaban en el interior de las manzanas más grandes, estos vacíos o solares baldíos eran utilizados para la actividad de parqueo en el centro, tratando de evitar aglomeración en el interior de la ciudad. Tras el evento del sismo es notable la evidencia de predios baldíos en el centro urbano de la ciudad, lo cual conlleva a una escasez edilicia rompiendo con la unidad edificada en sus manzanas, dándole paso a la incertidumbre, abandono, inseguridad en ciertas manzanas dejando un panorama anormal sin actividad alguna, esta son algunas de las causas que hace que no se reactive el comercio en el área hasta la actualidad.

**Figura 18**

*Esquema del uso de suelo del casco histórico comercial de la ciudad*





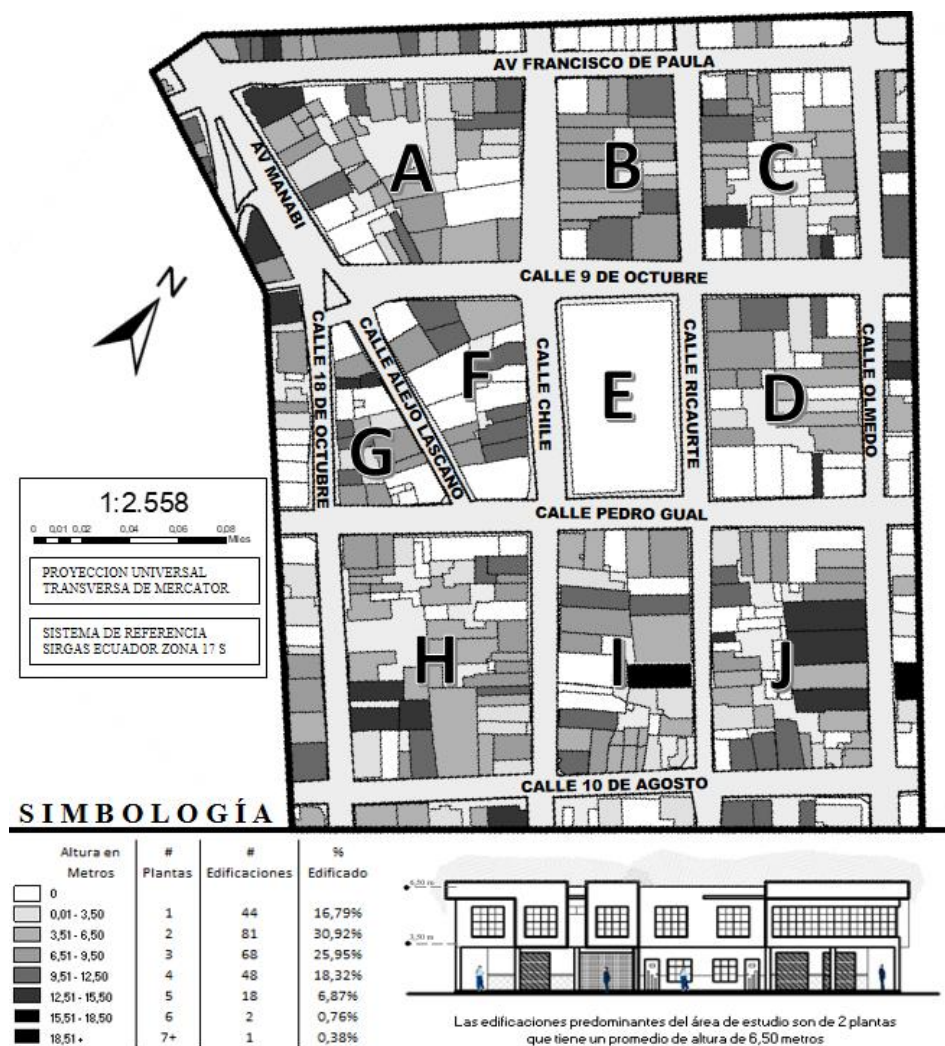
Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

Evidentemente el mayor uso que tiene el centro comercial urbano de la ciudad es de uso mixto, lo que define que es un área de la ciudad para habitar y comercializar, y así ha sido desde sus inicios, esto se encuentra definido como: En la planta baja uso exclusivo para el comercio y en sus plantas superiores para habitar, en la mayoría de estas edificaciones los mismo dueños son los que la habitan, porque de alguna forma sienten que cuidan sus negocios y en la actualidad temen de que sean víctima de algún atraco. En el centro son pocas las edificaciones que son exclusivamente de uso residencial, porque el área a medida que fue creciendo la ciudad se fue trasformando su núcleo dejando el sector comprendido como el centro con mayor influencia de uso mixto. Mientras que el otro uso viene siendo de servicio en la cual engloba las actividades financieras, turísticas y administrativas, estas se encuentran dispersas de tal manera, que sirve para evitar aglomeración.

En esta área está restringido realizar otro tipo de edificación que puedan afectar al entorno en este caso viene siendo las de índole industrial que afortunadamente esta zonificado en las áreas periféricas de la ciudad.

Figura 19

Esquema de altura de edificación en el área de estudio



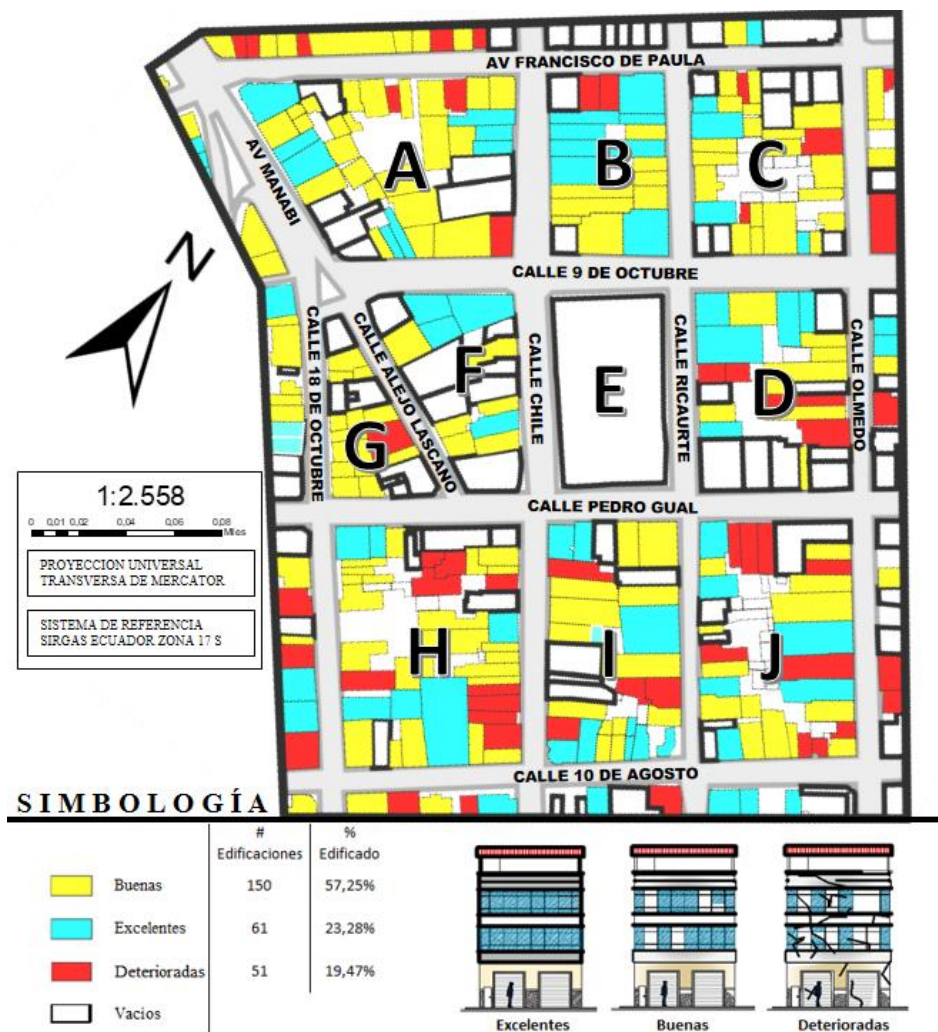
Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

La ciudad de Portoviejo no se identifica por tener edificios altos, esto se debe por la ordenanza que mantiene el municipio en la ciudad, esto se debe a ciertos factores que lo impiden, uno de ellos es la falta de preparación del personal en la construcción, los materiales que se aplicarían a la construcción, la licuefacción del suelo y por último la ciudad está sobre un valle

rodeado de colinas y funcionaba el ex aeropuerto Reales Tamarindo, todos estos inciden pero existe una altura predominante en el centro urbano que es de 6.50 m que hace referencia a las edificaciones de 2 plantas.

**Figura 20**

*Esquema del estado actual de las edificaciones*



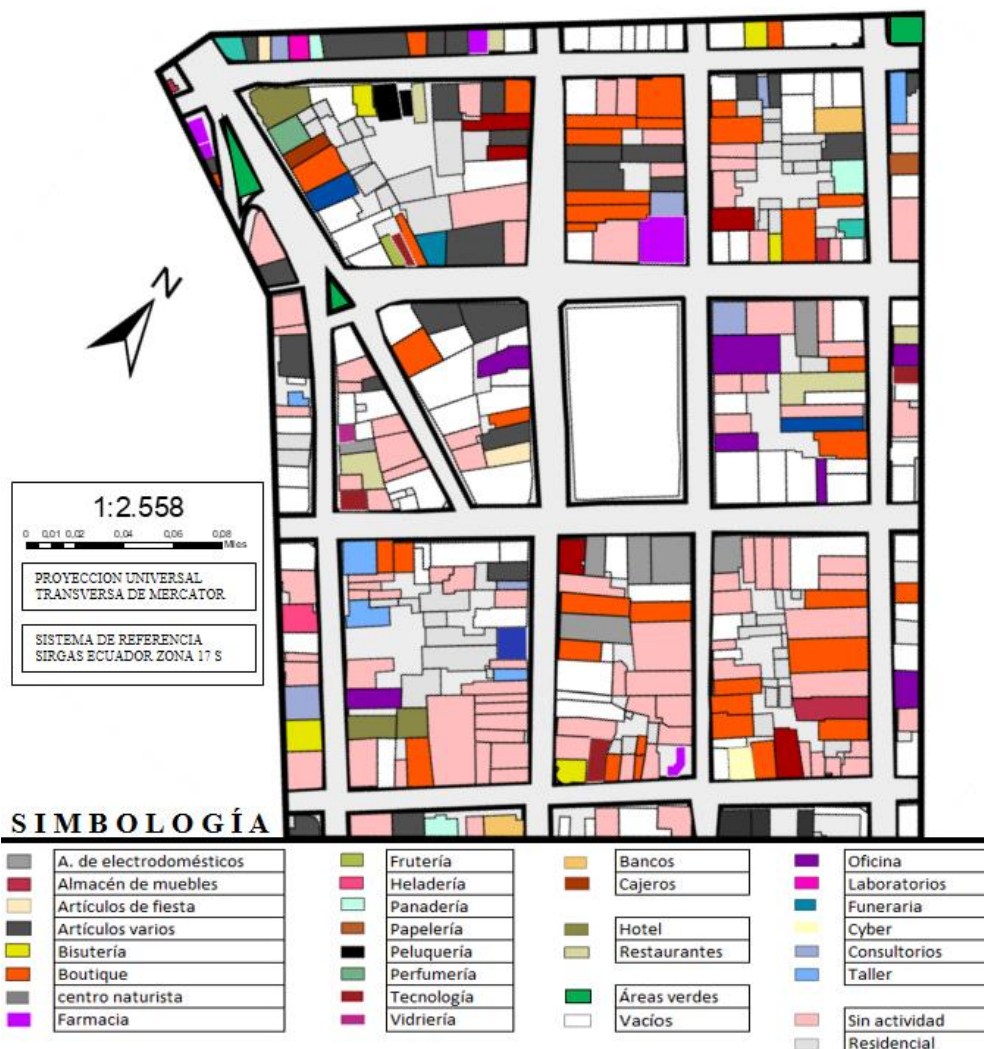
Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

Se puede apreciar claramente en el gráfico que evidentemente existen mayor proporción de edificaciones buenas que sus daños son leves, y que funcionan perfectamente, pero así mismo existe un alto grado de edificaciones deterioradas que se encuentran con fisuras y otras anomalías que hacen que estas edificaciones ocupan un espacio en la trama urbana sin ser utilizado para su respectiva función y que a nivel urbanístico y paisajista sea de aporte negativo.

