



Carrera de Arquitectura

ANÁLISIS DE CASO

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

ARQUITECTOS

TEMA:

Análisis de la movilidad y actividad comercial del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo, posterior al terremoto del 16 de Abril del 2016.

AUTORES:

Vélez Molina José Bienvenido.

Navarrete Macías Julio Enrique.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Arq. David Moreira Moreira

Cantón Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador.

2017

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DEL ANÁLISIS CASO.

En mi calidad de Director del Análisis de Caso titulado: Análisis de la movilidad y actividad comercial del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo, posterior al terremoto del 16 de abril del 2016 - provincia de Manabí. Realizado por los estudiantes Vélez Molina José Bienvenido y Navarrete Macías Julio Enrique. Me permito manifestar que dicho trabajo de investigación cumple con los objetivos generales y específicos planteados inicialmente. Cubre los aspectos básicos necesarios que debían considerarse en las fases de la metodología y culmina con la presentación de una propuesta urbana. Por consiguiente, considero que se encuentra concluido en su totalidad el trabajo del Análisis de Caso previo a la obtención del título de Arquitectos, la misma que estuvo bajo mi dirección y supervisión.

Arq. David Ernesto Moreira Moreira.

Director del Análisis de Caso.

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.

Los suscritos miembros del tribunal de revisión y sustentación del Análisis de la movilidad y actividad comercial del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo, posterior al terremoto del 16 de abril del 2016 - provincia de Manabí. Ha sido presentado y realizado por los egresados Vélez Molina José Bienvenido y Navarrete Macías Julio Enrique. Han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitectos.

Tribunal:

Arq. Juan Carlos Mera Cedeño

Presidente del Tribunal.

Arq. David Moreira Moreira.

Director del Análisis de Caso.

Arq. Ana Lavalle Villacis

Miembro del Tribunal.

Arq. Juan Gabriel García.

Miembro del Tribunal.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.

Manifestamos que la responsabilidad del presente Análisis de Caso, así como su estudio, argumento, análisis, resultados, propuestas, conclusiones y recomendaciones, pertenecen exclusivamente a sus autores. Además, cedemos los derechos de autoría del presente Análisis de Caso a la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Vélez Molina José Bienvenido.

Autor.

Navarrete Macías Julio Enrique.

Autor.

AGRADECIMIENTO.

Primeramente agradezco a Dios por estar cumpliendo con esta nueva meta ya que sin su ayuda esto no sería posible.

Gracias a mi familia por el apoyo incondicional día a día. A mi madre María Molina y mi padre Peter Vélez que fueron el pilar fundamental para poder lograr esta nueva meta, a mi hermana y tía, por cada ayuda y motivación en todos estos años de estudio.

Gracias a mis tutores del análisis de caso y praxis urbana, el Arq. David Moreira y la Arq. Andrea Bonilla por impartir sus conocimientos y sabiduría para realizar de mejor manera este trabajo de titulación. Y a todos las docente de la carrera quienes ayudaron a lo largo de este proceso académico para así poder cumplir con una nueva meta.

Vélez Molina José Bienvenido.

DEDICATORIA.

Dedico este logro cumplido primeramente a Dios ya que gracias a el pude cumplir esta meta y a todas las personas, amigos y familia que siempre estuvieron apoyándome y brindándome su confianza, fuerzas y consejos para seguir adelante en este proceso de formación que no fue fácil de culminar. A mis padres, a mis tíos y tías, que desde temprana edad me fueron apoyando y guiando en cada decisión.

Este nuevo logro también va dedicado para mis abuelos, siempre estuvieron ayudándome en este camino desde el principio.

Vélez Molina José Bienvenido.

AGRADECIMIENTO.

El conocimiento es algo que se adquiere con el paso del tiempo pero siempre viene de la mano de personas capacitadas para impartirlo. Gracias a mi familia que me apoyaron en este sueño tan grande que ahora gracias a la perseverancia se ha convertido en realidad.

Agradezco a nuestros docentes por impartir siempre sus conocimientos e infundir valores de respeto y responsabilidad para nuestra carrera. Cada etapa se volvió un desafío lleno de conocimientos nuevos que con su ayuda pudimos superar. Gracias a nuestro tutor Arq. David Moreira Moreira por su paciencia y dedicación para nuestro análisis de caso.

Navarrete Macías Julio Enrique.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios que es mi roca, mi Fortaleza y mi refugio. El camino ha sido largo y difícil pero nadie dijo que para alcanzar una meta sería fácil, gracias a mi familia por el apoyo brindado siempre, en especial a mi mamá María Macías Macías por dedicar sus noches dándome ánimo para terminar la maqueta o el proyecto final por darme ánimos sin importarle si era de día o si era de noche, por siempre estar ahí, a mi hermanas a mi papá, a mi tío Ramón Intriago que siempre estuvo para ayudarme sin yo pedírselo, que sin darse cuenta también se convirtió y se convirtieron todos en un gran apoyo para mi formación como Arquitecto.

Para mi tía Isabel Intriago mi segunda mamá que con su apoyo incondicional también formo parte fundamental de este gran viaje, gracias a ustedes por sus consejos y por creer en mí. Cada camino me permitió conocer personas maravillosas a las que puedo llamar amigos y compañeros, al Ing. Ider Moreno y al Ing. Cristian Linzan ex profesor y actuales jefe, por confiar en mí y darme trabajo en su prestigiosa empresa, porque nada de esto hubiese sido posible sin su apoyo. Gracias a todos los arquitectos que impartieron sus conocimientos en las aulas y a mi tutores de análisis de caso y praxis, Arq. David Moreira Moreira y Arq. Andrea Bonilla que nos han guiado y ayudado a realizar nuestro último paso para cumplir nuestra meta.

Navarrete Macías Julio Enrique.

RESUMEN.

Este análisis de caso presenta un diagnóstico comparativo de uso del suelo, para verificar la afectación a la movilidad y actividad comercial del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo, posterior al terremoto ocurrido el 16 de Abril del 2016 y la posible propuesta para dar una solución a la reactivación económica y mejorar la movilidad en el centro histórico de la ciudad. Este análisis de caso tiene como finalidad dar una contribución a las diferentes afectaciones ocasionadas por dicho movimiento telúrico y dar soluciones para mejorar a la ciudad de Portoviejo.

El presente análisis de caso está conformado por 6 capítulos. El capítulo I, contiene la introducción, antecedentes, justificación, problemática y los objetivos que fueron planteados en dicho análisis. El capítulo II, comprende el marco teórico, el que está subdividido en, marco histórico, marco referencial, marco legal y marco conceptual. El capítulo III comprende el marco metodológico, que trata el desarrollo de la investigación y metodología utilizada para la realización de dicho análisis. El capítulo IV, se refiere al análisis y resultados de la investigación realizada. El capítulo V, contiene las conclusiones y recomendaciones, y en el capítulo VI, describe los lineamientos bases para la realización de la propuesta de dicho análisis de caso.

ABSTRACT.

This case study presents a comparative diagnosis of land use, to verify the effect on the mobility and commercial activity of the sector comprising the streets Sucre, Simón Bolívar, Olmedo and Ricaurte in Portoviejo, Manabí, after the earthquake on April 16, 2016 and a proposal to give a solution to the economic recovery and improve mobility in the historic center of the city. This case study aims to make a contribution to the different effects caused by the mentioned earthquake and provide solutions to improve the town of Portoviejo.

The present case analysis consists of 6 chapters. Chapter I contains the introduction, background, justification, problem and the objectives raised in this analysis. Chapter II includes the theoretical framework, which is subdivided into historical, referential, legal and conceptual framework. Chapter III includes the methodological framework, which embraces the development of the research and methodology used to carry out this analysis. Chapter IV refers to the analysis and results of the research realized. Chapter V contains the conclusions and recommendations; and Chapter VI describes the basic guidelines for executing the proposal of this case study.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	3
1.1. Tema del Analisis de Caso	3
1.2. Antecedentes generales.....	3
1.3. Justificación del tema	8
1.3.1. Justificación.....	8
1.3.2. Justificación Urbano Arquitectónica:	9
1.3.3. Justificación Académica:.....	10
1.4. Problematización	11
1.4.1. Delimitación del área de estudio.....	12
1.4.2. Datos geográficos de la Provincia de Manabí; República del Ecuador.....	13
1.4.3. Datos geográficos del Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.....	14
1.4.4 Área De Estudio	15
1.5. OBJETIVO	17
1.5.1. Objetivo General	17
1.5. 2. Objetivos Específicos	17
CAPÍTULO II.....	18
MARCO TEÓRICO	18
2.1. Marco Histórico.....	18
2.2. Marco Referencial	21
2.2.1 Repertorio Internacional.....	21
2.2.1.1 Terremoto de Valdivia 1960- Chile.....	21
2.2.2. Período Post-Terremoto.....	23
2.2.3. Terremoto de México 1985.	26
2.2.4. Terremoto en Tohoku-Oki (Japón) 11 de marzo de 2011.....	31
2.3. Repertorio Nacional Pelileo, Ecuador 1949	36
2.3.1. Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca – Parque Calderón.....	50
2.3.2. REPERTORIO LOCAL	61
2.3.3. Ciudad de Bahía de Caraquez – Manabí – Ecuador	61
2.3.4. Ubicación geográfica de la ciudad Bahía de Caraquez, Cantón Sucre, Provincia de Manabí; República del Ecuador.....	62
MARCO LEGAL	67

2.3.5. Marco legal nacional.....	67
2.3.6. Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. LOOTUS (2016) (2014).	69
2.3.7. Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2016).....	70
2.4. Marco conceptual.....	76
CAPITULO III.	82
3.0 Marco Metodológico.	82
3.1. Plan de investigación.	82
3.1.1. Investigación bibliográfica.	82
3.1.2. Investigación de campo.	82
3.1.3. Análisis de datos estadísticos.	82
3.2. Diseño de la muestra.	82
3.2.1. Universo de la investigación.	82
3.2.2. Tamaño de la muestra.....	83
3.3. Formato de entrevistas.....	84
3.4. Formato de encuestas.	85
3.5 Formato de Ficha de Observación.....	86
3.7. Metodología para realizar mapas temáticos implementados en la investigación de campo.88	
CAPITULO IV.	89
4.0. INVESTIGACIÓN DE CAMPO	89
4.1. Diagnóstico de las calles Sucre, Olmedo, Ricaurte y Simón Bolívar mediante mapas temáticos.....	89
4.1.1. Mapas temáticos en un radio de acción de 600 metros.	89
4.1.2. Fotos fachadas antes y después del 16 de abril.	102
4.1.3. Fichas técnicas.....	110
4.3. Análisis de resultados de las encuestas.	145
4.2. Análisis de resultados de las entrevistas.....	154
4.2.1. Entrevista realizada al Arq. David Cobeña Looor docente de la carrera de Arquitectura de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.....	154
CAPITULO V	159
5.0. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	159

5.1. Conclusiones.....	159
5.2. Recomendaciones	161
CAPITULO VI.....	163
LINEAMIENTOS DE PROPUESTA.	163
BIBLIOGRAFÍA.....	184

INTRODUCCIÓN

Para iniciar la parte introductoria del presente análisis de caso para la obtención del título profesional se recurre a las aportaciones sobre el tema enfocado del estudio de reconocidos profesionales de la rama.

Indagando la obra de Alarcón, J.¹ (2011) da a conocer que:

Conceptualmente el área de planificación de una circunscripción geográfica, se estructura en base a la clasificación del uso de suelo al interior y a la delimitación de las áreas de planeamiento para las cuales se puntualizan las correspondientes calificaciones urbanísticas que regulan el uso del suelo y la implantación de las diferentes edificaciones. (p. 47).

Haciendo un enfoque a lo antes citado, este mismo autor en su libro *Arquitectura y urbanismo una visión diferente*, que la planificación urbana es lo primordial para el crecimiento adecuado de una ciudad.

Considerando lo estudiado por Gehl J. y Gemzøe, L.² se conoce que:

El espacio público ha servido siempre como lugar de encuentro, mercado y espacio de tránsito. Anteriormente cuando la mayor parte de los movimientos se realizaban a pie, acostumbraba a existir buen equilibrio entre los tres usos de la ciudad. Los peatones podían caminar cuando necesitaban ir a algún lugar, y reunirse, comerciar y contemplar las vistas. Durante el siglo XX se produjeron cambios en donde se rompió con una tradición de siglos en la forma de utilizar la ciudad. Los tranvías eléctricos y las bicicletas facilitó la extensión de la ciudad y que ampliara significativamente su superficie. Cuando a comienzos del siglo XX apareció el automóvil, los modelos de transporte cambiaron por completo. La ciudad como mercado sufrió asimismo cambios importantes durante el siglo XX. El comercio en puestos al aire libre se trasladó gradualmente a pequeñas tiendas disueltas a lo largo de calles y plazas, más tarde en tiendas y supermercados cada vez mayores y finalmente, en enormes superficies comerciales situadas generalmente lejos del

¹ ALARCÓN, J. (2011). *Arquitectura y urbanismo una visión diferente*. San Gregorio de Portoviejo. Universidad San Gregorio de Portoviejo.

² GEHL, J., & GEMZØE, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos: Jan Gehl y Lars Gemzøe*. Editorial Gustavo Gili.

centro de la ciudad. El mercado desapareció literalmente de la escena pública para trasladarse a la esfera privada. (p.64)

Considerando lo estudiado por Vinuesa T.³ (1995) se transcribe que:

El centro histórico nos reenvía a categorías culturales y su entendimiento ha ido evolucionando desde visiones restrictivas, de corte monumentalista, que lo limitaban a la ciudad medieval, a considerar como tal los desarrollos urbanos configurados hasta comienzos de siglo XIX. En su valoración se ha pasado de primar singularidades arquitectónicas a dar entrada a dimensiones de naturaleza histórica, cultural, económica, social y simbólica. Por otra parte, se han superado visiones museísticas para considerarlos como realidades urbanas vivas y dinámicas que tienen funciones y significados específicos. Una de estas funciones es, sin duda, la cultural, tal como reconoce la Convención sobre Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (UNESCO, 1972). El centro histórico constituye una de las piezas más representativas en el paisaje de nuestras ciudades y su significado desborda ampliamente el papel que le correspondería en función de su superficie, entidad demográfica o actividad económica. Siendo una parte pequeña de tejido urbano, constituye un espacio simbólico que sirve para identificar, diferenciar y dar personalidad a las ciudades. El reforzamiento del urbanismo de la «recuperación urbana» y el vuelco de atención hacia la ciudad preindustrial, considerada como la creación más brillante de la cultura occidental (Culot, M., 1988), han propiciado que en la valoración de los centros históricos se den entrada a categorías históricas, culturales, sociales, simbólicas y funcionales. (p. 1–2)

Analizando lo descrito por María F.⁴ (1996), se entiende que:

El tema y las acciones relacionadas con los desastres es un campo que cuenta con una larga trayectoria de investigación, bibliografía, enfoques teóricos, metodologías y experiencias en la gestión. Organizaciones nacionales e internacionales han trabajado extensamente en enfrentar, proveer asistencia y fortalecer los esfuerzos locales para mejorar la preparación y la respuesta a los desastres. También han tomado acciones encaminadas a la prevención y la mitigación, en la consideración de que el enfoque más efectivo para reducir los impactos de largo plazo de los desastres es el incorporar actividades de la evaluación de amenazas y mitigación dentro de los procesos de planificación e inversión para desarrollo. (p. 1).

³ VINUESA TROITIÑO, M. Á. T. (1995, January). Ciudad y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca. In *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 15, p. 741).

⁴ FERNÁNDEZ, M. A. (1996). Ciudades en riesgo: degradación ambiental, riesgos urbanos y desastres en América Latina. *Soluciones Prácticas*.

CAPÍTULO I

1.1.Tema del Análisis de Caso

Análisis de la movilidad y actividad comercial del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo, posterior al terremoto del 16 de abril del 2016.

1.2.Antecedentes generales.

Investigando a Pacheco, D.⁵ (2006); da a conocer:

En efecto, la historia del Ecuador da cuenta de varios ciclos económicos. Si bien encontramos etapas de auge económico como el del cacao a comienzos del siglo XX o del petróleo en los años 70, también encontramos épocas de profunda recesión seguidas por agudas crisis causadas por varios factores políticos, económicos y sociales, tal como la crisis financiera de 1999.(p.8)

Según el estudio realizado por el INEC.⁶ (2010) da a conocer que:

En Ecuador más del 40% de la población vive en las zonas rurales, dos tercios de esa población, son pobres y una elevada proporción de éstos son extremadamente pobres. Como en todas partes, en Ecuador los ingresos bajos de los hogares pobres de las zonas rurales, suelen estar atados a los bajos niveles de producción de los agricultores, pescadores, artesanos entre otros, y al hecho de que los hogares más pobres no tengan acceso a la tierra y peor aún la educación que les permita salir adelante. El comercio informal es una actividad económica que ha estado presente en el país desde sus inicios, actualmente está presente incluso en grandes las urbes como Guayaquil, Quito, y Cuenca. En Portoviejo crece cada vez más, alrededor de 700 comerciantes hacen uso del espacio público para trabajar asentándose en las calles principales de la ciudad, lo cual es una señal del crecimiento económico y de expansión para la urbe, pero a su vez trae consigo ciertos problemas.(p.15)

⁵ PACHECO, D. - (2006). “Ecuador: Ciclo económico y política fiscal”. – Ecuador - Banco Central del Ecuador.

⁶ Instituto Nacional de Estadística y Censos, Boletines Indicadores Sociales 2010. Portoviejo – Manabí. Página Web Oficial: www.inec.gob.ec

Examinando el estudio de Morocho J.⁷ (2014) se deduce que:

Es un tema muy debatido, ya que es injusto para quienes ejercen el comercio con formalidad, pues pagan sus impuestos de ley, arriendo, a diferencia de los informales, que no declaran impuestos ni tampoco arriendos ni patentes, ya que usan el espacio público de la ciudad. En un mercado competitivo, esto genera inconvenientes de pensamiento entre formales e informales, los primeros por verse en "desventaja" pues sus vecinos informales obtienen toda la utilidad de sus productos, y los segundos, que de una u otra manera buscan progresar económicamente. Asimismo, en el Centro Comercial, la Terminal Terrestre, centros privados como El Paseo Shopping, entre otros, presentan un costo muy elevado para quienes desean acceder a un local comercial para laborar. Si bien es cierto el desempleo y la inestabilidad laboral, tienen sin trabajo a miles de personas, que buscan una oportunidad, actualmente con las nuevas reformas a la ley laboral resulta costoso mantener un empleado con todos los pagos que la ley establece, por ende muchos patronos optan por despedir a sus trabajadores porque no pueden o no desean pagar todos los beneficios de ley. En el Cantón Portoviejo la insuficiencia de desarrollo económico e industrial, se debe a la falta de la inversión por parte de la empresa privada como pública, en donde los compromisos políticos van más allá de querer permitir el desarrollo del cantón Portoviejo. Además, de una fuerte elevación del subempleo que alcanzó hasta el 81% en diciembre del 2006 frente al 54,8% de diciembre del 2004. Detrás del comercio informal existen efectos positivos, el comercio informal con su accionar manifiesta, que la ciudad está creciendo, esto es, bueno si se lo sabe aprovechar, porque se genera una expansión de la urbe y a su vez la movilidad en la economía local. El comercio informal no deja de ser comercio, y como tal, es una fuente de ingresos económicos para las personas que se dedican a alguna actividad comercial informal, la PEA del Cantón Portoviejo va en aumento, ya que cada día más personas se integran a la actividad comercial informal participando en la economía, ayudando al progreso, que a su vez genera una expansión en la ciudad, nuevas casas, nuevos barrios, nuevos centros, entre otras cosas más. (P.16 y 17)

Considerando lo estudiado por J. Gehl.⁸ (2014) se desprende que:

⁷ MOROCHO, José, L.(2014). *"El impacto del mercado de microcréditos productivos rurales y su incidencia en el desarrollo de los habitantes del cantón Portoviejo provincia de Manabí, período 2006-2011"*. Guayaquil-Ecuador. Fuente: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/6449#sthash.OeVKRimo.dpuf>

⁸ GEHL, Jan. (2014). *"Ciudades para la gente. Ediciones Infinito"*. Buenos Aires. Argentina.

Las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y, a la vez, encontrar bienes públicos esenciales. Las ambiciones, las aspiraciones y otros aspectos intangibles de la existencia humana también se materializan en las urbes, las cuales ofrecen aportes tanto para la contención como para la felicidad de sus habitantes y el bienestar colectivo, y busca que cada ciudadano pueda aumentar sus chances de prosperar. ONU-Hábitat promueve una ciudad orientada hacia las personas, que sea capaz de integrar lo concreto con otros aspectos más inmateriales de prosperidad y sostenibilidad. Este tipo de ciudad logra obtener menores costos energéticos, produce una huella ecológica más pequeña, cuenta con una forma más compacta, tiene mayor heterogeneidad y funcionalidad y ofrece a sus habitantes protección contra nuevos riesgos. A la vez, permite que haya una mayor provisión de bienes públicos. Desde luego, es importante destacar que esta urbe está diseñada a una “escala humana” más adecuada, que da lugar a un aumento de la cantidad de espacios creativos donde puede desarrollarse la interacción social, lo que redundará en una mejora de la calidad de la vida urbana.(9.10)

Examinando la publicación de Molina R.⁹ (2009) se deriva que:

El territorio en referencia, cercano al mar, hace 500 años, es descrito por los propios conquistadores y cronistas como poblados por selvas de inmensos manglares y que brinda una reserva natural de alimentos por la existencia de infinidad de peces y moluscos, pero asimismo infestada de plagas y alimañas que perturba y hace peligrar la vida humana. Por eso los españoles fundaron una ciudad en sitio propicio, lugar que les garantice no solamente una existencia y una vida sencilla y decorosa sino de seguridad ante la inminencia del peligro de los naturales así como del mundo exterior. Nunca iban a fundar una ciudad sumergida en agua o manglares, peor aún lo iba a hacer el aborígen, propietario milenario y conocedor absoluto de las bondades de estas tierras; aborígenes que vivían en permanente trabajo y relativa calma, profundamente pacíficos por necesidad y obligación por su comercio con culturas que trascendieron el mismo territorio del incanato. (P.5 - 6)

Analizando a Alcántara, E.¹⁰ (2010). En su libro *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, referencia que:

Las ciudades se configuran en los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan una serie de actividades, ya sea dentro o fuera de los hogares. Las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento: caminata, transporte mecanizado (bicicleta) o motorizado

⁹ MOLINA CEDEÑO, Ramiro. (2009). *“Un encuentro con el pasado”* – Editorial, Ediciones La Tierra. Portoviejo cuna de la civilización aborígen de Latinoamérica. Portoviejo – Ecuador

¹⁰ ALCÁNTARA VASCONCELLOS, E. (2010). *“Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”*. Bogotá: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>

(autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro). Para comprender qué desplazamientos se realizan y qué tipo de transporte es necesario para llevarlos a cabo, es necesario comprender cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en su espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte. (P.21).

Examinando el trabajo de Alcântara, E. (2010); transmite en su trabajo investigativo que:

La manera en que una ciudad se desarrolla es determinada por un conjunto de fuerzas e intereses individuales, tanto del Estado como de las organizaciones privadas, que arman una compleja trama. La relación entre todos esos agentes también es dinámica, pues cambia constantemente dependiendo de las condiciones específicas de cada momento. (P.26 Y 27).

Analizando a Montezuma, R.¹¹ (2003); da a conocer en su obra sobre movilidad:

El concepto de movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría socio laboral) más amplio que el término transporte, el cual se limita a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de infraestructuras y medios de transporte y, por el otro, en el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, tiempo. La tradicional visión sectorial del transporte y los desplazamientos no ha permitido ver con claridad los graves problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que padecen los pobres, especialmente los grupos más marginados por cuestiones de edad o género en los países en desarrollo. El concepto de movilidad permite ir más allá del análisis de la persona que se desplaza, ya que se puede abordar también a la persona económicamente activa que no se moviliza por distintos motivos. Al tratar la movilidad y no el transporte se centra la problemática en la persona y su entorno, y no únicamente en sus desplazamientos; esto permite tomar en cuenta de forma particular a los habitantes de escasos recursos, los cuales a pesar de ser mayoritarios en las ciudades de los países en desarrollo han sido tradicionalmente poco tenidos en cuenta en la acción y la investigación concernientes al transporte urbano. En efecto, el estudio del transporte se ha reducido a una visión cuantitativa y/o cualitativa de las infraestructuras y los desplazamientos relacionados principalmente con los vehículos motorizados. La acción en esta materia se ha centrado en tratar de mejorar las condiciones de los que se desplazan y sobre todo de los que lo hacen en automóvil, dejando muchas veces de lado el transporte colectivo o alternativo, los cuales son mayoritarios en los desplazamientos urbanos en todas las ciudades de los países en desarrollo. De esta manera, se ha venido segregando a los que se movilizan a pie o en bicicleta y se ha ignorado por completo

¹¹ MONTEZUMA, R. (2003). "Ciudad y transporte: la movilidad urbana". Cuadernos de la CEPAL. Fuente:<http://repositorio.cepal.org/handle/11362/27823>

a los que por diferentes motivos (económicos, físicos o espaciales) no pueden desplazarse Cotidianamente. (PP 175 -176).

Observando a Alcântara, E. (2010); en su investigación respecto a los Impactos del desarrollo urbano en la movilidad da a conocer que:

Las distintas maneras a través de las cuales el desarrollo urbano ocurrió originalmente en los países en desarrollo han traído consecuencias de gran impacto en las condiciones de movilidad de las personas. La más significativa, sin duda, es la ubicación de las personas en relación con sus necesidades de trabajo, educación y tiempo destinado al ocio. En la mayor parte de las grandes ciudades la población de bajos ingresos ocupa regiones periféricas, donde el valor de la tierra o la posibilidad de adquisición de áreas libres y sin costo ha permitido la construcción de un hogar. En dichas áreas, la oferta de servicios públicos –como escuelas, centros de salud y transporte colectivo– es precaria y a ello se suma una limitada oferta de oportunidades de trabajo, tanto en cantidad como en variedad. Este escenario implica tres impactos relevantes. En primer lugar, se aprecia una reducción en la accesibilidad a los equipos y servicios que necesitan las personas. Esta situación afecta tanto a los residentes de altos ingresos como a quienes perciben escasos recursos, pues todos ellos podrían llegar a los destinos deseados si hubiese a su disposición una amplia oferta de servicios públicos. En segundo lugar, las personas se ven obligadas a recorrer grandes distancias a diario sólo para llegar a su lugar de trabajo. En tercer lugar, los largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público, situación que deriva en el cobro de tarifas más altas. Como consecuencia, para quienes dependen del transporte público –la gran mayoría– estas condiciones pueden representar un costo muy elevado en tiempo y comodidad. Dicho problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad del transporte público. (P.29).

Referenciando a Montezuma, R. (2003). Nos entrega en su trabajo la Ciudad y transporte: la movilidad urbana:

Características de la movilidad en los países en desarrollo. La movilidad urbana en los países en desarrollo está condicionada por un sinnúmero de factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales de escala macro o micro y de orden estructural o coyuntural. Sin embargo, a pesar de las grandes diferencias en la tasa de urbanización entre continentes rurales como Asia y África en comparación con América Latina, que es predominantemente urbano, los siguientes cuatro factores resultan ser los principales condicionantes de la movilidad cotidiana: a).- Crecimiento urbano acelerado, b).- Desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad. c).- Concentración de actividades en las áreas centrales. d).-

Segregación socioeconómica y espacial. El crecimiento urbano es una importante característica del siglo XX, especialmente en los países en desarrollo: de las 21 aglomeraciones más grandes del mundo, 16 están en estos países, 10 en Asia. (P. 177)

Montezuma en su trabajo sobre movilidad imprime que las características de la movilidad son variadas, y depende de cada ciudad, y donde se concentra es en su parte céntrica.

Una característica urbana que condiciona fuertemente la movilidad cotidiana de la población es la concentración de actividades en el centro de la ciudad. Si bien esta densificación de las áreas centrales puede ser un rasgo importante de muchas ciudades europeas, en el caso de las urbes de los países en desarrollo los niveles de concentración son mayores. Uno de los mejores ejemplos es Delhi, en India, donde a pesar de una planificación rígida respecto del uso del suelo urbano, el centro antiguo concentra el mayor número de empleos de la ciudad, y presenta una densidad de más de 950 habitantes por hectárea, hasta llegar en algunas áreas a más de 1.700 habitantes por hectárea (DDA, 2001). La presión sobre el centro de la ciudad es tan fuerte que por lo menos 200.000 personas que viven y trabajan en el centro duermen en la calle y en lugares alquilados cada noche (Dupont y Mitre, 1994). Esta particularidad está relacionada también con la precariedad del sistema de transporte: para algunas personas resulta imposible trabajar en el centro y vivir en la periferia porque la inversión en tiempo y dinero de los desplazamientos es muy elevada. (PP. 178 Y 179).

1.3. Justificación del tema

1.3.1. Justificación.

Los equipamientos administrativos de servicios públicos ,GAD Portoviejo, Gobernación, edificio de correos del Ecuador, banca privada, equipamientos religiosos como la Iglesia la Merced, Sagrario Divino niño, comercio privado, edificaciones y trazado histórico patrimonial del sector comprendido entre las calles Bolívar, Sucre, Olmedo y Ricaurte , generaron un movimiento económico que ayudó al desarrollo de la

ciudad de Portoviejo, generando un referente en la Provincia, por la gestión pública y privada desarrollada en el sector.

El Parque Vicente Amador Flor, vestigio de la historia del Portoviejo de antaño eje principal del trazado de las principales calles de la ciudad, es parte fundamental para la reactivación económica del sector de estudio. El presente trabajo se enfoca en los acontecimientos del 16 de abril del 2016, y su afectación al casco comercial, e histórica de las principales calles de Portoviejo, razón por la cual nos vemos en la obligación de generar un trabajo de diagnóstico de lo ocurrido en el sector.

1.3.2. Justificación Urbano Arquitectónica:

Nuestro análisis de caso está encaminado a un aporte desde el punto de vista urbano arquitectónico, tomando en cuenta aspectos de vital importancia como es la Historia, Patrimonio, Cultura, Comercio, Movilidad humana y normas establecidas a nivel local e internacional para poder aportar al embellecimiento de esta urbe que nos vio nacer, como lo hace el proyecto en ejecución de Regeneración Urbana de 11 manzanas y que se anexa a este proyecto macro, denominado Plan Ciudad y que contempla el área tomada para este análisis de caso ya que todo este espacio en estudio recoge historia para los portovejenses y no se podía dejar olvidada. Y bajo nuestro criterio aportar a la capital de los manabitas después de lo vivido el 16A.

1.3.3. Justificación Académica:

Con la información que recopilamos en este análisis de caso queremos contribuir a Portoviejo, aportando con este análisis, ya que ese 16 de abril nos azotó una catástrofe, lo que cambió a la ciudad, desde todo punto de vista. Enfocándonos a la parte de arquitectónica como estudiantes de la carrera de arquitectura y urbanismo de la Universidad San Gregorio de Portoviejo, queremos ver a nuestra ciudad mejor que antes; para esto nos hemos planteado el estudio de la zona céntrica de la urbe, donde hemos identificado que se dio comienzo a la ciudad y a la actividad comercial, punto central de nuestra investigación. Considerando que es requisito indispensable para obtener el título de arquitecto.

Citando el Reglamento de Régimen Académico del Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador¹² (2013), podemos exponer que:

Art. 21.- Señala que el trabajo de titulación es el resultado investigativo, académico o artístico, en el cual el estudiante demuestra el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; deberá ser entregado y evaluado cuando se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas las prácticas pre profesionales. Se consideran trabajos de titulación en la educación técnica y tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la educación superior de grado, los siguientes: examen de grado o de fin de carrera, proyectos de investigación, proyectos integradores, ensayos o artículos académicos, etnografías, sistematización de experiencias prácticas de investigación y/o intervención, análisis de casos, estudios comparados, propuestas metodológicas, propuestas tecnológicas, productos o presentaciones artísticas, dispositivos tecnológicos, modelos de negocios, emprendimientos. Proyectos técnicos, trabajos experimentales, entre otros de similar nivel de complejidad. Todo trabajo de titulación deberá consistir en una propuesta innovadora que contenga, como mínimo, una investigación exploratoria y

¹² Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador. (2013). Reglamento de Régimen Académico. San Francisco de Quito, República del Ecuador: Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador.

diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta. Para garantizar su rigor académico, el trabajo de titulación deberá guardar correspondencia con los aprendizajes adquiridos en la carrera y utilizar un nivel de argumentación, coherente con las convenciones del campo del conocimiento. (pp. 14 y 15)

1.4.Problematización

Indagando el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Portoviejo¹³ (2011), podemos conocer que:

Los espacios públicos de las parroquias urbanas y rurales, barrios, recintos, están descuidados y en malas condiciones, los equipamientos y servicios son cuantitativamente y cualitativamente deficitarios. Las formas de uso y de ocupación del suelo son arbitrarias, no responden a planificación alguna, generando en muchos casos incompatibilidades y fricción entre las actividades urbanas. (p. 56)

Según evidenciamos después del terremoto del 16 de abril del 2016, que las edificaciones con técnicas muy bien sostenidas no sufrieron afectación en su estructura y están en pie en el área de estudio.

Analizando a Aguayo y cols¹⁴ (2009), nos da a conocer:

El cambio de uso del suelo se ha convertido en un importante forzante del cambio climático regional y; es considerado la primera causa de alteración del; y afecta, fuertemente, la capacidad de los sistemas biológicos para soportar y satisfacer las necesidades. Tales cambios incrementan, a su vez, la vulnerabilidad de ecosistemas y personas frente a desastres naturales. Sin embargo, la pérdida de biodiversidad es el impacto más evidente y directo generado por la transformación de las principales coberturas naturales. La pérdida, modificación y fragmentación de hábitats han provocado un fuerte

¹³ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón Portoviejo. Provincia de Manabí. República del Ecuador.

¹⁴ AGUAYO, M. PAUCHARD, A. Azócar, G. Parra, O. (2009). “Cambio del uso del suelo en el centro sur de Chile a fines del siglo XX entendiendo la dinámica espacial y temporal del paisaje”. Chile. Revista chilena de Historia Natural.

declive de la biodiversidad a nivel mundial (Pimm & Raven 2000, Sala et al. 2000). Según Sala et al. (2000), el cambio de uso del suelo es el factor que se espera tenga el impacto global más importante sobre la biodiversidad al año 2100, principalmente, debido a sus devastadores efectos sobre la disponibilidad de hábitat y extinción de especie. Se estima que durante el último siglo, la mayor parte de los ecosistemas mundiales fueron afectados por el cambio de uso de la tierra (Vitousek et al. 1997). La mayoría de los impactos se han producido por la pérdida y/o transformación de ecosistemas boscosos y praderas naturales en terrenos habilitados para el desarrollo agrícola, ganadero, forestal y urbano/industrial (Sala et al. 2000).

1.4.1. Delimitación del área de estudio.

Estudiando la información disponible en el sitio web Ecuador ¹⁵(2014), podemos conocer que:

La República del Ecuador tiene una superficie aproximada de 272.400 km². Está situada en la parte noroccidental de la América del Sur, entre los paralelos 1o 26' 30" de latitud norte y, 4o 32' 20" de latitud sur; y, entre los meridianos 81o 5' 20" y 71o 46' 30" de longitud occidental; y se encuentra atravesada por la línea equinoccial. (¶. 1)



Gráfico No. 1. Mapa de la división política de la República del Ecuador. República del Ecuador. (2014). [En línea]. Consultado: [07, agosto, 2016]. Disponible: <http://www.ecuale.com/mapa.php>.

¹⁵ Página web Ecuador. (2014). Mapa de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [05, julio, 2016]. Disponible en: <http://www.ecuale.com/mapa.php>.

1.4.2. Datos geográficos de la Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Indagando la obra de Zambrano, P. y Guerrero, L. (2016). Tomado del libro de el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón 24 de mayo 2012. Cita que:

Manabí es una provincia ecuatoriana localizada en el emplazamiento centro noroeste del Ecuador continental, cuya unidad jurídica se ubica en la región geográfica del litoral, que a su vez se encuentra dividida por el cruce de la línea equinoccial. De acuerdo al Plan Nacional para el Buen Vivir establece que la provincia de Manabí se encuentra en la Zona de Planificación 4, en conjunto con la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.

Límites.

Oeste: Océano Pacífico, Norte: Provincia de Esmeraldas, Este: Provincias de Santo Domingo de los Tsáchilas y Los Ríos, Sur: Provincias de Santa Elena y Guayas". (p. 19).

División política.

La provincia de Manabí se divide en 22 cantones y tiene una población de 1'369.780 habitantes, de acuerdo a los datos del INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo. (pp. 19 y 21)



Gráfico No. 2. Mapa de la división política de la provincia de Manabí. República del Ecuador. (2011). [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2017]. Disponible: <http://www.portoviejo.gob.ec/docs/plan-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial-del-canton-portoviejo.pdf>

1.4.3. Datos geográficos del Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Analizando el plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo¹⁶

(2011). Cita que:

La ciudad de Portoviejo (Cabecera Cantonal) está en la zona central de la Provincia de Manabí. El área de interés comprende específicamente el área urbana de la Ilustre Municipalidad de Portoviejo. Las parroquias urbanas que hacen parte de la zona de estudio se relacionan a continuación: Andrés de Vera, Colón, 12 de Marzo, 18 de Octubre, Francisco Pacheco, Picoazá, Portoviejo, San Pablo y Simón Bolívar.