Existen edificaciones que generan pánico a los transeúntes por el estado en que se encuentran, evidentemente evitan pasar por ahí, viendo el panorama desde un punto de vista comercial incide mucho en su reactivación porque: si tenemos áreas vacías y le sumamos estas edificaciones sin uso alguno, la reactivación comercial durara un par de años más.

**Figura 21**

*Esquema de la actividad comercial en general del sector*



Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

### Figura 22

*Esquema de los 3 nodos con diferentes actividades*



Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

La información obtenida, demuestra cada una de las actividades que se realizan en el sector. A pesar que existen múltiples actividades en el área estudiada, no se tiene un área consolidada o establecida para la reactivación del comercio, esto también se debe a la representación de sus locales que existen 227 en la actualidad, pero no todos están activos, de todos los locales 114 no

están activos que comprende el 50.22% del comercio en general, esto quiere decir que la mitad de los locales del centro están en funcionamiento. Lo cual determinó que el área analizada posterior al evento del 16A no ha tenido protagonismo de ser comercialmente activo.

**Figura 23**

*Tabla de los 3 nodos para comprobar la actividad comercial y accesibilidad para los transeúntes*

CRITERIOS/INDICADORES		CASCO COMERCIAL HISTORICO URBANO			OBSERVACION		
Nodo de actividad		Nodo Av. Francisco de P. Moreira y Av Manabi	Nodo calle 10 de Agosto y calle Chile	Nodo Av. Francisco de P. Moreira y calle Olmedo			
N° Lotes		70	64	61			
Accesibilidad Peatonal		0,93	0,85	0,81	Accesible		
Calidad del entorno construido	Infraestructura comercio/servicios	Bueno	Regular	Regular	En funcionamiento		
	Espacio Publico	Regular	Regular	Bueno	Escaso		
	Areas Verdes	Malo	Malo	Bueno	Insuficiente		
Acceso caminable en minutos(promedio de la velocidad caminable 1,4m/s)	Nodo Comercial	Servicios/Comercio	Valor (minutos)	Puntuacion			Distancia objetivo (m)
				Bueno	Regular	Malo	
	Grupo/Nodo de servicios entre la avenida Francisco de P. Moreira y Av Manabi	Cajeros	1,23	x			100 - 150 m caminable
		Articulos Varios	1	x			
		Tecnologia	1,4	x			
		Vidrieria	1	x			
		Panaderia	2,54		x		
		Farmacia	1	x			
		Restaurante	3,3		x		
	Grupo/Nodo de servicios entre la calle 10 de Agosto y Chile	Hotel	1	x			100 - 150 m caminable
		Banco	1	x			
		Plaza comercial	1,46	x			
		Bisuteria	1,18	x			
	Grupo/Nodo de servicios entre la avenida Francisco de P. Moreira y calle Olmedo	Boutique	1,1	x			100 - 150 m caminable
		Plaza Libre	0,3	x			
Banco		1	x				
Articulos Varios		1,02	x				
Iglesia		3	x				
Boutique	1,5	x					

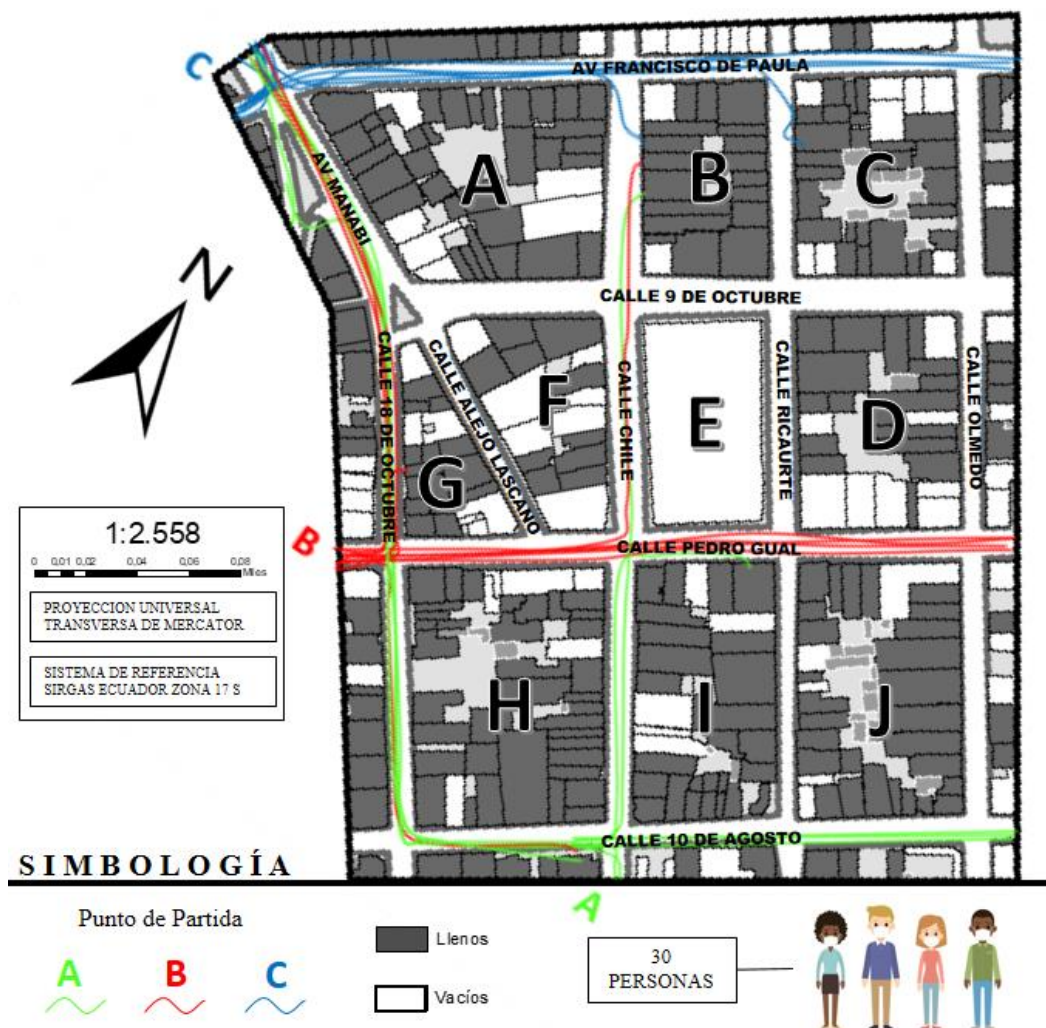
Nota. Tabla elaborada por Zumelzu, Barría, & Barrientos-Trinanes. Editada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma Microsoft Excel.

En el nodo de la calle Olmedo y avenida Fráncico de Paula Moreira, la mayor cantidad de espacios son vacíos, así como también en el nodo de la calle 10 de agosto y Chile

En el nodo de la Av. Manabí y la Av. Fráncico de Paula Moreira se apreció una actividad comercial muy activa generando aglomeración en el sector. En el nodo de la calle 10 de Agosto y Chile se apreció más edificaciones sin actividad, todo lo contrario, con el primer nodo, mientras que en el último nodo que es la calle Olmedo y avenida Fráncico de Paula Moreira mayor cantidad de espacios vacíos y edificación sin actividad, pero hay la presencia de una plaza que le da movimiento al sector.

**Figura 24**

*Esquema del análisis. Seguimiento a la persona, y su elección de ruta*



Nota. Elaborada por los autores del caso en base al seguimiento de la persona de la teoría space syntax (2021).

El siguiente análisis visual que se realizó in situ, se escogieron 3 puntos de partida de la persona, En la cual se descubrió su elección de ruta a su punto de interés o destino dentro del área, cabe recalcar que alrededor del área estudiada existen otros equipamientos actualmente activos que son de interés a los usuarios, se evidencio la interacción de las personas con la estructura urbana donde sus espacios están interconectados.

Punto A, la esquina del Banco del Pacifico entre la calle Chile y 10 de Agosto, se pueden evidenciar tres circulaciones del transeúnte, pero sus calles regeneradas están inconclusas, lo cual genera malestar para circular y la frecuencia al transitar es escasa, una de las circulaciones con mayor frecuencia en este punto se dio por la calle 18 de Octubre, en vista que en la Av. Manabí hay mayor actividad comercial, lo contrario del centro.

Punto B, en este punto podemos observar una circulación más directa bidireccional, los transeúntes no cambia su dirección al transitar, esto se debe a que la calle Pedro Gual sea principal en el centro, esta calle une una zona residencial como la ciudadela San Pablo y en su otro extremo se genera actividades de comercio y servicio como el terminal terrestre, adicional a esto es una calle de salida directa a las zonas rurales del cantón.

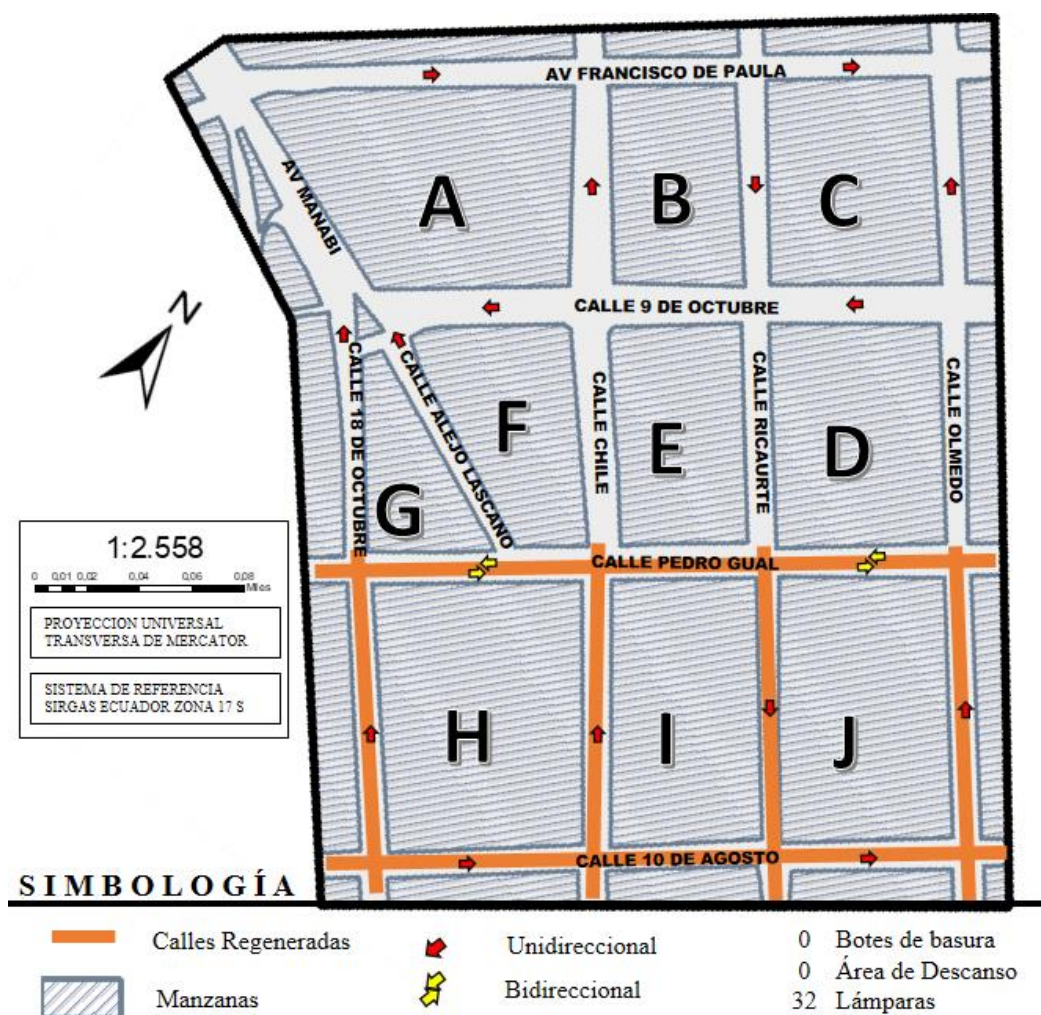
Punto C, se evidencio una circulación activa en el mismo punto, por la alta actividad de comercio que se estableció en los últimos años, y también existe alta frecuencia de circulación de peatones en la calle Francisco de Paula Moreira debido a los equipamientos existente alrededor del área estudiada tales como; el comercio informal, plaza libre, iglesia entre otros, es el punto con mayor circulación, en comparación de los otros puntos.



Examinando estos 3 puntos, se evidencia que los lugares por el cual los peatones no circulan por estas rutas, es debido a la inseguridad, escasas de actividad, la elección de la ruta más corta a su destino, interés de equipamientos alrededor del área estudiada, o las barreras arquitectónicas, todas estas inciden en la accesibilidad peatonal y elección de ruta del peatón.

**Figura 25**

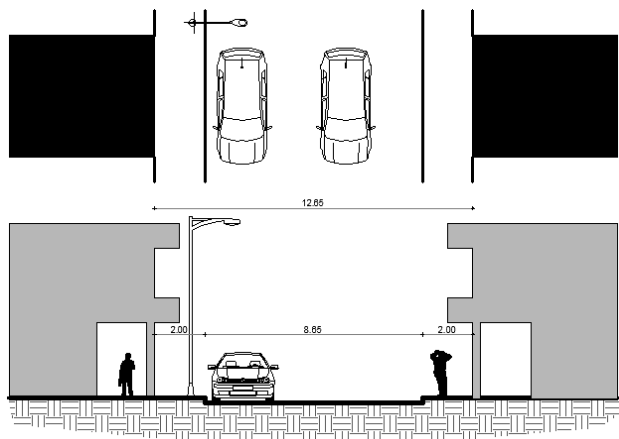
*Esquema de las calle del centro histórico comercial*



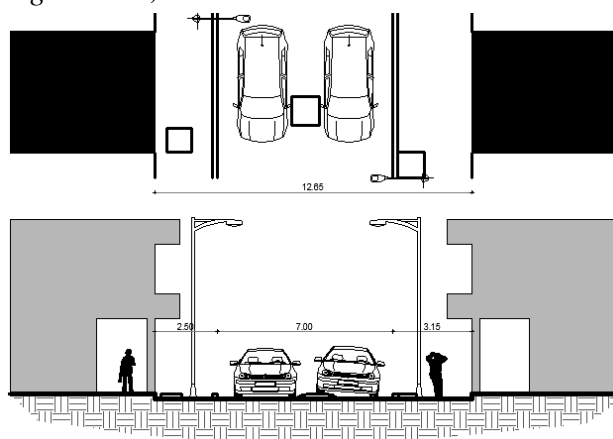
Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la plataforma ArcGis y modificando en Microsoft Point. (2021)

**Figura 27**

*Corte del estado actual de la calle Chile sin intervención, tramo AB*

**Figura 26**

*Corte del estado actual de la calle Ricaurte regenerada, tramo IJ*



Nota. Elaborada por los autores del caso en base a la ficha de observación, utilizando la AutoCAD. (2021)

### **Resultado de la Ficha 2**

En esta ficha, el enfoque fue el estado de los mobiliarios urbanos, la calzada y aceras del área de estudio. En cuanto a las aceras, estas son de hormigón, y se encuentran en un buen estado. Sin embargo, se pudo constatar la existencia de tramos en donde las cotas de las tapas de alcantarillado varían con el nivel de la acera, presentando una barrera arquitectónica para la movilidad, esto sucede mayormente en los tramos que se está regenerado. Además, se pudo evidenciar la carencia de mobiliarios urbanos como: botes de basura, bancas entre otros. De manera similar con el apartado de áreas verdes, las cuales carecen de su existencia, ni en las construcciones existentes ni en las aceras, teniendo esto en cuenta para futuras propuestas.

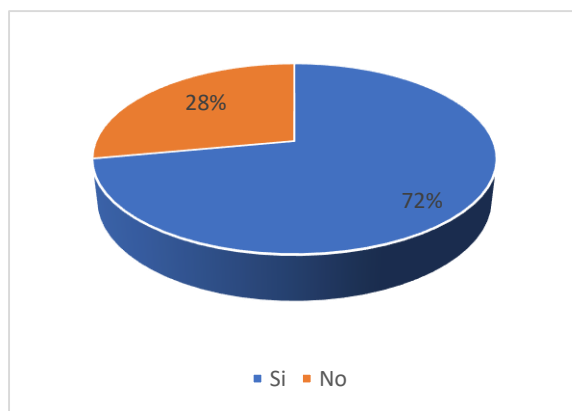
En relación al apartado de señalización, se aprecia la existencia de nomenclaturas verticales y horizontales por lo que se cataloga que este ítem se encuentra en un estado bueno, sin embargo, se recalca la ausencia de algunos tipos señaléticas que colaboren con la movilidad universal, así como también la ausencia de la identificación de los nombres de las calles y avenidas.

## Resultado de las encuestas

Se realizó la encuesta porque es oportuno conocer la percepción que tienen las personas a cerca del centro comercial urbano en la actualidad, corroborando información obtenida en el trabajo in situ con lo que ellos conocen, y por lo consiguiente cumplir con el objetivo 3.

**Figura 28**

*¿Cree que debe regresar el casco comercial en donde se mantuvo muchos años?*

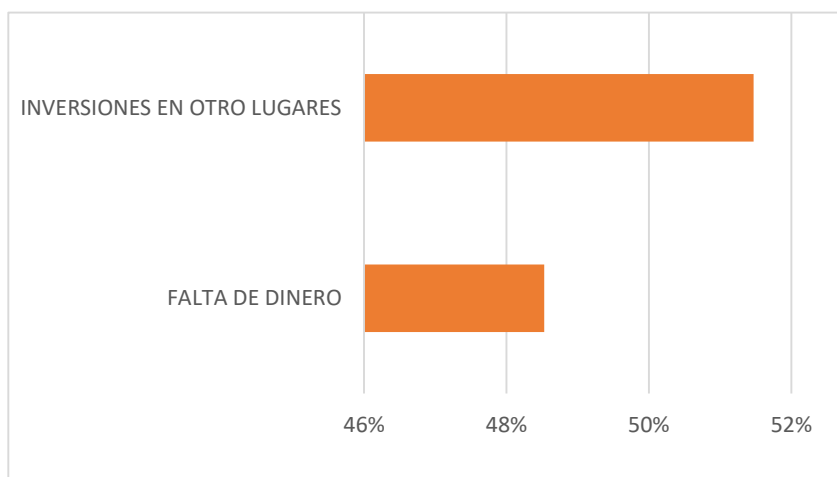


Nota: Elaborada por los autores de este análisis de caso, Software Microsoft Excel, (2021).

Se comprobó que el 72% de las personas encuestadas consideran que, si es pertinente que regrese el casco comercial por su historia, y están siendo optimistas ante todo aun cuando el casco comercial histórico tenga poca frecuencia de transeúntes y las ventas no sea lo que tenían previsto los comerciantes.

**Figura 29**

*¿Por qué cree que los dueños de estos edificios no están invirtiendo aquí?*

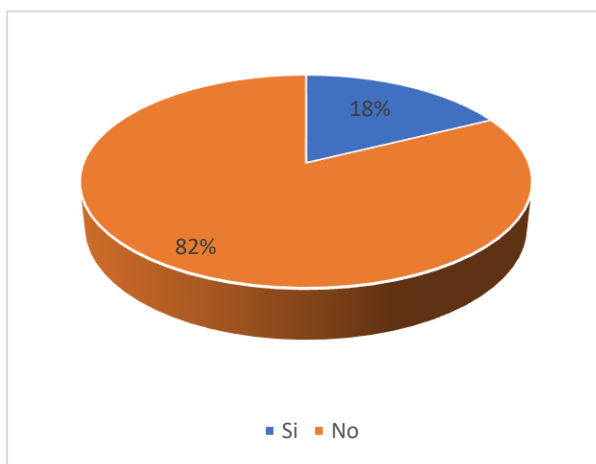


Nota: Elaborada por los autores de este análisis de caso, Software Microsoft Excel, (2021).

Del 100% de las encuestas realizadas el 48.46% determinó que hay inversiones en otro lugar de la ciudad, esto se debe al poco interés por parte del GAD Portoviejo que no propone un incentivo para los comerciantes a invertir en el centro, que evidentemente ya no lo ven rentable, mientras que el 51.54% afirma que es por la falta de dinero, pues invierten en el centro, esto puede ser por la situación que se encuentra el país. Lamentablemente el Ecuador pasa por una crisis económica fuerte, en la que los comerciantes se les dificultan invertir para reactivar su negocio.

### Figura 30

*¿Cree que es mejor que el casco céntrico se vuelva residencial?*

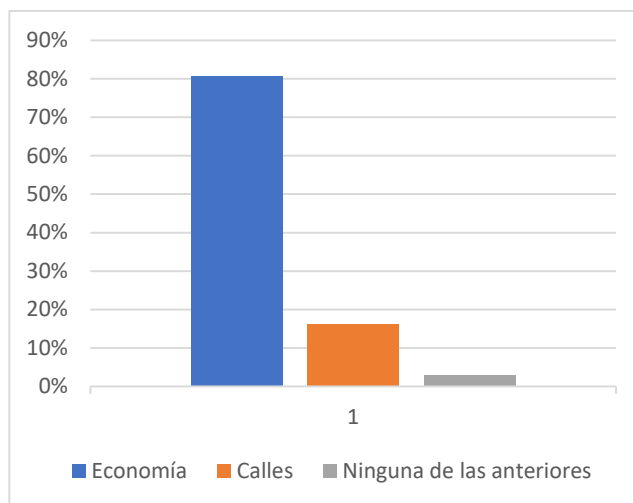


Nota: Elaborada por los autores de este análisis de caso, Software Microsoft Excel, (2021).

Las estadísticas demuestran que el 82% no cree que se vuelva residencial por su posición geográfica, esto quiere decir que, las actividades que se realizaron y que se están realizando en el centro, vuelva a que se vaya reactivando de a poco, es evidente que una ciudad céntrica que genere comercio y brinde servicios, es una ciudad viva que incita al desarrollo, mientras que un 18% afirmó que si es posible que se vuelva residencial, evidentemente en el centro ya no existe porque su actividad comercial es escasa, y que su actividad de comercio se ha dispersado en toda la ciudad.

**Figura 31**

*¿Si el casco comercial volviera a este lugar, que mejoraría?*

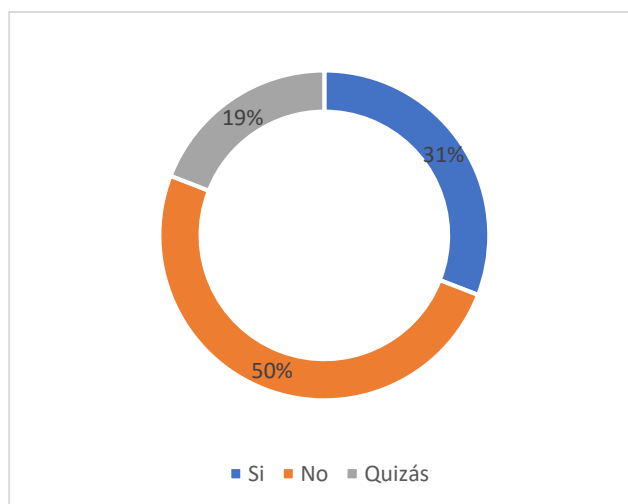


Nota: Elaborada por los autores de este análisis de caso, Software Microsoft Excel, (2021).

Los datos recopilados en las encuestas dictaminan que, 81% de los encuestados afirman que mejoraría la economía del casco comercial de la ciudad, y que los comerciantes a nivel local como cantonal vendrían a promocionar sus productos o poner su negocio que ayuda al desarrollo; el 16% mejorarían las calles cambiando el aspecto visual del sector para promover sus negocios y atraer clientes de tal forma que se sientan en confort realizando sus actividades.

**Figura 32**

*¿Si el casco comercial volviera, viviría en esta zona?*



Nota: Elaborada por los autores de este análisis de caso, Software Microsoft Excel, (2021).

Analizando los resultados obtenidos en el gráfico, el 50% de los encuestados recuerdan un poco la historia cotidiana que se vivía en el sector céntrico de la ciudad, donde se podía apreciar muchos problemas para habitarlo. Mientras que el 31% aseguro que si volvería ya que tienen sus negocios necesitan reactivarlo o por la descendencia histórica en ciertos habitantes de la ciudad. Se puede deducir que si es un sector que puede tener una actividad residencial, pero sabiendo cómo mejorarlo.