Considerando el plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo

(2011). Nos da a conocer:

El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur. En términos de promoción turística, se empieza a conocer como la “Ruta Spondylus”, un territorio con importantes zonas agrícolas: ganaderas y otros. Mantiene significativos remanentes de bosques secos nativos, relevantes escénicos paisajísticos y un apreciable patrimonio cultural. Portoviejo, Villanueva de San Gregorio de Portoviejo, es la ciudad capital de la Provincia de Manabí, fundada por el capitán Francisco Pacheco, miembro del ejército de Diego de Almagro, el 12 de Marzo de 1535, se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno. La jurisdicción del cantón Portoviejo se localiza en el sector centro -oeste de la República del Ecuador , y centro sur de la Provincia de Manabí, en la línea de costa del Océano Pacífico, y en el límite con los cantones : Sucre, Rocafuerte, Junín, Bolívar , Pichincha , Santa Ana, Jipijapa, Montecristi, y Jaramijó, todos pertenecientes a la provincia referida. (Anexo cartográfico de ubicación), con una extensión de 954,9 Km².

¹⁶ Gad Municipal del Cantón Portoviejo- (2011) - plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo – ecuador – fuente: <http://www.portoviejo.gob.ec/docs/plan-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial-del-canton-portoviejo.pdf>

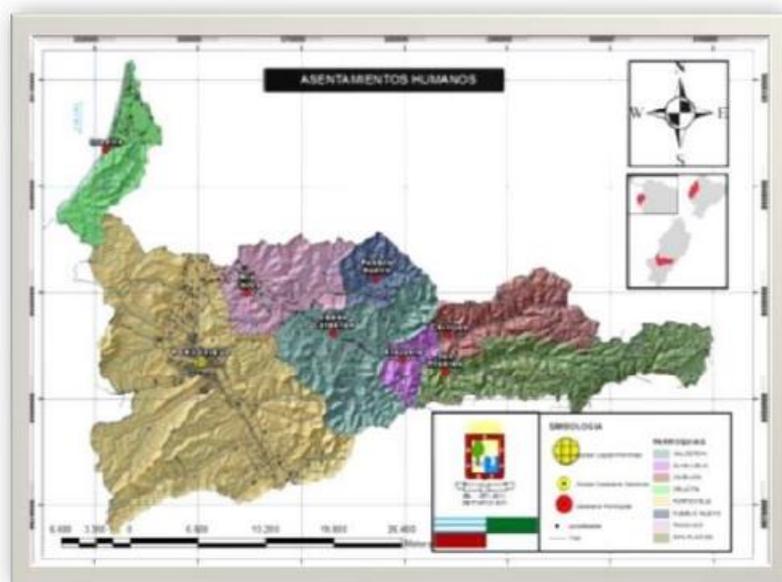


Gráfico No. 3. Mapa del cantón Portoviejo. (2011). [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2017]. Disponible: <http://www.portoviejo.gob.ec/docs/plan-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial-del-canton-portoviejo.pdf>

1.4.4 Área De Estudio

Nuestra área macro la determinamos en la ciudad de Portoviejo, específicamente a la parte céntrica de la ciudad, ubicada en las calles Bolívar, Olmedo, Ricaurte y Sucre. Donde el Municipio de la ciudad está ejecutando el Plan de Regeneración Urbana del centro de la ciudad que comprenden 11 manzanas y como eje central se articula al Plan Maestro denominado Plan Ciudad, Para poder aportar con la parte urbano arquitectónica y contribuir al embellecimiento de esta urbe, queremos enfocarnos en esta área ya que recoge parte de la historia de la capital de los manabitas. En el siguiente gráfico podemos ver el amanzanamiento o área de estudio para esta investigación.

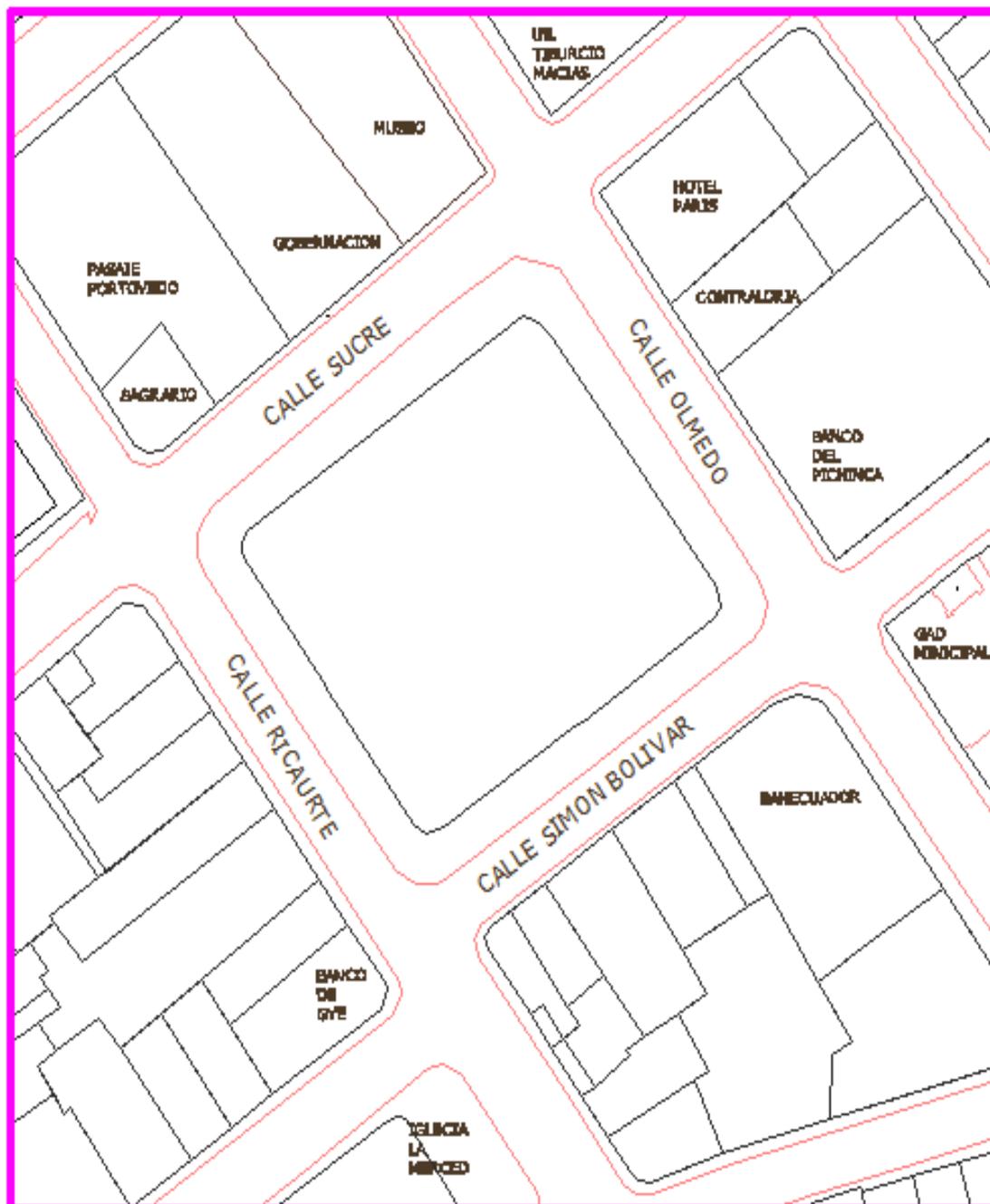


Gráfico No.4. Delimitación del área de estudio. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

1.5. OBJETIVO

1.5.1. Objetivo General

- Determinar la afectación generada a la movilidad y actividad comercial actual del sector comprendido entre las calles Sucre, Simón Bolívar, Avenida Olmedo y Ricaurte, de la ciudad de Portoviejo para determinar lineamientos básicos urbanos arquitectónicos según lo dicten las condiciones del territorio, mediante un diagnóstico de uso de suelo posterior al terremoto del 16 de abril del 2016.

1.5.2. Objetivos Específicos

1. Identificar el uso del suelo antes y después del 16 de abril, mediante un análisis comparativo de lo generado en el sector.
2. Determinar de qué manera las edificaciones comerciales, históricas y administrativas contribuyen a la imagen urbana, movilidad y actividad comercial en el área de estudio posterior al terremoto del 16A.
3. Realizar un análisis del proyecto en ejecución de Regeneración Urbana en el centro histórico de la ciudad de Portoviejo articulada al proyecto Plan Ciudad, para dar a conocer sus pros y contras desde el punto de vista urbano.

CAPÍTULO II

2.0. MARCO TEÓRICO.

2.1. Marco Histórico

Analizando lo publicado en tesis de Mejía V.¹⁷ (2014), podemos transcribir que:

El Ecuador al igual que otros países latinoamericanos pasó de ser un país agrario a un país urbano, este hecho se debe en general a procesos migratorios de campo – ciudad y a diversas políticas que cambiaron los escenarios sociales. En este marco, se pueden observar varias ciudades ecuatorianas que presentan acelerados procesos de urbanización con una lógica concentradora y de disyunción entre los barrios tradicionales y los periféricos, generando una desarticulación de la red urbana y el mayor crecimiento de las principales ciudades frente asentamiento, comunidades y en general sobre el sector rural. Este crecimiento urbano genera desequilibrios y desigualdades tantas a nivel, sociales, ecológicas, interurbanas. (p. 2)

Considerando el estudio de Giraldo M.¹⁸ (2005) nos da a conocer que:

La Provincia de Manabí ha tenido grandes antecedentes de eventos adversos, que han causado daños y pérdidas incalculables. La Ciudad de Portoviejo, capital de la Provincia es una de las poblaciones que se encuentra en las estadísticas de afectación por eventos naturales y como prueba de ello, en el tiempo de desarrollo de este estudio se presentó uno de esos episodios en los que puede advertirse claramente la relación entre el hombre y la naturaleza. Las inundaciones en la ciudad de Portoviejo entre los días 20 y 24 de abril de 2005, han hecho tangible el hecho que el río Portoviejo genera inundaciones con cierto tiempo de recurrencia, sobre algunos sectores de la ciudad. (p. 5)

Estudiando lo escrito por Carrión F.¹⁹ (2005) podemos describir que:

¹⁷ MEJÍA, V. (2014). *“El Proceso de Urbanización en Cuenca, Ecuador”*. Cataluña, Reino de España. Universidad Politécnica de Cataluña.

¹⁸ GIRALDO, M. 2005. *“El análisis de riesgo por inundación zona urbana del cantón Portoviejo”*. República del Ecuador. Dipecho.

¹⁹ CARRIÓN, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. EURE (Santiago), 31(93).

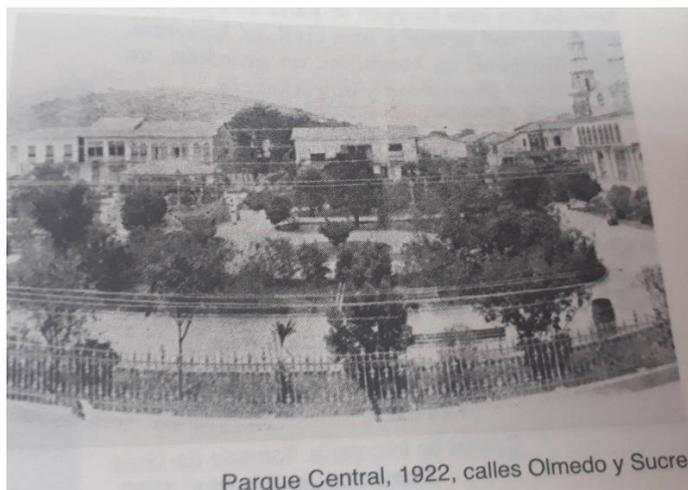
Si partimos por la opción más negativa y pesimista, se puede plantear que los centros históricos se están muriendo. La hipótesis del fin de la centralidad histórica se sustenta, por un lado, en el principio de que todo proceso histórico evoluciona desde su nacimiento hasta su probable fallecimiento, y por otro, en el hecho histórico de que su nacimiento está asociado con el signo de la crisis y con la muerte venidos del proceso de diferenciación entre centro urbano y centro histórico, donde el primero extrae las funciones de centralidad al segundo y –en ese proceso- el segundo termina degradándose por la pérdida o vaciamiento de las funciones centrales. El nacimiento de la centralidad histórica se produce en el momento en que entra en decadencia. Esto es, que ve la luz con el estigma de la crisis y que, por tanto, una de las características esenciales de los centros históricos es que nacen con su muerte a cuestas. Tal crisis nace por la disfuncionalidad urbana, por el deterioro de la centralidad, por la reducción de los tiempos, por la concentración de la pobreza, por los problemas ambientales, entre otros. Es importante remarcar este hecho, porque desde su nacimiento –por tanto, desde su crisis- lleva el signo de la oportunidad, pero no sólo para esta parte importante de la ciudad, sino para la ciudad toda. Por eso la renovación encara más un sentido de futuro que de reconstrucción de las condiciones iniciales. (p.64)

Referenciando con el estudio realizado por Molina R. (2009) no dice que:

Volviendo al momento actual, al tema principal de esta crónica, cuando en los medios de información de Manabí aparecen datos, En Manabí aparecen datos, proporcionados por funcionarios públicos y, supuestamente, expertos en arqueología y titulados en historia, de haberse descubierto el asentamiento aborigen primario del actual Portoviejo, confundido estos restos de América con rastros de España, de que en el actual Parque Central se han encontrado indicios serios de este asentamiento, materiales como maderos utilizados en la construcción de viviendas y vasijas de corte aborigen así como armas, cascos, ballestas españolas, rastros que permitiría forjar una nueva teoría que nos obligaría a cambiar completamente nuestra historia aborigen y colonial. Y no es que estoy o soy contrario a revisar la historia de Portoviejo y de Manabí en general, es más, soy un convencido de que hay que ir a una reingeniería histórica para revisar, con seriedad, tantas teorías “rosas” que se han forjado a través del tiempo. Estos estudios emitidos y que sirven hoy en día como elementos. (P.6 -7)

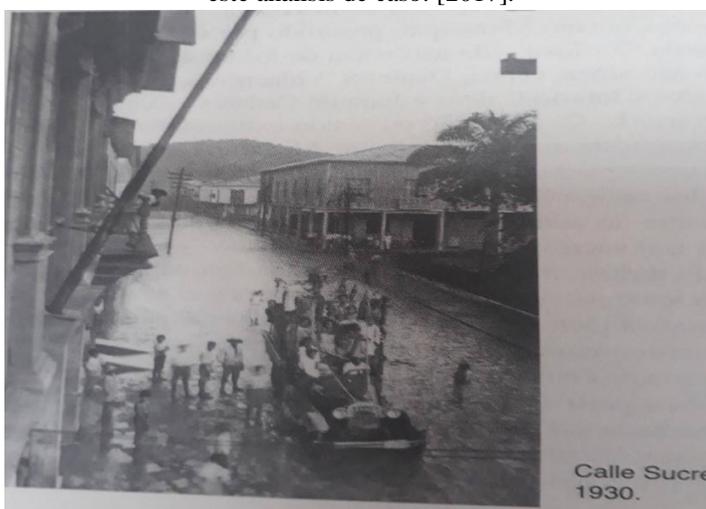
Continuando con lo realizado por R. Molina (2009) podemos conocer que:

Es absurdo pensar, imaginarlo siquiera, que la actual ciudad de Portoviejo, hace aproximadamente cuatrocientos años, se haya asentado a un nivel de metro y medio más abajo del piso o cota en que actualmente se encuentra, o que este poblamiento haya sido aborigen y se hubiere producido antes de la conquista, precisamente en el lugar que hoy ocupa el Parque Central de la ciudad, denominado “Vicente Amador Flor”, que ayer fue Plaza de Armas, su eje matriz fundacional.



Parque Central, 1922, calles Olmedo y Sucre.

Gráfico No.5. Fotografía tomada del Parque Central de Portoviejo en 1922. Tomada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Calle Sucre
1930.

Gráfico No.6. Fotografía de la calle Sucre del centro histórico de Portoviejo en 1930. Tomada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Calle Olmedo, fiestas de La Merced.

Gráfico No.7. Fotografía de la Av. Olmedo del centro histórico de Portoviejo en 1930. Tomada por los autores de este análisis de caso. [2017].

2.2.Marco Referencial

2.2.1 Repertorio Internacional

2.2.1.1 Terremoto de Valdivia 1960- Chile

Analizando el trabajo Guzmán D. y cols.²⁰ (2016) nos da a conocer que:

En un contexto global, durante la segunda mitad del siglo XX, los grandes procesos de urbanización ligados al período de la industrialización generaron cambios morfológicos radicales dentro de nuestras ciudades. La creciente demanda por el uso del suelo y el progresivo aumento en el uso del automóvil ha llevado a nuestra civilización a la adopción progresiva de una mentalidad “individualista”, ligada hacia altos niveles de consumo, especialmente combustibles fósiles; lo que ha generado cambios radicales en la escala y habitabilidad del espacio urbano (Doevendans y Schram, 2005; Zumelzu, 2011). En Latinoamérica especialmente en Chile estos procesos no sólo han ido modificando e incrementando la escala del medio ambiente urbano y las relaciones funcionales al interior de la ciudad, con consecuencias que no sólo inciden en el deterioro del paisaje y a la identidad urbana local; sino que también han ido promoviendo modelos de construcción que no inducen al desarrollo de ciudades que sean ambientalmente, espacialmente y socialmente sustentables (UN-Habitat, 2011). En Chile, como consecuencia de las políticas neoliberales en el marco de la emergente globalización (Borsdorf, 2003), se reproducen patrones de crecimiento urbano observados tanto en la capital, como en ciudades regionales. Ello incide de manera determinante sobre la configuración social de la ciudad y sobre la morfología físico-territorial (de Mattos, 2002), generando segregación y consecuentemente la dispersión de actividades (Gehl, 2006). Las consecuencias se observan asimismo, en la manifiesta débil morfología de las nuevas áreas de expansión, primando los usos exclusivos y la homogeneización del paisaje suburbano en un cuadro de densificación decreciente hacia las periferias, en un proceso que García Vásquez define como “el desvanecimiento de lo urbano” (2011). (p.4)

²⁰ GUZMÁN, D. A. E., & Scheel, A. Z. (2016). Valdivia y su evolución post-terremoto 1960: Enfoques, factores escalares y condicionantes. *Urbano*, 19(33), 14-29.



Gráfico No 8. Imagen de una de las calles del centro de Valdivia tras el terremoto del 22 de mayo de 1960. Parker, L. H. definición-terremoto de Valdivia de 1960. Consultado en (1 de junio del 2017) disponible en <http://diccionario.sensagent.com/terremoto+de+valdivia+de+1960/es-es/>

Continuando con el análisis de Guzmán D. y cols. Nos da a conocer que:

Caso de Estudio Valdivia

Valdivia se constituyó entonces, como uno de los principales focos productivos del país, alcanzando un nivel de centralidad urbana importante (Almonacid, 1995). Posteriormente, tanto su crecimiento como su desarrollo se vieron frenados tras el terremoto 1960, entrando en un prolongado letargo durante décadas. Hasta que en el año 2007, la ciudad se adjudicó el título de Capital Regional, transformando la antigua Provincia en la actual XIV Región de los Ríos, englobando a las Comunas de Valdivia, Corral, Lanco, Máfíl y Mariquina. De este modo, se puede reconocer, a grandes rasgos, cuatro períodos en el desarrollo de Valdivia en su historia reciente; todos ellos con diferentes grados de centralidad e influencia: 1) Pre-industrial. 2) Foco Industrial. 3) Post-terremoto. 4) Valdivia Nueva Región (p.6)

Siguiendo con lo estudiado por Guzmán D. y cols.²¹ (2016) nos dice que:

El análisis de integración confirma que el centro urbano de Valdivia ha sufrido un proceso de constante modificación y transformación a lo largo de estos períodos, producto de factores tanto espaciales, económicos y catastróficos. El primer período, denominado pre-industrial, transcurre antes de la primera mitad del siglo XIX, es decir previo a la llegada de los colonos europeos. En ese entonces, Valdivia

²¹ GUZMÁN, D. A. E., & Scheel, A. Z. (2016). Valdivia y su evolución post-terremoto 1960: Enfoques, factores escalares y condicionantes. *Urbano*, 19(33), 14-29.

se reconoce como una pequeña urbe muy atrasada en comparación al resto del país, concentrándose principalmente en su centro histórico. Luego, gracias a la “Ley de inmigración selectiva” promulgada en 1845, el sur del país comenzó a poblarse con familias de colonos. Junto con ello, comienza el segundo período histórico, denominado como Foco Industrial durante el cual la ciudad recibe a cientos de familias trabajadoras, quienes activan el desarrollo industrial local (Baessolo y Fuentes, 2007). La llegada del ferrocarril en 1899, significó un nuevo impulso al sector fabril, conectando a la ciudad a la red troncal a través del ramal Antihue-Valdivia (Almonacid, 1995). Con el terremoto de 1960, todo desarrollo y crecimiento de la ciudad, se vio virtualmente frenado, dando así inicio al tercer período caracterizado por el estancamiento de las actividades productivas y el deterioro físico de la ciudad. Después de más de cuatro décadas, la conformación de la nueva Región de los Ríos, ha aumentado las capacidades de la ciudad para atraer inversión pública y privada. Estos períodos han tenido consecuencias directas en la demografía de la ciudad, además de secuelas evidentes en el desarrollo de la trama urbana y expansión de Valdivia (Espinoza, 2014). El terremoto de 1960 trajo consigo una modernización la morfología urbana: “Tras el desastre, se abandonó todo el estado de desarrollo post-industrial que la ciudad poseía, y se configuró una nueva morfología urbana a la cual la ciudad se debió adaptar.” (Guarda, 2001). En la (Figura 1) se aprecia un trazado de la ciudad en el 1853, que muestra “el curso de numerosos esteros y brazos de ríos que cruzaban el perímetro de la antigua Valdivia. Con los avances, tantas veces imprevistos, del desarrollo y la urbanización progresiva de la ciudad, tales oquedades fueron rellenadas con cascajo y tierra para construir sobre ella toda clase de edificaciones. El terremoto de 1960 redescubrió el antiguo plano porque en estos lugares apenas se mantuvo en pie casa alguna” (Castaedo, 2000:38). El terreno descendió aproximadamente 1,70 metros, lo que hizo variar las condiciones de habitabilidad de extensas zonas urbanas pobladas, especialmente por poblaciones pertenecientes a los estratos socioeconómicos más bajos.



Gráfico No 9. Fotografía de Calle Serrano con impacto de tsunami. Obtenida del artículo Evolución de Valdivia Post-terremoto. (2012) Fuente: Iván Cartes.

Disponible en: <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/81>

2.2.2. Período Post-Terremoto

Estudiando lo manifestado por Guzmán D. y cols.²² (2016), nos dice que:

En primera instancia, para poder planear y proyectar las nuevas áreas habitacionales tras el terremoto, había que evacuar a todos los damnificados hacia zonas seguras. De esta forma, empezó un traslado masivo de familias desde los terrenos más bajos y anegados hacia zonas más altas (Figura 2). Como primera medida, se refugió a todas las familias en construcciones provisionarias que se denominaron ‘rucos’, las cuales “fueron levantadas primero en el sector Huacho-Copihue, con familias del barrio Miraflores y la Población Ávila, y enseguida en los terrenos que actualmente ocupa la población Los Jazmines con familias del sector Collico.” (López, 2009:63). El Terremoto del 1960 es también, en términos urbanísticos, el inicio de la expansión territorial de la ciudad hacia su periferia y fue el principal causante de que ella se retrajera del río, además de lo anterior, paralizó a la gran mayoría de la actividad productiva. Uno de los primeros efectos post-terremoto fue el bloqueo y negación total de la ciudad hacia el río, debido a las inminentes inundaciones. Es por ello que, en la actualidad, Valdivia se desarrolla espacialmente dándole la espalda a al borde río y desaprovechando el marco geográfico donde la ciudad se emplaza, ignorando su particular identidad y pasado de ciudad fluvial. El terremoto fue la lápida al decaimiento de la economía industrial de la ciudad (Guarda, 2001). La morfología urbana de Valdivia se ve reconfigurada al punto de que la ciudad debe adaptarse a los terrenos que ésta dispone. Así, los niveles de integración global más altos se desplazan hacia el sector este de la ciudad, configurándose aquí la centralidad topológica en avenida Picarte (Pi), por la expansión urbana hacia los sectores altos de la ciudad –sector sur-oriente. Paulatinamente empezaban a desaparecer los ‘rucos’ y sus antiguos ocupantes eran trasladados a viviendas más confortables y de mejor aspecto. Así lo señala un cronista en el año 1962: “es impresionante visitar la población Gil de Castro, en la parte alta de la ciudad, con cabida para 35.000 persona, es decir, casi la mitad de la población valdiviana. (p: 8-9)

²² Guzmán, D. A. E., & Scheel, A. Z. (2016). Valdivia y su evolución post-terremoto 1960: Enfoques, factores escalares y condicionantes. *Urbano*, 19(33), 14-29.



Gráfico No 10. Fotografía de futura costanera de Dichato. Fuente: DOP/MOP. Obtenida del artículo Evolución de Valdivia Post-terremoto. (2012) Fuente: Iván Cartes.
Disponible en: <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/81>

2.2.3. Terremoto de México 1985.

Analizando lo publicado en la página de Centro de Instrumentación y Registro

Sísmico²³ (2016), podemos saber que:

México es un país cuya historia ha estado ligada al fenómeno sísmico como lo muestran los códices de las civilizaciones anteriores a la conquista. Sin embargo, la información sísmica referente a los terremotos ocurridos en la República Mexicana anteriores al siglo XX es casi nula. El primer temblor de gran intensidad data del 7 de junio de 1911 conocido como "el sismo de Madero" ya que éste se produjo paradójicamente cuando Francisco I. Madero hacía entrada a la capital. Este temblor afectó la región situada entre los estados de Jalisco y Colima. En esa ocasión se registraron más de 45 muertos. A causa de este sismo desapareció del mapa el municipio de Ciudad Guzmán. El 28 de julio de 1957 se registró en la Ciudad de México, un temblor de magnitud 7.7 cuyo epicentro se localizó frente a las costas de Guerrero, alcanzó la intensidad de X en la escala de Mercalli. Se recuerda como "el sismo del Ángel", porque a causa del movimiento se cayó dicha estatua que corona la Columna de la Independencia. El saldo total de dicho terremoto fue de 52 muertos, 569 lesionados, más de 100 derrumbes y pérdidas materiales calculadas en 100 millones de pesos de aquella época. (p. 1,2 y3)

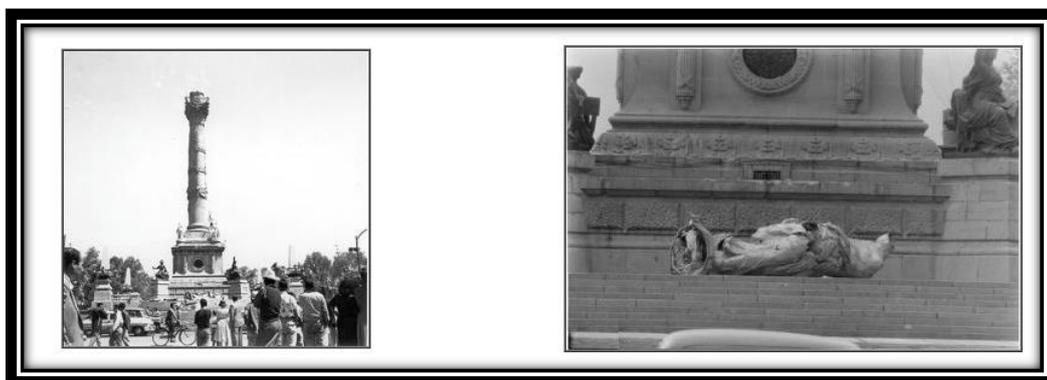


Gráfico No.11. Imágenes obtenidas de la página web Imagen de la Columna de la Independencia destruido por el Terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017] Disponible en: http://www.cires.org.mx/1985_es.php

Continuando con lo analizando en la página de Centro de Instrumentación y Registro

Sísmico (2016), se puede comentar que:

²³ Centro de Instrumentación y Registro Sísmico. (2016). [en línea]. Consultado [15, mayo, 2017]. Disponible en: http://www.cires.org.mx/1985_es.php

Pero el terremoto del 19 de septiembre de 1985, fue el más mortífero y destructivo que se ha registrado en la historia de la ciudad de México. El epicentro se localizó en las costas de Michoacán y Guerrero, rotura del contacto entre las placas de Cocos y de Norteamérica, en una extensión de 50 km x 170 km y unos 18 km de profundidad. Su magnitud fue 8.1, según informó el Instituto de Geofísica de la UNAM, con una duración de casi cuatro minutos, de los cuales, un minuto y treinta segundos corresponden a la etapa de mayor movimiento. La intensidad en la superficie directamente sobre la zona de ruptura, alcanzó IX en la escala Mercalli Modificada (Daño considerable en estructuras de diseño especial; estructuras con armaduras bien diseñadas pierden la vertical; daño grande en edificios sólidos con colapso parcial. Los edificios se desplazan de los cimientos. Grietas visibles en el suelo. Tuberías subterráneas rotas). A pesar de la gran distancia focal (370 Km) que atenúa fuertemente las ondas en roca, los efectos de sitio en la ciudad las amplificaron dramáticamente, principalmente en ciertos rangos estrechos de frecuencia de vibración. Debido a la estratigrafía profunda del Valle de México, las ondas que llegaron aquí a la superficie superior rocosa tenían en comparación con temblores en otros sitios, un contenido excepcionalmente alto de energía en un intervalo de frecuencias que abarca justamente aquellas que más amplifican las arcillas del valle. A su vez, las construcciones que, al experimentar grandes oscilaciones, vibraban naturalmente en este intervalo de frecuencias (en general edificios de 7 a 15 pisos) sufrieron los máximos daños. Esa mañana, un trágico despertar dejó a su paso: muertos, heridos, desaparecidos, damnificados, edificios públicos, privados y casas habitacionales destruidas; inmuebles en peligro de caer; interrupción en el servicio de agua, energía y teléfonos; fugas de agua y gas; múltiples rupturas en el asfalto y la paralización total en el servicio de transporte colectivo. (¶.4, 5,6 y7)



Gráfico No. 12. Imágenes obtenidas de la página web Imagen de una de las calles principales de la ciudad de México destruido por el terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://www.cires.org.mx/1985_es.php

Continuando con lo analizando en la página de Centro de Instrumentación y Registro

Sísmico (2016), se puede referenciar que:

Viernes 20 de septiembre: La noche del viernes sucede lo peor: vuelve a temblar a las 19:38 hrs, con magnitud de 7.6, duración de un minuto y medio en las coordenadas epicentrales 17.4 latitud norte 102.0 longitud oeste. Como consecuencia, se derrumbaron 20 edificios más y el pánico fue inevitable. Hora y media después del temblor, el Presidente de la República dirigió un mensaje a la población a través de la TV y la radio, en el que expresó su reconocimiento a la población por su "extraordinaria solidaridad". Este sismo causó alarma en la región epicentral y el colapso de estructuras dañadas por el evento principal del día anterior. Ocasionó también un tsunami en la zona de Ixtapa con una altura de 1.5 m, cuando menos. El gobierno de la Ciudad, dio cifras preliminares del desastre: aproximadamente mil personas atrapadas entre los escombros; cinco mil heridos y tres mil damnificados; 250 edificios caídos y otros 50 en peligro de derrumbarse. Entre los edificios colapsados y que por su importancia destacan, están: El Hospital Juárez de 11 pisos, donde se encontraban, se dice, unas 700 personas; la unidad de gineco obstetricia del Hospital General, con más de 500 pacientes y un número indeterminado de niños recién nacidos; el edificio "Nuevo León" en Tlatelolco, donde vivían 185 familias; un multifamiliar de la Unidad Juárez; los hoteles: Regis, Montreal, De Carlo, Romano, Principado y Versalles con un número indeterminado de huéspedes. Los edificios de gobierno derrumbados fueron el de la Secretaria de Trabajo, FONACOT, SECOFI, el recientemente estrenado Instituto Mexicano de la Radio, una de las torres del conjunto Pino Suárez, tres pisos del ala norte del conjunto de la Secretaria del Consumidor. También se anunció el derrumbe del edificio ocupado por la Policía Judicial Federal. Múltiples viviendas populares de las colonias Roma, Morelos, Guerrero y Tepito también se vinieron abajo. (¶. 12,13 y14)



Gráfico No. 13. Imágenes obtenidas de la página web Imagen del Hotel Regis destruido por el Terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759



Gráfico No. 14. Imágenes obtenidas de la página web Imagen Vista actual de la Plaza de la solidaridad construida donde alguna vez estuvo el Hotel Regis, destruido por el terremoto de 1985.

[En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en:

http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759



Gráfico No. 15. Imágenes obtenidas de la página web Imagen Avenida Izazaga, destruida por el terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en:

http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759

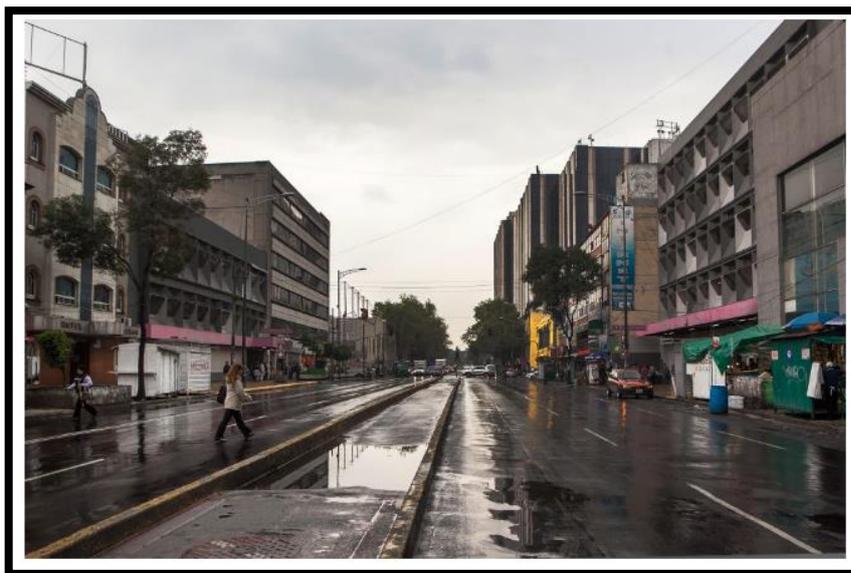


Gráfico No. 16. Imágenes obtenidas de la página web Imagen Vista actual de avenida Izazaga., destruido por el terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759

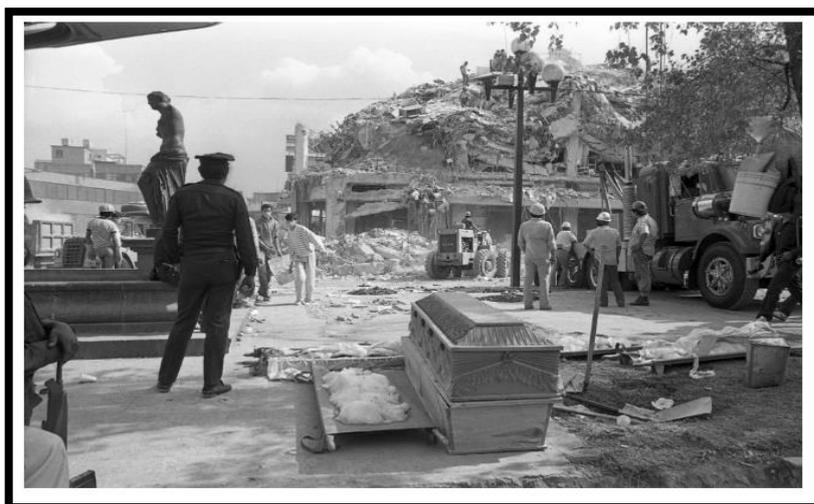


Gráfico No. 17. Imágenes obtenidas de la página web Imagen, Insurgentes y Álvaro Obregón, colonia Roma Condesa. Terremoto de 1985. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759



Gráfico No.18. Imágenes obtenidas de la página web Imagen, Vista actual del cruce de avenida Insurgentes y Álvaro Obregón en la ciudad de México. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759



Gráfico No. 19. Imágenes obtenidas de la página web Imagen, Trabajador ayudando a la movilización de personas después del terremoto de 1985.. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: http://elpais.com/elpais/2015/09/17/album/1442519472_091112.html#1442519472_091112_1442520759

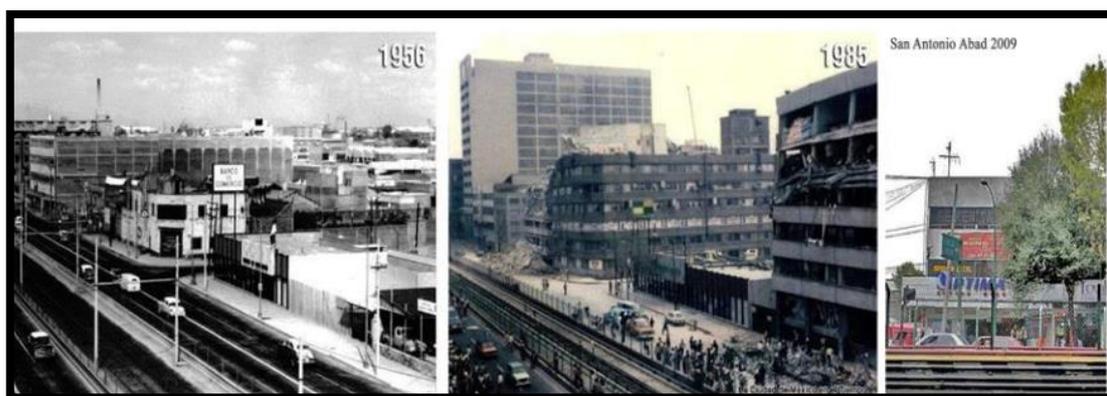


Gráfico No. 20. Es otro de los edificios que se derrumbaron en su totalidad. Sus once pisos cayeron sobre trabajadoras costureras. Aproximadamente 300 mujeres perdieron la vida en este lugar ubicado frente al Metro San Antonio Abad, en la colonia Obrera. Actualmente en su lugar existe una unidad habitacional. Fotografía modificada por los autores de este análisis de caso. [En línea]. Consultado en [15, mayo, 2017]. Disponible en:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:6XAn5aPqWbcJ:www.capital21.df.gob.mx/laciudad-de-mexico-antes-y-despues-del-terremoto-del-85/+&cd=19&hl=es&ct=clnk&gl=ec>

2.2.4. Terremoto en Tohoku-Oki (Japón) 11 de marzo de 2011.

Estudiando a Bustelo, P.²⁴ (2011) nos da a conocer:

Como es bien conocido, Japón sufrió el 11 de marzo de 2011 una triple tragedia: un terremoto de magnitud 9 en la escala de Richter (el peor desde que empezaron los registros hace 140 años), con epicentro en el mar a 72 km al este del extremo de la región nororiental de Tohoku; un tsunami con olas de hasta 10 metros; y una grave crisis nuclear en la central de Fukushima.