### ***Resultado de Entrevistas***

Esta entrevista se la realiza con la finalidad de analizar las opiniones de los profesionales sobre los problemas de la imagen urbana del casco comercial histórico de Portoviejo, respondiendo con la interrogante del objetivo específico número 3.

Entrevista dirigida al Ing. Adrián Areas Mera contratista del Estado Ecuatoriano (2021) respondió lo siguiente.

Como resultado general en la entrevista realizada al Ing. Adrián Areas Mera se buscaba obtener opiniones acerca de, si es recomendable seguir con el modelo actual de la regeneración del centro histórico de Portoviejo, manteniendo sus anchos de vías, Nos aseguró que en parte ya cubre una regeneración en el centro comercial histórico pero es evidente que la calle Pedro Gual son de un flujo vehicular medio, si se aplicaría podría afectar al tránsito vehicular, El sismo destruyo el centro urbano pero él cree que si hay posibilidad de mejorarlo, y es regenerando cada una de sus edificaciones, cree que es propicio mantener el comercio en el lugar histórico, así no queda olvidado, pero de tal forma que sea regulado, y para que los comerciantes informales no

generen desorden asignarle un área exclusiva y así se establece una nueva zonificación propicia a las actividades. Un claro ejemplo de la ciudad que nos hizo referencia es la ciudad de Manhattan siempre su comercio está activo por las actividades que se realizan en la misma.

Él piensa que la poca inversión en este espacio se debe a las diferentes hipótesis sobre el uso de suelo, y su resistencia ha generado pánico al querer construir, pero nos asegura que son suposiciones generadas por la gente en general, que con un buen cálculo se puede realizar cualquier construcción, pero asegurándose de cumplir con las normas establecidas, y que los soportales son espacios abiertos pero cubierto para el uso del peatón que es el de transitar.

Entrevista concedida por el Arq. Jean Pierre Bravo (2021), respondió lo siguiente:

Como resultado general en esta entrevista realizada al Arq. Jean Pierre Bravo se buscaba saber la opinión de si es recomendable seguir con el modelo actual de la regeneración del centro histórico de Portoviejo, manteniendo los anchos de vías, lo que el arquitecto nos hizo referencia es que podría afectar de gran manera al tránsito vehicular sabiendo la demanda de vehículos que existe en la ciudad, él cree que ante el fenómeno natural esto es una oportunidad para hacer las cosas bien en este espacio determinando nuevos reglamentos y a su vez empezarlos a cumplir, su opinión sobre el comercio informal es de que hay que saber ubicarlos generando zonificaciones de donde deben estar y donde deben llegar; un claro ejemplo es Málaga que es una ciudad muy activa tanto en el día como en la noche y tiene su regulaciones hacia comerciantes informales y culturales.

El piensa que la poca inversión en este espacio se debe a la falta de una iniciativa que al emprendedor no le cause incertidumbre de qué va a suceder después con este espacio, también él nos comenta que es importante una regulación de pisos en este sector para que no se vea

desproporcionada y que los soportales solo deben ser de uso peatonal y libres para que sean usado como hace mucho tiempo que los peatones puedan cubrirse de las inclemencias del tiempo.



## Capítulo V

### Conclusiones y Recomendaciones

#### Conclusiones

Luego del análisis e interpretación de la información recolectada, se evidenció que la actividad económica en el casco comercial de Portoviejo se vio gravemente afectada por el fenómeno natural del 16 abril del 2016, el sitio de estudio presenta un área desocupada del 25%, correspondiente a lotes vacíos cuyas edificaciones se vieron afectadas por el evento sísmico. Esta característica, sumada al estado deficiente de la imagen urbana del sector, ha conllevado a que la actividad comercial del lugar se vea reducida, que aún en horas del día se observa escasa presencia de peatones en el sector.

Por otra parte, la altura de las edificaciones existentes es de 6.5 m (2 plantas), además, en el área de estudio se evidenció el uso de tipo comercial, administrativo y mixto, siendo este último el más predominante y se concluye que Portoviejo es una ciudad enfocada al crecimiento horizontal, es por eso que no se ven edificios de grandes alturas. Se comprobó que no existen edificaciones completamente residenciales, siendo compartidas con actividades comerciales, predominando el uso comercial, especialmente en las plantas bajas de los edificios. Esta característica ha hecho que existan pocos moradores en el sector puesto que la mayoría simplemente se presentan en horas laborales.

Con la aplicación de la ficha de observación se pudo evidenciar que aún después del fenómeno muchos comercios se mudaron a otros lugares de la ciudad, unos cuantos aún desarrollan sus actividades en el sector puesto que lo ven como un lugar que el comercio ha sido su principal actividad.

El análisis de seguimiento a la persona que fue aplicado en el caso de estudio, arrojó como resultado que las personas que arriban al sector no tienen ningún punto de interés común, como lo representó en su tiempo el antiguo Centro Comercial Municipal. Con la aplicación de la encuesta se logró evidenciar la predisposición que existe por parte de las personas para habitar el centro urbano de la ciudad, siempre y cuando, las autoridades brinden una adecuada intervención de reactivación comercial.

En la actualidad Portoviejo se encuentra aplicando un plan con similares objetivos a los deseos de la muestra encuestada, sin embargo, es deber de todos ser críticos ante las acciones de las autoridades tomando esto como referencia la respuesta de la entrevista a profesionales, los proyectos que se realicen tienen que ser funcionales y no solo llamativos.

Se pudo constatar en la ficha técnica, que no encontramos ningún área verde, que los planeamientos urbanos antiguos no consideraban este apartado, pero en la actualidad es tendencia a causa de los problemas del calentamiento global.

Se concluyó que los patrones escalares tales como las alturas de edificación y las dimensiones de sus manzanas, son relativamente escalas estándares de una ciudad caminable, se comprobó que no existe una buena transitabilidad en el lugar debido a las barreras arquitectónicas existente.

### **Recomendaciones**

Se recomienda la creación de normativas que incentiven la ocupación de los lotes vacíos, mediante una delimitación de las áreas, acorde a las actividades comerciales en el centro, en base a criterios de accesibilidad territorial, teniendo en cuenta la capacidad y sirviéndose de la fuerza de atracción que representa cada actividad. Buscar la aplicación de criterios funcionales,

urbanísticos, históricos, ambientales, paisajísticos y socioculturales, de tal forma que en el aspecto visual se aprecie la organización y zonificación. Unificar el centro histórico de la ciudad con el casco comercial histórico es un factor de gran interés en la búsqueda de la reactivación económica del centro, promoviendo una movilidad óptima e integral para obtener mayor influencia, y fomentar el turismo y actividades tanto diurnas como nocturnas.

Se recomienda con énfasis, la creación de un edificio que incluya áreas de parqueo para este sector pese a que hoy en día no hay tanta afluencia de personas, y se debe tener en cuenta lo que era antes este casco comercial y lo que necesita ahora Portoviejo.

En el ámbito ambiental, es preciso realizar una implementación de árboles de mediana altura, para atribuir de cierta manera a los 9 m<sup>2</sup> por habitante que sugiere la OMS. Debiendo a la misma vez generar espacios más acogedores y visualmente agradables. Complementando al criterio ambiental y paisajista, se evidencia la necesidad de crear una normativa para reglamentar el aspecto de carácter visual y el estado físico de las edificaciones en sus fachadas, e implementar diferentes incentivos y sanciones a los propietarios para asegurar su respectivo cumplimiento.

## **Capítulo VI**

### **Propuesta**

#### **Delimitación de la Propuesta**

Culminado nuestro análisis en base a las fichas de observación con la ayuda de mapas temáticos aplicando la metodología plasmadas en el capítulo III, consideramos que la calidad del espacio público en el casco comercial histórico es deficiente, producto de las secuelas que aún se perciben desde el evento sísmico “16A”. El centro urbano histórico comercial conserva una historia memorable para el colectivo Portovejense, por lo que se busca posibilitar una coherente reactivación y contrarrestar en gran medida sus múltiples problemáticas. Por esta razón nuestra propuesta se abarcará toda el área analizada en las 10 manzanas, para proponer alternativas de reactivación mediante un plan macro.

#### **Objetivo de la Propuesta**

La revitalización del centro comercial histórico de la ciudad de Portoviejo, mejorando el espacio público y la imagen urbana, realizando una óptima zonificación de uso de suelo, y a su vez diseñando espacios planificados y organizados que ayuden a contrarrestar el impacto urbano negativo, y llegar a brindar una calidad de vida adecuada para los comerciantes del sector, y habitantes de la ciudad.

#### **Alcance de la propuesta**

Se abarcará toda el área de estudio mencionada con la idea de identificar cada una de las oportunidades espaciales que trabajarán como “catalizadores Urbanos”, para lograr el aprovechamiento de todos los lugares abandonados que se hallan en el sector tales como: edificios en desuso, que aún puedan ser aprovechables y los respectivos lotes vacíos.

### **Lineamiento general de la propuesta**

El centro, dentro de su polígono, posee una diversidad de actividades por su uso e historia, como el ex centro comercial y sus alrededores. Por esta razón la investigación se divide en 3 ejes para identificar las oportunidades espaciales que ofrece y proyectar sus posibles usos a implementar.

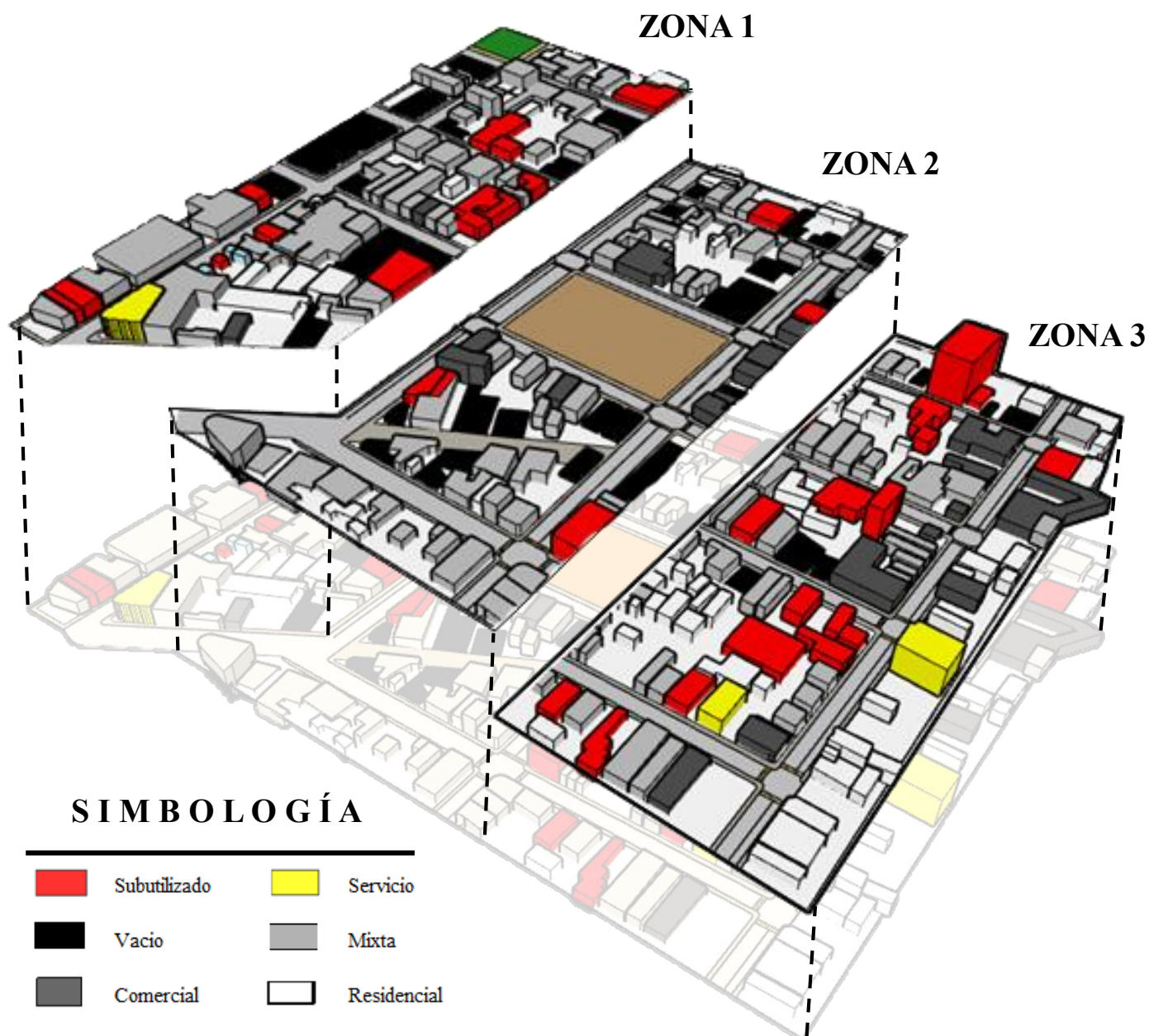
La primera zona es en la calle Francisco de Paula Moreira, la cual posee una gran cantidad de vacíos y se propone construir edificaciones de uso residencial.

La segunda zona es alrededor del ex edificio del Centro Comercial Municipal, que, desde los inicios del siglo XX, en esa zona se desarrollaban actividades de comercio, y donde actualmente encontramos almacenes y locales de comercio en general donde predomina el uso comercial. Durante el día es una zona poco frecuentada y durante la noche, su uso es nulo, sus calles se vuelven peligrosas en su seguridad y con poca iluminación. Siendo imprescindible la revitalización del sector estudiado.

La tercera zona, es parte de un plan maestro de regeneración urbana del centro de la ciudad por parte de la municipalidad, denominado Plan Priza. La calle 10 de Agosto es el eje de movilización y el conector del centro histórico comercial y el centro histórico de la ciudad, la cual mantendrá su uso actual que es una zona mixta.

**Figura 33**

*Esquema tridimensional de la zona actual dividida en 3*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

A partir de esta división por zonas realizaremos nuestra propuesta en base a los parámetros de revitalización.

**Figura 34**

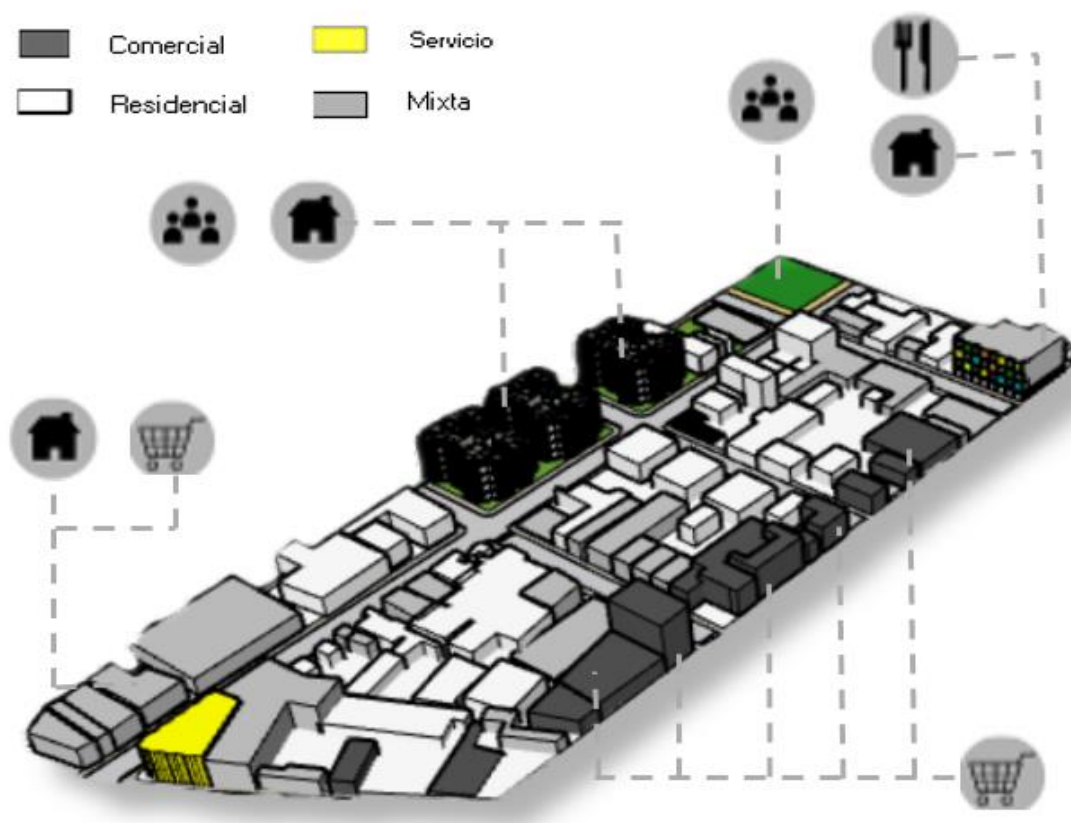
*Zona 1. Estado actual*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Figura 35

Zona 1. Propuesta de residencia y nuevo uso



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

El objeto de la intervención de esta zona es de reintroducir gente al sitio para mantener siempre activa la zona, se propone una serie de intervenciones en proyectos conceptuales de vivienda y espacio público que se caracterizan por aprovechar el tejido urbano existente y los servicios básicos que ofrece, considerando la proximidad y diversidad de las actividades.

Se recuperan edificios subutilizados para rehabilitarlo y así potencializar una oferta residencial, para estudiantes, comerciantes del sector, familias pequeñas, con proximidad a sus sitios de interés, realizar un tratamiento de fachadas de requerir el caso, habilitar pisos y complementarlos con espacios para desarrollar actividades de su interés. Como cafeterías,



restaurantes, gimnasios, etc. Las plantas bajas deben albergar funciones que propicien la economía local.

### Figura 36

#### *Propuesta de bloque habitacional*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Se propone incentivar a que se lleven a cabo construcciones de edificios residenciales verticales, o suites para mantener un centro vivo ya que esto asegurará la vida nocturna, y existirá una cantidad considerable de gente viviendo en el casco comercial histórico, generando una mixtificación en su uso de suelo con todo lo antes mencionado. Además se estaría aprovechando los espacios vacíos del lugar, de tal forma que estaremos optimizar y aprovechar los recursos existentes como los servicios básicos y así evitar asentamientos en zonas altas de la ciudad donde no se puede cubrir estos servicios con eficiencia.

**Figura 37**

*Propuesta de actividades de ocio*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

La propuesta de actividades de ocio se lo realiza con el fin de que la gente salga de su rutina trabajar y habitar, por este motivo se brinda espacios donde puedan hacer alguna actividad ya sea al aire libre o en un establecimiento.

**Figura 38**

Rehabilitación del edificio entre la calle olmedo y 9 de octubre



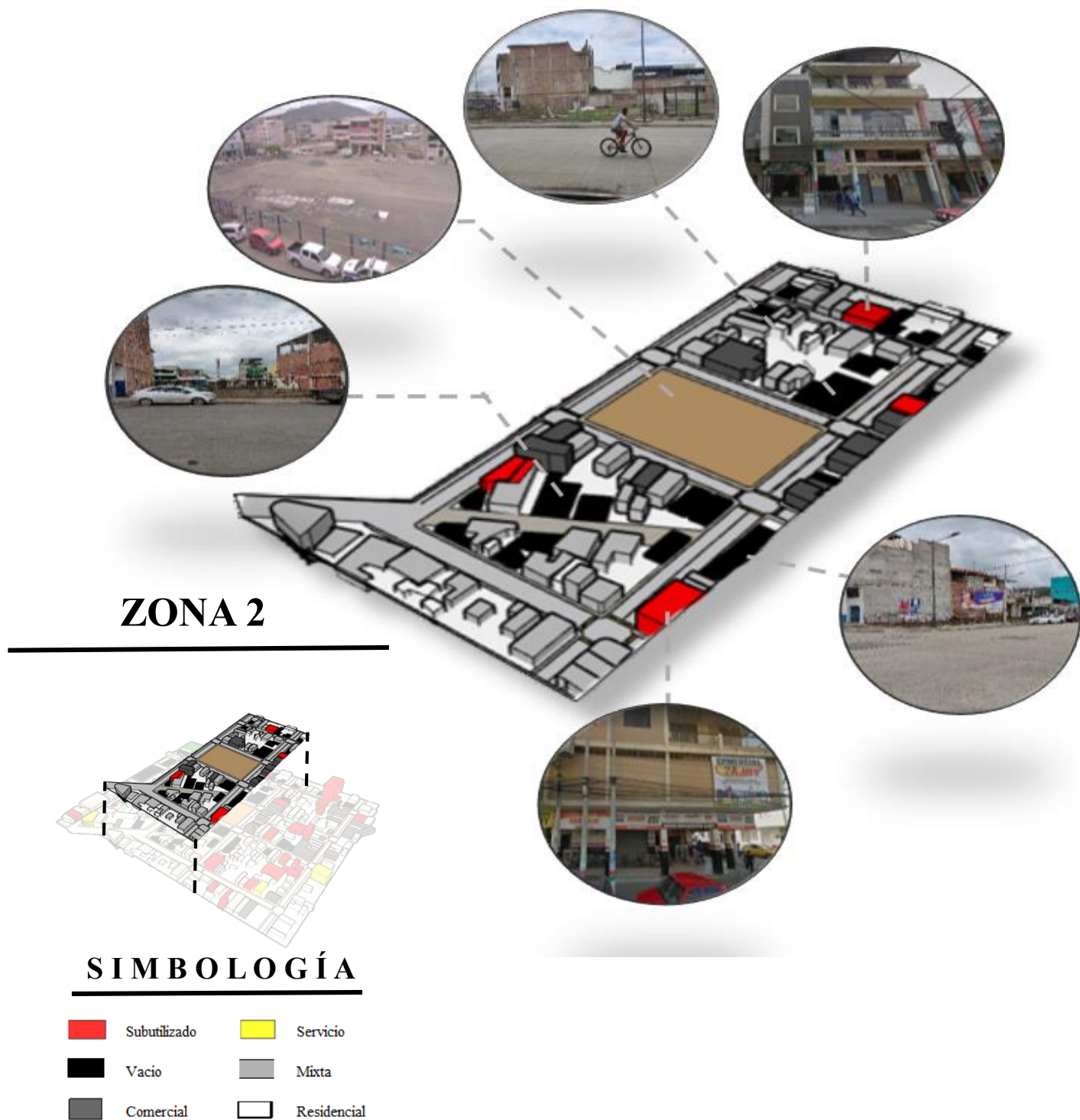


Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

La rehabilitación arquitectónica es una forma de recuperar y reutilizar las edificaciones que no estaban en uso, en la forma más eficiente para cambiar la imagen de la ciudad, incentivar esta actividad hará que el centro de Portoviejo se revitalice.

Figura 39

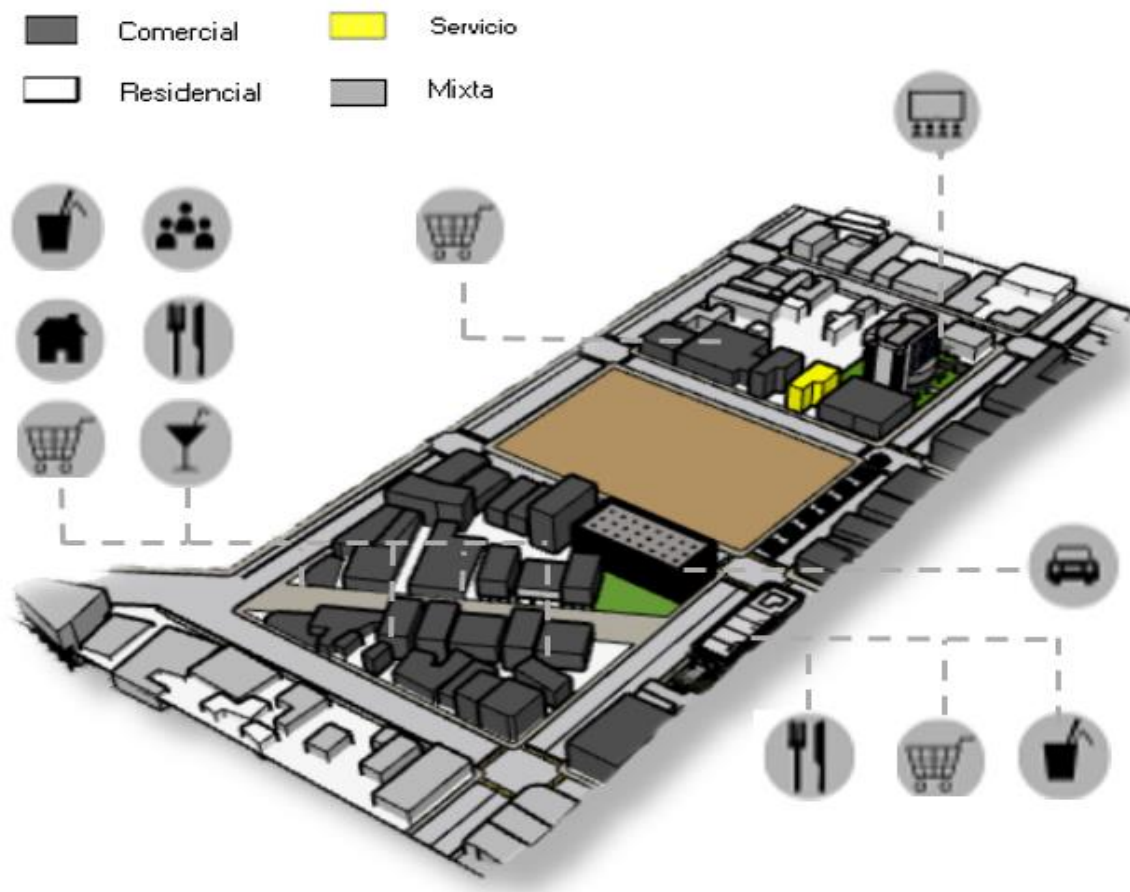
Zona 2. Estado actual



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Figura 40

## Zona 2. Propuesta de Comercio y nuevo uso



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Complementando a las estrategias de repoblación del centro, se propone una serie de intervenciones en proyectos para la reactivación de la actividad comercial que se caracterizan por aprovechar la estructura urbana existente mediante la correcta articulación de los espacios.