Gráfico No. 21. Imágenes obtenidas de la página web blogodisea, Imagen de casas destruidas por el movimiento telúrico del 11 de marzo del 2011. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: <http://www.blogodisea.com/imagenes-terremoto-89-japon-11-marzo-2011.html>]



Gráfico No. 22. Imágenes obtenidas de la página web blogodisea, Imagen de caminan entre los escombros de sus casas destrozadas. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017 Disponible en: <http://www.blogodisea.com/imagenes-terremoto-89-japon-11-marzo-2011.html>]

²⁴ Bustelo, P. (2011). El terremoto de Tohoku (Japón) de marzo de 2011: implicaciones económicas. Boletín Elcano, (136), 5. Editorial Real Instituto Elcano



Gráfico No. 23. Imágenes obtenidas de la página web blogodisea, Imagen de las carreteras en Saitama, prefectura de Saitama, como resultado del fuerte seísmo que sufrió Japón el 11 de marzo del 2011. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017

Disponible en: <http://www.blogodisea.com/imagenes-terremoto-89-japon-11-marzo-2011.html>

Analizando a Morales, J.²⁵ (2011). nos da a conocer en su libro Enseñanza de las

Ciencias de la Tierra:

El terremoto de Tohoku-Oki del 11 de marzo de 2011, y el subsiguiente tsunami se generaron bajo la fosa del Japón, al noreste de la isla de Honshu, donde la placa Pacífica subduce bajo la placa de Okhotsk, siguiendo un vector perpendicular a la fosa, a una velocidad media de entre 8 y 9 cm/año. La magnitud momento (M_w), que relaciona el tamaño de un terremoto con parámetros como el área de ruptura y el desplazamiento sobre la falla, alcanzó el valor $M_w=9.0-9.1$. El terremoto entraba en el ranking de los sismos más grandes de la historia. El evento principal fue precedido, en los días anteriores, de una secuencia de terremotos de similar mecanismo, cabalgamiento de bajo ángulo, y cuyo terremoto más grande $M_w=7.3$, ocurrió el 9 de Marzo, dos días antes del principal. Ambos focos sísmicos sólo estaban separados unos pocos kilómetros. Aun cuando en estas costas del Japón, los sismos de magnitud $7.0 < M_w$ en esa zona en un factor de 5. En consecuencia, también infravaloró el potencial que esta región de la fosa del Japón tenía para generar grandes tsunamis. Los sismólogos japoneses esperaban el big one algo más al sur, en la misma zona (Sagami Bay, suroeste de Tokyo) donde se localizó el gran terremoto de Kanto de 1923, que destruyó Yokohama y la capital nipona provocando aproximadamente 150.000 muertos. Las costas del Japón han sufrido grandes terremotos que han originado tsunamis locales, los cuales provocaban en ocasiones la destrucción de las poblaciones costeras próximas. Además, megaterremotos ($M_w > 9.0$) localizados al otro lado del Pacífico han generado tele-tsunamis (tsunamis a escala oceánica) que llegaron a las costas japonesas sin previo aviso. Un par de ejemplos lo constituyen los terremotos de 1700 con origen en las Cascadia (EEUU) de $M_w=9.0$, o el de Chile de 1960 de $M_w=9.5$. Recientemente,

²⁵ MORALES, J. (2011). El terremoto, $M_w=9.0$ de Tohoku-Oki (Japón). Enseñanza de las Ciencias de la Tierra, 19(3), 365-368.

el terremoto de Chile de 2010, con $M_w=8.8$, también generó un tsunami (ver Álvarez, 2011, en este mismo volumen) que, aunque atravesó todo el océano Pacífico, llegó muy debilitado a las costas japonesas.

Nos da a conocer en su libro Enseñanza de las Ciencias de la Tierra Morales, J. (2011):

Los esfuerzos de reconstrucción, que serán los mayores desde los inmediatamente posteriores a la Segunda Guerra Mundial, se dejarán notar realmente en 2012, año para el que se prevé un crecimiento claramente superior al anticipado antes del terremoto (en torno al 2%). El incremento del PIB en 2012 podría situarse entre 3,0% y 3,5%, una cifra alta para un país como Japón, que ha tenido una expansión muy lenta desde los años noventa del siglo XX. Como tanto el déficit presupuestario (9,6% del PIB en 2010) como la deuda pública (226% del PIB en 2010, la más alta de la OCDE) son muy elevados, los gastos de reconstrucción podrían agravar los problemas de deuda pública del país y quizá provocar algunas tensiones en los mercados de deuda a nivel internacional, aunque únicamente el 5% de la deuda está en manos de no residentes, por lo no es previsible una crisis de deuda como la padecida por algunos países de la periferia europea.

Nos da a conocer en su libro Enseñanza de las Ciencias de la Tierra Morales, J. (2011):

El balance de víctimas, a 10 de abril, del terremoto de Tohoku (o del Este de Japón, como es denominado oficialmente) era de más de 12.000 fallecidos y más de 15.000 desaparecidos. A esas cifras, enormes para un país desarrollado, hay que sumar otras no menos impresionantes: 165.000 personas viviendo en refugios, 260.000 hogares sin agua corriente, 170.000 viviendas sin electricidad (sin contar los efectos de la réplica del 8 de abril, de magnitud 7,1) y 70.000 personas evacuadas del perímetro de 20 km alrededor de la central de Fukushima. Hay que comparar las cifras de con las 6.000 muertes del terremoto de Kobe en enero de 1995. Están, sin embargo, mualejadas de las víctimas mortales del terremoto de Sichuán (China) en 2008, que alcanzaron las 70.000, y, sobre todo, del terremoto de Haití en 2010 (personas fallecidas). Esa diferencia es indicativa del alto grado de precatástrofes y del elevado desarrollo económico de Japón: en caso de haberse producido un seísmo de esa magnitud en un país menos capacitado y en desarrollo, las víctimas mortales se hubieran contado seguramente por centenares de miles.



Gráfico No. 24. Imágenes obtenidas del internet, Imagen antes y después en Tohoku-japon, cuatro años después del salvaje terremoto en Japón. [En línea]. Consultado [15, mayo, 2017].

Disponible en: http://cdn.diariocorreo.pe/thumbs/uploads/articles/images/asi-luce-japon-tras-cuatro-ano_hpLyoHk-jpg_976x0.jpg

Panamericana y comprende una área de influencia de los cantones de Saquisilí, Latacunga y Salcedo en la provincia de Cotopaxi, Ambato, Tisaleo, Quero, Cevallos y Mocha en la provincia de Tungurahua; Guano, Riobamba y Penipe en la provincia de Chimborazo, con una población total de esta área de 783.024 habitantes . Esta zona comprende un área aproximada de 7.144 km² extendiéndose desde la hoya central oriental del Patate hasta la hoya del Chambo, las mismas que se encuentran separadas por los “nudos” alcanzando alturas intermedias de 4200 m.s.n.m. (PLANTEL, 2006)

Ubicación

El cantón San Pedro de Pelileo se encuentra ubicado en la provincia del Tungurahua, a 153 kilómetros de la ciudad de Quito capital del país. Sus puntos extremos territoriales son: Al norte: 01° 14'11" S, 78° 33'15" W; al sur: 01° 29'43" S, 78° 38'44" W; al este: 01° 29'50" S, 78° 26'36" W y al oeste 01° 21' 11" S, 78° 35'18" W.

Límites

- **Al Norte:** Los cantones Píllaro y Ambato
- **Al Sur:** La provincia de Chimborazo
- **Al Este:** Los cantones Patate y Baños
- **Al Oeste:** Los cantones Quero y Cevallos

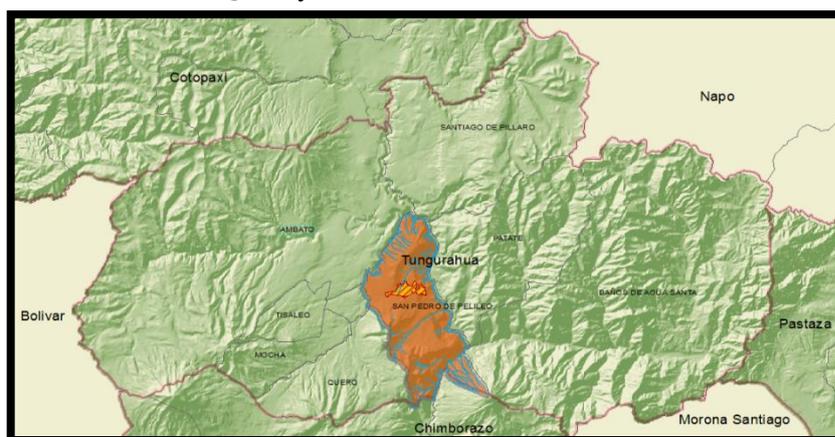


Gráfico No.26. Mapa Límites del Cantón San Pedro de Pelileo realizado por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipalidad de Pelileo-provincia de Tungurahua. Plan de Ordenamiento Territorial del cantón san pedro de pelileo. [2006].

Continuando con el estudio del Plan de Ordenamiento Territorial del cantón San Pedro de Pelileo (2006). Podemos continuar citando:

El cantón Pelileo como toda la región está influenciado por varios fenómenos naturales que pueden incidir en el desarrollo de las diferentes actividades que se realizan. Con el fin de caracterizar al territorio respecto a los peligros naturales, se calificó la susceptibilidad, la posibilidad de ocurrencia y el grado de afección que éstos tienen sobre el cantón, valorando en una escala de 1 a 4, donde: 1 la menor incidencia sobre el cantón y 4 la mayor, así tenemos:

Peligros Sísmicos

A lo largo de su historia el cantón San Pedro de Pelileo se ha visto afectado muy fuertemente por sismos de diversa intensidad y origen (tectónicos y volcánicos), lo que se puede observar en la siguiente reseña histórica de la ocurrencia de éste tipo de fenómenos:

1645/Marzo/15

Muchos temblores al comienzo de este año, sentidos en Quito y Riobamba, hasta febrero en que ocurre un terremoto que causó graves estragos en toda la comarca. El terremoto originó desprendimientos internos en el volcán Tungurahua. Innumerables réplicas. Muchos muertos.

1949/Agosto/05

Gran terremoto de Pelileo, ciudad que fue totalmente destruida. Ambato en escombros. Destrucción casi total de muchas poblaciones de las provincias de Tungurahua y Cotopaxi. Graves daños en localidades de las provincias de Chimborazo y Bolívar. Grandes grietas en el terreno y derrumbes y deslizamientos voluminosos en montes y caminos de toda la región. Cambio del paisaje en muchos lugares.

Licuefacciones especialmente en el sector de La Moya de Pelileo, donde tradicionalmente ha ocurrido el mismo fenómeno con otros terremotos, como el de Riobamba de 1797. Brotaron nuevas fuentes termales y otras modificaron sus caudales, la temperatura, desaparecieron temporal o definitivamente. La destrucción de Pelileo fue tal, que se hizo necesario reconstruir la población en otro sitio, aunque con posterioridad se repobló el anterior lugar que en la actualidad lleva el nombre de Pelileo Viejo.

Área afectada: 1920 km². Muertos: 6000 (aproximado). Personas sin hogar: 100.000. De acuerdo con éste cuadro se registra mayor número de sismos entre los siglos XVII y XIX, con una frecuencia aproximada de 40 años. En el siglo XX se produce uno solo que es el de mayor intensidad, que significó la total destrucción total de Pelileo, lo que obligó a su reubicación. Si se toma en cuenta la información cartográfica de peligros sísmicos y de las zonas o provincias sismogénicas, la totalidad del cantón se localiza dentro de un área de alta actividad sísmica.

Por su parte y para el análisis se han incorporado las fallas sísmicas, alrededor de las cuales se generó un área de incidencia de 200m dentro de las cuales se calificó con 4 y quedando sin valor las que están fuera de ésta área de influencia, cabe señalar que Pelileo Grande y Pamatug en la parroquia García Moreno están influenciadas por éstas, y debido a la concentración de la población existente son las que se consideran de mayor riesgo:

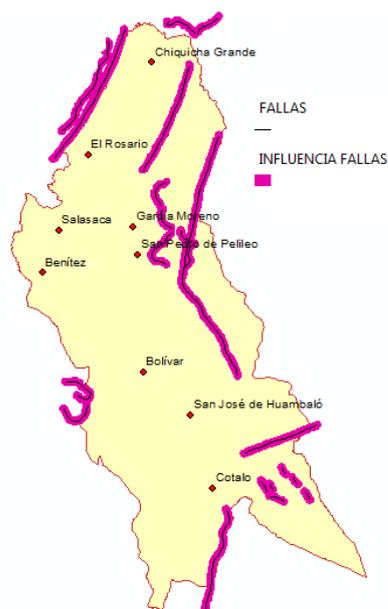


Gráfico No.27. Mapa de Fallas Sísmicas del Cantón San Pedro de Pelileo realizado por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipalidad de Pelileo-provincia de Tungurahua. Plan de Ordenamiento Territorial del cantón San Pedro de Pelileo. [2006].

Indagando el Plan de Ordenamiento Territorial del cantón San Pedro de Pelileo (2006). Podemos transcribir:

Peligros Volcánicos

Actividad histórica

El cantón San Pedro de Pelileo está influenciado por la actividad volcánica del Tungurahua, Cotopaxi y Chimborazo principalmente pero cabe hacer referencia al Igualata (inactivo) y el Puñalica (potencialmente activo) del cual no se tiene mucha información.

Las erupciones del Tungurahua son las que de manera directa inciden en el cantón, incluso hasta el presente. Estas erupciones son de tipo estromboliano. Producen andesita

y dacita. Todas las erupciones históricas se originaron en el cráter de la cumbre y han ido acompañadas de fuertes explosiones, flujos piroclásticos y, a veces, flujos de lava. En los últimos 1.300 años el Tungurahua entró en fase de actividad cada 80 o 100 años, siendo las principales en 1773, 1886 y 1916-1918, a continuación se presenta una breve cronología de la actividad histórica de éste volcán.

1534 Caen cenizas en la sierra, estas cenizas se atribuyen a veces al Cotopaxi.

1773 Tres erupciones fuertes, en este año se formaron el flujo lávico de Juví Grande, ocurren muchas explosiones y un lahar inunda Baños y el Valle de Vadcún. Cae gran cantidad de cenizas.

1776-1777 Nubes de ceniza y flujos cortos de piroclastos, se reactiva la actividad por diez años.

En septiembre de 1999 se inicia el proceso eruptivo que continua hasta la fecha, y existen informes diarios emitidos por el Instituto Geofísico



Gráfico No.28. Gráfico de peligros naturales del Cantón San Pedro de Pelileo realizado por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipalidad de Pelileo-provincia de Tungurahua. Plan de Ordenamiento Territorial del cantón San Pedro de Pelileo. [2006].

Analizando a ecuale.com²⁷ (2017). Nos da a conocer:

La ciudad de Pelileo está ubicada a 18 km (11 millas) de Ambato a una altura de 2636 m.s.n.m (8699 pies). Se encuentra en la Provincia de Tungurahua, muy cerca de la Cordillera Occidental, a 17 km al noreste de Ambato, es territorio del pueblo Salasaca, tanto la ciudad como sus alrededores, en donde existen diferentes asentamientos y comunidades. La palabra Pelileo, tiene diferentes significados como "Laguna grande", "Cacique poderoso", "Fuerte como el rayo"; la ciudad de Pelileo fue fundada por Don Antonio Clavijo en el año 1570; y fue declarada cantón el 22 de julio de 1860. Esta ciudad fue reconstruida después del terremoto 1949 y fue llamada Pelileo Grande. Además de sus bellos paisajes naturales, Pelileo presenta el atractivo de su artesanía de tejidos, madera, calzado y, sobre todo, la industria de jeans, que le han dado fama a la ciudad, y los cuales son muy apreciados

²⁷ ECUALE.COM (2017). [en línea]. Consultado [08, junio, 2017]. Disponible en <http://www.ecuale.com/tungurahua/pelileo.php>

por turistas nacionales y extranjeros. La industria de la confección de ropa, tiene una antigüedad de 40 años y tiene relación directa con el terremoto que destruyó la ciudad de Ambato, en donde Pelileo sufrió las mayores consecuencias debido a que fue el epicentro. La industria del jean se presenta a partir de 1980, cuando se conoce la técnica del pre-lavado que permite dar una textura adecuada a la tela para su comercialización y se la realiza en forma artesanal. Desde 1995 Pelileo obtiene una excelente calidad con la preparación de sus artesanos.

Estudiando a ANDES.²⁸ (2012). Nos da a conocer en su página:

Los árboles están deshojados, secos, se diría que muertos. Aquí pululan moscas negras, verdosas, envueltas en un aire de misterio trágico. No se trata de un camposanto, aunque por el camino haya tumbas y cruces que parecen decir lo contrario. No, no es un cementerio. Se trata del parque central de Pelileo Grande, ubicado a 155 km desde Quito. La historia de esas tumbas se remonta al 5 de agosto de 1949. Son las dos de la tarde y en Pelileo las nubes han bajado hasta los techos de las casas, una neblina espesa le da al ambiente la premonición de que algo pasará, de que algo sucederá ese día entre la tierra y el cielo. Pelileo fue el epicentro del sismo de 6,8 grados en la escala de Richter, que fue considerado el más fuerte del hemisferio occidental en más de un lustro y tuvo lugar a tan solo 40 km de profundidad. En total, según cifras del Servicio Geológico de los Estados Unidos, este terremoto mató a 5.050 personas en todo el país. En aquel tiempo, las casas estaban construidas con bahareque (una mezcla de palos o cañas entretejidas y barro). La fuerza del sismo redujo el pueblo a escombros. El archivo fotográfico del Ministerio de Cultura del Ecuador tiene postales de Kethleen Barker y su hija Consuelo Mena Barker cubriéndose la nariz con pañuelos para evitar el hedor de los cadáveres en descomposición que yacían bajo las ruinas del pueblo. Las inmensas masas de tierra que se desplazaron desde el occidente hacia las riberas del río Patate se llevaron consigo todas las viviendas de bahareque y tejas que se levantaban sobre la zona. Solo una casa quedó en pie, la de Segundo Torres y Rosa Elena Recalde; hoy la habita su hijo Galo Torres Recalde, quien se niega a recordar el trágico suceso. El nombre del parque, cuando sucedió la catástrofe, era 10 de Agosto –cuando se recuerda la Independencia del Ecuador–. Después de ella, el parque cambió su nombre por el de 5 de Agosto. El nombre puede cambiar, dicen sus habitantes, lo que no cambia es el dolor y el recuerdo de las víctimas, en honor a quienes se erige una estatua en medio del parque pues cientos de cuerpos no se pudieron rescatar ante el peso de los escombros. Ellos permanecen ahí, debajo de estas baldosas resquebrajadas por el tiempo.

²⁸ Agencia pública de noticias del Ecuador y Sudamérica ANDES (2012). [En línea]. Consultado [08, junio, 2017]. Disponible en <http://www.andes.info.ec/es/no-pierda-sociedad/pelileo-grande-pueblo-muertos-vivientes.html>



Gráfico No. 29. Imagen de las cruces en el parque central de pelileo grande, provincia de Tungurahua. [En línea] Consultado: [08, junio, 2017]. Disponible: <http://www.andes.info.ec/es/no-pierda-sociedad/pelileo-grande-pueblo-muertos-vivientes.html>



Gráfico No. 30. Imagen de la destrucción en pelileo grande, provincia de Tungurahua. [En línea] Consultado: [08, junio, 2017]. Disponible: <http://www.andes.info.ec/es/no-pierda-sociedad/pelileo-grande-pueblo-muertos-vivientes.html>

Repertorio fotográfico tomado en Pelielo Nuevo y Pelileo Grande.



Gráfico No.31. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico N. 32 Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.33. Foto de la iglesia nueva junto al parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.34. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.35. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.36. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.37. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.38. Foto del parque central 5 de agosto de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.39. Foto del municipio de la ciudad de Pelileo-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].

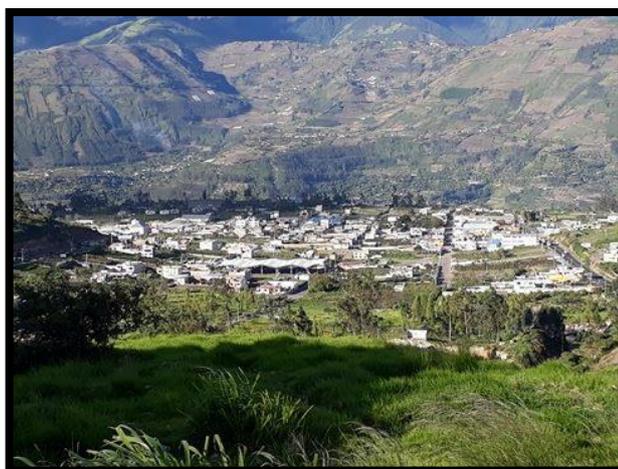


Gráfico No.40. Foto de la parroquia urbana Pelileo grande (30-05-2017) - provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.41. Foto de la falla de Guayaquil tomada el (30-05-2017) - provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.42. Foto del municipio de la ciudad de Pelileo antes del año 1949-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.43. Foto lugar de la antigua catedral de Pelileo antes del año 1949, ahora sitio histórico-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.44. Foto lugar de la antigua catedral de Pelileo antes del año 1949, ahora sitio histórico-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.45. Foto catedral de Pelileo grande en honor a las víctimas de terremoto del 5 de agosto, ahora sitio histórico-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.46. Foto del parque de las cruces en Pelileo grande en honor a las víctimas de terremoto del 5 de agosto, ahora sitio histórico-provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.47. Foto del cementerio en Pelileo grande -provincia de Tungurahua. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].

2.3.1. Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca – Parque Calderón

Analizando lo realizado por el GAD Municipal²⁹ de Cuenca (2007) podemos saber que:

El Ecuador se ubica en la mitad del mundo, sobre la cordillera de los Andes. La provincia del Azuay se ubica en el centro sur de la sierra Ecuatoriana y posee una extensión de 8.836km². El cantón Cuenca se ubica al noreste de la provincia, es la capital de la provincia del Azuay; posee 14 parroquias urbanas y 21 parroquias rurales. Administrativamente, la ciudad está dividida en tres áreas claramente definidas: la primera extensión de 430 ha. La segunda, la ciudad contemporánea, que coincide con el área urbana, con un área de 5.500 ha. Y por último, la tercera está constituida por un cinturón perimetral en el área rural, con una superficie de 9.800 ha. La superficie total de la ciudad es de 15.730 ha.

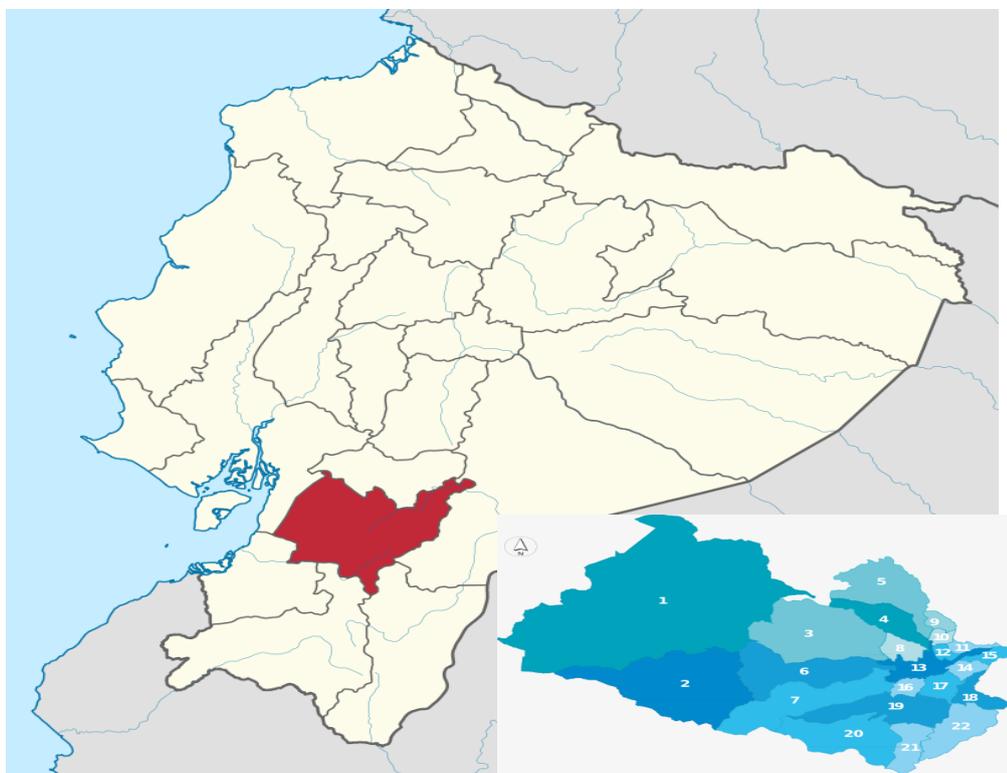


Grafico No. 48 Cuadro realizado por los autores del análisis de caso; Mapa del Ecuador, Provincia del Azuay y cantón Cuenca. [2017].

Considerando lo establecido por el GAD³⁰ Municipal de la ciudad de Cuenca, Provincia del Azuay

Referenciando lo estudiado por Vinuesa T. (1995) podemos saber que:

²⁹ GAD Municipal de Cuenca; Guía de Arquitectura de Cuenca. (2007); Ilustre Municipalidad de Cuenca

³⁰ Gobierno Autónomo Descentralizado de la Ciudad de Cuenca. (2015); Ecuador

El centro histórico, con una superficie del orden de 40 hectáreas, una población de 4.511 habitantes, de ellos 2.658 en la Ciudad Alta y 1.853 en la Ciudad Baja, y cerca de 1.400 puestos de trabajo, por su singularidad urbanística y por sus valores culturales es el símbolo de la personalidad urbana de Cuenca i~ Prototipo de la ciudad fortaleza medieval, constituye una brillante muestra de integración y equilibrio entre paisaje natural y paisaje cultural, sin que ello implique minusvalorar su patrimonio arquitectónico (Ibáñez, P.M., 1992). La Ciudad Alta ha conocido a lo largo de los siglos, cambios significativos en su morfología> paisaje, estructura y contenido social (Troitiño, M. A., 1984). De forma sintética, vamos tratar de recorrer las principales etapas en su historia urbanística resaltando aquellos aspectos que consideramos fundamentales para su entendimiento como patrimonio cultural. (p.3)



Gráfico No.49. Foto de equipamientos urbanos (Catedral de la Inmaculada Concepción y Seminario San Pedro) del centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.50. Foto del Parque Calderón de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.51. Foto de rampas y mobiliario urbano del parque calderón de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.52. Foto del interior del parque Calderón de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.53. Foto de aceras, mobiliario urbano y vía en el centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.54. Foto de aceras, mobiliario urbano y vía en el centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.55. Foto de equipamientos (Gobernación del Azuay) del centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.56. Foto de equipamientos (Antiguo Banco del Austro) del centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.57. Foto de equipamientos (Antigua Catedral de Cuenca) del centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.58. Foto de equipamientos (GAD Municipal) del centro histórico de la ciudad de Cuenca provincia del Azuay. República del Ecuador. Fotografía realizada por los autores de este análisis de caso. [2017].

2.3.1. Repertorio Nacional Centro Histórico La Ronda.

Estudiando lo realizado por Mancilla R³¹ (2014) podemos conocer que:

Nuestro caso de estudio se remonta al proceso fundacional de la ciudad de Quito. Antes de la conquista española, la calle Morales, conocida como La Ronda, era un chaquiñán (Jurado, 2006). Es decir, un sendero ubicado al lado de la quebrada por donde bajaba gente de la época para transportar sus productos, atravesando un puente de madera y quicuyo (mala hierba), donde hoy se erige el puente de Los Gallinazos. En tiempos incaicos dicha quebrada se llamaba Ullaguanga Huaico, que posteriormente ya en tiempos de la colonia, y por circunstancias que se convirtieron en leyenda, pasaría a llamarse Quebrada Jerusalén. Fueron las mujeres indígenas quienes conformaron la calle y le dieron una utilidad social, para preparar chochos, lavar la ropa y para su aseo personal (Jurado, 2006).

Continuando con lo estudiado por Mancilla R. (2014) nos da a saber que:

El diseño arquitectónico de las casas, se explica porque la mayoría de los españoles que habitaron La Ronda provenían de la región española de Andalucía. Estos españoles decidieron construir las casas con relación a sus costumbres, principalmente por dos motivos. Primero, en Andalucía los veranos eran demasiado fuertes y calurosos, por lo que se tendía a provechar al máximo la sombra. Segundo, dadas las corrientes de viento las 52 calles terminan siendo estrechas y se ubican frente a frente. Al interior de las casas se evidencia la arquitectura andaluza por la presencia de una pileta, rodeada de habitaciones medianas, con columnas octogonales y un arco de medio punto, preferentemente, con enredaderas por dentro (Jurado, 2006). La condición arquitectónica recibe nuevas influencias europeas. Se van incorporando elementos neoclásicos que definen a las casas como republicanas. Hasta principios del siglo XVII, La Ronda estuvo conformada por tres cuadras que partían desde la calle Maldonado hasta la calle García Moreno. Del total de sus 36 casas, 5 corresponden al siglo XVII, 7 al siglo XIII, y 6 al siglo XIX, es decir que el 33% son coloniales (FONSAL, 2006).

Extendiendo el trabajo realizado por Mancilla R. (2014) podemos conocer que:

³¹ Rodríguez Mancilla, H. M. (2014). *Producción social del espacio: el caso de renovación urbana en el barrio patrimonial La Ronda del Centro Histórico de Quito* (Master's thesis, Quito, Ecuador: Flacso Ecuador).

La Ronda, dentro de los barrios patrimoniales del Centro Histórico de Quito, era considerada como un barrio con un alto proceso de deterioro expresada en aspectos como: tugurización y hacinamiento en las viviendas, pérdida del uso residencial, abandono de los inmuebles y deterioro de los mismos, incremento del uso de bodegas y comercios y servicios que agudizaban los problemas sociales como delincuencia, alcoholismo, prostitución. Además, existía una desorganización social, aislamiento de las familias, falta de ingresos de los propietarios para intervenir en sus inmuebles y una escasa vivencia del patrimonio cultural inmaterial. Su proceso de deterioro hacía necesario y urgente que se realice una intervención para modificar el uso del suelo, la organización social, y la recuperación de la identidad a través de la vivencia del patrimonio cultural inmaterial (FONSAL, 2006).

Esto fundamentó la necesaria intervención en los aspectos residenciales, de uso de suelo y de programas sociales. Bajo esta línea de trabajo, el proyecto de rehabilitación de la calle La Ronda tuvo como objetivo rehabilitar la estructura urbana y arquitectónica, como parte de los núcleos históricos del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de preservar sus hitos patrimoniales, a partir de su arquitectura, sus tradiciones y de la recuperación de su espacio público, incluyendo a la población en este proceso con la toma de conciencia de su protección (FONSAL, 2009).

Prolongando lo estudiado por Mancilla R. (2014) nos da a saber que:

La intervención urbana comprendió la calle La Ronda, que se encuentra ubicada en el sur del núcleo central del Centro Histórico. Comprende el eje de la calle Morales entre calle Paredes y García Moreno y su área de influencia alcanza hasta la calle Rocafuerte por el norte y la calle Loja por el sur.

Actualmente, se encuentra vigente y operativo el Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022, que está estructurado en función de los principios constitucionales y los ejes estratégicos del Plan de Desarrollo del Buen Vivir. Se sostiene, nuevamente, la idea del desarrollo integral, que involucra la dimensión ambiental, social, cultural, económicas e identitarias, con un fuerte componente de participación y ejercicio de la ciudadanía. El eje estratégico N° 6 destaca la condición histórica y patrimonial de la ciudad de Quito, cuyo 56 reto es fortalecer la identidad quiteña y garantizar una activa vida cultural que permita la recreación del patrimonio tangible e intangible, de modo de fortalecer la condición de centralidad, habitabilidad y residencial de áreas patrimoniales en el Centro histórico de Quito (DMQ, 2012).

En síntesis, el contexto histórico del barrio La Ronda, en cuanto a su importancia como una de las calles más antiguas de la ciudad de Quito, genera las condiciones para implementar una política de renovación urbana que buscó el rescate y resignificación de lo público mediante una lógica de cultura patrimonial de la ciudad que contribuya a revalorizar tanto el uso de la ciudad, como el fortalecimiento de la identidad y de la ciudadanía.

Estudiando lo realizado por López F³². (2014) nos da a saber que:

En el año 2016 fue la gran reapertura de la calle La Ronda. Se dice que fueron los artesanos los que habían presentado el proyecto al municipio de Quito con el fin de que la estrecha calle sea una vez más la cuna del centro histórico y un sitio incomparable para la ciudad.

Con una inversión de 8 millones de dólares se construyó el estacionamiento dedicado a los visitantes de La Ronda, la rehabilitación de las fachadas de todas las casas de la calle, se mejoró las veredas y bordillos, el retiro de las cantinas, edificaciones recuperadas para el uso de personal en el área de artesanía, modernos y variados restaurantes.

En la actualidad La Ronda es un sector social con dos calles estrechas empedradas que a cierto nivel se cruzan. Se puede recorrer las calles en poco tiempo pero al notar el resplandor de las casas antiguas y las flores que decoran los balcones reestructurados dan un toque especial a la vista de todos.

En las noches, estas casas coloniales se convierten en bares y restaurantes para turistas nacionales y extranjeros. El interior de las casas son drásticamente modificadas aunque manteniendo la originalidad de la casa para satisfacer al público que ingresa a escuchar serenatas al paso.

Continuando con el estudio de Mancilla R. (2014) conocemos lo siguiente:

La representación del lugar, su sentido de barrio, ha ido transformándose a una representación de una calle comercial, donde el flujo turístico, no necesariamente refuerza la idea de un lugar con sentido histórico, identitario y relacional (Augé, 1993). Esto nos lleva a profundizar sobre la función social del proyecto de renovación urbana en cuanto a la condición de espacio público.

La articulación alrededor de espacios sociales festivos era muy común. Se contaba con tres equipos de fútbol que estaban integrados a campeonatos locales, se celebraba las fiestas religiosas de Jesús del gran poder, la misa del niño, entre otras. El carnaval se disfrutaba desde los balcones, donde las y los vecinos se lanzaban sólo agua. La tradicional fanesca y la colada morada en la fiesta de los difuntos articulaban la acción colectiva, y la integración comunitaria. En la actualidad se presentan más dificultades para la organización y participación de las personas en estas fechas, que se han ido perdiendo progresivamente.

³² López Soto, D. F. (2014). *Documental 3d y video sobre la evolución de la calle la Ronda en Quito* (Bachelor's thesis, Quito: Universidad de las Américas, 2014.).



Gráfico No.59. Imagen obtenida del Documental 3d y video sobre la evolución de la calle la Ronda en Quito (2014) Una de las calles principales de La Ronda disponible en:
<http://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/3772>



Gráfico No. 60. Imagen obtenida del Documental 3d y video sobre la evolución de la calle la Ronda en Quito (2014) Una de las calles principales de La Ronda disponible en:
<http://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/3772>



Gráfico No. 61. Imagen obtenida del Diario El Comercio (2014) Una de las calles principales de La Ronda disponible en: <http://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/3772>



Gráfico No.62. Imagen obtenida en Línea por los autores de este análisis de caso (2017) intersección de las calles principales de La Ronda disponible en: <https://sp.depositphotos.com/58439423/stock-photo-la-ronda-quito-ecuador-south.html>

2.3.2. REPERTORIO LOCAL

2.3.3. Ciudad de Bahía de Caraquez – Manabí – Ecuador

Datos geográficos de la provincia de Manabí; República del Ecuador.

Analizando las informaciones publicadas en el sitio web Ecuador³³ (2014) podemos conocer que:

Manabí es una provincia ecuatoriana localizada en el emplazamiento centro noroeste del Ecuador continental, cuya unidad jurídica se ubica en la región geográfica del litoral, que a su vez se encuentra dividida por el cruce de la línea equinoccial. De acuerdo al Plan Nacional para el Buen Vivir establece que la provincia de Manabí se encuentra en la Zona de Planificación 4, en conjunto con la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas. Límites. Oeste: Océano Pacífico, Norte: Provincia de Esmeraldas, Este: Provincias de Santo Domingo de los Tsáchilas y Los Ríos, Sur: Provincias de Santa Elena y Guayas”. (p. 19). División política. La provincia de Manabí se divide en 22 cantones y tiene una población de 1’369.780 habitantes, de acuerdo a los datos del INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo. (pp. 19 y 21).

³³Ecuador. (2014). Mapa de la República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [15, Julio, 2016]. Disponible en: <http://www.ecuale.com/mapa.php>



Gráfico No. 63. Provincia de Manabí, República del Ecuador (2016). Fotografía capturada del programa Google Earth. [En línea]. Consultado por los autores de este análisis de caso [05, Septiembre, [2017].