El usuario además de habitar, debe encontrar un hábitat amigable que incite a su permanencia, espacios de ocio e interés, teniendo en cuenta que su estancia sea prolongada, el servicio debe ser integral y confortable ya que la gente atrae a la gente.

Para la proyección de un comercio activo y recreativo se utilizarán como espacios de integración abiertos, generando convivencia y una serie de actividades que promuevan el uso del espacio público a nivel tales como: teatro callejero, proyección de películas, comedores y demás actividades podrían realizarse en estos puntos con la debida promoción y gestión de inversión pública y privada. La implantación de murales es un punto importante para generar el entorno deseado, y de esa forma también se apoya el arte local.

### **Figura 41**

*Propuesta de bar cafetería y locales comerciales*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 42**

*Propuesta de parqueadero*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Implementación de una edificación para parqueo como se muestra en la figura 42, considerando que no existe en la actualidad y evidentemente es muy importante para el centro para que los habitantes puedan asistir a realizar sus actividades sin preocupación alguna de donde estacionarse, por lo cual se propone que se construya donde quedaba el edificio del seguro social.

**Figura 43**

*Propuesta de área de descanso*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

### Figura 44

*Propuesta de calle peatonal*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

### Figura 45

*Modelo de propuesta calle Pedro Gual*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)



**Figura 46**

*Propuesta de edificio comercial*



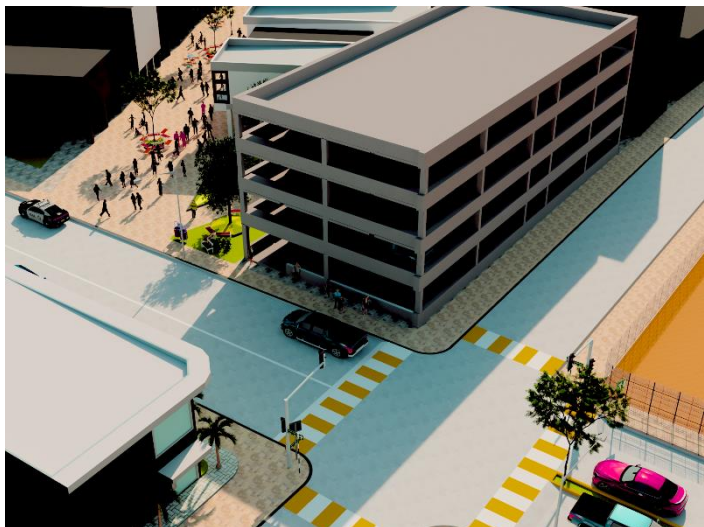
Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 47**

*Propuesta de edificio de oficinas, consultorios etc*



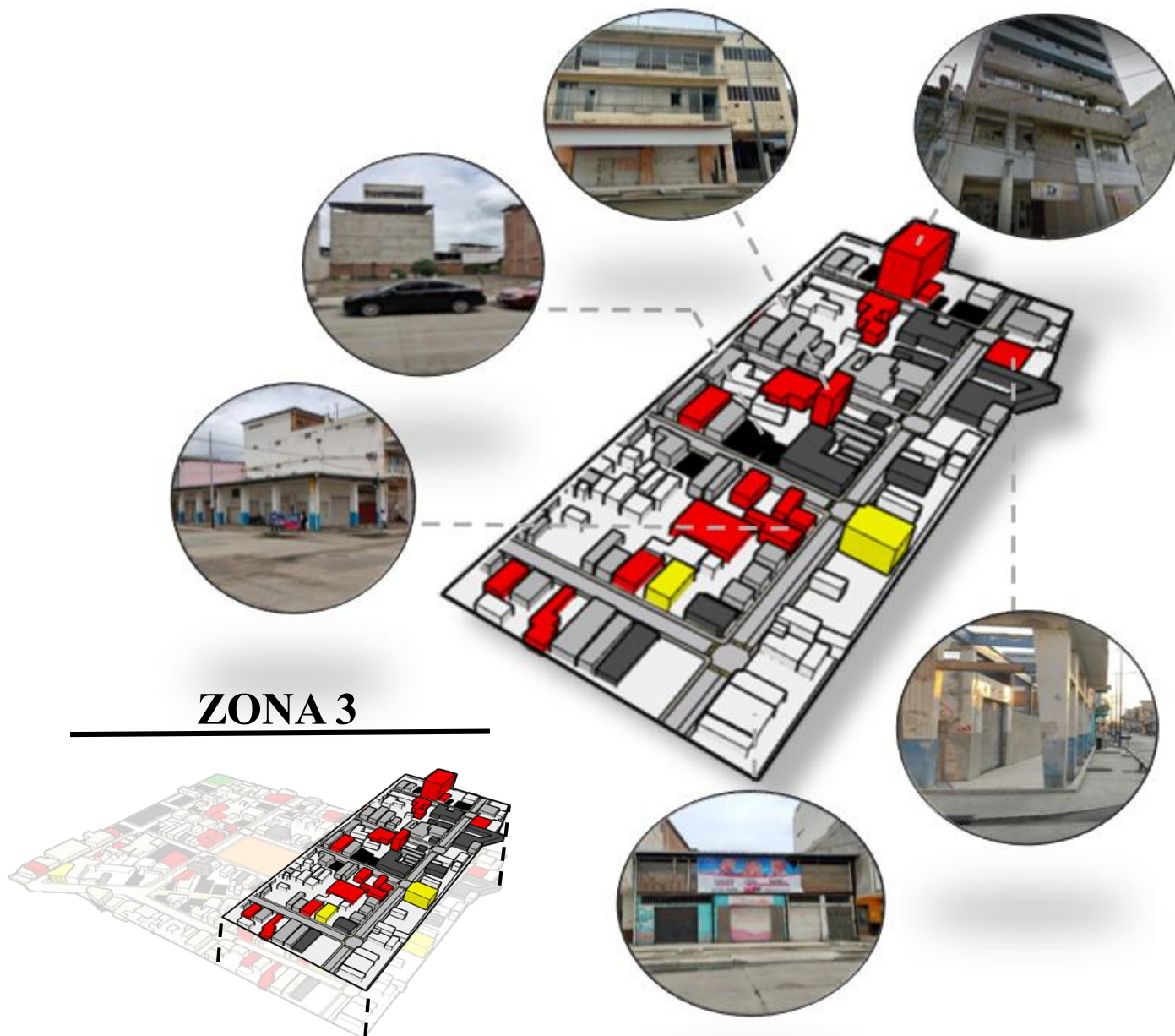
Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 48***Vista general de propuesta*

Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

Figura 49

Zona 3. Estado actual



### ZONA 3

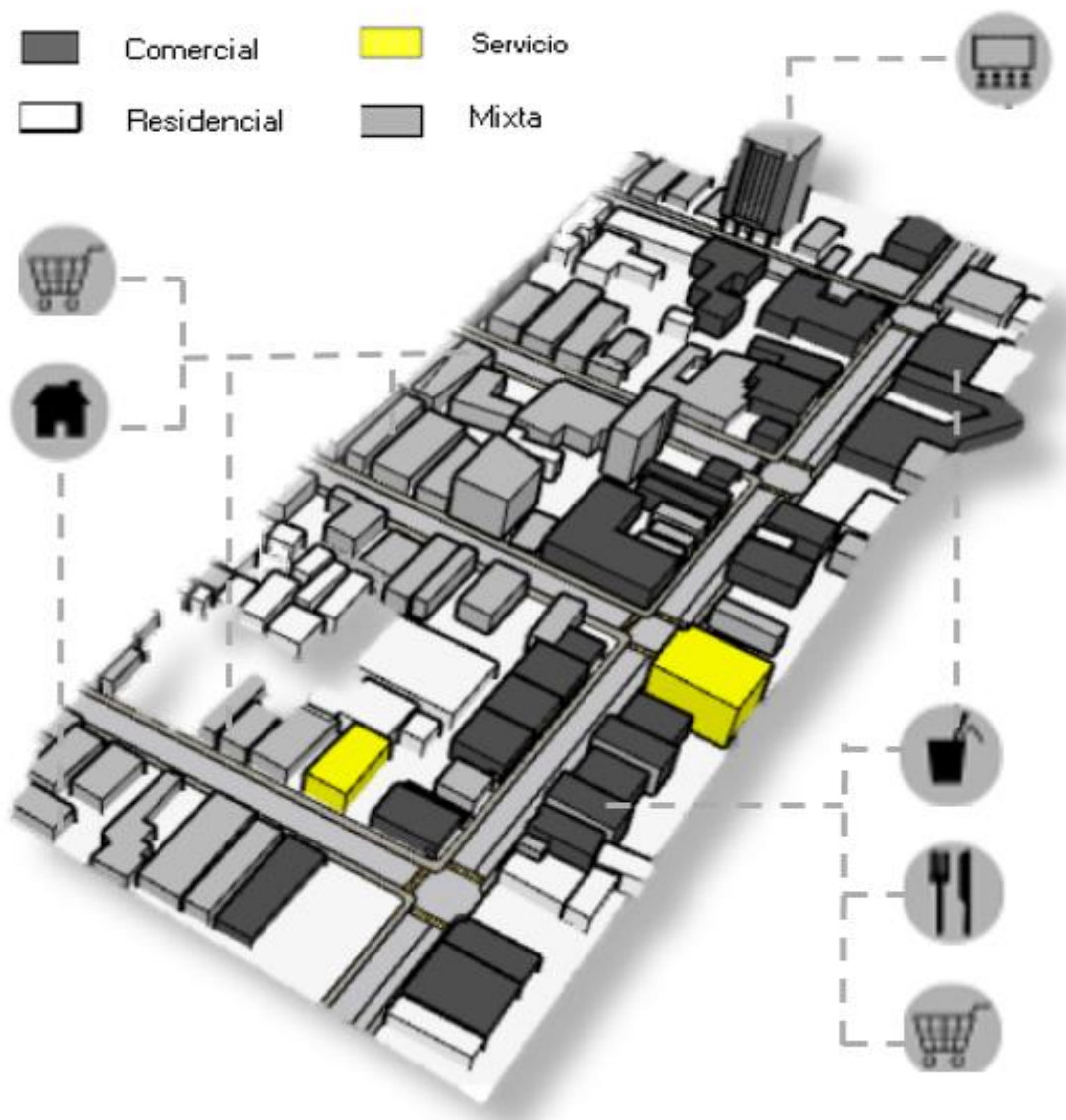
### SIMBOLOGÍA

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Subutilizado	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> Servicio
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span> Vacio	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: grey; border: 1px solid black;"></span> Mixta
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: grey; border: 1px solid black;"></span> Comercial	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black;"></span> Residencial

Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 50**

*Zona 3. Propuesta mixta y nuevo uso*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

En esta zona, que es una mixtura de las zonas anteriores, se debe intervenir en sus fachadas si es necesario e implementar comercios a lo largo de la calle 10 de Agosto, manteniendo una movilización activa.