2.3.4. Ubicación geográfica de la ciudad Bahía de Caráquez, Cantón Sucre, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

Estudiando el trabajo de Marcos y Bacusoy.³⁴ (2016) podemos conocer que:

Bahía de Caráquez, por su ubicación geográfica, ofrece varias opciones de diversión y descanso al turista. Es la cabecera cantonal del cantón Sucre y se encuentra ubicado, según mapa siguiente, al frente de la desembocadura del río Chone donde se encuentra también la isla Corazón denominada así por su forma. Limita al norte con el cantón San Vicente, al este con el cantón Tosagua, al Sur con los cantones Portoviejo y Rocafuerte, y al Oeste con el Océano Pacífico.

Estudiando a Instituto Geofísico³⁵ (2011). Nos da a conocer:

³⁴ ARQ'S JORDÁN MARCOS Y LUIS BACUSOY (2016) ; Análisis de las edificaciones patrimoniales afectadas por el terremoto del 16 de abril del 2016, ubicadas en la Av. Bolívar entre las calles Arenas y Azcáubi de la ciudad de Bahía de Caráquez provincia de Manabí república del Ecuador.

³⁵ Instituto Geofísico (2011). Sismo de Bahía de Caráquez: 4 de agosto de 1998, 05, 08, 2011. Recuperado 03, 07, 2017

Sismo de Bahía de Caráquez: 4 de agosto de 1998. El 4 de agosto de 1998 se registró un evento de magnitud 7.1 que se localizó frente a la ciudad de Bahía de Caráquez, provocando ingentes pérdidas económicas, en especial al sector turístico, ya que hubo una importante reducción del flujo turístico a la zona, así como pérdidas debido al desplome y daños estructurales de algunos edificios ubicados en la ciudad. Egred (sin año) señala que el terremoto ocasionó severas consecuencias en la provincia de Manabí, gran destrucción de edificios en Bahía de Caráquez, y daños graves en Canoa, San Vicente y otras localidades cercanas. En otras ciudades de Manabí los daños fueron de menor proporción.

Revisando El Diario El Universo³⁶ (2003). Nos da a conocer:

El sismo de 7.1 grados en la escala de Richter afectó la zona norte de Manabí y se sintió en todo el país. Cinco años después del terremoto que sacudió a Bahía el 4 de agosto de 1998, ha desaparecido el nerviosismo, la ansiedad, inseguridad, temor e inquietud que afectaron a los pobladores en principio; sin embargo, la reconstrucción ofrecida a la ciudad está a medias y las secuelas sociales a causa del sismo han comenzado a evidenciarse. El alcalde, Leonardo Viteri Velasco, afirma que ninguno de los tres gobiernos que ofrecieron ayuda inmediata o a corto plazo, los de Fabián Alarcón, Jamil Mahuad y Gustavo Noboa, cumplieron sus promesas. El primer personero asegura que la situación ha empeorado con el presidente Lucio Gutiérrez. La reparación del hospital Miguel H. Alcívar, el Museo del Banco Central, el edificio de Pacifictel y de la cárcel local son referidos por Viteri como las únicas obras importantes de reconstrucción pública en todo este tiempo. Está en espera la construcción del nuevo colegio Eloy Alfaro, centenaria institución, cuyos estudiantes asisten a clases en aulas por toda la ciudad. Hoy, la mayoría de las edificaciones lucen renovadas. Cerca de 40 condominios que se levantan en el norte de la urbe, y que pertenecen casi en su totalidad a ciudadanos quiteños, fueron reparados, solo el Cabo Coral –en poder de la Agencia de Garantía de Depósitos (AGD)– constituye una amenaza para quienes transitan por sus alrededores. Los lugareños no se han quedado atrás y con dificultades económicas también pudieron reconstruir sus viviendas, aunque “todavía a diario se recogen escombros de casas que se siguen reparando de a poco”, dice Iván Aguirre, director de Higiene Municipal. Pero lo que no puede verse es lo que no ha sido reparado y constituye el principal problema: la tubería del sistema de alcantarillado sanitario y pluvial, que ya era obsoleto antes del movimiento telúrico, fue fracturado por el terremoto. Igual suerte ocurrió con el viejo acueducto de hierro dúctil que conduce el agua potable hasta la ciudad.

³⁶ El Universo (2003). Bahía no olvida el terremoto de 1998. Después de 5 años, quedan secuelas del fenómeno, 04, 08, 2003. Recuperado 03, 07, 2017.



Gráfico 64. Foto de las edificaciones dañadas en el terremoto del 4 de agosto de 1998, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: http://www.jorgealvahurtado.com/files/redacis44_p.pdf



Gráfico 65. Foto del Edificio del Banco Central en el terremoto del 4 de agosto de 1998, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: http://www.jorgealvahurtado.com/files/redacis44_p.pdf



Gráfico 66. Foto del Edificio Cabo Coral en el terremoto del 4 de agosto de 1998, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: http://www.jorgealvahurtado.com/files/redacis44_p.pdf



Gráfico 67. Foto de la estación de servicios en el centro de Bahía en el terremoto del 4 de agosto de 1998, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: http://www.jorgealvahurtado.com/files/redacis44_p.pdf



Gráfico 68. Foto de las edificaciones en el centro de Bahía después del 16A, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/multimedia/12/asi-luce-bahia-de-caraquez-luego-del-terremoto>



Gráfico 69. Foto de las edificaciones en el centro de Bahía después del 16A, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/multimedia/12/asi-luce-bahia-de-caraquez-luego-del-terremoto>



Gráfico 70. Foto de las edificaciones en el centro de Bahía después del 16A, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/multimedia/12/asi-luce-bahia-de-caraquez-luego-del-terremoto>



Gráfico 71. Foto de las edificaciones en el centro de Bahía después del 16A, Bahía de Caráquez-Manabí-Ecuador. Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/multimedia/12/asi-luce-bahia-de-caraquez-luego-del-terremoto>

MARCO LEGAL

2.3.5. Marco legal nacional

Examinando la Constitución de la República del Ecuador³⁷ que: (2008), podemos transcribir:

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados. (p. 13)

Continuando con el análisis de la Constitución de la República del Ecuador (2008) podemos citar:

TÍTULO V ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO Capítulo primero Principios generales

Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.

Art. 239.- El régimen de gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

³⁷ Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de la República del Ecuador. (2008). República del Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.

Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

Capítulo segundo Organización del territorio

Art. 242.- El Estado se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales. Por razones de conservación ambiental, étnico-culturales o de población podrán constituirse regímenes especiales.

Los distritos metropolitanos autónomos, la provincia de Galápagos y las circunscripciones territoriales Indígenas y pluriculturales serán regímenes especiales.

Art. 243.- Dos o más regiones, provincias, cantones o parroquias contiguas podrán agruparse y formar mancomunidades, con la finalidad de mejorar la gestión de sus competencias y favorecer sus procesos de integración. Su creación, estructura y administración serán reguladas por la ley.

Art. 246.- El estatuto aprobado será la norma institucional básica de la región y establecerá su denominación, símbolos, principios, instituciones del gobierno regional y su sede, así como la identificación de los bienes, rentas, recursos propios y la enumeración de las competencias que inicialmente asumirá. Las reformas al estatuto se realizarán con sujeción al proceso en él establecido y requerirán de dictamen favorable de la Corte Constitucional.

Art. 248.- Se reconocen las comunidades, comunas, recintos, barrios y parroquias urbanas. La ley regulará su existencia con la finalidad de que sean consideradas como unidades básicas de participación en los gobiernos autónomos descentralizados y en el sistema nacional de planificación.

Art. 249.- Los cantones cuyos territorios se encuentren total o parcialmente dentro de una franja fronteriza de cuarenta kilómetros, recibirán atención preferencial para afianzar una cultura de paz y el desarrollo socioeconómico, mediante políticas integrales que precautelen la soberanía, biodiversidad natural e interculturalidad. La ley regulará y garantizará la aplicación de estos derechos.

2.3.6. Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. LOOTUS³⁸ (2016) (2014).

TÍTULO III

PLANEAMIENTO DEL USO Y DE LA GESTION DEL SUELO

Capítulo I

Suelo

Sección Primera

Clasificación y sub Clasificación del suelo. Artículo 16.- Suelo. El suelo es el soporte físico de las Actividades que la población lleva a cabo en búsqueda de su desarrollo integral sostenible y en el que se materializan las decisiones y estrategias territoriales, de acuerdo con las dimensiones social, económica, cultural y ambiental.

Artículo 17.- Clases de suelo. En los planes de uso y gestión de suelo, todo el suelo se clasificará en urbano y rural en consideración a sus características actuales. La Clasificación del suelo es independiente de la asignación político-administrativa de la parroquia como urbana o rural. (p 9)

Artículo 18.- Suelo Urbano. El suelo urbano es el ocupado por asentamientos humanos concentrados que están dotados total o parcialmente de infraestructura básica y servicios públicos, y que constituye un sistema continuo e interrelacionado de espacios públicos y privados. Estos asentamientos humanos pueden ser de diferentes escalas e incluyen núcleos urbanos en suelo rural. Para el suelo urbano se establece la siguiente subclasificación: 1. Suelo urbano consolidado. Es el suelo urbano que posee la totalidad de los servicios, equipamientos e infraestructuras necesarios, y que mayoritariamente se encuentra ocupado por la edificación. 2. Suelo urbano no consolidado. Es el suelo urbano que no posee la totalidad de los servicios, infraestructuras y equipamientos necesarios, y que requiere de un proceso para completar o mejorar su edificación o urbanización. 3. Suelo urbano de protección. Es el suelo urbano que por sus especiales características biofísicas, culturales, sociales o paisajísticas, o por presentar factores de riesgo para los asentamientos humanos, debe ser protegido, y en el cual se restringirá la ocupación según la legislación nacional y local correspondiente. Para la declaratoria de suelo urbano de protección, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial municipales o metropolitanos acogerán lo previsto en la legislación nacional ambiental, patrimonial y de riesgos. Para la delimitación del suelo urbano se considerará de forma obligatoria los parámetros sobre las condiciones básicas como gradientes, sistemas públicos de soporte, accesibilidad, densidad edificatoria, integración con la malla urbana y otros aspectos.

Artículo 19.- Suelo rural. El suelo rural es el destinado principalmente a actividades agro productivas, extractivas o forestales, o el que por sus especiales características biofísicas

³⁸ ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2014). las Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. [En línea]. Consultado: [17, mayo, 2017]. Disponible en: <http://www.eltelegrafo.com.ec/images/cms/DocumentosPDF/2016/Proyecto-de-ley-Ordenamiento-territorial-y-uso-gestion-del-suelo.pdf>

o geográficas debe ser protegido o reservado para futuros usos urbanos. Para el suelo rural se establece la siguiente subclasificación: 1. Suelo rural de producción. Es el suelo rural destinado a actividades agro productivas, acuícolas, ganaderas, forestales y de aprovechamiento turístico, respetuosas del ambiente. Consecuentemente, se encuentra restringida la construcción y el fraccionamiento. 2. Suelo rural para aprovechamiento extractivo. Es el suelo rural destinado por la autoridad competente, de conformidad con la legislación vigente, para actividades extractivas de recursos naturales no renovables, garantizando los derechos de naturaleza. Suelo rural de expansión urbana. Es el suelo rural que podrá ser habilitado para su uso urbano de conformidad con el plan de uso y gestión de suelo. El suelo rural de expansión urbana será siempre colindante con el suelo urbano del cantón o distrito metropolitano, a excepción de los casos especiales que se definan en la normativa secundaria. (p 9-10)

Capítulo II

Planeamiento

Sección Primera

Plan de uso y gestión de suelo

Artículo 27.- Plan de uso y gestión de suelo. Además de lo establecido en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos contendrán un plan de uso y gestión de suelo que incorporará los componentes estructurante y urbanístico. El Consejo Técnico dictará las normas correspondientes para la regulación del plan de uso y gestión. P (11)

2.3.7. Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón

Portoviejo³⁹ (2016).

Art. 12.- INTERVENCIONES PARA RECUPERAR [MAGEN.- Las intervenciones que se recomiendan para recuperar la imagen, se refieren a tres acciones: 1. Recuperación del volumen construido: Eliminación de añadidos, sobre todo los que emergen de las cubiertas, considerados elementos extratios, como: tanques de agua, antenas, terrazas con usos de bodega y depósitos, y otros que alteren la unidad del conjunto. 2. Recuperación de pendientes y materiales de las cubiertas: Las cubiertas mantendrán las pendientes promedio en el 6rea circundante y, como material de recubrimiento, teja de arcilla cocida o similar a las de las cubiertas tradicionales del entorno debiendo eliminarse materiales que alteren la

³⁹ Gobierno autónomo descentralizado del cantón Portoviejo (2016). ORDENANZA DE PORTOVIEJO, ORDENANZA PARA PRESERVAR, MANTENER Y DIFUNDIR EL PATRIMONIO CULTURAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [18, mayo, 2017]. Disponible en:

<file:///C:/Users/F8/Downloads/ORDENANZA%20PARA%20PRESERVAR,%20MANTENER%20Y%20DIFUNDIR%20EL%20PATRIMONIO%20CULTURAL%20DEL%20CANTON%20PORTOVIEJO.pdf>

imagen y color de la ciudad y el paisaje. Se deberá integrar soluciones de desalojo de aguas lluvias y conexión domiciliaria al alcantarillado pluvial de la ciudad. 3. Mantenimiento de fachadas: se eliminarán materiales que no sean parte de la construcción original que alteren las características tradicionales de las fachadas y que sean incompatibles con los materiales originales. En general se realizarán acciones de conservación. Las fachadas posteriores y culatas de cubiertas podrán completarse o re diseñarse con elementos nuevos contemporáneos usando los conceptos de integración. Las propuestas deberán tomar en cuenta aspectos históricos, formales, constructivos, colores, eliminación de instalaciones y elementos extractos que permitan el rescate de las características formales originales. (p 20)

Continuando con el análisis de la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo⁴⁰ (2016). Nos da a conocer:

TITULO III
DE LA CLASIFICACION Y REGISTRO DE BIENES MUEBLES, ARCHIVO
HISTORICO
Y PATRIMONIO ARQUEOLOGICO
CAPITULO I

CLASIFICACION Y REGISTRO DE BIENES MUEBLES PATRIMONIALES
Art. 41.- CLASIFICACION DE BIENES MUEBLES.- Los Bienes Patrimoniales Muebles se clasifican en: a) Objetos y bienes culturales producidos por artistas antiguos, reconocidos o anónimos, y de contemporáneos laureados; b) Religiosos y ceremoniales; c) Artesanales, tecnológicos e industriales. Si bien su tipificación como bien patrimonial no es la misma que para los anteriores, a efectos de su intervención se comprenden en este capítulo los siguientes: a) Objetos arqueológicos y etnológicos; b) Documentos y objetos de significación histórica y cultural; c) impresos, manuscritos y mapas antiguos e incunables, ediciones raras, y libros e impresos actuales de significación cultural; d) Partituras, archivos sonoros y discos especiales; e) Numismáticos y filatélicos; f) Gráficos, fotográficos, Cinematográficos y multimedia.

Art. 42.- Registro y manejo de los bienes patrimoniales muebles:

El municipal respectiva realizara las gestiones pertinentes para que los propietarios, administradores, custodios o tenedores de objetos comprendidos en la enumeración del artículo anterior, pongan en conocimiento del instituto Nacional

⁴⁰ Gobierno autónomo descentralizado del cantón Portoviejo (2016). Ordenanza para regular la zona de regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [18, mayo, 2017]. Disponible en: <https://lodijeron.files.wordpress.com/2011/07/regeneracion3b3n-urbana-centro-de-portoviejo.pdf>

de Patrimonio Cultural, por medio de una lista detallada, la existencia de dichos objetos y permitir la realización de su inventario para que formen parte del Patrimonio Cultural del Estado. El área municipal encargada puede realizar un registro, inventario y catalogación de bienes patrimoniales muebles, documentales, etnográficos y de objetos arqueológicos bajo la capacitación del INPC, el cual también validar dichas investigaciones. (p 25)

Estudiando la ordenanza para regular la zona de regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo. (2006). Nos da a conocer:

TITULO II
DEL ORDENAMIENTO, INTERVENCION URBANÍSTICA Y GESTION
CAPITULO I
USA EL SUELO EN LAS AREAS PÚBLICAS

5.1.- En las áreas tales como, calles peatonales, plazas y parques se permitirán las actividades comerciales, turísticas y de servicios que se describen en el siguiente Cuadro de Compatibilidad de Usos.

ACTIVIDADES PERMITIDAS INDEPENDIENTES O COMBINADAS EN UNA MISMA INSTALACION 11/1							
COD	CAT	CON	ACTIVIDADES	COD	CAT	CON	ACTIVIDADES
1001			Cafeterias	1008			Servicios de Internet
1002			Heladerias, pastelerias	1009			Articulos Tipicos (Artesanias)
1003			Venta de café y te	1010			Floristeria
1004			Agencia de loteria, loto, etc.	1011			Tarjeteria
1005			Cigarrería y útiles para fumar	1012			Heladerias y venta de refrescos
1006			Antiguedades y venta de obras de arte	1013			Venta hamburguesas - papas fritas, etc.
1007			Venta de diarios, revistas y similares	1014			Alquiler de Teléfonos.

Gráfico No. 72.- cuadro de actividades permitidas por la ordenanza para regular la zona de regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo. [Elínea] Consultado: [18, mayo, 2017]. Disponible: <https://lodijeron.files.wordpress.com/2011/07/regeneracic3b3n-urbana-centro-de-portoviejo.pdf>

Art. 6.- SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURA. 6.1 Todas las instalaciones de servicios utilizaran el conjunto de ductos subterráneos que para este fin se ha construido, acorde a las especificaciones de las empresas que los brindan; por lo tanto se prohíbe toda instalación aérea o sobrepuesta en las áreas de uso público. (Agua Potable, Aguas Servidas, Aguas Lluvias, Energía Eléctrica, Televisión por Cable, Comunicaciones, Seguridad, etc.) 6.2 De manera particular, se prohíbe el que se descargue agua, producto de la condensación de cualquier tipo de sistema de acondicionamiento de aire hacia áreas de uso público. Los equipos de aire acondicionado central no podrán estar expuestos directamente hacia las áreas públicas, a no ser que constituyan en su conjunto elemento complementario de la fachada.

Estudiando la ordenanza para regular la zona de regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo. (2006). Nos da a conocer:

Art. 7.- Se permitirán las actividades descritas en el siguiente Cuadro de Compatibilidad de Usos. Para efectos de la aplicación de la presente Ordenanza, cualquier modificación al Cuadro de Compatibilidad de Usos, será autorizada por la Municipalidad de Portoviejo, previa consulta del administrador, en base a la cual se resolverá por parte del ente municipal.

ACTIVIDADES PERMITIDAS INDEPENDIENTES O COMBINADAS EN UNA MISMA INSTALACIÓN							1/1
COD	CAT	CON	ACTIVIDADES	COD	CAT	CON	ACTIVIDADES
2001			Organizaciones Internacionales y otros Servicios Extraterritoriales	3000			Servicios de Publicidad
2002			Servicios Personales	3001			Servicios Técnicos y Arquitectónicos
2003			Estudios Fotográficos, fotografías	3002			Servicios de Elaboración de datos
2004			Peluquerías y salones de belleza, masajes, baños turcos y saunas	3003			Servicios de Contabilidad Auditoria – Teneduría de Libros
2005			Lavanderías y servicios de Limpieza	3004			Servicios Jurídicos
2006			Servicio de Internet	3005			Bienes Inmuebles
2007			Bibliotecas Museos	3006			Seguros
2009			Productores teatrales y Servicios de Esparcimientos	3008			Instituciones Monetarias financieras
2010			Emisiones Estaciones de Radio y/o televisión	3009			Servicios relacionados con el transporte aéreo
2011			Películas Cinematográficas y otros.	3010			Hoteles
2012			Organizaciones Religiosas	3011			Restaurantes Cafés – Otros Establecimientos que expendan comida y bebidas
2013			Asociaciones Comerciales – Profesionales y laborales	3012			
2014			Instituciones de Asistencia Social	3013			Textiles prendas de vestir y cueros
2015			Servicio Médicos y Odontológicos y otros Servicios de Sanidad	3014			Cigarrillos y Agencias de Loterías
2016			Administración Pública y Defensa	3015			Productos alimenticios
2017			Servicios Prestados a Empresas Exceptuando el alquiler de maquinaria	3016			

Gráfico No. 73.- cuadro de actividades permitidas por la ordenanza para regular la zona de regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo. [Elínea] Consultado: [18, mayo, 2017]. Disponible: <https://lodijeron.files.wordpress.com/2011/07/regeneracion3b3n-urbana-centro-de-portoviejo.pdf>

Art. 9.- DE LOS APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS 9.1 No serán computables para el cálculo de requerimientos de plazas de aparcamiento en edificaciones, los aparcamientos sobre la calzada en frente de la propiedad. 9.2 Se exceptúan de la disposición anterior, aquellas plazas de aparcamiento desarrolladas en los retiros frontales de las edificaciones.

CAPITULO IV COMERCIO EN ACERAS

Art. 12 DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES EN ACERAS

12.-1 La Policía de Justicia y Vigilancia del Municipio de Portoviejo, establecerá el control del comercio informal para que no se realice dentro del área intervenida.

Adicionalmente coordinara con la guardia privada del sector 12.2.- Queda expresamente prohibido la ubicación de comercios en aceras y soportales a lo largo de las zonas de regeneración Urbana, sin embargo los establecimientos turísticos podrán extender su ámbito de servicios a los soportales la presentación y aprobación del respectivo proyecto por parte EMTURP (Departamento Municipal de Turismo) y que la Categoría del Establecimiento sea Primera o Segunda conforme el Reglamento Aplicación de la Ley de Turismo.

TITULO III
DE LAS EDIFICACIONES
CAPITULO I
ARMONIZACIÓN DE LAS EDIFICACIONES CON EL ENTORNO
INTERVENIDO

18.1.- EDIFICACIONES NO SOMETIDAS A REMODELACIÓN O AUMENTO.- Posterior a la ejecución del Plan de Regeneración Urbana por la Municipalidad de Portoviejo, los propietarios estarán obligados a mantener en el mismo estado, incluyendo el color de las fachadas, culatas y soportales de sus edificaciones 18.2.- EDIFICACIONES SOMETIDAS A REMODELACION O AUMENTOS.- Las edificaciones que sean objeto de solicitudes de remodelaciones o aumentos, no podrán realizarse, en tanto la totalidad de la edificación no se adapte a las normas, y especificaciones estipuladas en la presente Ordenanza.

CAPITULO III
DE LAS INTERVENCIONES URBANISTICAS SOBRE CALLES E INFRAESTRUCTURA. Art. 22.- DE LA ADECUACION FÍSICA DE LOS SOPORTALES, ACERAS, CALZADAS Y CERRAMIENTOS. 22.1 El Plan de Regeneración Urbana establece una intervención inicial de obras temporales para los casos de solares vacíos, especialmente en lo relacionado con las aceras, cerramientos y redes generales de infraestructura. 22.2 El Plan de Regeneración Urbana establece diseños tipo respecto a: aceras, calzadas, soportales, cerramiento, rampas de minusválidos, zonas de seguridad, redes de infraestructura, cajas de revisión y señalización horizontal y vertical. En caso de edificaciones nuevas o reparaciones que se realicen en edificaciones existentes que afecten a los diseños prototipos, el propietario deberá reponer lo afectado, sujetándose a las especificaciones indicadas en el párrafo anterior y al artículo 19 de la presente Ordenanza.

Investigando la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2006). Nos da a conocer:

CAPITULO V DEL MOBILIARIO URBANO

Art. 24.- Para efectos del ordenamiento del mobiliario urbano a instalarse dentro del área de intervención, se deberá observar lo siguiente: 24.1 A efectos de la aplicación de la presente Ordenanza, se considera como mobiliario urbano los siguientes elementos:

- Recipientes para basura
- Porta señales
- Bancas
- Señalización de vías y señalética
- Elementos para protección climática
- Postes para alumbrado público
- Jardineras
- Cerramientos
- Kioscos para servicios turísticos y comerciales
- Fuentes de agua
- Cabinas telefónicas
- Cabinas sanitarias.

Todo proyecto para la instalación o reubicación de mobiliario urbano posterior a la intervención municipal inicial, deberá solicitar permiso a la Dirección de Planificación de la Municipalidad de Portoviejo. Toda nueva instalación de mobiliario urbano, dentro del área de intervención, respetará y se guiará por los patrones y normas de mobiliario, establecidos por el Plan de Regeneración Urbana y deberán ser aprobados por la Municipalidad de Portoviejo.

CAPITULO IV DEL PROCEDIMIENTO PARA INTERVENCION EN EDIFICIOS PATRIMONIALES

Art. 36.- Según sea el caso, previa a la autorización municipal se deberá obtener la aprobación del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.

2.4. Marco conceptual

Analizando las ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo⁴¹ (2014). Nos da a conocer:

- Acera: Parte lateral o externa de la vía pública comprendida entre la línea de lindero y la calzada, destinada al tránsito de peatones. (p -343)
- Acondicionamiento: Obras de adecuación que tienen por objeto mejorar las condiciones de una edificación o de una parte de la misma, sin alterar su estructura ni su tipología. (p -343)
- Alcantarilla: Tubo, cuneta, canal, y cualquier otro elemento público, para evacuar aguas servidas, aguas lluvias y subterráneas. (p -343)
- Ancho de vía: Es la distancia horizontal de la zona de uso público tomada entre las líneas de fábrica. Comprende la calzada y las aceras. (p -344)
- Área bruta urbanizable: Es al que corresponde al total del predio por urbanizar. (p -345)
- Área construida: Es la suma de las superficies edificadas excluyendo azoteas. (p -345)
- Área de circulación: Es la que sirve para relacionar o comunicar, horizontal y verticalmente, diferentes locales por razones de funcionalidad o comodidad, incluyen en estas áreas: vestíbulos, corredores, galerías, escaleras, rampas y similares. (p -345)

⁴¹ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo (GAD Portoviejo) (2014) - Ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2014) – República del Ecuador – fuente: <http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/>

- Área homogénea: Unidad de planificación urbana de características funcionales, tipológicas, ambientales y sociales unitarias, que ocupan una parte delimitada del territorio. (p -345)
- Área ocupada: Se entiende por área ocupada todo el perímetro exterior que sea utilizado con mesas y sillas de propiedad de los bares, restaurantes, hoteles, etc., incluyendo los espacios ornamentales. (p -345)
- Área urbana: Es aquella dentro de la cual se permiten usos urbanos. Está comprendida dentro de los límites establecidos por esta norma. (p -345)
- Área urbana consolidada: Es aquella que está ocupada al menos en un 50% de su capacidad y cuenta con los servicios básicos de: agua potable, alcantarillado y energía eléctrica. (p -345)
- Avenida: Vía ancha e importante de la ciudad con parterre central o algún tipo de señalización horizontal a nivel de calzada. Las avenidas tienden a estar comunicadas entre sí o con sectores importantes de cada ciudad a fin de favorecer de mejor manera la circulación de los transportes tanto públicos como privados. (p -346)
- Barrera arquitectónica: Constituye todo elemento de una edificación o espacio urbano de difícil uso para discapacitados. (p -346)
- Bien patrimonial: Expresión cultural-histórica con alto valor, previamente inventariado, catalogado y sujeto a un grado de protección. (p -346)

Continuando con el análisis de las ordenanzas que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2014). Nos da a conocer:

- Bienes de uso público: Son aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, podrán también ser materia de utilización exclusiva y temporal, mediante el pago de una regalía. Constituyen bienes de uso público:
 1. Las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación y circulación;
 2. Las plazas, parques y demás espacios destinados a la recreación ornato público y promoción turística;
 3. Las aceras que formen parte integrante de las calles y plazas y demás elementos y superficies accesorios de las vías de comunicación o espacios públicos a que se refieren los literales a) y b);
 4. Las quebradas con sus taludes y franjas de protección; los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean propiedad privada, de conformidad con la ley y las ordenanzas;
 5. Las superficies obtenidas por rellenos de quebradas con sus taludes;
 6. Las fuentes ornamentales de agua destinadas a empleo inmediato de los particulares o al ornato público;
 7. Las casas comunales, canchas, mercados, escenarios deportivos, conchas acústicas y otros de análoga función de servicio comunitario; y,
 8. Los demás bienes que en razón de su uso o destino cumplen una función semejante a los citados en los literales precedentes, y los demás que pongan el Estado bajo el dominio de los gobiernos autónomos descentralizados. (p -346)
- Calzada (calle): Es el área de la vía pública compone de un cierto número de carriles. (p -347)
- Comerciante autónomo y por cuenta propia: Los trabajadores autónomos son aquellas personas que se valen por sí mismas y que realizan de forma habitual, personal y directa un pequeño negocio de provisión de artículos y bienes de uso o de consumo,

y de prestación de servicios, siempre, que no exceda los límites de dependientes asalariados, capital, activos y ventas. (p -348)

- Conservación urbana: intervención en la morfología urbana para mantener los elementos constitutivos que la conforman. (p -349)
- Cootad: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
- Edificio comercial: Un edificio cuya totalidad o parte principal se usa o considera para actividades comerciales. (p -350)
- Edificio residencial: Un edificio utilizado, construido o adaptado, para usarse total o parcialmente para habitación y actividades afines. (p -351)
- Espacio público: Se entenderá por espacio público a las calles, plazas, parques, pasajes, portales, aceras, parterres, malecones, puentes y todos los lugares públicos de tránsito vehicular o peatonal, así como también los caminos, y carreteras que intercomunican las parroquias urbanas y rurales de la cabecera cantonal de Portoviejo, hasta seis metros de cada costado de la superficie de rodadura. La vía publica forma parte del espacio público. (p -351)

Continuando con el análisis de las ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo (2014). Nos da a conocer:

- El GAD Portoviejo es el ente regulador del espacio público, considerándose a este como bien público municipal. (p -351)
- Hito: Elemento de carácter arquitectónico, urbano, territorial, cultural o histórico, que tiene tal significación que constituye un referente con aceptación colectiva. (p -353)
- Línea de fábrica: Limite entre un lote y el espacio público Vial. (p -355)

- Línea de portal: Delimita el retiro que, en planta baja, deberán observar los edificios a construirse en zonas donde es exigido el portal para la circulación peatonal. (p - 355)
- Manzana: Es la línea dentro de un trazado urbano, limitadas por áreas de uso público. (p -355)
- Morfología: Sintetiza el estudio o el tratado de las formas, se aplica también al conjunto de características formales. (p -356)
- Parque: Espacio público destinado a la recreación activa y pasiva de la población y que suele tener especies vegetales ordenadas por la mano del hombre de modo atractivo a la vista. (p -357)
- Pasaje peatonal: Vía destinada al uso exclusivo de peatones, que permite el ingreso eventual de vehículos en caso de emergencia. (p -357)
- Plaza: Es un espacio público urbano, amplio y descubierto, en el que se concentra gran cantidad de actividades sociales, comerciales y culturales. (p -358)
- Tipología arquitectónica: Clasificación organizativa, morfológica y constructiva de las edificaciones, definida por características y elementos arquitectónicos llamados tipológicos (propios de cada tipo arquitectónico). (p -362)
- Uso del suelo: Es el tipo de utilización asignado de manera total o parcial a un terreno o edificación. (p -363)
- Vía pública: Es la ruta o camino de uso público destinado al tránsito vehicular y peatonal. La vía pública es parte del espacio. (p -364)

Analizando las Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. LOOTUS ⁴²(2016). Nos da a conocer:

- Barrio: Son unidades básicas de asentamiento humano y organización social en una ciudad, que devienen por ello en la base de la participación ciudadana para la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial municipal o metropolitano, de conformidad con lo dispuesto en la normativa que regula la organización territorial del Ecuador y la participación ciudadana.
- Ciudad. Es un núcleo de población organizada para la vida colectiva a través de instituciones locales de gobierno de carácter municipal o metropolitano. Comprende tanto el espacio urbano como el entorno rural que es propio de su territorio y que dispone de los bienes y servicios necesarios para el desarrollo político, económico, social y cultural de sus ciudadanos.

⁴² Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2014). las Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. [En línea]. Consultado: [17, mayo, 2017]. Disponible en: <http://www.letelegrafo.com.ec/images/cms/DocumentosPDF/2016/Proyecto-de-ley-Ordenamiento-territorial-y-uso-gestion-del-suelo.pdf>

CAPITULO III.

3.0 Marco Metodológico.

3.1. Plan de investigación.

3.1.1. Investigación bibliográfica.

Recolección de información bibliográfica para este análisis de caso, de Antecedentes, Justificación, Marco Legal, Marco Referencial y Marco Conceptual referente al uso de suelo.

3.1.2. Investigación de campo.

- ✓ Visita a los lugares descritos en el marco referencial como repertorio nacional.
- ✓ Visita al sector delimitado para el estudio.
- ✓ Entrevistas.
- ✓ Encuestas.

3.1.3. Análisis de datos estadísticos.

- ✓ Población actual de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

3.2. Diseño de la muestra.

3.2.1. Universo de la investigación.

Como universo de la investigación se tomó como referencia la población de una determinada edad que es de 18 años hasta 79 años de la ciudad de Portoviejo; apoyándose

como datos en el Censo de Población y Vivienda realizado por el INEC en el año 2010. El universo físico se lo precisó tomando en el área de análisis de caso ubicado en las calles Sucre, Olmedo, Ricaurte y Simón Bolívar del Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

3.2.2. Tamaño de la muestra.

La investigación se la formalizó en el Cantón Portoviejo, y se realizaron 138 encuestas en este sector por ser donde se realizó el objeto de estudio. Además, se amplió la muestra, encuestando un porcentaje de los habitantes de cierta edad antes mencionada del cantón Portoviejo, teniendo en cuenta que se conoce el total de la población, se utilizará la siguiente fórmula:

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

Proceso para determinar la muestra de la investigación.

Simbología		
n	Tamaño de la muestra	?
k	Nivel de confiabilidad 95%	1,96
p	Variabilidad positiva (%)	0,90
q	Variabilidad negativa (%)	0,10
N	Tamaño de la población	112378
e	Precisión de error.	1% a 9%

Gráfico No.74. Cuadro del proceso para determinar la muestra de la investigación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

$$N = \frac{1.96^2 * 112378 * 0.90 * 0.10}{[0.05^2(112378 - 1)] + 1.96^2 * 0.90 * 0.10}$$

Las 138 encuestas corresponden a la población de la ciudad Portoviejo, Provincia de Manabí; República del Ecuador.

3.3. Formato de entrevistas.

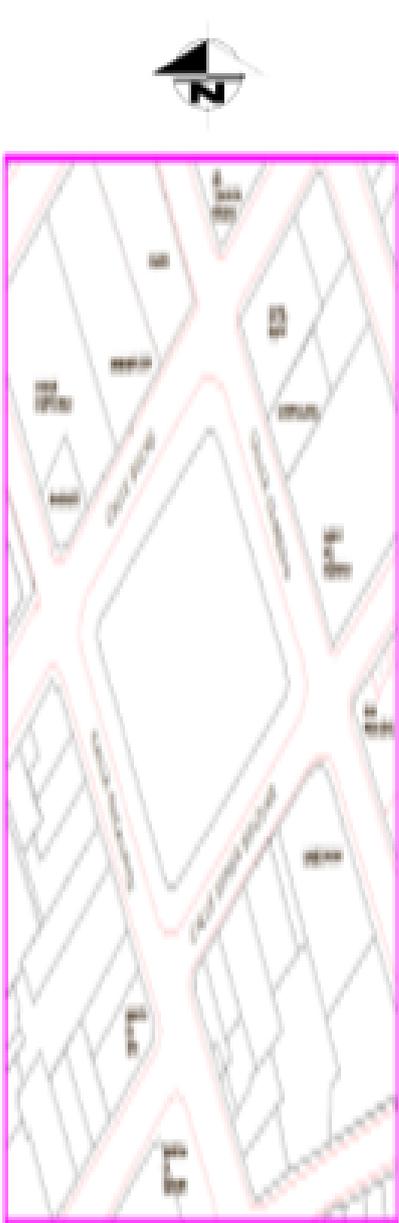
		HOJA TÉCNICA DE ENTREVISTA			
ENTREVISTA REALIZADA A:					
CARGO:		FECHA:		LUGAR:	
<p>¿Conocemos que el proyecto piloto de regeneración está en marcha. El cual trata de una obra en la que el municipio de Portoviejo invierte 11,6 millones de dólares con un plazo de ejecución de 365 días. Para reactivar el centro histórico de la ciudad. ¿Que nos puede decir sobre esto?</p>				<p>imagen:</p> 	
<p>¿Usted cree que al adoptar el sistema de super manzanas para la organización del Centro Histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio, contribuye a la regeneración ?</p>					
<p>¿Desde su punto de vista, el aumento de 48 especies existentes de árboles, a 317 propuestos en el plan de regeneración sumando calzadas a un solo nivel peatonal y acceso vehicular restringido. Mejoraran la imagen urbana del sector?</p>					
<p>Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso peatonal y 30% para uso vehicular. ¿En qué beneficia esto a la movilidad del sector?</p>					
<p>La regeneración contempla la regulación de la rotulación comercial hasta vallas publicitarias que produzcan deslumbramiento, fatiga o molestias a los sentidos. ¿Usted cree que con esto tendremos una ciudad mejor organizada y sin tanta contaminación visual?</p>					
<p>El proyecto contempla mobiliario urbano, inspirado en esculturas de la cultura Manteño-Huancavilca y alcorques inspirados en los tejidos de los sombreros paja de toquilla. ¿Usted cree que esto hace más fuerte nuestras raíces?</p>					
<p>Este proyecto se integra a un estudio macro denominado PLAN CIUDAD, que acoge a todos los proyectos de la urbe ya socializados para llegar a diecisiete metros cuadrados de área verde por habitante (17,4m² AV/H), superando los 9m² establecidos por la Organización Mundial de la Salud. ¿Esto beneficia al portovejeño y cómo usted piensa ver a Portoviejo una vez que se hayan articulado</p>					

Gráfico No.75. Imagen del formulario de entrevista. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017]

3.4. Formato de encuestas.


 UNIVERSIDAD
SAN GREGORIO
DE PORTOVIJO

FORMULARIO DE ENCUESTA			
ENCUESTA PARA EL DIAGNÓSTICO DE USO DE SUELO URBANO EN LAS CALLES SIMÓN BOLÍVAR, SUCRE, OLMEDO Y RICAURTE (DIRIGIDO A LA POBLACIÓN AFECTADA)			

Edad: 18-24 25-40 40-79

SEXO: M F

Marque con una (X) su respuesta

1.- Usted sabe que significa el término, "uso de suelo"

Si No

2.- Tiene conocimiento de las ordenanzas municipales que regulan el uso de suelo en los espacios públicos e históricos de la ciudad.