**Figura 51**

*Propuesta de señalización horizontal y vertical*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 52**

*Propuesta de rehabilitación de locales comerciales*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

**Figura 53**

*Propuesta de edificación mixta*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

## Propuesta de vías

### Figura 54

*Propuesta vial de la calle Olmedo, Ricaurte y Chile de la zona 1*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

En lo que respecta a estas vías de la Zona 1, la propuesta que se plantea es nivelar la calzada con la acera a un nivel de 0,18 m como se muestra en la figura 36 y que sean vías unidireccionales esto para lograr una mayor integración con estos espacios, hacer una accesibilidad universal, tan bien se plantea instalar bolardos para la seguridad de los transeúntes y generar rampas en los soportales planteando uno por cada lado de la manzana.

**Figura 55**

*Propuesta de niveles de la calle Olmedo, Ricaurte y Chile de la zona 1*

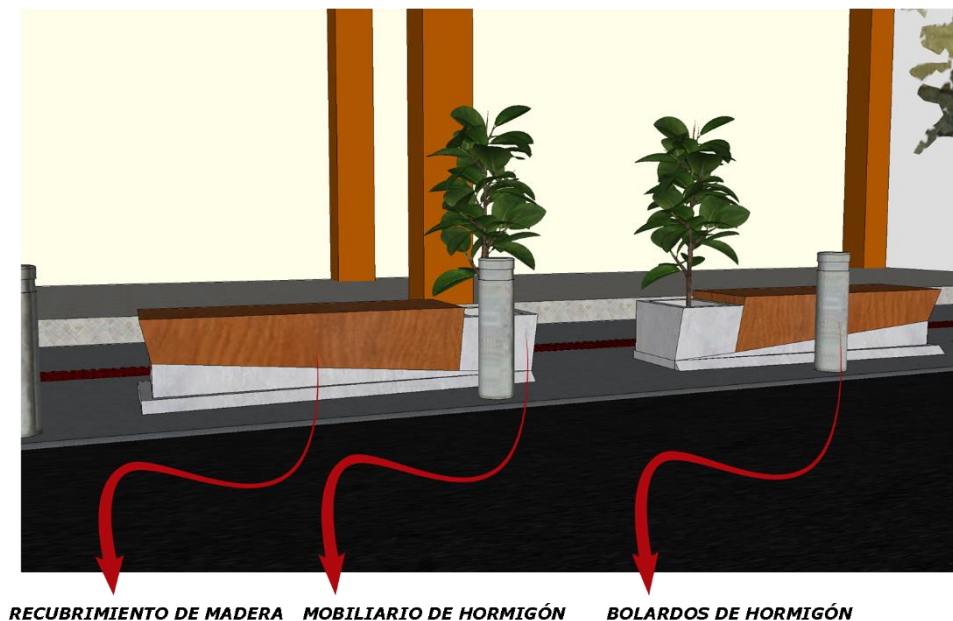


Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

### ***Mobiliario urbano***

El tipo de mobiliario que se propone en todas las zonas es de hormigón pero revestido en madera, como se muestra en la figura 37, esto por motivo de las constantes quejas acerca de los mobiliarios ya existentes en la regeneración urbana ya que estos en el día se calentaban excesivamente y nadie los usa; proponemos madera por sus propiedades antrópicas, y reacciona diferente al calor y es una material muy duradero si se tiene un adecuado mantenimiento, la intención es que estos se usen cuando el peatón lo desee.



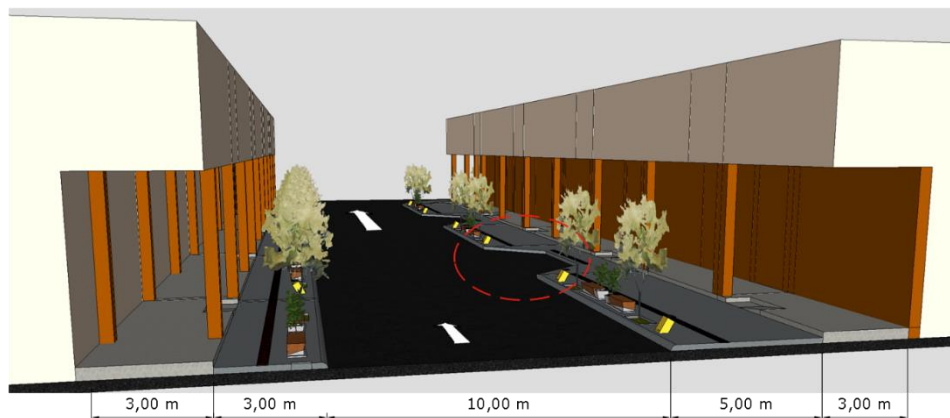
**Figura 56***Propuesta de materiales mobiliario urbano*

Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

### **Propuesta de Av. 9 de Octubre**

En esta avenida se propone reducir la calzada que tiene entre 10 a 14 metros utilizando 4 metros para dejar parqueaderos del lado derecho, dos tramos por cada manzana y proponiendo otros parámetros ya mencionados tales como se aprecian en la figura 40.

**Figura 57***Propuesta vial dimensiones Av. 9 de Octubre*

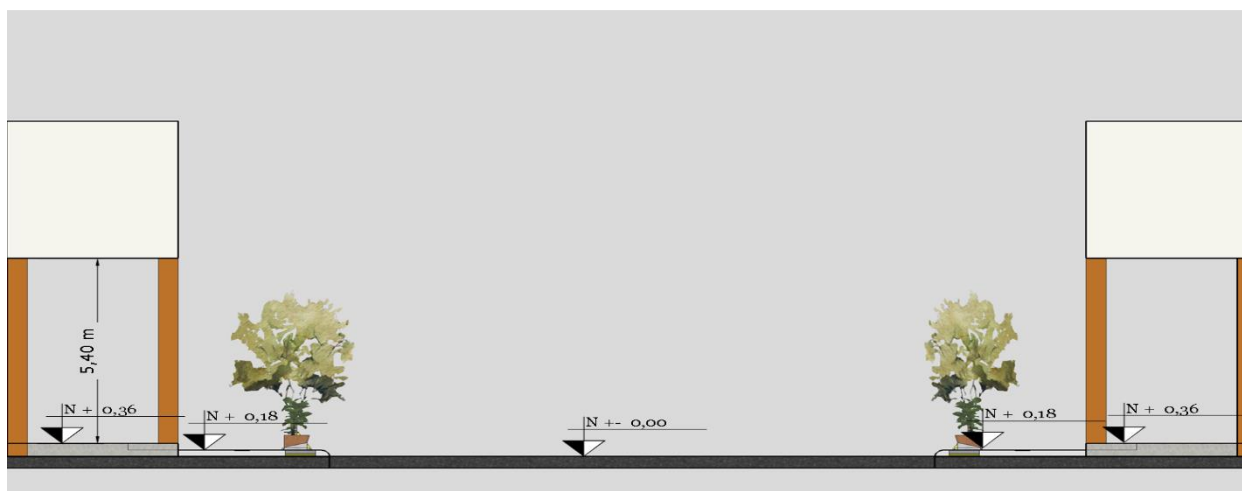


Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

En cuanto a los niveles de acera, calzada y soportal se proponen los siguientes: el de este último se plantea que se utilice un mismo nivel en todos los predios como se muestra en la figura 41 esto por motivo de generar una accesibilidad universal y utilizar los soportales con el mismo fin que se utilizaban antes, protegerse de los cambios climáticos que presente la ciudad.

### Figura 58

*Propuesta de niveles Av. 9 de Octubre*



Nota. Realizada por los autores del caso. (2021)

## Referencias

- Al\_Sayed, K., Turner, A., Hillier, B., Lida, S., & Penn, A. (2014). *Space Syntax Methodology*. London: 4th Edition.
- Arias, F. (1999). *El proyecto de investigación: Guía para su elaboración*. Caracas: Episteme.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*. Quito. Obtenido de <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial de Uso y Gestión del Suelo*. Quito. Obtenido de ECUADOR.
- Ávila, M., & Scheuren, B. (2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, 46(1), 11-33. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3477/347730348005>
- Bazant S., J. (Mayo de 2001). Interpretación teórica de los procesos de expansión y consolidación urbana de la población de bajos ingresos en las periferias. *Estudios Demograficos y Urbanos*, 351-374. Obtenido de <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1122/1115>
- Boyer, Rojat, & Lefebvre. (1994). *AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS*. Paris: Moniteur.
- Capel. (2002). *La morfología de las ciudades. Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano* (Primera ed.). Publicaciones Serbal. Recuperado el Noviembre de 2020, de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=R1ZiDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA13&dq=planos+morfolog%C3%ADa&ots=dVBE0CQHuv&sig=tVZNuLwzd2HQPXDRZZAirl-jgiwo#v=onepage&q&f=false>
- Castro, & Vargas. (1 de Mayo de 2009). Guía de clasificación morfológica de zonas urbanas a partir de sensores remotos. *Revista electronica de recursos en internet sobre geografia y*

*ciencias sociales*. (n° 120). (Ar@cne, Ed.) Barcelona: Universidad de Barcelona. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/ aracne/ aracne-120.htm>

Consejos de Colegios y Colegios de Arquitectos. (sf.). *Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España*. Recuperado el 2020, de <https://www.cscae.com/index.php/ colegios-arquitectos60/noticias/5911-la-despoblacion-de-los-centros-historicos-a-debate>

Ducci, M. (sf). *Conceptos Basicos del Urbanismo*. Trillas. Obtenido de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/53200752/conceptos\\_basicos\\_de\\_urbanismo.pdf?1495227775=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DConceptos\\_basicos\\_de\\_urbanismo.pdf&Expires=1609908518&Signature=TnK7lQI114L11SFHiXtyCprv-OGitoYjOOsEEL16S~g-njJ](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/53200752/conceptos_basicos_de_urbanismo.pdf?1495227775=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DConceptos_basicos_de_urbanismo.pdf&Expires=1609908518&Signature=TnK7lQI114L11SFHiXtyCprv-OGitoYjOOsEEL16S~g-njJ)

GAD de Portoviejo. (2019). *ORDENANZA SUSTITUTIVA AL TITULO X DE LA ORDENANZA QUE REGULA EL DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO: “REGENERACIÓN URBANA”*. Portoviejo. Obtenido de [http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b\\_ordenanza.down?id\\_archivo=1619](http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1619)

Hidalgo, C. (2018). *Transformación Urbana Del Espacio Público En La Zona Cero De Portoviejo 1970-2016. Tesis de pregrado*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/15021/ TESIS%20-%20MDUT%20-%20CARLOS%20HIDALGO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ley Organica de Ordenamiento Territorial, U. y. (30 de JUNIO de 2016). *Habitat y Vivienda*. Obtenido de *Habitat y Vivienda*: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf

Luis, C. (2014). *MAESTRO EN PROYECTOS PARA EL DESARROLLO URBANO*. Mexico DC.

Obtenido de <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>

Mendez, A. (2008). *La investigación en la era de la información: guía para realizar la bibliografía y fichas de trabajo*. Mexico: Trillas.

Molina, R. (2009). *HISTORIA DE PORTOVIEJO*. PORTOVIEJO.