Si No

3.- ¿Con que frecuencia acude a la zona del Parque Vicente Amador Flor y para qué?

Nunca Siempre Rara Vez

4.- ¿Alguna vez a echo uso del espacio público del Parque Vicente Amador Flor, antes o después del terremoto?

antes despues

5.- Cuales de las siguientes actividades considera usted que han disminuido o aumentado en el sector.

Comercio Informal	aumento <input type="checkbox"/>	disminucion <input type="checkbox"/>	Comercio Formal	aumento <input type="checkbox"/>	disminucion <input type="checkbox"/>	administrativo	aumento <input type="checkbox"/>	disminucion <input type="checkbox"/>	otras <input type="checkbox"/>
-------------------	----------------------------------	--------------------------------------	-----------------	----------------------------------	--------------------------------------	----------------	----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------

6.- Considera usted que la movilidad actual en este sector es:

Buena Regular Mala

7.- Cree usted que la contribución de las edificaciones comerciales, históricas y administrativas del sector es positiva, negativa o nula, y porque?

positiva negativa nula

8.- Conoce los contenidos o lineamientos básicos de la Regeneración urbana del centro histórico de la ciudad.

si no

9.- Que edificaciones cree usted que aportan a la imagen urbana del sector.

Comercial historicas Administrativo

Gráfico No.76. Imagen del formulario de encuesta. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

3.5 Formato de Ficha de Observación.

<h2 style="margin: 0;">FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES</h2>	
<p>Fotografía de Edificación:</p>	<p>Uso de Edificación Antes del I6A:</p>
<p>Uso de Edificación Después del I6A:</p>	<p>Materiales de Construcción:</p>
<p>Nº. de Plantas</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p>
<p>Estado de la Edificación:</p>	<p>Análisis:</p>
<p>Ubicación:</p>	<p>Código: 01</p>

Gráfico No.77. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

3.7. Metodología para realizar mapas temáticos implementados en la investigación de campo.



Gráfico No.79. Cuadro de los pasos a seguir en el análisis del sector. República del Ecuador. Cuadro realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

CAPITULO IV.

4.0. INVESTIGACIÓN DE CAMPO

4.1. Diagnóstico de las calles Sucre, Olmedo, Ricaurte y Simón Bolívar mediante mapas temáticos.

4.1.1. Mapas temáticos en un radio de acción de 600 metros.

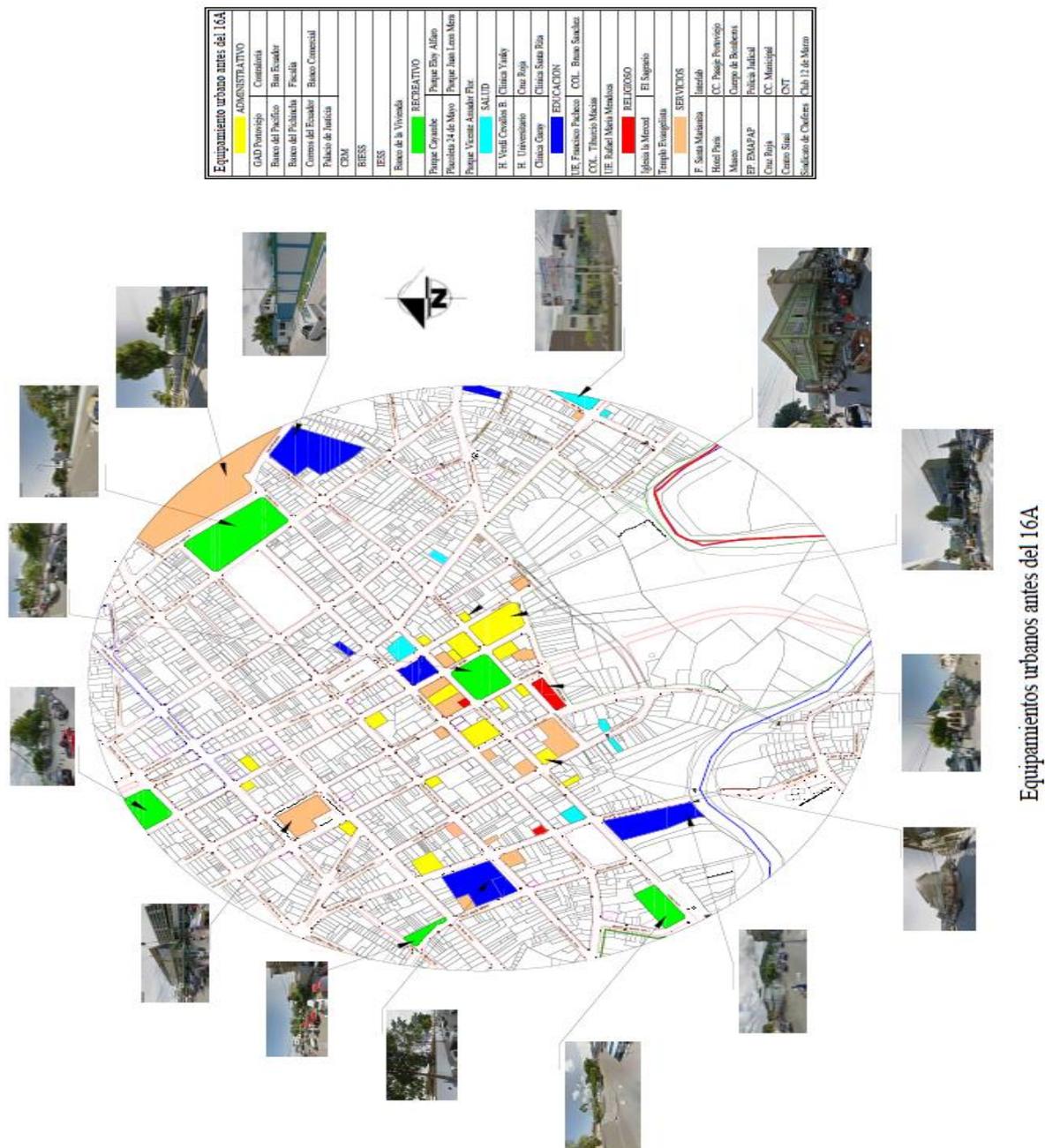
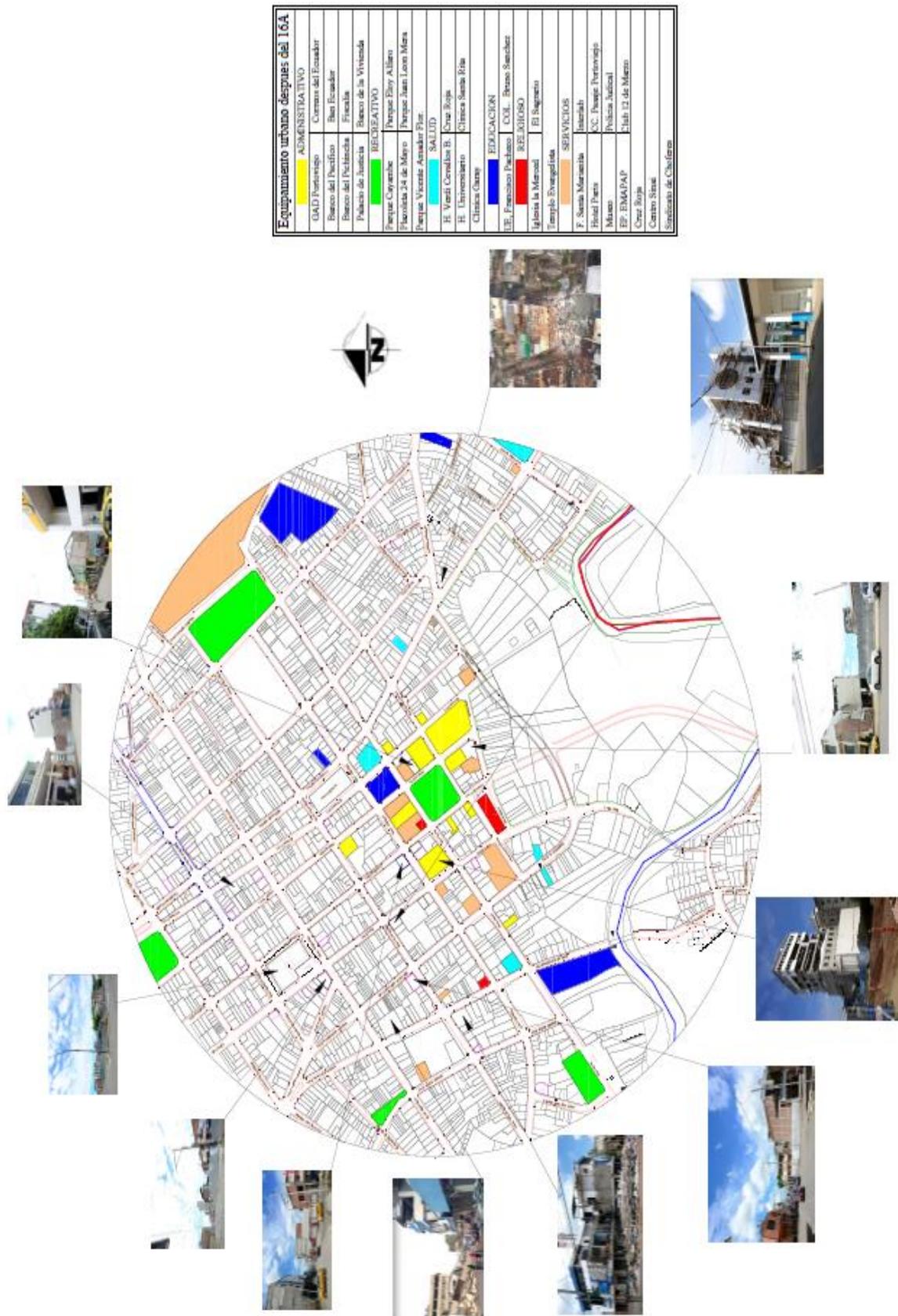


Gráfico No. 80. Análisis de los Equipamientos antes del 16 de abril considerando un radio de 600m. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017]



Equipamientos urbanos después del 16A

Gráfico No. 81. Análisis de los Equipamientos que existen después del 16 de abril considerando un radio de 600m. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

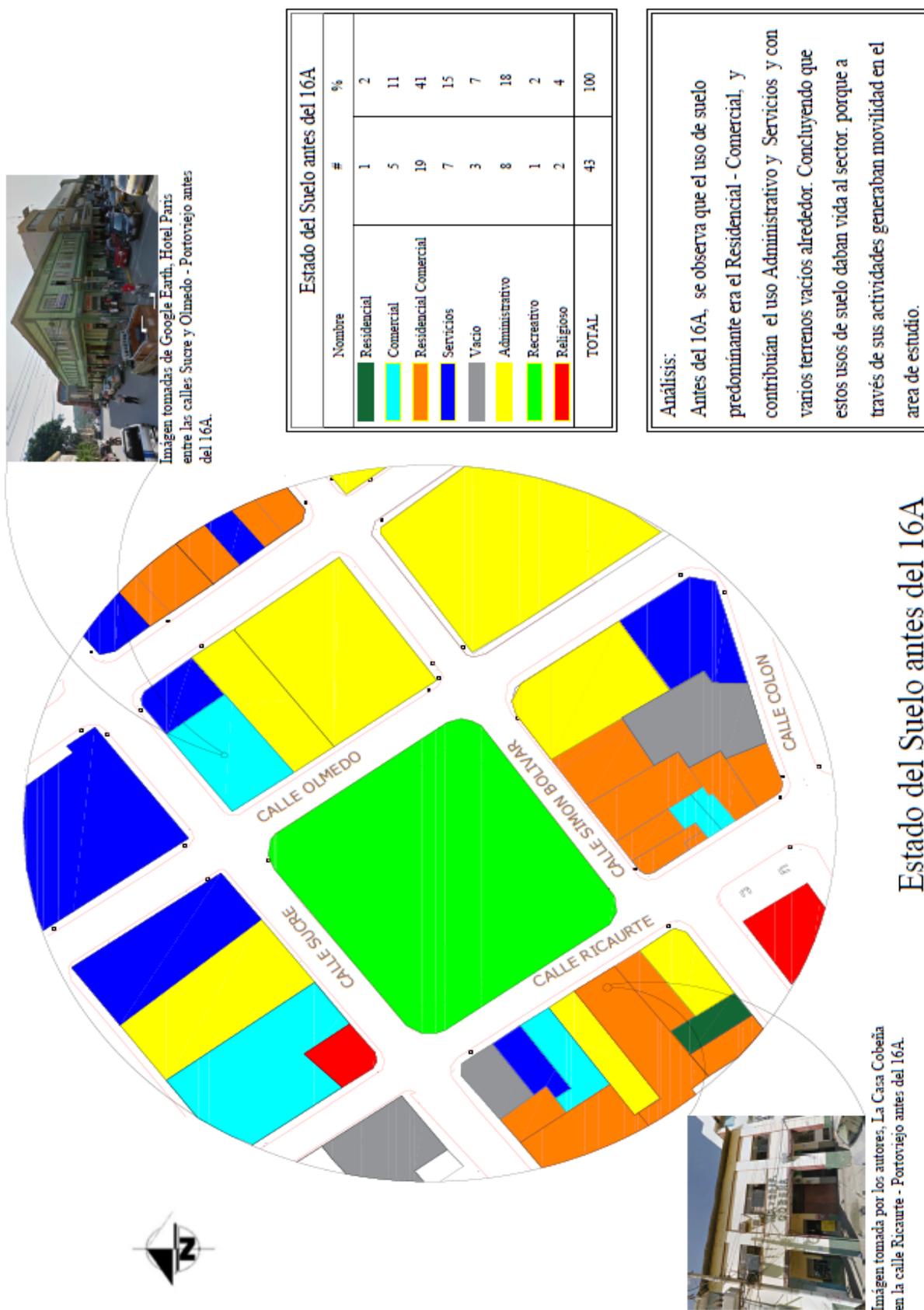


Gráfico No. 82. Análisis de estado de suelo antes del 16 de abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

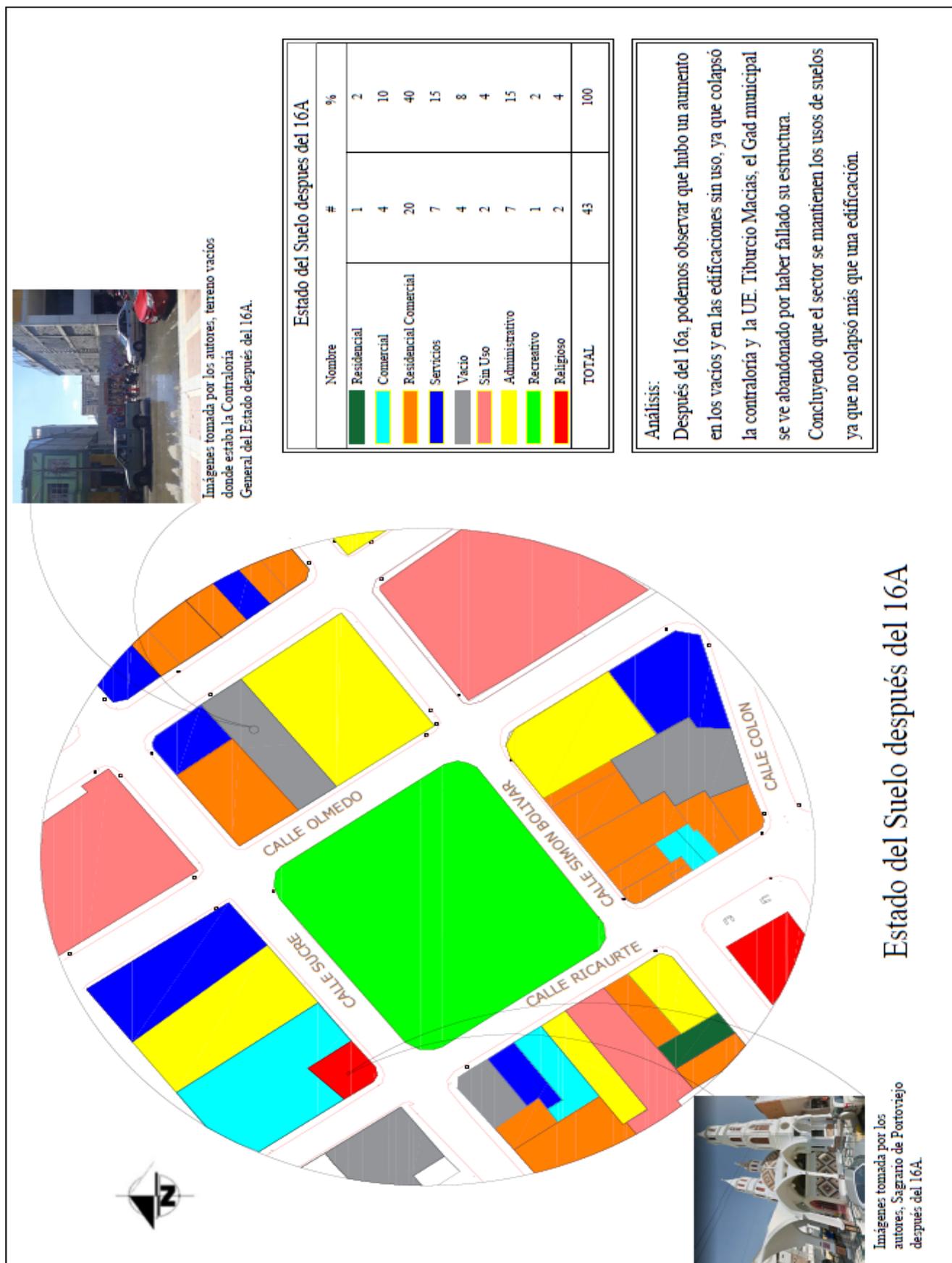


Gráfico No. 83. Análisis de estado de suelo después del 16 de abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No. 84. Análisis de los llenos y vacíos antes del 16 de abril considerando un radio de 600m. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

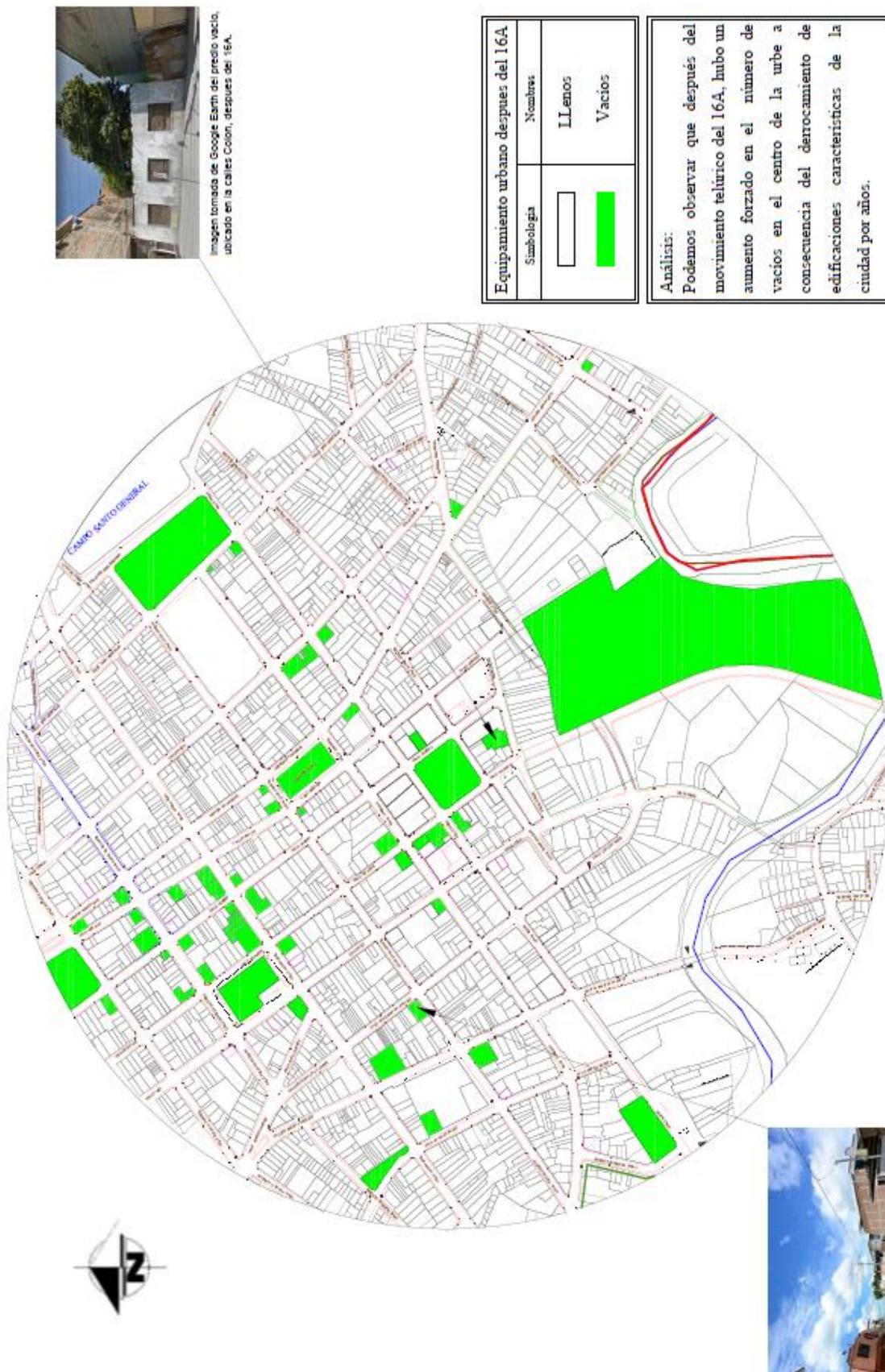


Gráfico No. 85. Análisis de los llenos y vacíos después del 16 de abril considerando un radio de 600m. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

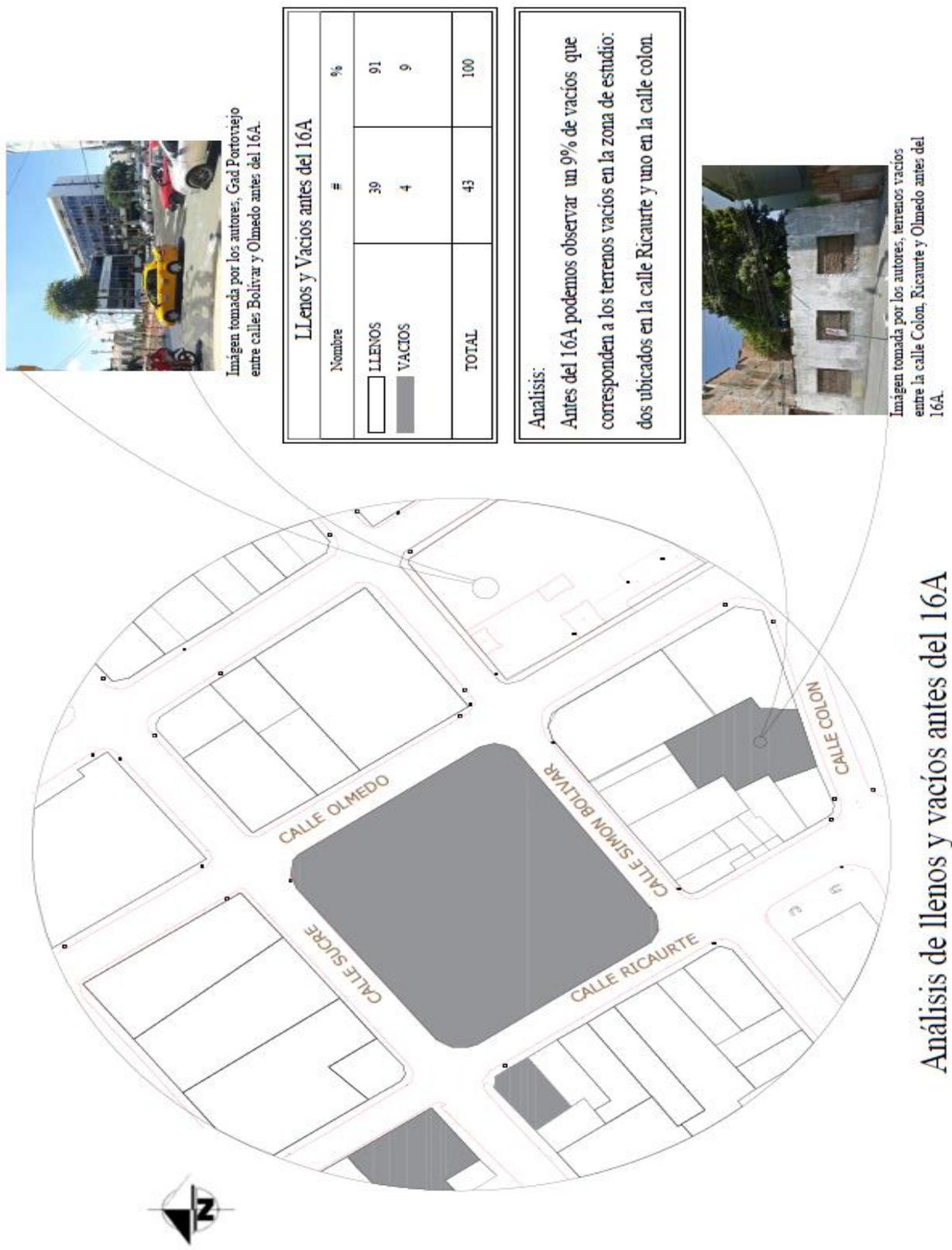
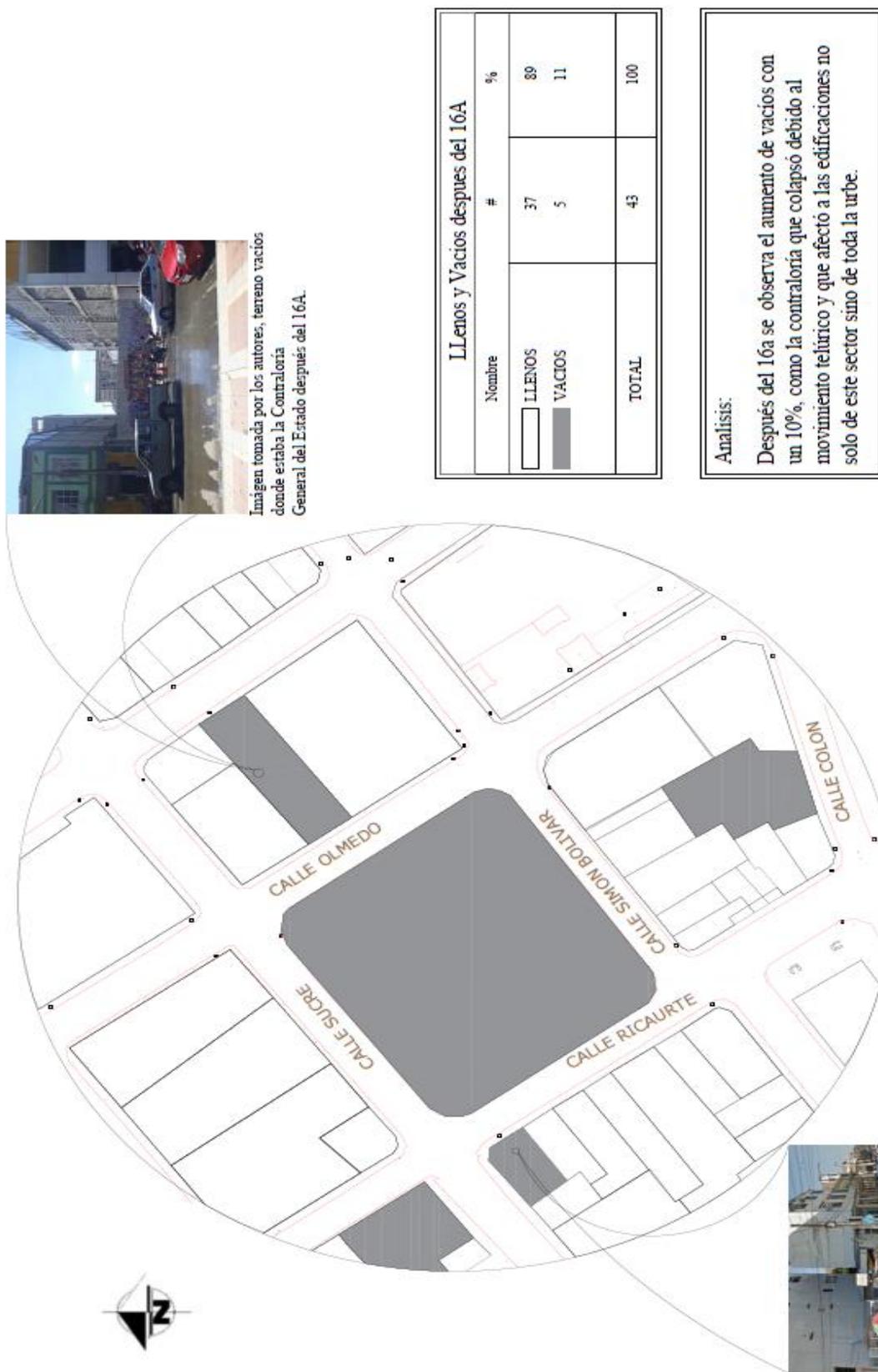
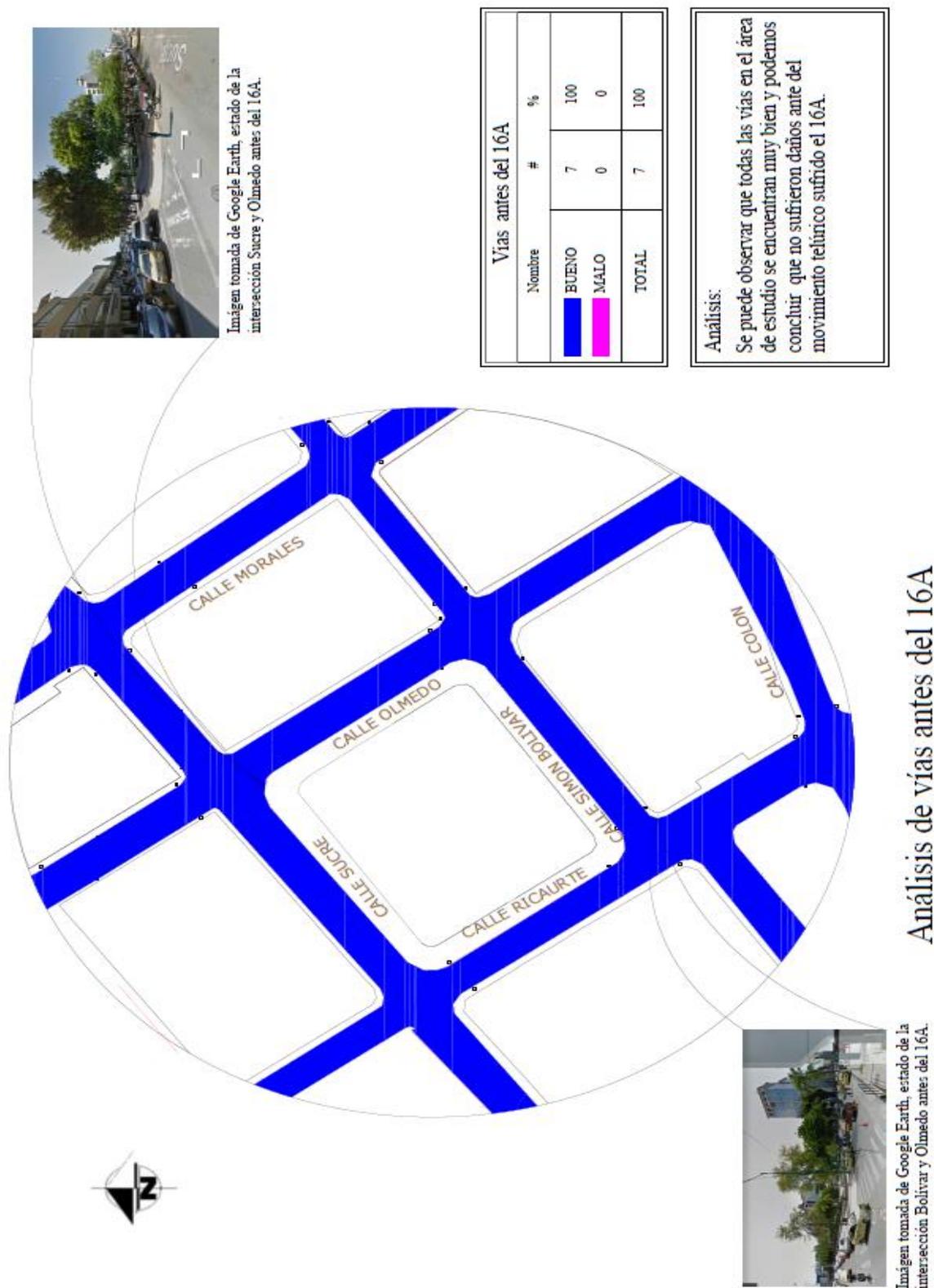


Gráfico No.86. Análisis de Llenos y Vacíos antes del 16 de abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].



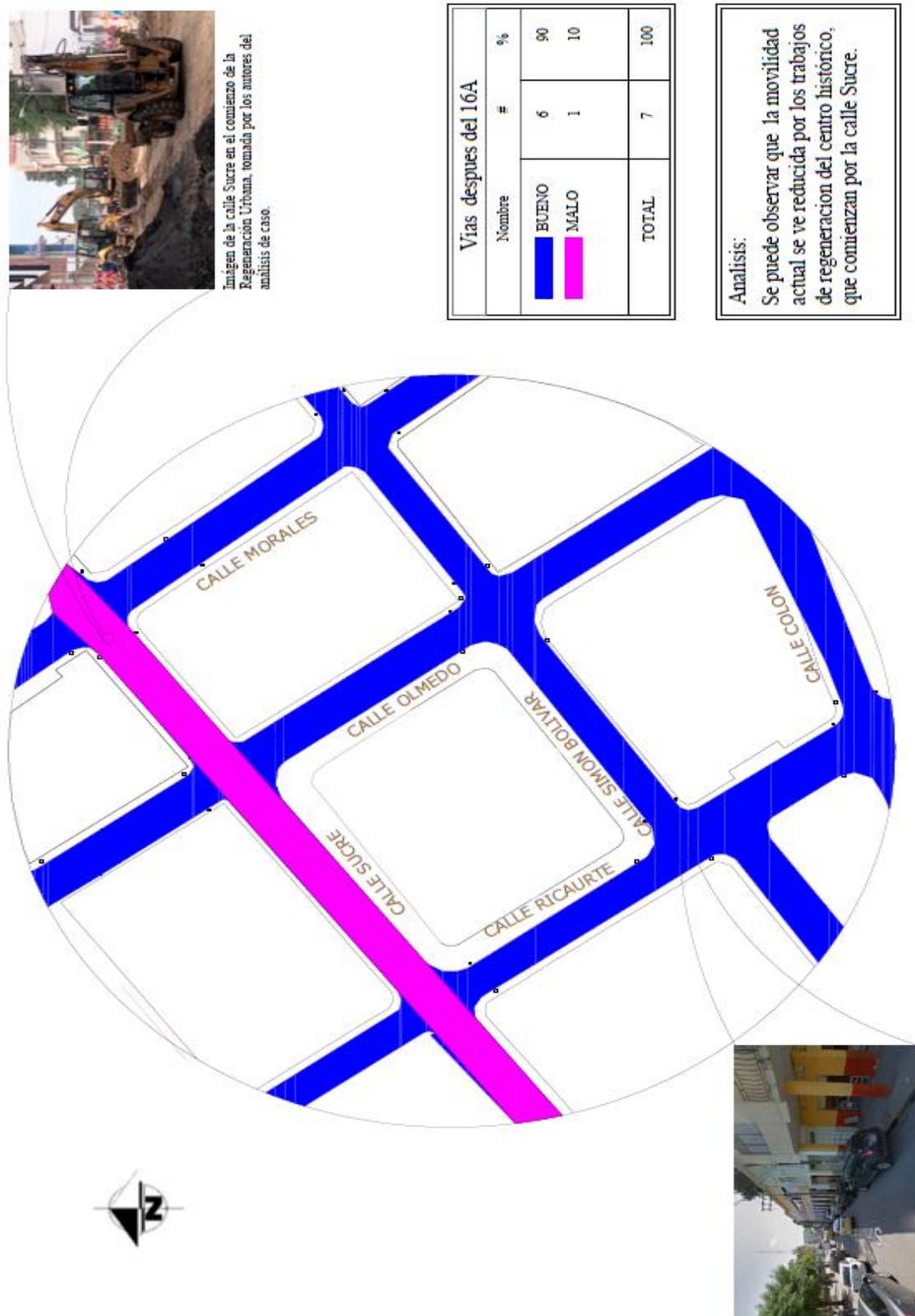
Análisis de llenos y vacíos después del 16A

Gráfico No.87. Análisis de llenos y vacíos después del 16 abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Análisis de vías antes del 16A

Gráfico No.88. Análisis del estado de vías antes del 16 de abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Análisis de vías después del 16A

Gráfico No.89. Análisis del estado de vías después del 16 de abril considerando el área de estudio. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

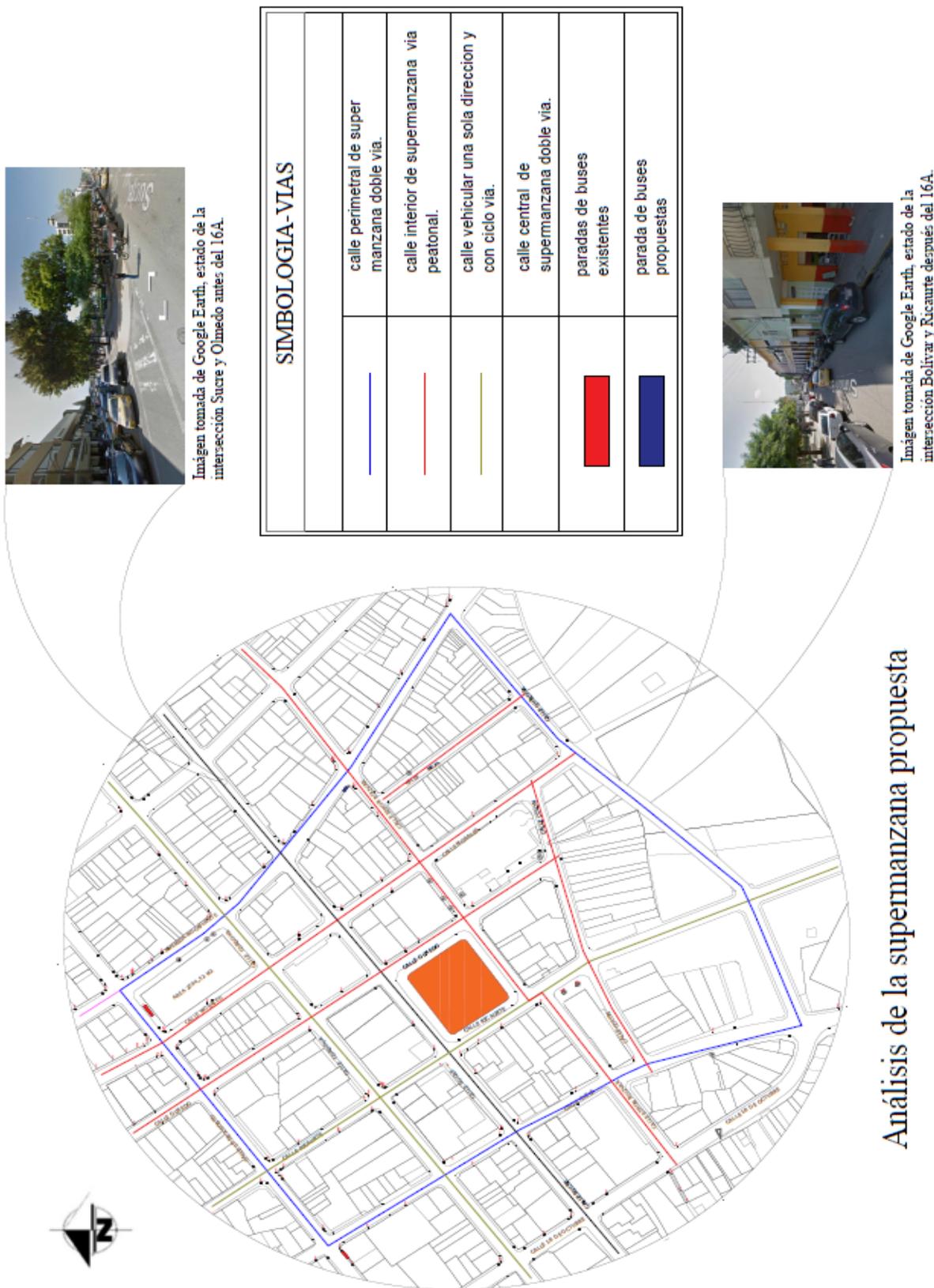


Gráfico No.90. Análisis de súper manzanas propuesta después del 16 abril. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

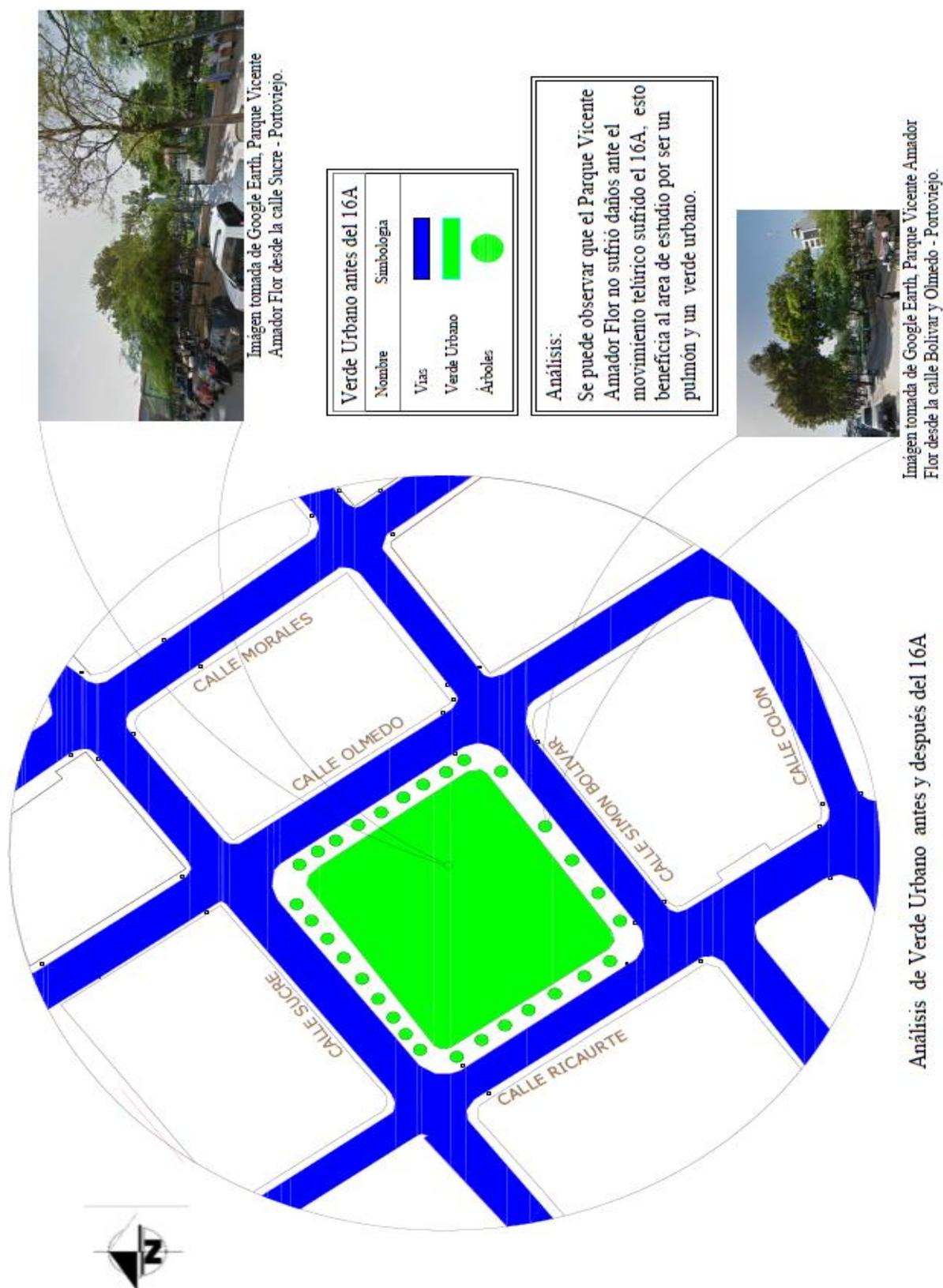


Gráfico No.91. Análisis del Verde Urbano antes y después del 16 de abril. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

4.1.3. Fotos fachadas.

Para la realización de las fotos fachadas en la zona del área de estudio se obtuvieron fotografías del antes y después del centro histórico de Portoviejo después del terremoto del 16 de abril del 2016, partiendo desde el centro del parque Vicente Amador Flor. Lo cual podemos observar en la siguiente imagen de la delimitación del área de estudio del gráfico No. 92.

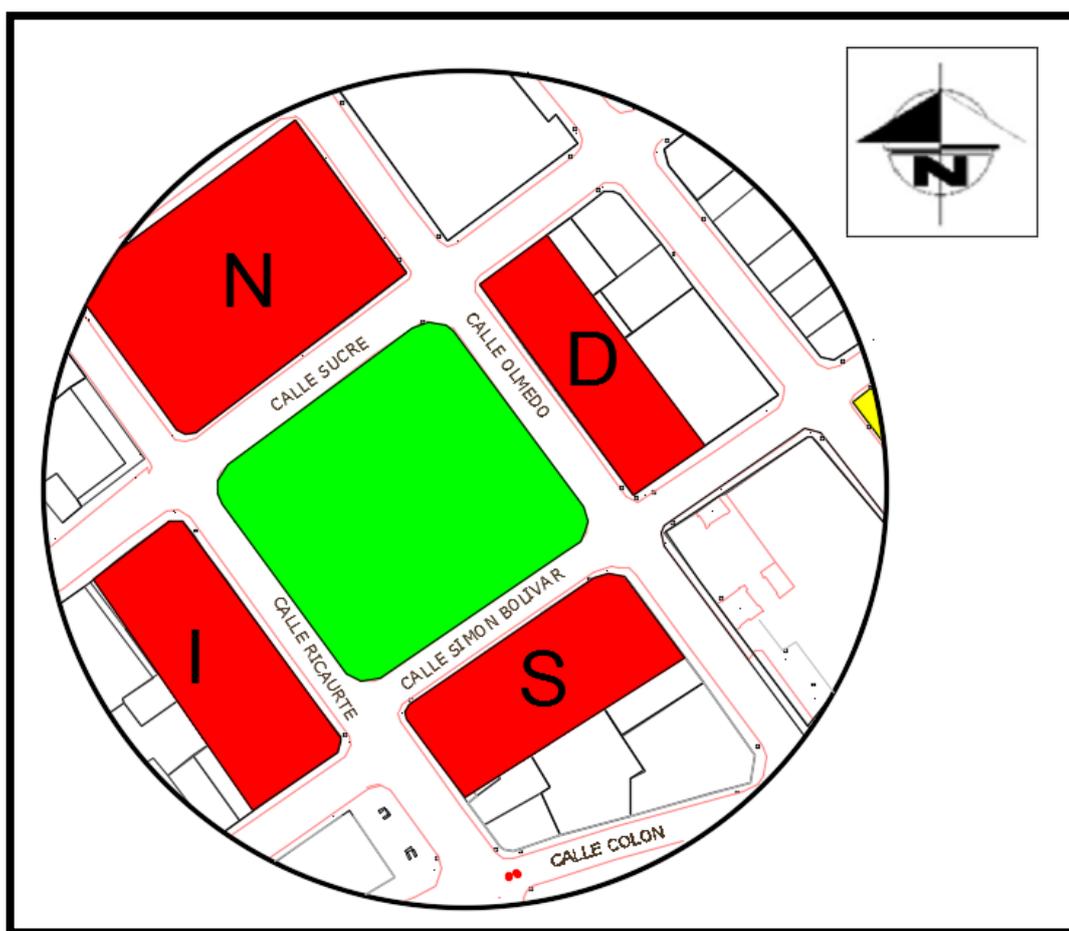


Gráfico No. 92. Análisis del área de estudio para la realización de las fotos fachadas. República del Ecuador. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

4.1.2. Fotos fachadas antes y después del 16 de abril.

ANTES DEL 16A.



FACHADA CALLE SUCRE.

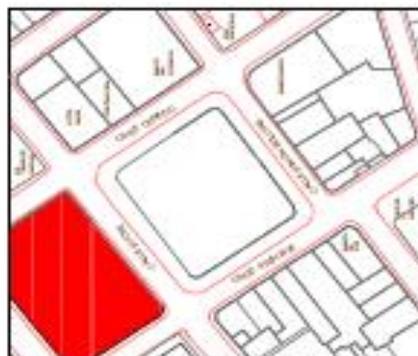


Gráfico No. 93. Foto fachada de la calle sucre del sector antes del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida del Google Earth y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

DESPUÉS DEL 16A.



FACHADA CALLE SUCRE.



ANTES DEL 16A.

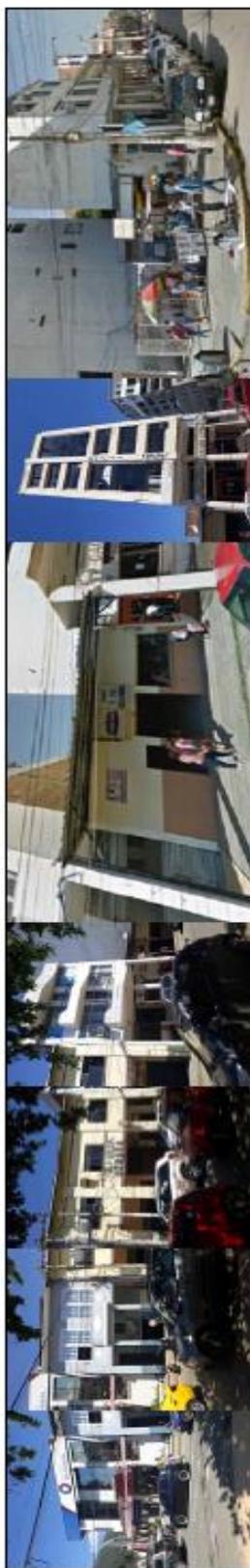


FACHADA AV. RICAURTE.



Gráfico No. 95. Foto fachada de la calle Ricaurte del sector antes del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida del Google Earth y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

DESPUÉS DEL 16A.



FACHADA AV. RICAURTE.

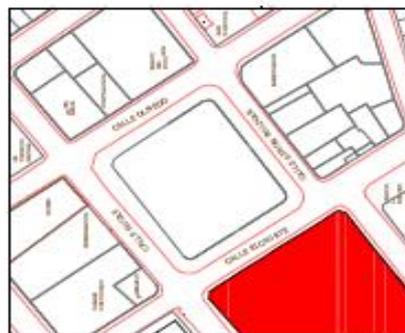


Gráfico No. 96. Foto fachada de la calle Ricaurte del sector después del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

ANTES DEL 16A.



FACHADA CALLE BOLÍVAR.

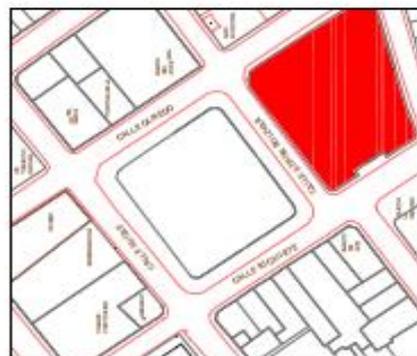


Gráfico No. 97. Foto fachada de la calle Bolívar del sector antes del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida del Google Earth y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

DESPUÉS DEL 16A.



FACHADA CALLE BOLÍVAR.



ANTES DEL 16A.



FACHADA AV. OLMEDO.



Gráfico No.99. Foto fachada de la calle Olmedo del sector antes del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida del Google Earth y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

DESPUÉS DEL 16A.



FACHADA AV. OLMEDO.

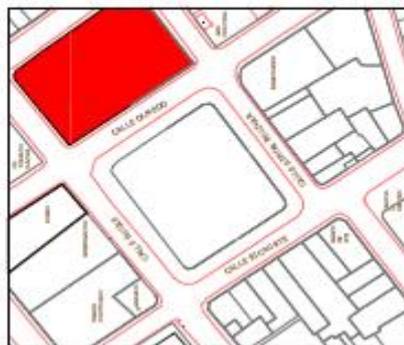


Gráfico No. 100. Foto fachada derecha de la calle Olmedo del sector después del 16 de abril. República del Ecuador. Imagen obtenida y modificada por los autores de este análisis de caso. [2017].

4.1.3. Fichas técnicas de evaluación de edificaciones.

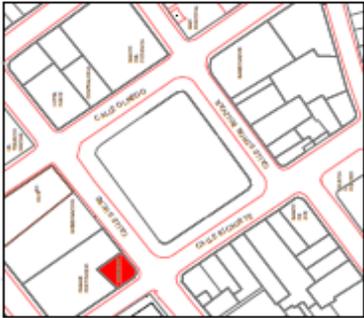
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: right;">Sagrario</p>	<p>Uso de Edificación Antes del I6A:</p> <p style="text-align: center;">Religioso.</p> <p>Uso de Edificación Después del I6A:</p> <p style="text-align: center;">Religioso.</p>
<p>N°. de Plantas</p> <p style="text-align: center;">Una - Planta baja</p>	<p>Materiales de Construcción:</p> <p style="text-align: center;">Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación:</p> <p style="text-align: center;">Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p> <p style="text-align: center;">Arquitectura Bizantina</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 01</p>	
<p>Análisis: Este equipamiento hace un contraste en el sector por su tipo de arquitectura bizantina, ya que en el entorno existen edificaciones con otra tipología. Asimismo podemos decir que por medio de este equipamiento la movilidad ha disminuido ya que las personas no asisten con mucha frecuencia.</p>	

Gráfico No.101. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Pasaje Portoviejo</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A:</p> <p>Comercial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A:</p> <p>Comercial.</p>
<p>Nº. de Plantas</p> <p>Tres</p>	<p>Materiales de Construcción:</p> <p>Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación:</p> <p>Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p> <p>Arquitectura Contemporánea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p>Código: 02</p>	
<p>Análisis: Esta edificación es de tipo contemporánea y es acorde con la tipología de otras edificaciones que se encuentran en el sector así aporta a la imagen urbana del entorno. En cuanto a la movilidad y actividad comercial aún continúa generando ya que cierta cantidad de personas acuden a este establecimiento por diferentes razones.</p>	

Gráfico No.102. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

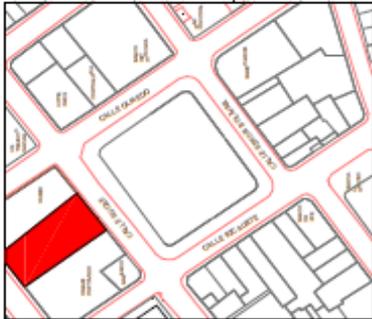
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Gobernación de Manabí</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Administrativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Administrativo.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 03</p>	<p>Nº. de Plantas Cuatro</p> <p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p> <p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p> <p>Estado de la Edificación: Bueno</p> <p>Análisis: Esta edificación de la Gobernación de Manabí contribuye en cierta forma a la imagen urbana del entorno por su tipo de arquitectura contemporánea relacionada a las edificaciones encontradas en el casco histórico. En cuanto a la movilidad, aun continúa generando ya que gran cantidad de personas hacen uso de este equipamiento.</p>

Gráfico No.103. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

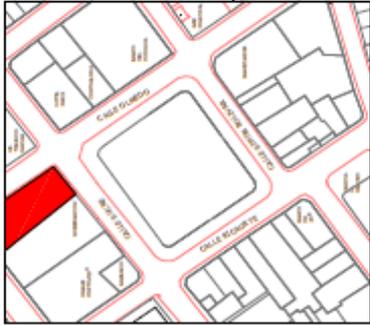
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: right;">Previsora</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Servicios.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Servicios.</p>
<p>Nº. de Plantas Trece</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporanea</p>
<p>Análisis: Evaluando el edificio de la Previsora podemos observar que su arquitectura contemporánea genera un impacto visual positivo a la imagen urbana del sector. En cuanto a la movilidad, las personas continúan acudiendo con frecuencia a esta edificación.</p>	
<p>Ubicación:</p> 	<p>Código: 04</p>

Gráfico No.104. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

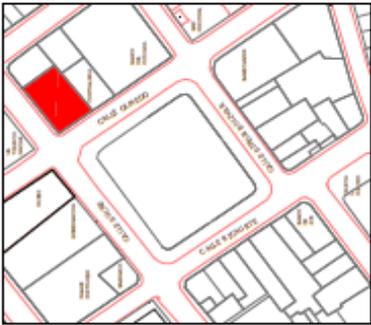
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Hotel Paris</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial.</p>
<p>Nº. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado Madera</p>
<p>Estado de la Edificación: Malo</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporanea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 05</p>	
<p>Análisis: Esta edificación patrimonial por el estado en que se encuentra no aporta en su totalidad a la imagen urbana del sector. Asimismo con referencia a la movilidad y actividad comercial se desarrolla con normalidad en la planta baja de esta edificación.</p>	

Gráfico No.105. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

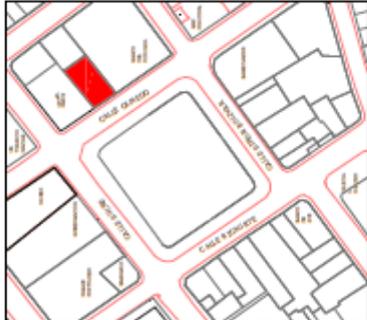
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Antigua Contraloría</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Administrativo.</p>
	<p>Uso de Edificación Después del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Vacío.</p>
<p>Nº. de Plantas</p>	<p>Materiales de Construcción:</p>
<p>Estado de la Edificación:</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p>
<p>Ubicación:</p> 	
<p> Análisis: Un terreno vacío no genera una buena imagen urbana en ningún espacio de este sector. Asimismo la movilidad o actividad comercial generada por este espacio es nula. </p>	
<p>Código: 06</p>	

Gráfico No.106. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Banco Fichincha</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Administrativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Administrativo.</p>
<p>Nº. de Plantas Tres</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporanea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 07</p>	
<p>Análisis: Este equipamiento de arquitectura contemporánea si brinda un aporte a la imagen urbana del sector ya que esta concuerda con las edificaciones a su alrededor. Así mismo es una de las edificaciones que genera un buen porcentaje de movilidad en el centro histórico.</p>	

Gráfico No.107. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador.

Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017]

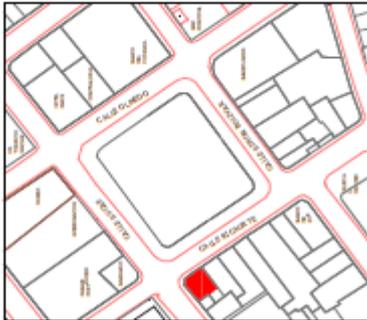
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Vacío</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Vacío.</p>
<p>Uso de Edificación Después del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Vacío.</p>	<p>Materiales de Construcción:</p>
<p>Nº. de Plantas</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p>
<p>Ubicación:</p> 	<p>Estado de la Edificación:</p>
<p>Análisis: Un espacio vacío no aporta positivamente a la imagen urbana del sector por lo que debería aprovecharse adecuadamente. En cuanto a la movilidad y actividad comercial, si aporta considerablemente ya que se genera comercio informal en el sitio.</p>	
<p>Código: 08</p>	

Gráfico No.108. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

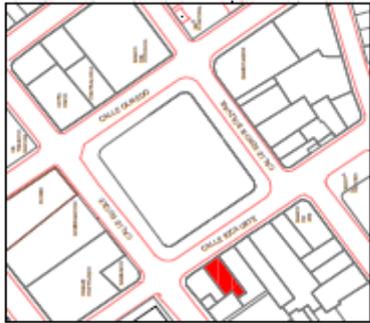
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: right;">CACPE Manabi</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial.</p>
<p>Nº. de Plantas Ocho</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Regular - Con daños</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 09</p>	
<p>Análisis: Esta edificación no aporta positivamente en su totalidad a la imagen urbana por el estado en el que se encuentra pero con sus respectivas mejoras podría aportar más al entorno. En cuanto a la movilidad sí aporta considerablemente ya que genera sus actividades correspondientes.</p>	

Gráfico No.109. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

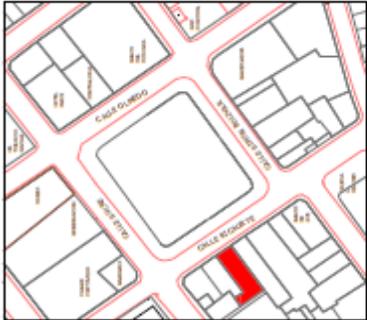
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Bar 6 de Diciembre</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Comercial.</p>
<p>Uso de Edificación Después del 16A:</p> <p style="text-align: center;">Comercial.</p>	<p>Nº. de Plantas</p> <p style="text-align: center;">Una - Planta baja</p>
<p>Ubicación:</p> 	<p>Materiales de Construcción:</p> <p style="text-align: center;">Hormigón Armado Madera</p>
<p>Valor Arquitectónico:</p> <p style="text-align: center;">Arquitectura Contemporánea</p>	
<p>Estado de la Edificación:</p> <p style="text-align: center;">Regular</p>	
<p>Análisis: Evaluando este establecimiento histórico en la ciudad no aporta positivamente a la imagen urbana por el estado en el que se encuentra. Por lo correspondiente a la movilidad y actividad comercial sigue generando estas actividades ya que las personas siguen acudiendo a él.</p>	
<p>Código: 10</p>	

Gráfico No.110. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

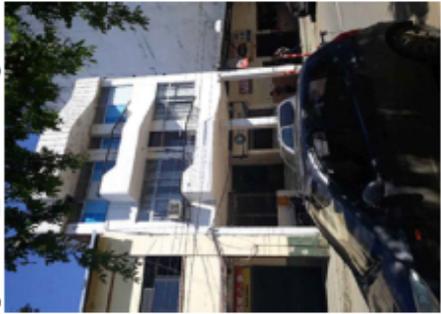
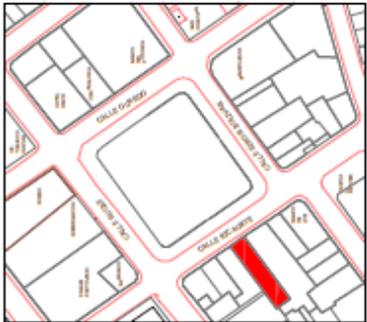
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Correos Manabí</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Servicios – Administrativo</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Servicios – Administrativo</p> <p>Nº. de Plantas Cuatro</p> <p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p> <p>Estado de la Edificación: Bueno</p> <p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p> <p>Análisis: Esta edificación comparte el tipo de arquitectura contemporánea que encontramos en el entorno lo cual aporta considerablemente a la imagen urbana del sector. En cuanto a la movilidad, continúa generando esta actividad ya que las personas acuden frecuentemente a usar este servicio.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p>Código: 11</p>	

Gráfico No.111. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

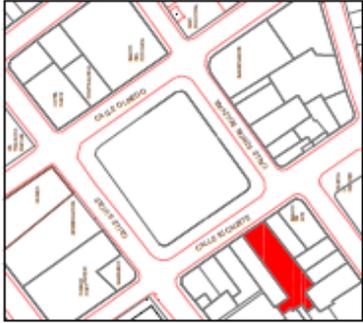
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Imprenta Cobefia</p>	<p>Uso de Edificación Antes del I6A: Comercial – Residencial.</p> <p>Uso de Edificación Después del I6A: Comercial – Residencial.</p>
<p>Nº. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado Madera</p>
<p>Estado de la Edificación: Regular</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Republicana.</p>
<p>Análisis: Esta edificación por su valor histórico aporta mucho a la imagen urbana del sector pero por el estado en el que se encuentra no lo podríamos considerar alto el aporte que genera. Con respecto a la actividad comercial y movilidad, genera su aporte por los servicios que presta en su planta baja.</p>	
<p>Ubicación:</p> 	<p>Código: 12</p>

Gráfico No.112. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: right;">Copiadora</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial – Residencial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial – Residencial.</p>
<p>Nº. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado Madera</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Republicana.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 13</p>	
<p>Análisis: Evaluando esta edificación histórica podemos observar que por su valor histórico y su arquitectura republicana aporta considerablemente a la imagen urbana del entorno. Asimismo a la movilidad y actividad comercial brinda su aporte por las funciones que cumple ya que las personas acuden a este establecimiento con frecuencia.</p>	

Gráfico No.113. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Banco Guayaquil</p>	<p>Uso de Edificación Antes del I6A: Administrativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del I6A: Administrativo.</p> <p>Nº. de Plantas Dos</p> <p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p> <p>Estado de la Edificación: Bueno</p> <p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p> <p>Análisis: Este equipamiento administrativo por su tipo de arquitectura contemporánea que comparte con las edificaciones del sector aporta a la imagen urbana del entorno ya que comparten su tipología. En cuanto a la movilidad aporta en buen porcentaje ya que las personas acuden con frecuencia a este equipamiento.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p>Código: 14</p>	

Gráfico No.114. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Ban Ecuador</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Administrativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Administrativo.</p>
<p>N°. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 15</p>	
<p>Análisis: La tipología contemporánea de esta edificación aporta a la imagen urbana del entorno ya que comparte el mismo tipo con las edificaciones del sector. Con lo referente a la movilidad aporta en gran cantidad por el funcionamiento que cumple ya que las personas acuden con frecuencia a este equipamiento.</p>	

Gráfico No.115. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

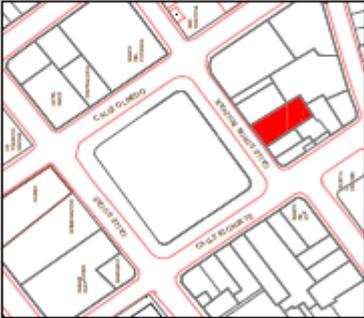
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Vivienda Patrimonial</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial – Residencial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial – Residencial.</p>
<p>N°. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado Madera</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Republicana.</p>
<p>Análisis: Esta edificación por su valor histórico aporta mucho a la imagen urbana y patrimonio del sector pero por el estado en el que se encuentra no lo podríamos considerar alto el aporte ya que necesita intervención para q se pueda conservar. Con respecto a la actividad comercial y movilidad genera su aporte por las actividades que genera en su planta baja.</p>	
<p>Ubicación:</p> 	<p>Código: 17</p>

Gráfico No.117. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

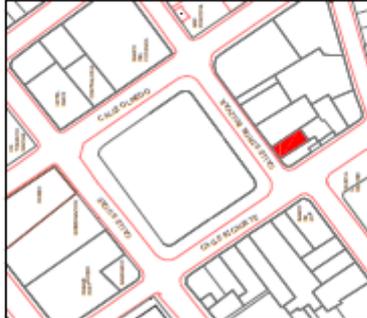
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Vivienda Patrimonial</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial – Residencial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial – Residencial.</p>
<p>Nº. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado Madera</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Republicana.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p>Código: 18</p>	
<p>Análisis: Esta edificación por su valor histórico aporta mucho a la imagen urbana del sector aunque por el estado en el que se encuentra no lo podríamos considerar alto el aporte ya que necesita intervención. Con respecto a la actividad comercial y movilidad no genera ya que se encuentra sin uso actualmente.</p>	

Gráfico No.118. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

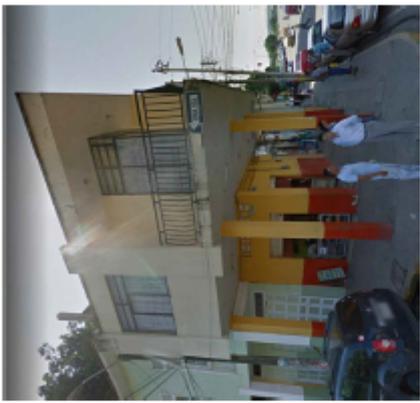
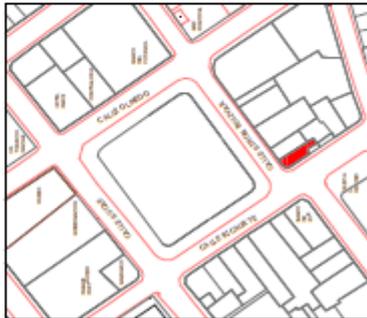
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: right;">Copiadora</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial – Residencial.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Comercial – Residencial.</p>
<p>N°. de Plantas Dos</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigon Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea.</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 19</p>	
<p>Análisis: Esta edificación por su tipo de arquitectura contemporánea aporta a la imagen urbana del sector ya que se relaciona con las edificaciones de su alrededor. Asimismo con referencia a la movilidad y actividad comercial se genera de estas actividades por medio del comercio que genera en la planta baja.</p>	

Gráfico No.119. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

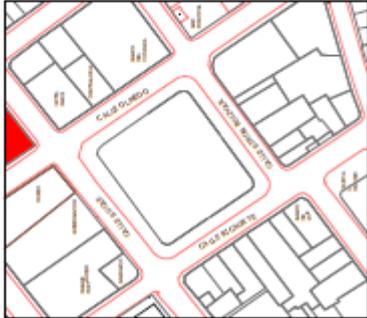
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">Iglesia de la Merced.</p>	<p>Uso de Edificación Antes del I6A:</p> <p style="text-align: center;">Religioso.</p> <p>Uso de Edificación Después del I6A:</p> <p style="text-align: center;">Religioso.</p>
<p>Nº. de Plantas</p> <p style="text-align: center;">Una - Planta baja</p>	<p>Materiales de Construcción:</p> <p style="text-align: center;">Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación:</p> <p style="text-align: center;">Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico:</p> <p style="text-align: center;">Arquitectura Contemporánea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 20</p>	
<p>Análisis: Este equipamiento en el sector por su tipo de arquitectura aporta a la imagen urbana del sector. Asimismo podemos decir que por medio de este equipamiento la movilidad se continua generando ya que las personas asisten con frecuencia a sus actividades religiosas.</p>	

Gráfico No.120. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
Fotografía de Edificación:  Vacío.	Uso de Edificación Antes del 16A: Comercial.
Uso de Edificación Después del 16A: Vacío.	Uso de Edificación Después del 16A: Vacío.
Nº. de Plantas	Materiales de Construcción:
Estado de la Edificación:	Valor Arquitectónico:
Análisis: Un terreno vacío no genera una buena imagen urbana en ningún espacio de este sector. Asimismo la movilidad o actividad comercial generada por este espacio es nula.	
Ubicación: 	Código: 21

Gráfico No.121. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p style="text-align: center;">GAD Portoviejo.</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Administrativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Administrativo.</p>
<p>N°. de Plantas Cuatro</p>	<p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p>
<p>Estado de la Edificación: Bueno</p>	<p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p>
<p>Ubicación:</p>  <p style="text-align: right;">Código: 22</p>	
<p>Análisis: Esta edificación del GAD Municipal de Manabí contribuye en cierta forma a la imagen urbana del entorno por su tipo de arquitectura contemporánea relacionada a las edificaciones encontradas en el casco histórico pero necesita someterse a mejoras. En cuanto a la movilidad no continúa generando ya que se encuentra sin uso.</p>	

Gráfico No.122. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado polos autores de este Análisis de Caso [2017].

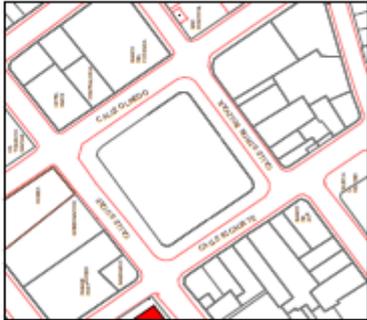
FICHA TÉCNICA DE EVALUACIÓN DE EDIFICACIONES	
<p>Fotografía de Edificación:</p>  <p>Escuela Tiburcio Macías.</p>	<p>Uso de Edificación Antes del 16A: Educativo.</p> <p>Uso de Edificación Después del 16A: Sin uso.</p> <p>Nº. de Plantas Cuatro</p> <p>Materiales de Construcción: Hormigón Armado</p> <p>Valor Arquitectónico: Arquitectura Contemporánea</p> <p>Estado de la Edificación: Malo</p> <p>Análisis: Este equipamiento no aporta a la imagen urbana del sector. Con respecto a la actividad comercial y movilidad, no genera ya que se encuentra sin uso actualmente, el proyecto de regeneración urbana contempla la rehabilitación de este inmueble.</p>
<p>Ubicación:</p> 	<p>Código: 23</p>

Gráfico No.123. Imagen de ficha técnica de observación de edificación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este Análisis de Caso [2017].