Morreta, B. (Octubre de 2019). Una mirada a la resiliencia urbana y social de la ciudad de Portoviejo post terremoto. *Revista San Gregorio*. doi:10.36097/rsan.v1i35.1037

Oliveira, V. (2013). *Morpho: a methodology for assessing urban form*. Obtenido de [https://www.researchgate.net/profile/Vitor\\_Oliveira11/publication/261614829\\_Morpho\\_A\\_methodology\\_for\\_assessing\\_urban\\_form/links/56c212a008ae44da37ff5501.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Vitor_Oliveira11/publication/261614829_Morpho_A_methodology_for_assessing_urban_form/links/56c212a008ae44da37ff5501.pdf)

Pateco. (2006). *Plan de acción comercial Liria*. España. Obtenido de Pateco: <http://www.pateco.org/administracion/ficheros/PAC%20LLIRIA-CAP-07-Urbanismo%20comercial-domingo.pdf>

Rebollos, M. (sf). Mobiliario Urbano; Un elemento diferenciador en las ciudades. *Arquitectura del Paisaje, Construcción y Medio Ambiente*, 10-16. Obtenido de <http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7098/7110/7113/82898.pdf>

Rivadeneira, & Mendez. (2011). *ATRATIVOS CULTURALES COMO EJE DINAMIZADOR PARA LA PROMOCIÓN TURÍSTICA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO*. Portoviejo. Obtenido de <http://repositorio.sangregorio.edu.ec/handle/123456789/701>

Rodrigues, S. (2015). *LA REVITALIZACIÓN URBANA Y CENTROS DE CIUDAD*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18150/RodriguezRugeSebastianLeonardo2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Talen, E. (2011). Modernización de expansión: forma urbana sostenible en lugares insostenibles. *38*((6)), 952-978. doi:<https://doi.org/10.1068/b37048>

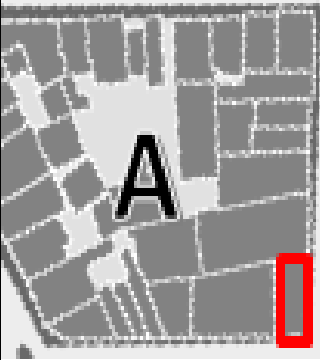

UNESCO. (s.f.). *Glosario de terminos fundamentales*. Obtenido de [http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/FIELD/Havana/pdf/Capitulo6\\_02.pdf](http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/FIELD/Havana/pdf/Capitulo6_02.pdf)

Zorrilla, & Elizagarate. (2004). El comercio urbano como factor estratégico para la competitividad entre ciudades. 101-111. Obtenido de [https://www.agecu.es/agecu/wp-content/uploads/2016/10/comercio\\_urbano\\_velizagarate\\_y\\_pzorrilla.pdf](https://www.agecu.es/agecu/wp-content/uploads/2016/10/comercio_urbano_velizagarate_y_pzorrilla.pdf)

Zumelzu, A., Barría, T., & Barrientos-Trinanes, M. (2020). EFECTOS DE LA FORMA URBANA SOBRE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL EN BARRIOS DEL SUR DE CHILE. *Arquitectura*, *16*((1)). Obtenido de <http://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/viewFile/arq.2020.161.01/607474>

## Anexos

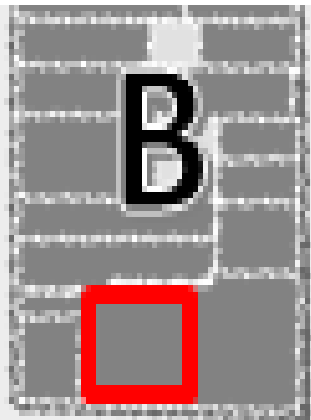
## Anexo 1

FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL				
Codigo	007			
Ubicación				
				
Fotografía de la edificación				
				
Uso de la edificación				
Antes del 16A		Despues del 16A		
Comercial		Nada		
N° Plantas		Material de Construcción		
3		Hormigon		
Altura de las edificaciones (m)				
0 / 3,50				
3,51 / 6,50				
6,51 / 9,50		x		
9,51 / 12,50				
12,51 / +				
Lote vacio				
Soportal		Estado de la Edificación		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
x		x		
Material de Fachada			Manzana	
Alucobom	Hormigon	Otros	A	
	x			
Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporción Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
324m2	36m2	0,88%	3	No
Uso de Edificación				
Residencial	Mixta	Comercial	Otros	

## FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL

Codigo 022

Ubicación



Fotografía de la edificación



## Uso de la edificación

Antes del 16A	Despues del 16A
Comercial	Comercial

N° Plantas

4

Material de Construcción

Hormigon

## Altura de las edificaciones (m)

0 / 3,50	
3,51 / 6,50	
6,51 / 9,50	
9,51 / 12,50	x
12,51 / +	
Lote vacio	

Soportal

Si

No

x

## Estado de la Edificación

Soportal		Estado de la Edificación		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
x			x	

## Material de Fachada

Alucobom	Hormigon	Otros
	x	

## Manzana

B

Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporcion Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
400m2	54m2	0,86%	4	Articulos V.

## Uso de Edificación

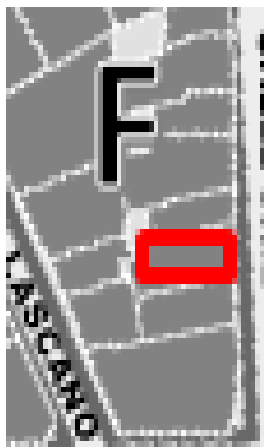
Residencial	Mixta	Comercial	Otros
	x		



## FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL

Codigo 168

## Ubicación



## Fotografía de la edificación



Uso de la edificación	
Antes del 16A	Después del 16A
Comercial	Comercial

N° Plantas	Material de Construcción
4	Hormigon

Altura de las edificaciones (m)	
0 / 3,50	
3,51 / 6,50	
6,51 / 9,50	
9,51 / 12,50	x
12,51 / +	
Lote vacío	

Soportal		Estado de la Edificación		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
x			x	

Material de Fachada		
Alucobom	Hormigon	Otros
	x	

Manzana
F

Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporción Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
348m2	45m2	0,87%	2	Articulos de F.

Uso de Edificación			
Residencial	Mixta	Comercial	Otros
		x	

## FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL

Codigo 8

Ubicación



Fotografía de la edificación



Uso de la edificación	
Antes del 16A	Despues del 16A
Comercial	Comercial

N° Plantas	Material de Construccion
3	Metalica

Altura de las edificaciones (m)	
0 / 3,50	
3,51 / 6,50	
6,51 / 9,50	x
9,51 / 12,50	
12,51 / +	
Lote vacio	

Soportal		Estado de la Edificación		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
x		x		

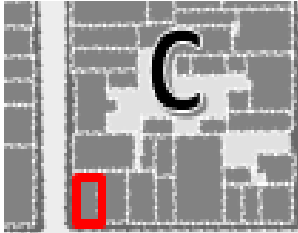
Material de Fachada		
Alucobom	Hormigon	Otros
x		

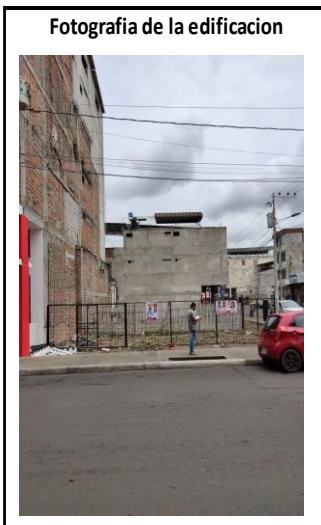
Manzana
A

Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporcion Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
595m2	54m2	0,89%	0	Nada

Uso de Edificación			
Residencial	Mixta	Comercial	Otros
		x	

## FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL

Codigo	39
Ubicación	
	
UBRE	



Uso de la edificación	
Antes del 16A	Despues del 16A
Comercial	Vacio

N° Plantas	Material de Construccion
0	

Altura de las edificaciones (m)	
0 / 3,50	
3,51 / 6,50	
6,51 / 9,50	
9,51 / 12,50	
12,51 / +	
Lote vacio	x

Soportal		Estado de la Edificacion		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
	x			

Material de Fachada		
Alucobom	Hormigon	Otros

Manzana
C

Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporcion Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
80m2	80m2	0,00%	0	Nada

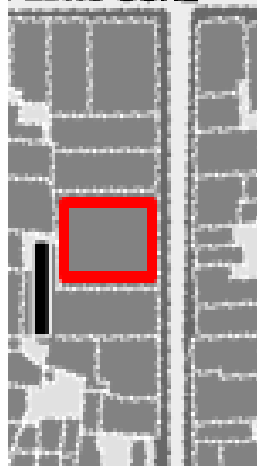
Uso de Edificacion			
Residencial	Mixta	Comercial	Otros

## FICHA TECNICA DE EVALUACION DE LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTORICO COMERCIAL

Codigo 81

Ubicación

PEDRO GUAL



Fotografía de la edificación



Uso de la edificación	
Antes del 16A	Despues del 16A
Mixta	Mixta

N° Plantas	Material de Construccion
2	Hormigon

Altura de las edificaciones (m)	
0 / 3,50	
3,51 / 6,50	x
6,51 / 9,50	
9,51 / 12,50	
12,51 / +	
Lote vacio	

Soportal		Estado de la Edificación		
Si	No	Deteriorada	Buena	Excelente
x				x




Material de Fachada			Manzana
Alucobom	Hormigon	Otros	
	x		I

Tamaño de lote (m2)	Espacio libre del lote (m2)	Proporcion Edificada COS(%)	Cantidad de locales por lote	Actividad Comercial
300m2	45m2	85,00%	3	Nada

Uso de Edificación			
Residencial	Mixta	Comercial	Otros
	x		

## Anexo 2

## FICHA DE OBSERVACION DE LA CALLE Y LOS MOBILIARIOS URBANOS

<b>Calle: 9 de Octubre</b> 	<b># Botes de Basura</b>	<b>Acera</b>					<b>Ubicación:</b> 	
	0	<b>Material</b>		<b>Estado</b>				
		Hormigon	Adoquin	Malo	Bueno	Excelente		
		X			X			
<b># Bancas</b>	<b>Barreras</b>		Si	x	<b>Areas Verdes</b>		Si	
0		No			No	x		
<b># Lamparas</b>	<b>Señalización</b>							
7	<b>Tipo</b>		<b>Estado</b>					
			Malo	Bueno	Excelente			
	<b>Vertical</b>		x					
	<b>Horizaontal</b>		x					
<b>Dirección Vial:</b> <b>Unidireccional</b> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  </div>								

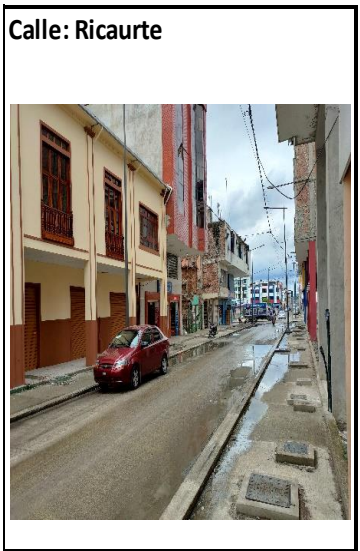
### Detalles

			
<b>Boldillo/Acera/Calzada</b>	<b>Barrera Arquitectonica</b>	<b>Señalización</b>	<b>Otros</b>

<b>Fachada:</b>	
-----------------	--

**Nota:** Se pudo apreciar que en la calzada es de asfalto con ciertas fisuras y la acera en ciertas partes no son accesibles

## FICHA DE OBSERVACION DE LA CALLE Y LOS MOBILIARIOS URBANOS



# Botes de Basura
0

Acera				
Material		Estado		
Hormigon	Adoquin	Malo	Bueno	Excelente
x			x	



# Bancas
0

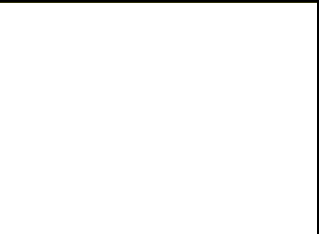
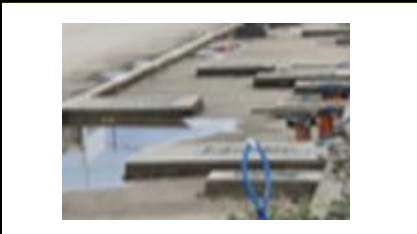
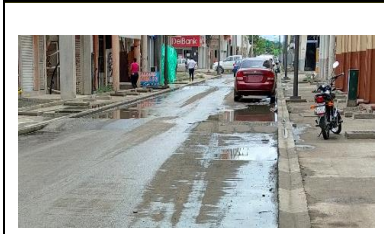
Barreras	Si	x	Areas Verdes	Si	
	No			No	x

# Lamparas
6

Señalización			
Tipo	Estado		
	Malo	Bueno	Excelente
Vertical		x	
Horizonta		x	



### Detalles



**Boldillo/Acera/Calzada**

**Barrera Arquitectonica**

**Señalización**

**Otros**

**Fachada:**



**Nota:** Se pudo apreciar que en la calle de la zona regenerada existe muchos inconvenientes de transitabilidad aunque la obra debio de entregarse en su totalidad pero existe problemas con la compañía contratante.

Anexo 3