4.1.4. Fichas Técnicas de crítica de Propuesta de Regeneración Urbana.

		FICHA DE CRÍTICA AL PROYECTO DE REGENERACION URBANA DEL CENTRO DE PORTOVIJEJO PARA DETERMINAR SUS PROS Y CONTRAS.			
		FECHA: 12-07-2017.	ESTUDIANTE: - Julio Navarrete M. - Jose Velez M.		
PROS:			CONTRAS:		
El aumento de 48 especies existente de árboles a 317 especies endémicas de la zona y con características axonomorfa o pivorante.			Para la reactivación del centro histórico de la ciudad se deberían tomar en cuenta aspectos como el económico, social y cultural.		
El aumento de 2.50 metros entre calzada y acera para mejorar el espacio público.			Para la ejecución de un proyecto de esta magnitud se debería contar con participación ciudadana para obtener opiniones de las necesidades de las personas y no solo socializar el proyecto.		
Se le dará prioridad al peatón para que pueda desplazarse por la ciudad cómodamente y tenga una mejor movilidad.			Si el aumento de árboles a 317 especies en la zona no se realiza con árboles endémicos como se lo tiene previsto podría afectar a futuro la flora y fauna del sector.		
Se realizaran las Supermanzanas que van a contribuir para tener una ciudad más compacta, se tratara de buscar un centro complejo y flexible funcionalmente.			Se contará con sitios de parqueos en ciertas calles, lo que provocará que las personas que trabajan en el sector lo convertirán en un espacio público-privado.		
Se buscará incluir el Parque Las Vegas al centro de la ciudad, integrando el ecosistema del río con los corredores ambientales y los interiores de manzana con su arbolado y vegetación existentes.			Se implementarán mobiliarios y camineras basándose en objetos tradicionales y culturas ancestrales pero se está dejando a un lado otros elementos importantes como el ceibo, tamarindo, río Portoviejo etc.		
Se implementarán ciclo vías para que exista el tránsito seguro para bicicletas y así poder desarrollar el concepto de la bicicleta como medio de transporte alternativo.			No se están analizando como propuesta establecer edificios de parqueos en lugares estratégicos de la ciudad o generar parqueos tarifarios para evitar afectar a la movilidad vehicular.		
Se normatizará y regularizará el uso de publicidades en las edificaciones para mitigar el impacto visual en el sector.			En la propuesta se debió regularizar el uso de niveles en portales para tener una mejor movilidad y darle una inclusión general a la población.		
Se implementaran mobiliarios urbanos en el sector para buscar en cierto modo legitimar estos usos informales que se ha hecho del espacio público y aprovechar las uniones existentes entre el comportamiento de los ciudadanos y su entorno.			Para mejorar la imagen urbana del sector las edificaciones del entorno deberían tener una tipología similar o mantener tonos decolores que se relacionen.		

Gráfico No.124. Imagen Fichas Técnicas de crítica de Propuesta de Regeneración Urbana. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso realizada en el sector de estudio. [2017].

4.1.5. Proyecto de regeneración urbana de 11 manzanas del centro histórico.

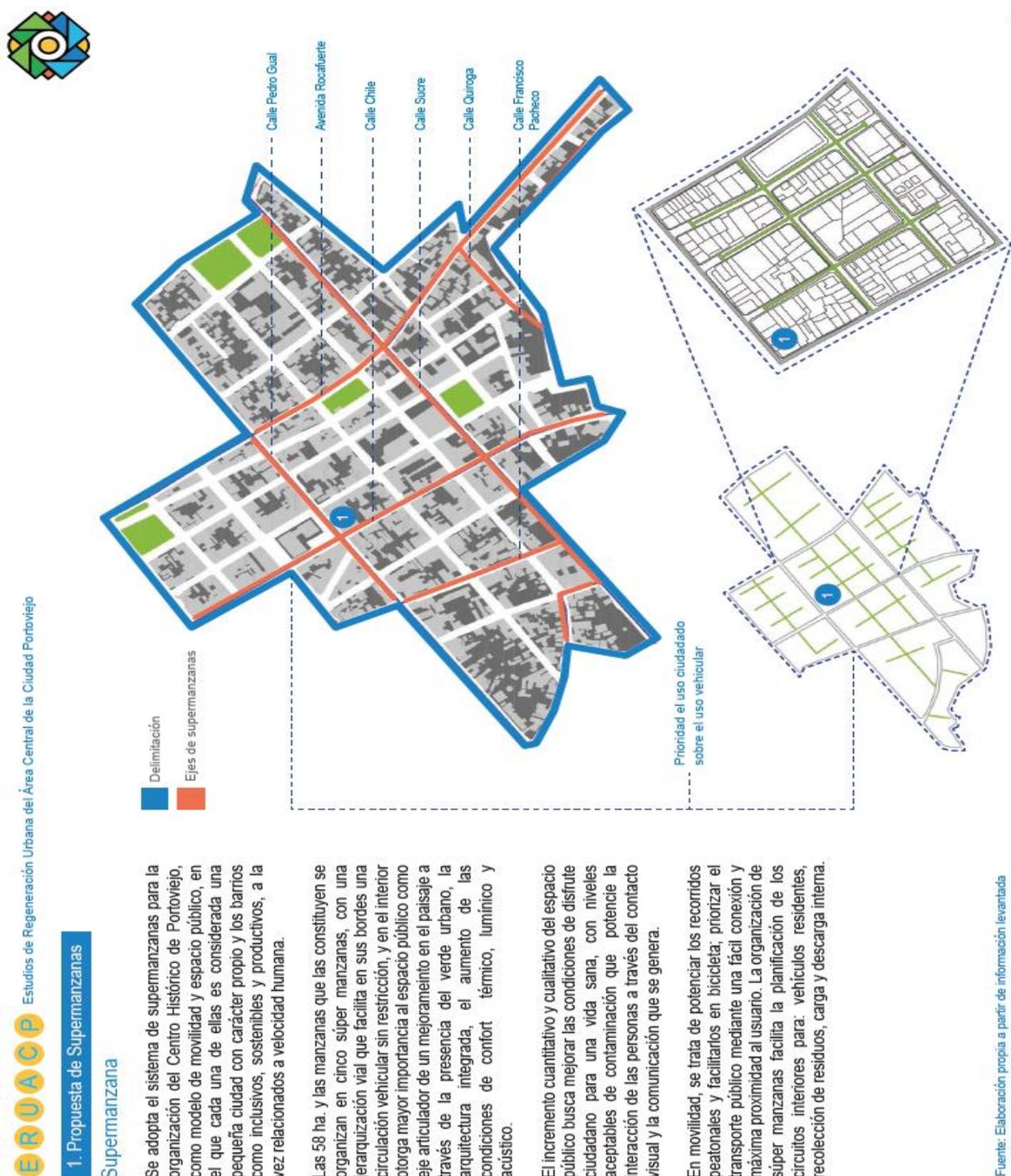


Gráfico No.125. Imagen de propuesta de supermanzanas de regeneración urbana. República del Ecuador.

Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



1. Propuesta de Supermanzanas

Integración de plantas bajas y corazones de manzanas.



Para contribuir a tener una ciudad más compacta, se trata de buscar un centro complejo y flexible funcionalmente, que mejore el índice de diversidad urbana, que posibilite actividades de diversa índole, adecuadas a la escala de este sector de la ciudad.

En este sentido es importante integrar las plantas bajas de las edificaciones con el espacio público, a fin de lograr una continuidad espacial y funcional con la calle. Equilibrar la relación de área edificada y no edificada posibilitando la recuperación de los corazones de manzana con emprendimientos público/privados de complejos multifuncionales con predominio de la vivienda y actividades de carácter comunitario.



Gráfico No.126. Imagen de propuesta de supermanzanas de regeneración urbana. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

1. Propuesta de Supermanzanas

Integración con el río

Si bien el plan del Parque Lineal del río Portoviejo y de las colinas sale de los límites de tratamiento del plan de Regeneración urbana, este último se integra a sus propuestas con el fin de incrementar el espacio verde por habitante en la ciudad, tendiente a lograr un equilibrio entre zonas verdes y paisaje urbano, aumentando el índice biótico del suelo.

El plan de Regeneración urbana propone fortalecer la propuesta de corredores ambientales. Densificar el arbolado del espacio público, con especies nativas altas que produzcan sombra y confort climático, logrando una proximidad de todos los habitantes a espacios verdes.

Se busca incluir el Parque Las Vegas al centro de la ciudad, integrando el ecosistema del río con los corredores ambientales y los interiores de manzana con su arbolado y vegetación existentes.

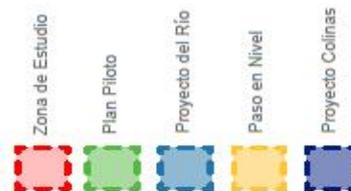
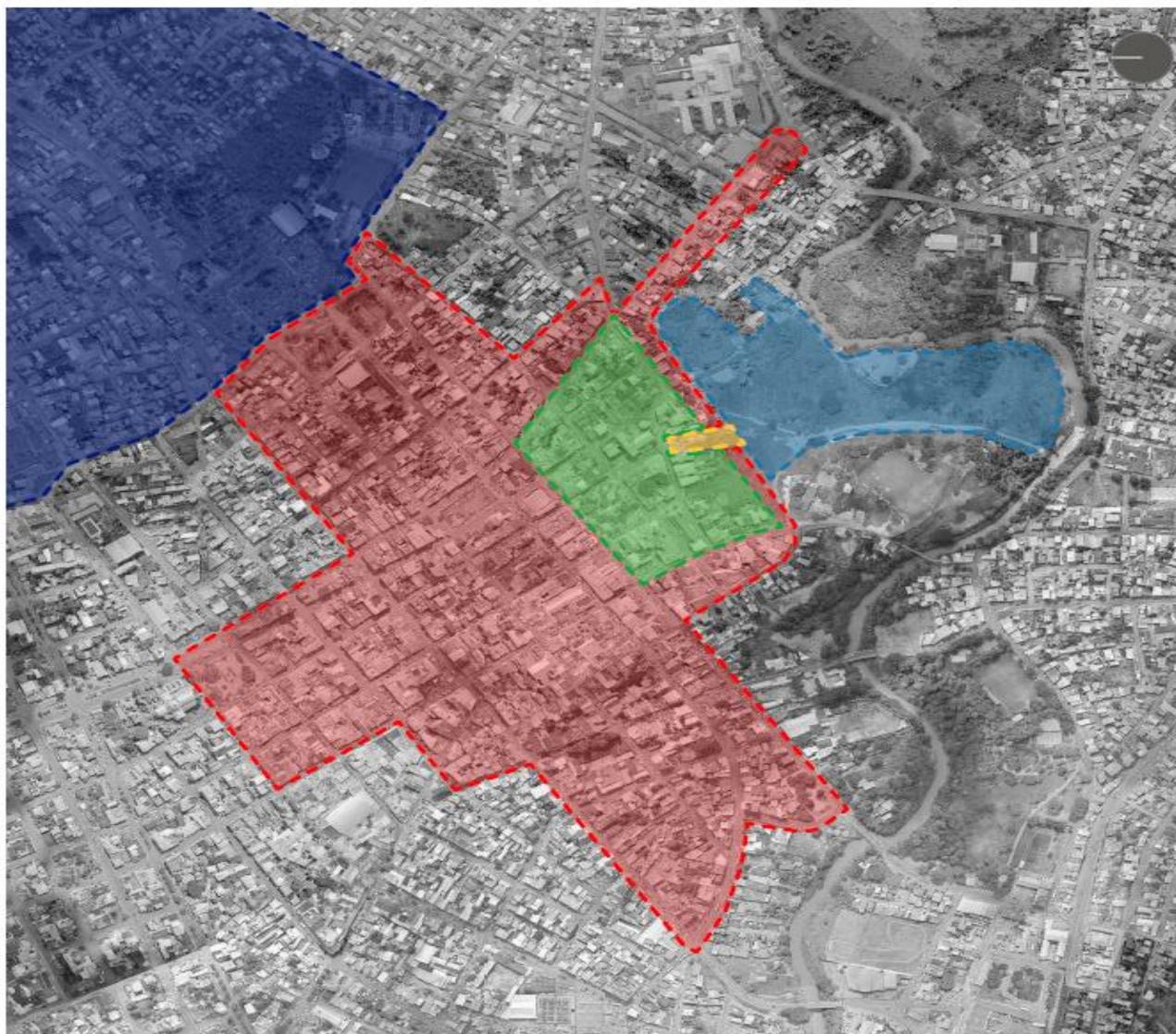


Gráfico No.127. Imagen de propuesta de integración del río Portoviejo con el proyecto de plan Ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



ERUACP Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

2. Espacio Público y Arborización

Propuesta Vial

- Espacio Público
- Área Vehicular

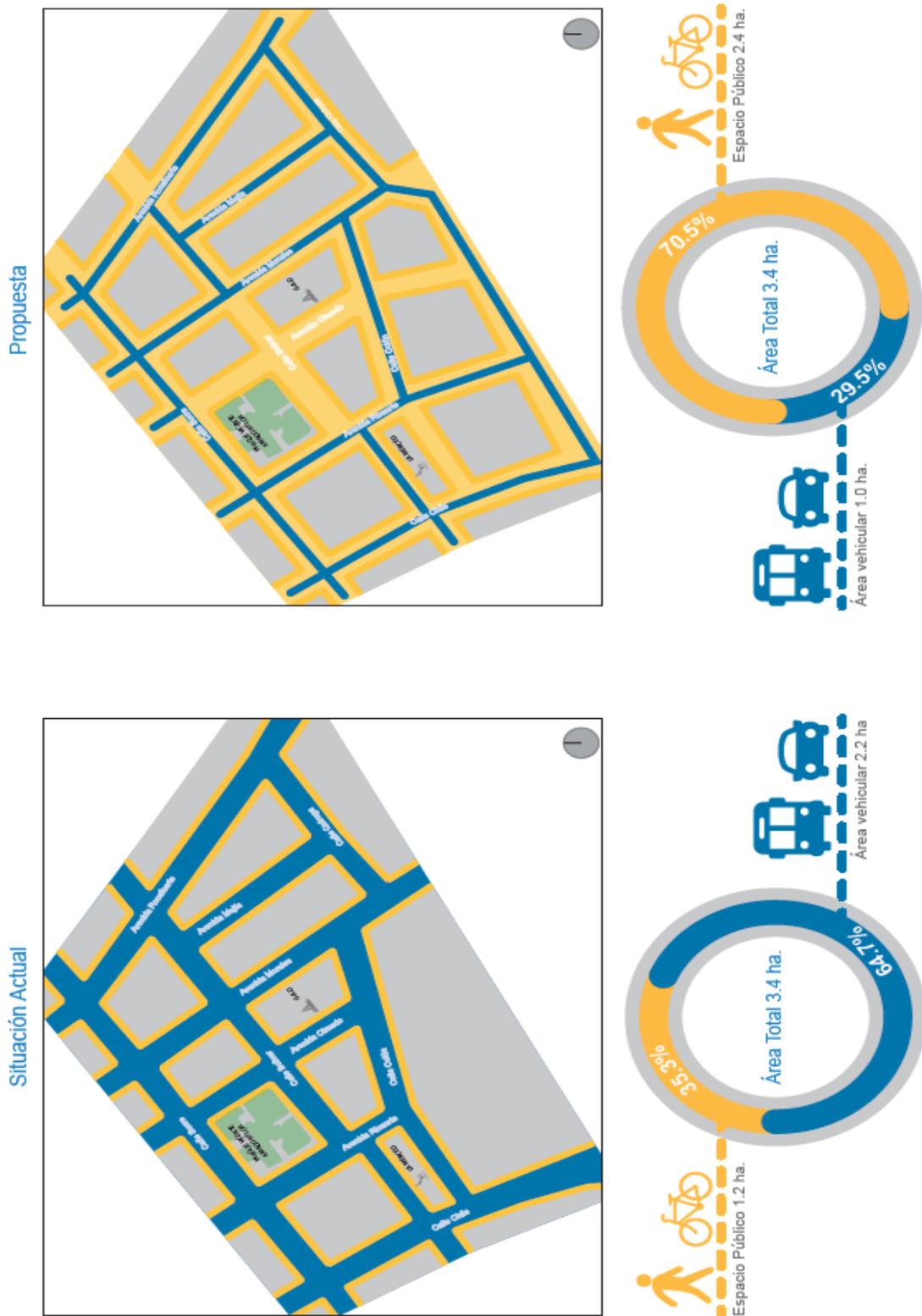


Gráfico No.128. Imagen de propuesta para brindar mayor porcentaje de prioridad al peatón. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

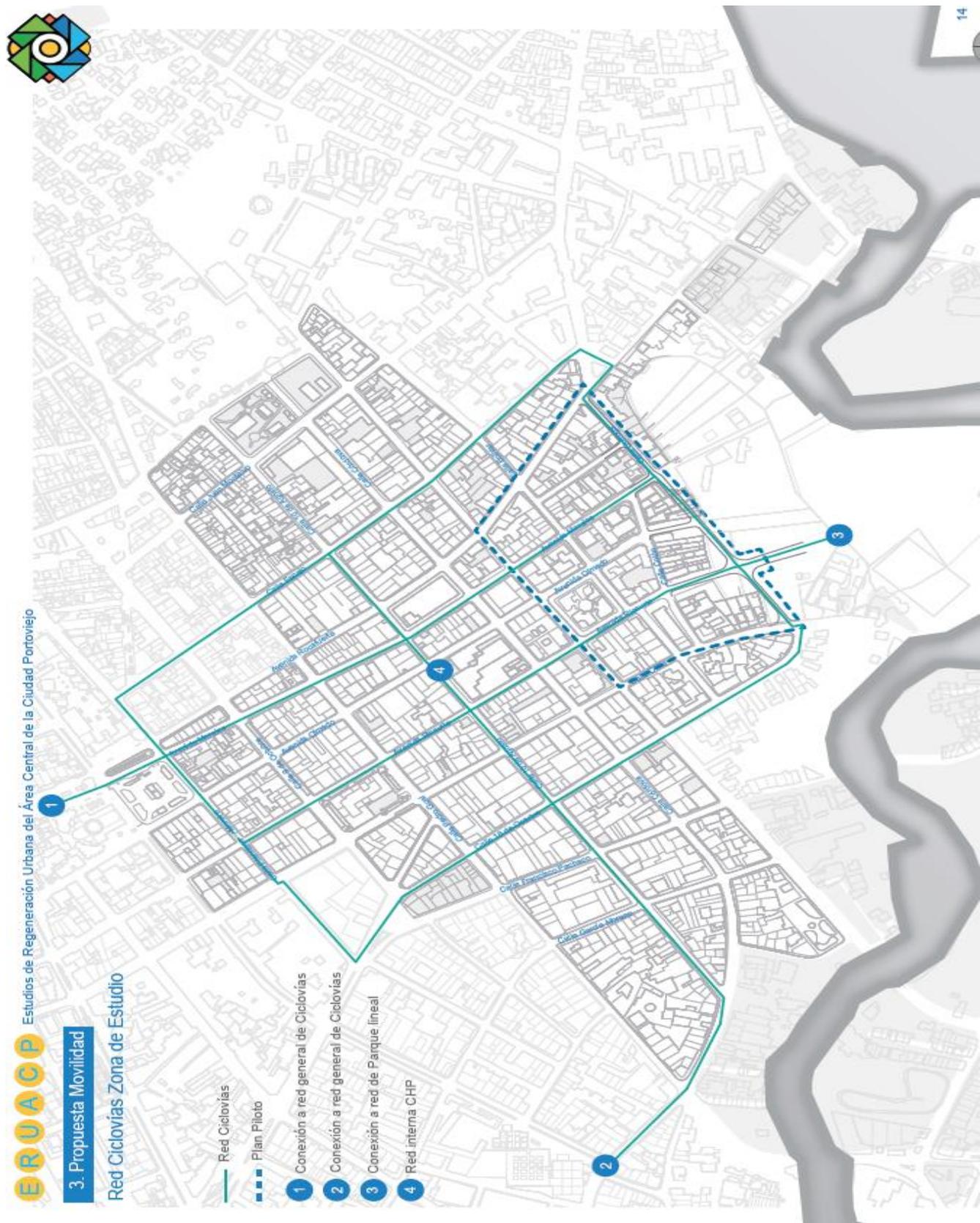


Gráfico No.129. Imagen de propuesta para las ciclo vías en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

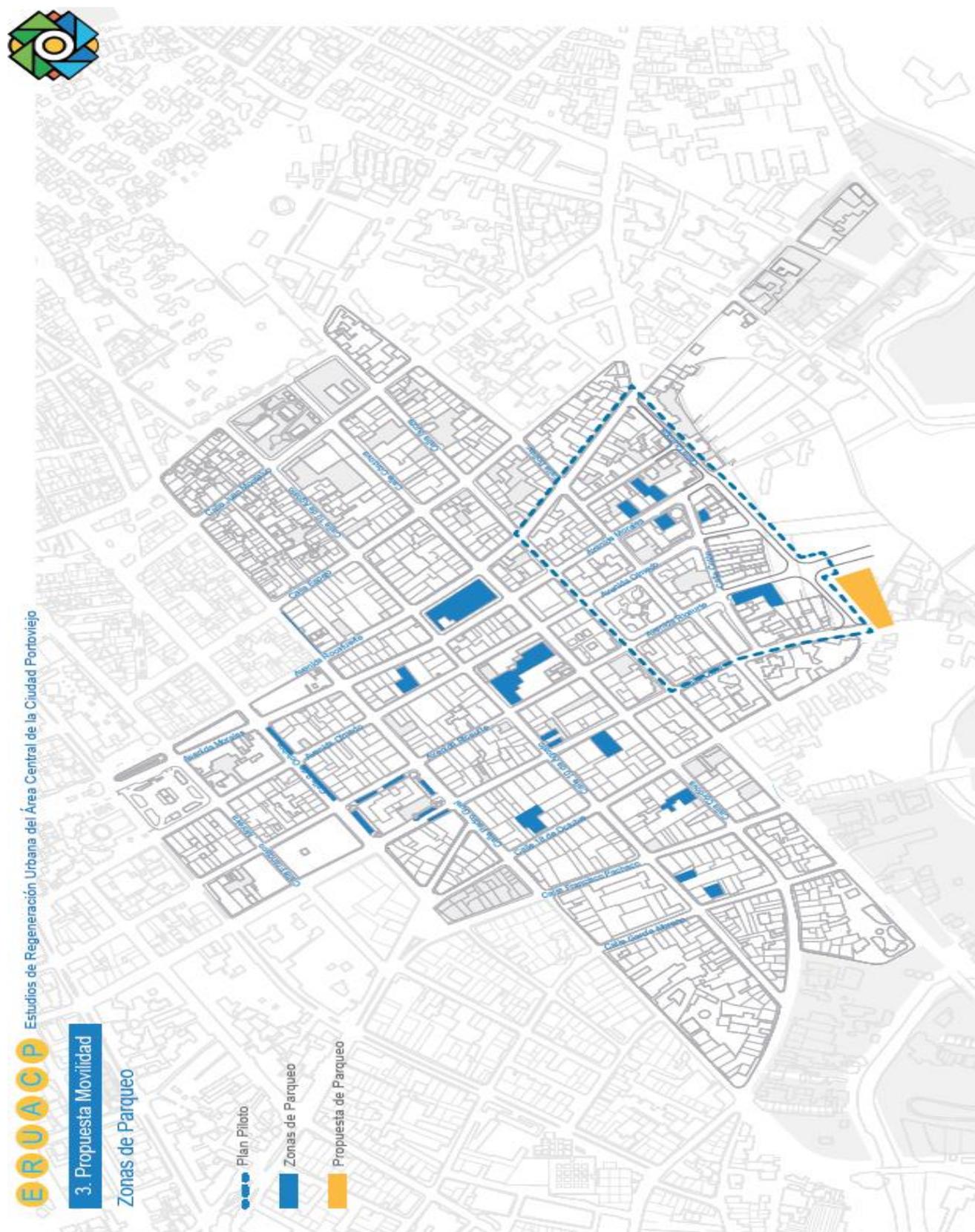


Gráfico No.130. Imagen de sitios de parqueo en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



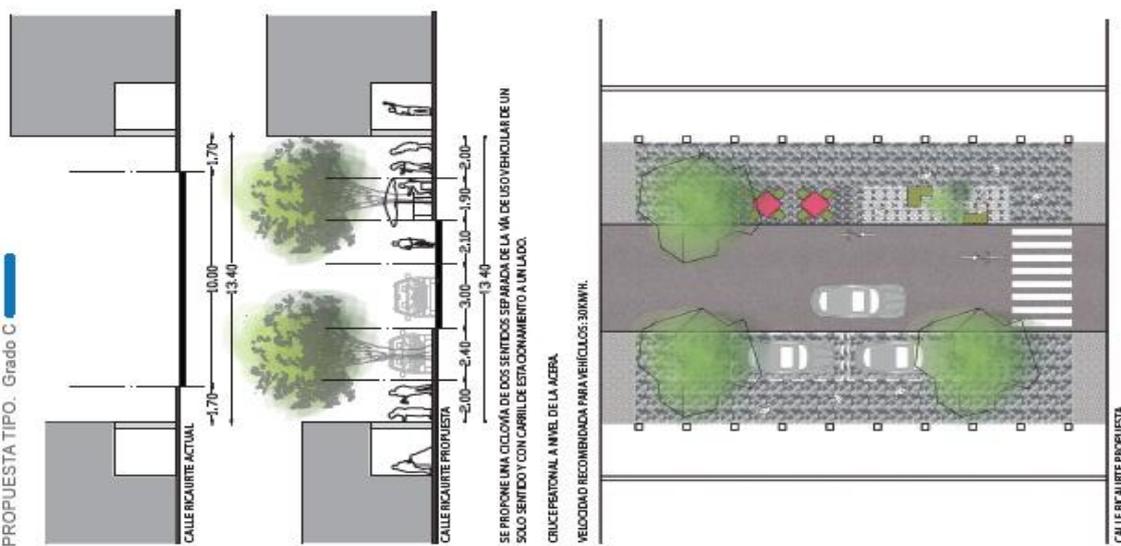
Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo



3. Propuesta Movilidad

Grados de Intervención

PROPUESTA TIPO. Grado C



Ancho promedio actual

AV. RICAUURTE
Vía 10.00 m Acera 1.70 m

CALLE MORALES
Vía 10.00 m Acera 1.70 m

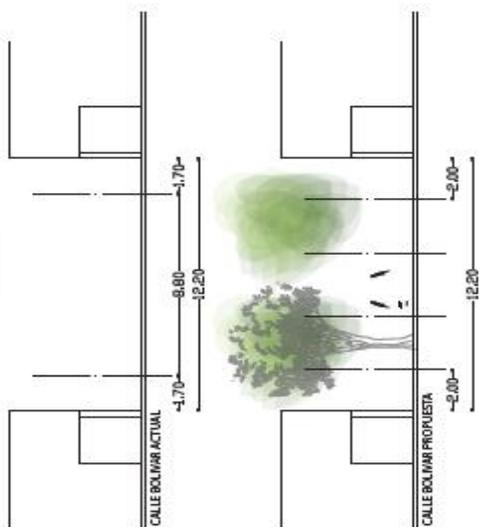
Gráfico No.131. Imagen de propuesta de regeneración de la calle Ricaurte. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



3. Propuesta Movilidad

Grados de Intervención

PROPUESTA TIPO. Grado B



SE PROPONE LA CALZADA AL MISMO NIVEL DE LA ACERA PARA USO DE OCULISTAS Y VEHICULOS LIVIANOS CON TRÁFICO DE BAJO IMPACTO, EN UN SÓLO SENTIDO DE CIRCULACIÓN.

VELOCIDAD RECOMENDADA PARA VEHICULOS: 20KM/H.

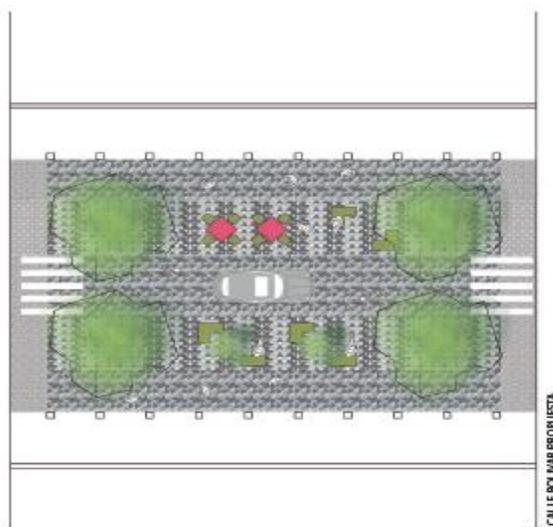
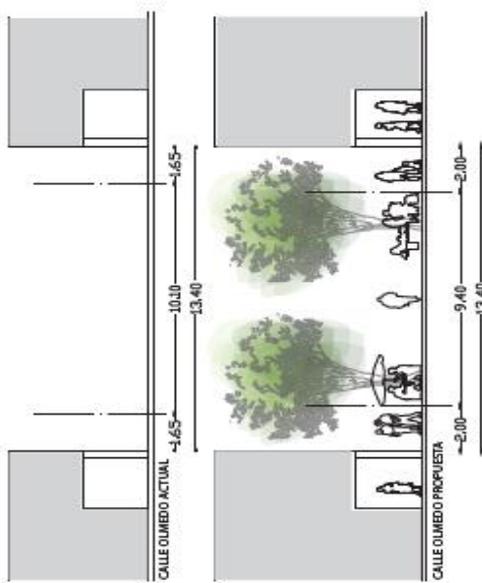


Gráfico No.132. Imagen de propuesta de regeneración de la Calle Bolívar. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



3. Propuesta Movilidad
Grados de Intervención

PROPUESTA TIPO. Grado A



SE PROPONE LA CALZADA AL MISMO NIVEL DE LA ACERA PARA EL USO PREDOMINANTE DEL PEATÓN.
ACCESO VEHICULAR RESTRINGIDO A EXCEPCIÓN DE VEHÍCULOS DE ABASTECIMIENTO Y EMERGENCIA.
VELOCIDAD RECOMENDADA PARA VEHÍCULOS: 10 KM/H.

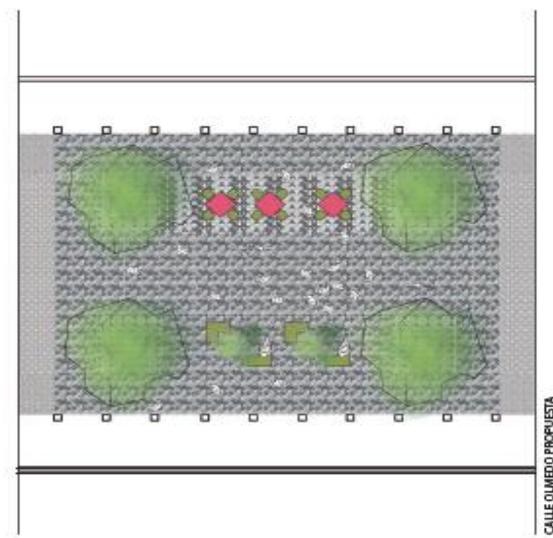


Gráfico No.133. Imagen de propuesta de regeneración de la Av. Olmedo. República del Ecuador. Fotografía y análisis obtenido por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

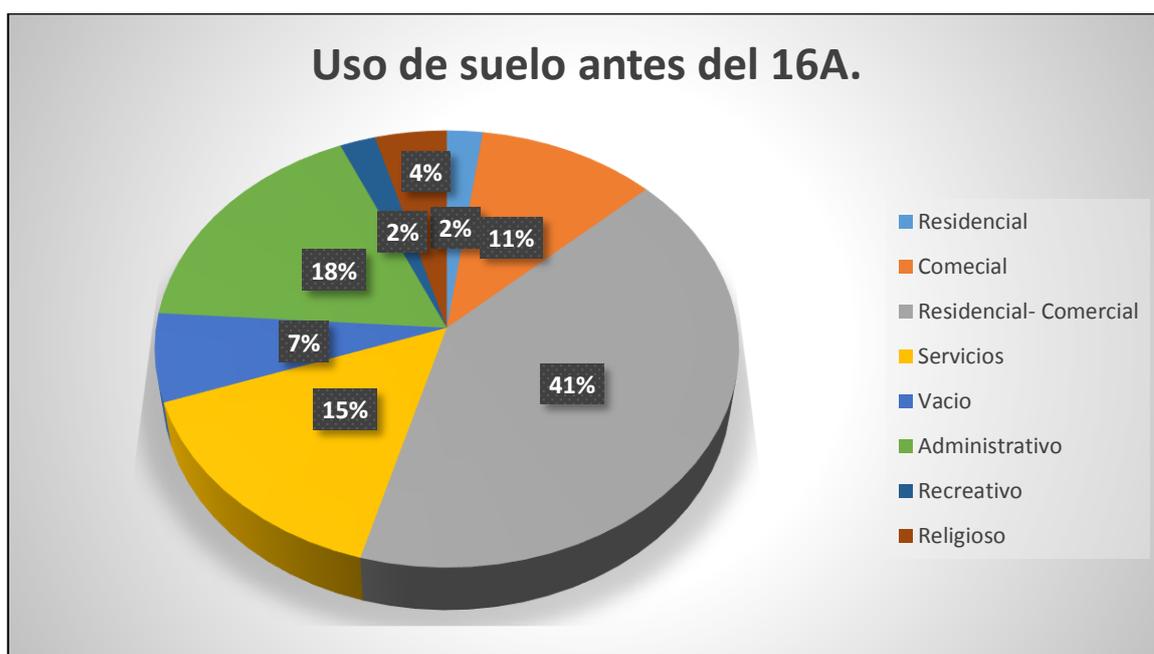


Gráfico No. 135. Cuadro de porcentajes del estado de uso suelo antes del 16A. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso realizada en el sector de estudio. [2017].

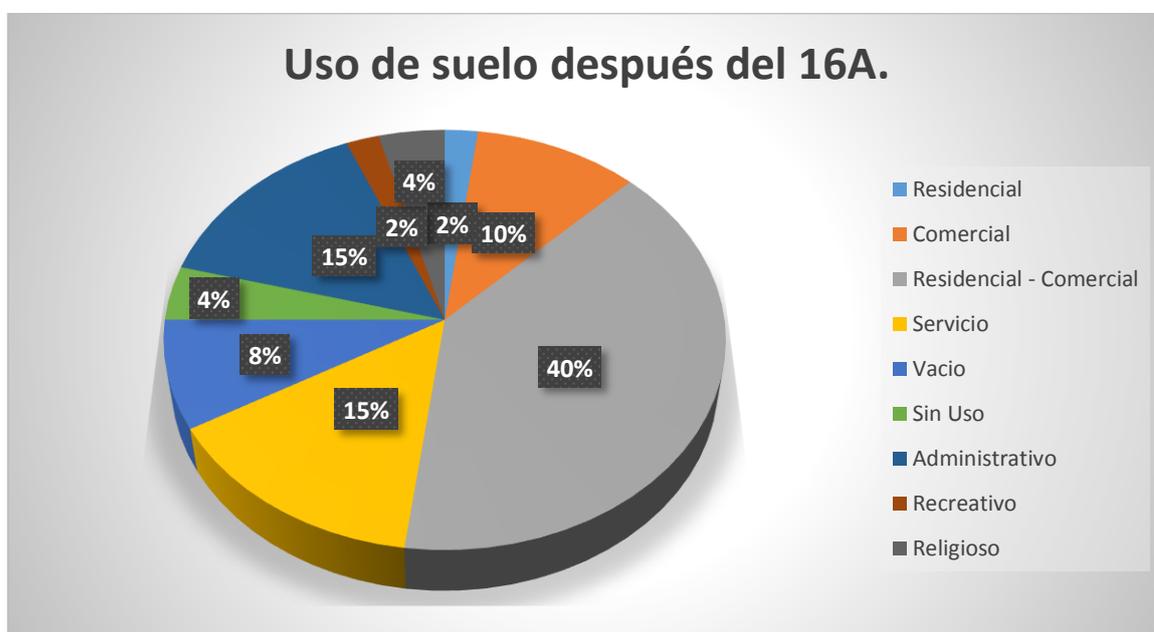


Gráfico No. 136. Cuadro de porcentajes del estado de uso de suelo después del 16A. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso realizada en el sector de estudio. [2017].

Según lo estudiado, se puede observar la disminución en el uso Residencial - comercial de 40% antes y después 41% que es el uso de suelo predominante en el sector, administrativo antes 18% y después 15%, se mantiene los usos Religioso, Servicios y Recreativo, con un aumento en edificaciones vacías y sin uso, cabe considerar que esto se da por lo sufrido en 16A.

4.3. Análisis de resultados de las encuestas.

Las encuestas se realizaron en las calles Sucre, Olmedo, Ricaurte y Simón Bolívar y en sus alrededores. Obteniendo los siguientes resultados, luego de la tabulación correspondiente. Fueron encuestadas 138 personas de un rango de edades desde los 18 años hasta los 79 años.

Pregunta 1. ¿Conoce usted a qué se refiere el término uso de suelo?



Gráfico No.137. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

El 68% de las personas encuestadas sí conocen el término de uso de suelo, y el 32% restante no conocían sobre el tema. Aunque es menos de la mitad de los encuestados,

igual se refleja un alto porcentaje de ignorancia en estos temas. Según los encuestados no es un tema de interés para ellos.

Pregunta 2. ¿Tiene conocimiento de las ordenanzas municipales que regulan el uso de suelo en los espacios públicos e históricos de la ciudad?



Gráfico No.138. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

Un porcentaje de 58% de las personas encuestadas no conocen las ordenanzas municipales que regulan los espacios públicos e históricos de la ciudad, en cambio un 42% restante sí conocen sobre el tema. Podemos darnos cuenta que menos de la mitad de los encuestados saben del tema aunque se refleja un alto porcentaje de ignorancia en estos temas municipales.

Pregunta 3. ¿Con que frecuencia acude a la zona del Parque Vicente Amador Flor y para qué?

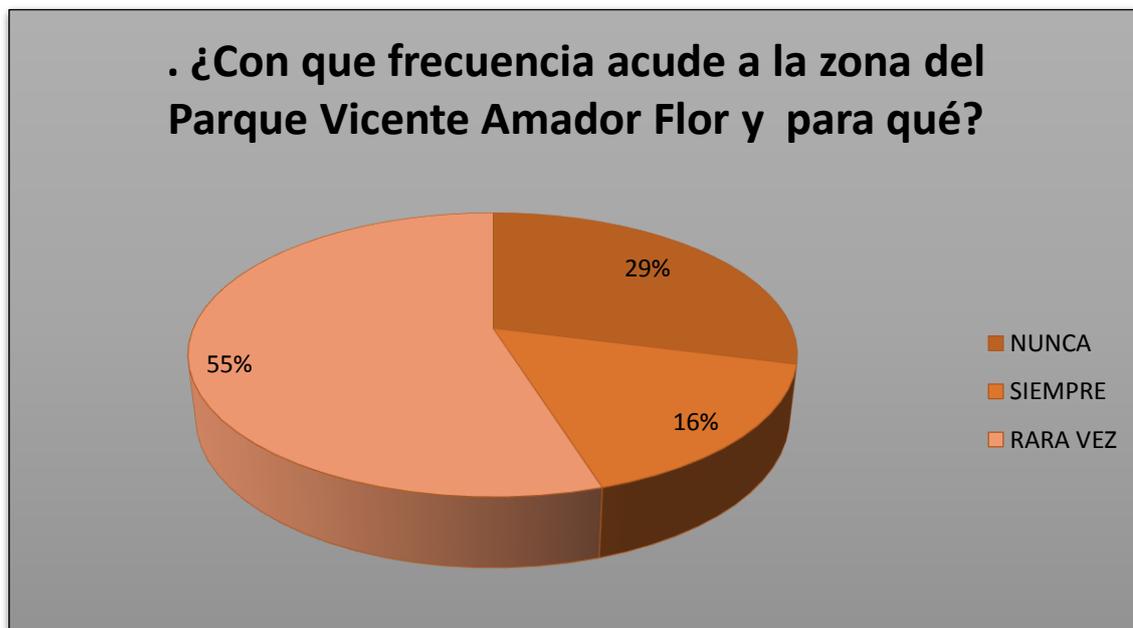


Gráfico No.139. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

Un porcentaje de 55% de las personas encuestadas acuden rara vez a la zona del parque central Vicente Amador Flor por distintos asuntos personales, así como también un 16% acude siempre a la zona antes mencionada y un 29% no pudo transmitir que no lo hace nunca por motivos variados.

Pregunta 4. ¿Alguna vez a echo uso del espacio público del Parque Vicente Amador Flor, antes o después del terremoto?

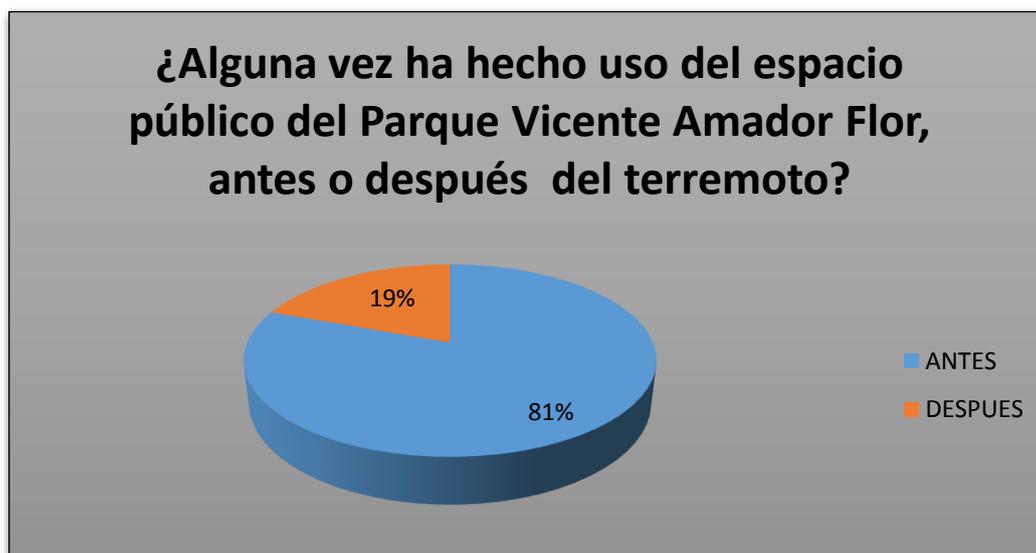
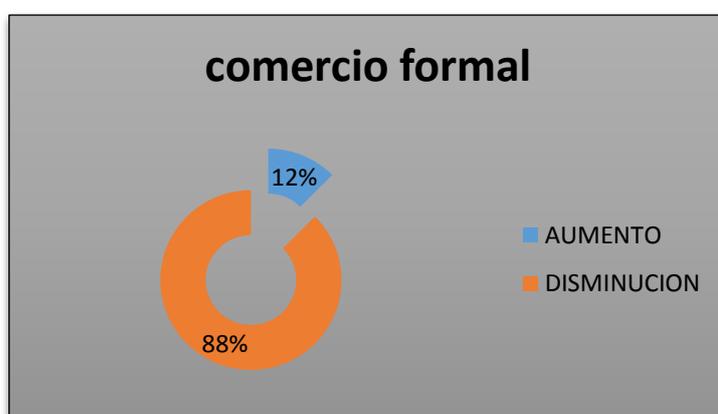
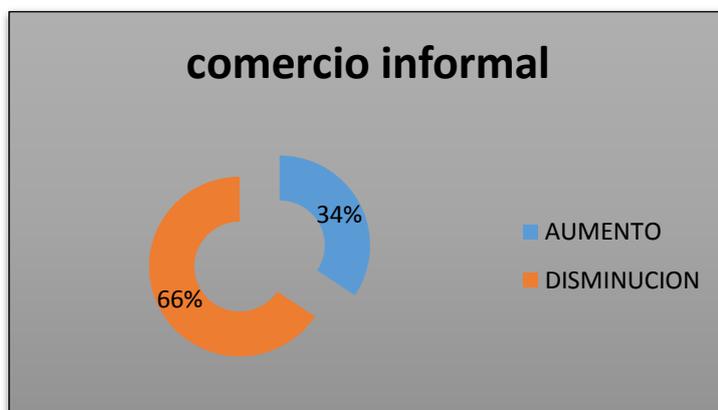


Gráfico No.140. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

El 81% de las personas encuestadas nos transmitió que hizo uso de este espacio Público antes del terremoto y el 19% todavía acude con la misma regularidad. Podemos darnos cuenta que mucho más de la mitad de los encuestados reflejan un alto porcentaje de abandono al parque. Según los encuestados tienen muchas cosas que hacer.

Pregunta 5. ¿Cuáles de las siguientes actividades considera usted que han disminuido o aumentado en el sector?



*OTROS=0

Gráfico No.141. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

En esta pregunta tenemos mayores cifras en la casilla de disminución con porcentajes de 66% en comercio informal, 88% en comercio formal y 59% administrativo. Y una mínima parte que nos transmite que va en aumento con porcentajes de comercio informal 34%, comercio formal 12% y administrativo 41%. Nos podemos

dar cuenta con estas cifras que la población ve que después del siniestro sufrido disminuyó considerablemente las actividades ya sean comercio formal e informal y el administrativo.

Pregunta 6. ¿Considera usted que la movilidad actual en este sector es?



Gráfico No.142. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

Todos los encuestados en la zona de estudio y sus alrededores nos transmitieron en sus encuestas que la movilidad actual del sector es mala con un porcentaje de 71%, y el restante lo comparten los encuestados con que el sector posee una buena movilidad con el 13% y mala 16%. Podemos atribuir esto al cierre de vías principales en el área de estudio debido a los trabajos de regeneración urbana del centro que comienza por la calle Sucre.

Pregunta 7. ¿Cree usted que la contribución de las edificaciones comerciales, históricas y administrativas del sector es positiva, negativa o nula, y porqué?



Gráfico No.143. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

Las personas encuestadas nos transmiten que este grupo de edificaciones antes mencionadas contribuyen positivamente con números de 64% y una pequeña parte de los encuestados creen que es negativa con un 10% y otra parte cree que su aporte es nula con el 26%. En sus respuestas este 26% nos dicen que la contribución es nula ya que Portoviejo no cuenta con un centro histórico y la regeneración no tendría que ser enfocada así, si no, a otras partes necesitadas de la urbe.

Pregunta 8. ¿Conoce los contenidos o lineamientos básicos de la Regeneración urbana del centro histórico de la ciudad?

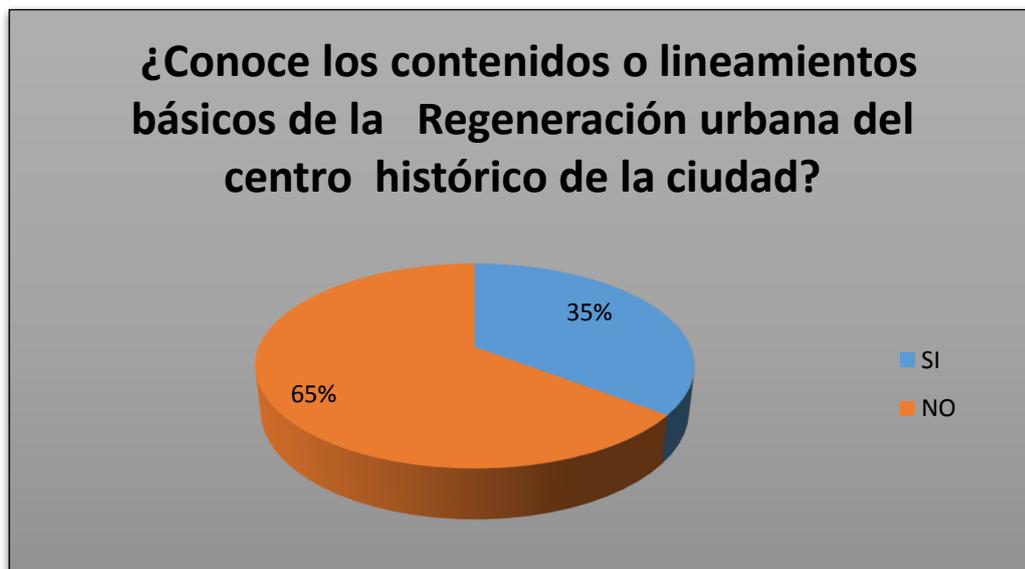


Gráfico No.144. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

El 65% de las personas encuestadas no conocen los contenidos o lineamientos básicos de la regeneración urbana del centro de la ciudad, y el 35% restante si conocen sobre el tema. Aunque es más de la mitad de los encuestados que desconocen estos aspectos igual se refleja un alto porcentaje de ignorancia en estos argumentos. Según los encuestados no se ha socializado el tema con ellos.

Pregunta 9. ¿Qué edificaciones cree usted que aportan a la imagen urbana del sector?

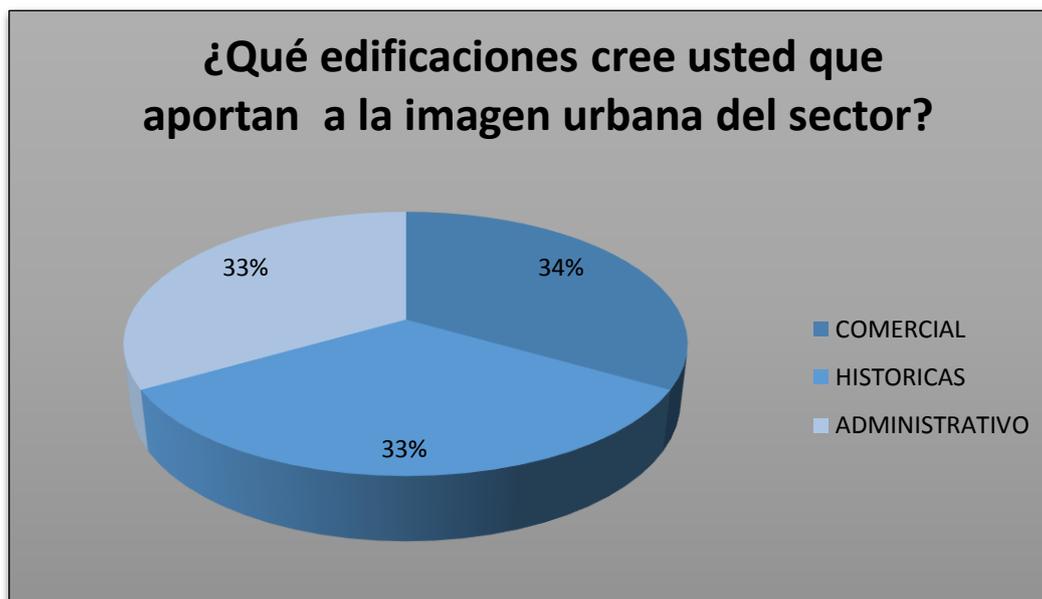


Gráfico No.145. Cuadro del porcentaje de la encuesta realizada. República del Ecuador. Fotografía y análisis realizado por los autores de este análisis de caso aplicada en el sector de estudio. [2017].

Los encuestados nos transmitieron en sus respuestas, sobre qué edificaciones cree usted que aportan a la imagen urbana del sector, y con un 34% las edificaciones comerciales y un empate de 33% entre históricas y administrativas. Dando como conclusión que la población encuentran una armonía entre todas las edificaciones existentes en el lugar.

4.2. Análisis de resultados de las entrevistas.

4.2.1. Entrevista realizada al Arq. David Cobeña Loor docente de la carrera de Arquitectura de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

1.- ¿Conocemos que el proyecto piloto de regeneración está en marcha. El cual trata de una obra en la que el municipio de Portoviejo invierte 11,6 millones de dólares con un plazo de ejecución de 365 días. Para reactivar el centro histórico de la ciudad. ¿Qué nos puede decir sobre esto?

El proyecto me parece interesante siempre y cuando esté previsto para satisfacer necesidades de la movilidad del peatón por sobre todas las cosas, en ese sentido si apunta hacia esos objetivos y con esa finalidad, el proyecto de regeneración parece que va a coadyuvar positivamente con el verdadero desarrollo urbano de la ciudad.

2.- ¿Usted cree que al adoptar el sistema de súper manzanas para la organización del Centro Histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio, contribuye a la regeneración?

Seguirá siendo un proyecto piloto y puede ir de a poco instaurarlo puesto que ya estamos viendo en ciertas ciudades de la Sierra algunas características y condiciones parecidas, justamente de realizar estas funciones de los ameznamientos, recordando que en cuanto a la carta de Atenas son 4 los parámetros que deben siempre primar, hablando de habitar, circular, trabajar y recrear, sobre esos 4 pilares que siempre se sustente y de por sí ya la Arquitectura lo había previsto y que ahora son elementos que pasan a formar parte de la constitución de la república, entonces a buena hora que se constituya en el buen vivir.

3.- ¿Desde su punto de vista, el aumento de 48 especies existentes de árboles, a 317 propuestos en el plan de regeneración sumando calzadas a un solo nivel peatonal y acceso vehicular restringido. Mejorarán la imagen urbana del sector?

Aumentar tantas especies de árboles no me parece tan beneficioso puesto que lo ideal es que en este sector planten arboles de la propia región, a esto lo llamamos ser endémicos, entonces si tenemos arboles endémicos bienvenido sea, pero si son árboles que estarán prácticamente traídos de otro sector entonces vamos a provocar que se esté cambiando posiblemente en el futuro la flora y fauna propia de nuestras raíces, el incremento de esto no es del todo beneficioso si es que no son del mismo sector.

4.- ¿Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso peatonal y 30% para uso vehicular. ¿En que beneficia esto a la movilidad del sector?

En este sentido la movilidad sería muy buena y si se está dando prioridad al peatón bienvenido sea, en este sentido habremos aportado positivamente.

5.- ¿La regeneración contempla la regulación de la rotulación comercial hasta vallas publicitarias que produzcan deslumbramiento, fatiga o molestias a los sentidos. ¿Usted cree que con esto tendremos una ciudad mejor organizada y sin tanta contaminación visual?

Sí, hay que quitar la contaminación visual, esta polución que se está dando de tantos letreros y vallas que de manera desorganizada le quitan la estética a las edificaciones, entonces tiene que ser cambiada con normativa no solamente en el centro urbano si no en toda la ciudad de Portoviejo.

6.- ¿El proyecto contempla mobiliario urbano, inspirado en esculturas de la cultura Manteño-Huancavilca y alcorques inspirados en los tejidos de los sombreros de paja toquilla. ¿Usted cree que esto hace más fuerte nuestras raíces?

Va a contribuir de alguna manera el hecho de que observe diariamente algunas de las esculturas que no solamente pueden ser de carácter precolombino sino que también debe estar llamado a que se evoquen a grandes personajes que en tiempos no tan lejanos también formaron parte de una historia para la ciudad.

7.- ¿Este proyecto se integra a un estudio macro denominado PLAN CIUDAD, que acoge a todos los proyectos de la urbe ya socializados para llegar a diecisiete metros cuadrados de área verde por habitante (17,4m² AV/H), superando los 9m² establecidos por la Organización Mundial de la Salud. ¿Esto beneficia al portovejense y Cómo usted piensa ver a Portoviejo una vez que se hayan articulado todos estos proyectos?

Por ahora son proyectos y esperemos que se logren realizar ya que por ahora estamos con 2.75 m²/H y no llegamos a los 9m² y aspirar a los 17m² me parece un sueño que esperamos que se realice con tal efecto que podamos tener una mejor calidad de aire que respirar.

Entrevista realizada al Arq. Eddison Miranda Hernández docente de la carrera de Arquitectura de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

1.- ¿Conocemos que el proyecto piloto de regeneración está en marcha. El cual trata de una obra en la que el municipio de Portoviejo invierte 11,6 millones de dólares con un plazo de ejecución de 365 días. Para reactivar el centro histórico de la ciudad. ¿Que nos puede decir sobre esto?

La reactivación del centro histórico de la ciudad no se la realiza simplemente con un aspecto urbano, también tiene q tomarse en consideración tanto el aspecto económico, social, cultural y todo esto va a generar el que la ciudad se reactive, pero esto no ha sido tomado en consideración porque las personas que hicieron el estudio no son de Portoviejo que conoce la realidad ancestral de la ciudad.

2.- ¿Usted cree que al adoptar el sistema de súper manzanas para la organización del Centro Histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio, contribuye a la regeneración?

Primera vez que escucho esta propuesta porque lamentablemente ese es el grave problema que se suscita en la ciudad, aquí lo que se hace es socializar los proyectos, y la socialización no es más que explicar lo que se va a realizar, cuando tiene que realizarse una participación ciudadana, es decir en que todos tengamos la posibilidad de opinar, la

sociedad civil, la sociedad política, la sociedad cultural etc. Pero aquí no hay participación ciudadana, podemos nosotros estar en la toma de decisiones porque lo único que hacen es decirnos lo que van a hacer cuando ya todo estaba contratado.

3.- ¿Desde su punto de vista, el aumento de 48 especies existentes de árboles, a 317 propuestos en el plan de regeneración sumando calzadas a un solo nivel peatonal y acceso vehicular restringido, mejorarán la imagen urbana del sector?

Vuelvo a reiterar: la regeneración urbana no es simplemente tomar un aspecto, la regeneración urbana es integrar todos los aspectos necesarios para la reactivación poner árboles y hacerlo peatonal es algo muy particular, el enfoque debe ser general como cada uno de estos están relacionados para que el aspecto urbano de la ciudad mejore.

4.- ¿Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso peatonal y 30% para uso vehicular. ¿En que beneficia esto a la movilidad del sector?

Hay que definir claramente el transporte, hay que considerar el transporte vehicular, que este transporte cabe de dos formas el de pasajeros y el de cargas, si se quiere reactivar la actividad económica del sector, cómo se logrará si no tienen planteado cómo va a realizarse el transporte de carga si no hay vías indudablemente que en la actualidad y todo el tiempo se debe de pensar en el hombre no en la máquina estamos de acuerdo en eso, pero la máquina es necesaria para que haya la reactivación económica sino no hay forma si no se piensa en el transporte de carga a más del transporte de pasajeros.

5.- ¿La regeneración contempla la regulación de la rotulación comercial hasta vallas publicitarias que produzcan deslumbramiento, fatiga o molestias a los sentidos. ¿Usted cree que con esto tendremos una ciudad mejor organizada y sin tanta contaminación visual?

Es fundamental regular, normalizar la utilización del espacio público con vallas publicitarias, estoy de acuerdo que se debe pensar no solo en la contaminación visual sino también en la auditiva hay que pensar en las dos de forma global.

6.- ¿El proyecto contempla mobiliario urbano, inspirado en esculturas de la cultura Manteño-Huancavilca y alcorques inspirados en los tejidos de los sombreros de paja toquilla. ¿Usted cree que esto hace más fuerte nuestras raíces?

Las raíces nuestras no solo son esas, Portoviejo es Portoviejo, es el río son los puertos que existían anteriormente, porque el río Portoviejo era navegable y eso es importante, lo ancestral de Portoviejo no solo es eso, es el tamarindo, es el ceibo; no solo es lo antrópico también es lo natural que se debe tomar en cuenta.

Va a contribuir de alguna manera el hecho del que observe diariamente y que no necesariamente deben ser de carácter precolombino si no también estar llamado a que se evoquen a grandes personajes que en tiempos no tan lejanos también formaron parte de una historia que ha hecho que la ciudad sea una de las más antiguas de América.

7.- ¿Este proyecto se integra a un estudio macro denominado PLAN CIUDAD, que acoge a todos los proyectos de la urbe ya socializados para llegar a diecisiete metros cuadrados de área verde por habitante (17,4m² AV/H), superando los 9m² establecidos por la Organización Mundial de la Salud. ¿Esto beneficia al portovejense y Cómo usted piensa ver a Portoviejo una vez que se hayan articulado todos estos proyectos?

La Organización Mundial de la Salud determina 9m² pero la ONU-Hábitat determina 12m² y Portoviejo actualmente no llega a 3m² y para que llegue a los 17m² pasarán muchas generaciones, porque sencillamente el asunto hay conocerlo conceptual no es Espacio Verde porque el Espacio Verde es parte de la recreación, Le Corbusier cuando propulsó la carta de Atenas, la conclusión final de esta fue de que la ciudad está confirmada de cuatro actividades que son habitar, trabajar, circular y recrear, entonces ese es el aspecto fundamental que debemos tomar, no simplemente pensar en un proyecto así y lo primero que se debió hacer en Portoviejo es el estudio del nuevo uso y ocupación de la zona cero y de producto de ese estudio saldrían los proyectos.

CAPITULO V

5.0. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1. Conclusiones.

En base a la aplicación de las técnicas de investigación indicadas en este Análisis de caso, se concluye lo siguiente:

1. Se constató que el mayor porcentaje de la población de la ciudad no tiene conocimiento sobre las ordenanzas a las que se rige el GAD Municipal cuando se realizan ciertos tipos de proyectos.
2. Se verificó que una gran parte de la población de la ciudad no acude con frecuencia al parque Vicente Amador Flor después del 16A porque no se generan actividades para que las personas asistan. Ya que antes del terremoto los ciudadanos asistían al sector por las actividades que se realizaban en su entorno.
3. Se verificó que debido a la afectación que sufrió el centro histórico de la ciudad el comercio informal disminuyó, lo cual no es positivo en su totalidad ya que este cumplía una función en el sector.
4. El comercio formal asimismo se vio afectado por igual después de lo sucedido el 16A del 2016 ya que las personas no acuden con frecuencia a estos sitios.
5. Se constató que las instituciones administrativas también tuvieron disminución en sus actividades después del 16A del 2016.
6. Se verificó por el mayor porcentaje de las personas que la movilidad vehicular y peatonal en el sector, antes y post terremoto no era buena, ya que el tránsito vehicular y el mal uso del espacio público no permitían un buen flujo en el entorno.

7. Se confirmó que la mayor parte de los ciudadanos le dieron una aceptación positiva a que las edificaciones administrativas, comerciales e históricas tengan funcionamiento en el sector del centro histórico de la ciudad.
8. Se concluyó que gran porcentaje de la ciudadanía no tiene conocimiento sobre el proyecto de Regeneración Urbana de las 11 manzanas en el centro histórico de la ciudad.
9. Se comprobó que para los ciudadanos existe gran importancia sobre las edificaciones administrativas, comerciales e históricas, ya que estas aportan a la imagen urbana del sector.
10. Se constató que en el entorno al parque central no se respetan las ordenanzas con respecto al uso de niveles en portales, altura de portales y uso de publicidad en las edificaciones.
11. Se identificó que en el área de estudio las fachadas no cumplen con una tipología homogénea y el uso de colores no concuerda con el entorno.
12. Se verificó que el proyecto de Regeneración Urbana del Centro Histórico plantea la realización de espacios de parqueos en ciertas calles del sector.

5.2. Recomendaciones

1. Se recomienda que se realicen campañas publicitarias sobre ordenanzas establecidas por el GAD Municipal antes de poner en ejecución los proyectos en la ciudad para que la población conozca de dichas ordenanzas.
2. Se sugiere que las autoridades deberían de volver a realizar las actividades culturales que se realizaban en el parque central e impulsar asimismo las actividades administrativas y comerciales que se realizaban en el sector, ya que estas son fundamentales para mejorar varios aspectos del centro histórico.
3. Se tendrá que dar su debido espacio al comercio informal ya que tiene su historia en el sector, pero de una forma ordenada y que se cumpla con las ordenanzas.
4. Se sugiere que al haber disminuido el comercio formal se debería repotenciar esta actividad con proyectos que activen el comercio en el centro histórico de la ciudad.
5. Se propone que las instituciones administrativas en el sector deberían ser reactivadas ya que estas generan actividades que las personas realizan con frecuencia.
6. Se deberán establecer lineamientos bases para regular la movilidad tanto peatonal como vehicular en el sector.
7. Se recomienda conservar a las instituciones administrativas, comerciales e históricas del sector y brindarles un aporte para que ciertas de estas edificaciones cumplan una función después del horario normal de labores.
8. Se sugiere que se realicen campañas publicitarias o socialicen el proyecto frente a los ciudadanos de Portoviejo para que así puedan tener más conocimientos de lo que se realizará en la ciudad.

9. Se recomienda que se reactiven las edificaciones administrativas y comerciales, y se realicen respectivas restauraciones a las edificaciones históricas del sector.
10. Se deberá hacer cumplir las ordenanzas para que las edificaciones mantengan un mismo nivel con respecto a la acera, altura de portales con medidas similares y elaborar publicidades con medidas estándares.
11. Se sugiere que se realicen respectivas intervenciones bajo ordenanzas establecidas por el GAD Municipal para así darle una mejor identidad al centro histórico de la ciudad.
12. Se recomienda que no se permitan espacios de parqueos en el centro histórico ya que las personas que trabajan en el sector podrán utilizarlo como un espacio público-privado.

CAPITULO VI

LINEAMIENTOS DE PROPUESTA.

Como propuesta de este análisis de caso obtenido del diagnóstico realizado basados en nuestros objetivos principales para brindar un aporte al uso y dimensionamientos del espacio público, a la ubicación estratégica del mobiliario urbano, uso de la vegetación etc. para que no se afecte la movilidad tanto peatonal como vehicular en el sector.

Analizando el trabajo de Segovia y Fuchs.⁴³ (2005) podemos conocer que:

El espacio público tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas. Es un lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, de contacto entre las gentes, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. Además de funciones físicas, el espacio público configura el ámbito para el despliegue de la imaginación y la creatividad, el lugar de la fiesta (donde se recupera la comunicación de todos con todos), del símbolo (de la posibilidad de reconocernos a nosotros mismos), del juego, del monumento, de la religión. (Viviescas, 1997). En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Dascal, 2000). (p18)

Continuando con lo analizado por Segovia y Fuchs. (2005) nos da a conocer que:

El territorio donde a menudo se manifiesta con más fuerza la crisis de la vida social urbana, es el espacio público. En la actualidad, la preocupación por la seguridad del transitar y el estar en la calle, por la calidad del intercambio en paseos y parques, por la sociabilidad en barrios y plazas –en definitiva, el espacio público de la ciudad–, está vigente en muchas de las ciudades de la región El temor urbano es un tema central en el debate, en cual subyace, en cierta forma, la tensión entre la potencialidad de la construcción y preservación del tejido social en la ciudad, y el crecimiento de una tendencia a la “privatización” de la vida cotidiana y social. En un ambiente de construcción colectiva de inseguridad se abandona el espacio público. Si una mayor y mejor convivencia social está vinculada estrechamente a la apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía, es medular preguntarse cómo resguardar (y no destruir, por temor) los lugares colectivos de encuentro, y de qué forma reforzar usos de los espacios públicos que ahuyenten el fantasma (real e imaginario) del miedo. (p21)

⁴³ SEGOVIA, O., & Jordán Fuchs, R. (2005). *“Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social”*. CEPAL. Santiago, Chile.

Considerando lo estudiado por Martínez J. y cols.⁴⁴ (1999) nos da a conocer que:

Los parques son espacios libres de superficie considerable, generalmente no abarcables con la vista, constituidos fundamentalmente por áreas ornamentales, áreas plantadas no pisables, en las que se intercalan paseos, miradores, estatuas y construcciones diversas (pabellones, estufas, quioscos, pérgolas, etc. (p.44)

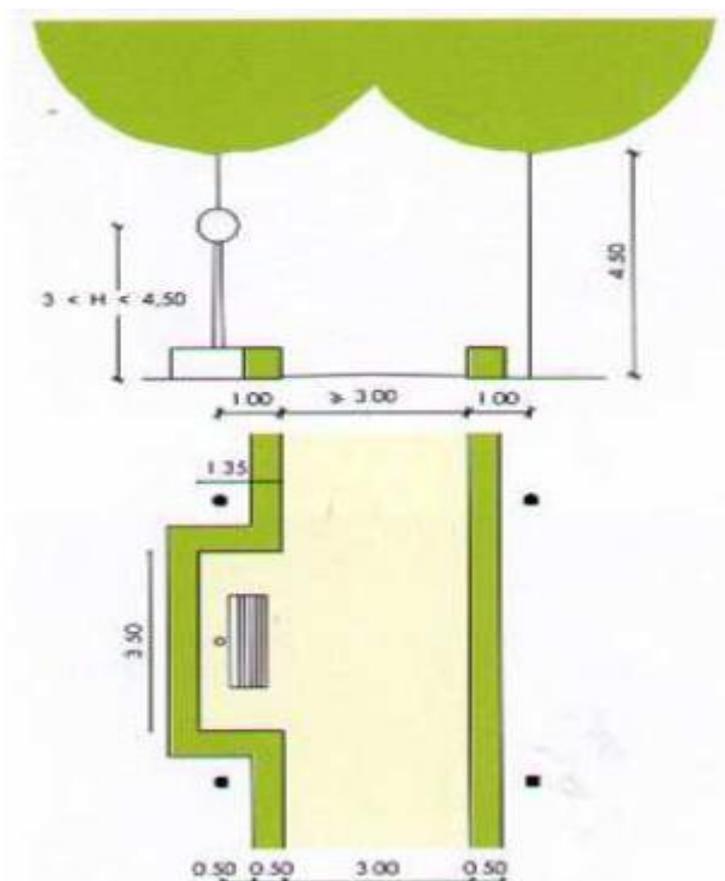


Gráfico No.146. Dimensiones mínimas de paseo y área para banco. Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

⁴⁴ MARTÍNEZ JOSE. y cols. (1999) "Guía de Diseño Urbano. Madrid España." Sub-dirección general de Urbanismo.

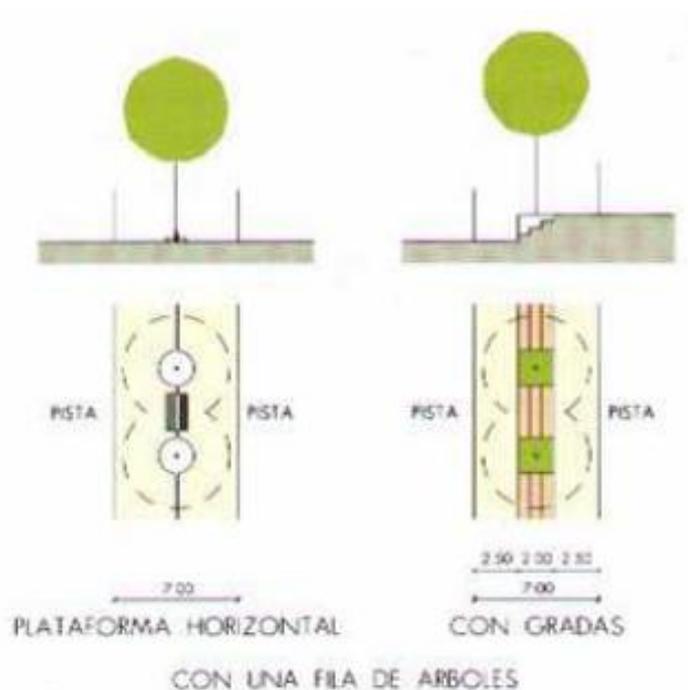


Gráfico No.147. Dimensiones mínimas de paseo y área para banco. Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

Prolongando con lo establecido por Martínez J. y cols. (1999) nos da a saber que:

Peatonalizar las calles para facilitar la circulación de viandantes, encuentros y estancias prolongadas en terrazas. Dividir cada sector en polígonos de ejecución mediante calles de acceso que comuniquen avenidas y parques, rodeen estos y canalicen la circulación de bicicletas.



Gráfico No.148. Calle comercial peatonalizada (Vigo). Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

Extendiendo con lo establecido Martínez J. y cols por (1999) podemos conocer que:

Avenidas, paseos, calles y callejones constituyen un conjunto de espacios lineales destinados fundamentalmente a circulación y estancia de personas; avenidas, calles y callejones se destinan a uso mixto de viandantes y vehículos, mientras que paseos y determinadas calles solo se destinan a uso peatonal.

El uso dominante de la calle tiene gran importancia en su calidad ambiental: esta también depende de la proporción de su superficie cubierta por copas de árboles y de volúmenes definidos bajo ellas. En efecto la belleza de espacios cubiertos por bóvedas altas formadas por copas de árboles de sombra sin deformar es incomparable, tanto en verano como en invierno.

Dimensionar aceras teniendo en cuenta la circulación prevista y los módulos funcionales que se reflejan en la figura con anchuras mínimas. (p.72)

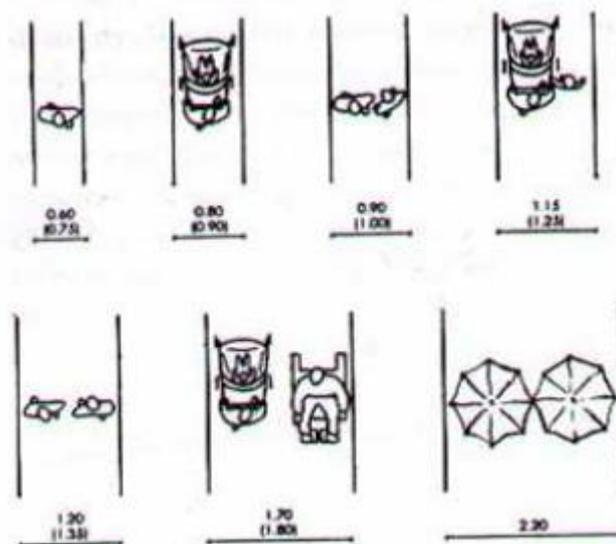


Gráfico No.149. Módulos Funcionales de Aceras. Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

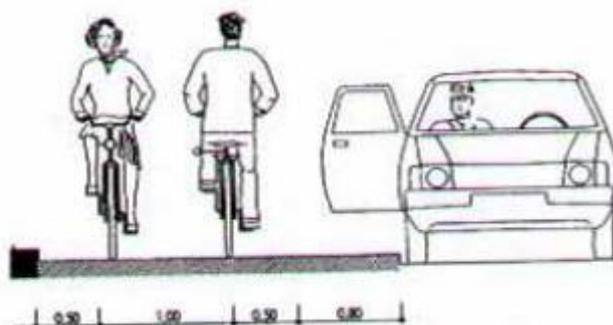


Gráfico No.150. Dimensiones mínimas de ciclo vías. Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

Ampliando con lo establecido Martínez J. y cols por (1999) podemos saber que:

Componer el perfil transversal de paseos con andén de 6m de anchura mínima flanqueando por dos parterres de 2m de anchura cubiertos con plantas rastreras y arbustos para plantar árboles y colocar bancos y columnas de alumbrado. Disponer andenes en ejes de calles o coincidiendo con las aceras mejor soleadas. (p.84)

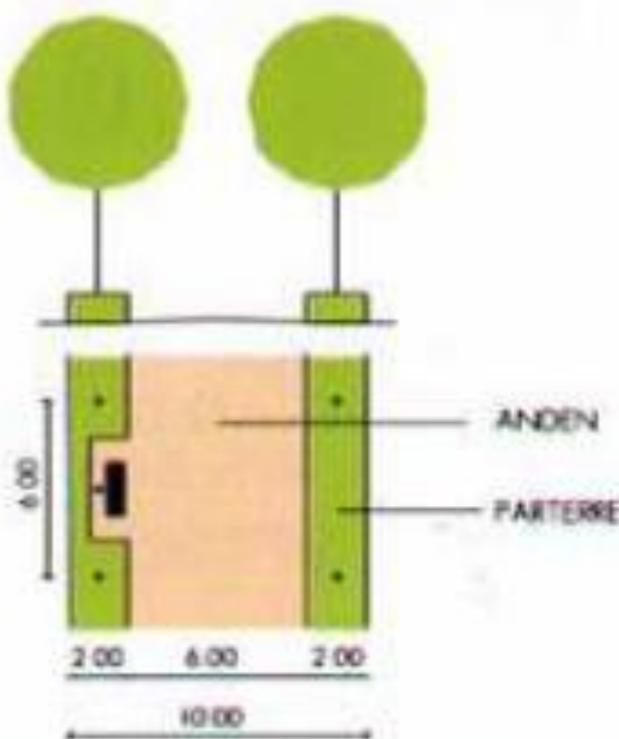


Gráfico No.151. Dimensiones de Paseos Arbolados. Madrid España. Fotografía obtenida de Guía de Diseño Urbano. [1999].

Extendiendo con lo establecido por Martínez J. y cols (1999) nos da a conocer que:

Restaurar andenes de bulevares que han sido transformados en estacionamientos de automóviles y reducir anchuras de calzadas sobredimensionadas, ya sea debido al número de carriles o a la anchura excesiva de estos, con el fin de formar andenes y medianas arbolados, incrementar aceras, alcorques y parterres, ordenar estacionamientos y calmar la circulación rodada.

6.1 Ubicación

La regeneración urbana del centro histórico de la ciudad de portoviejo se realizará en el área de estudio entre las calles Sucre, Ricaurte, Bolivar y Av. Olmedo.

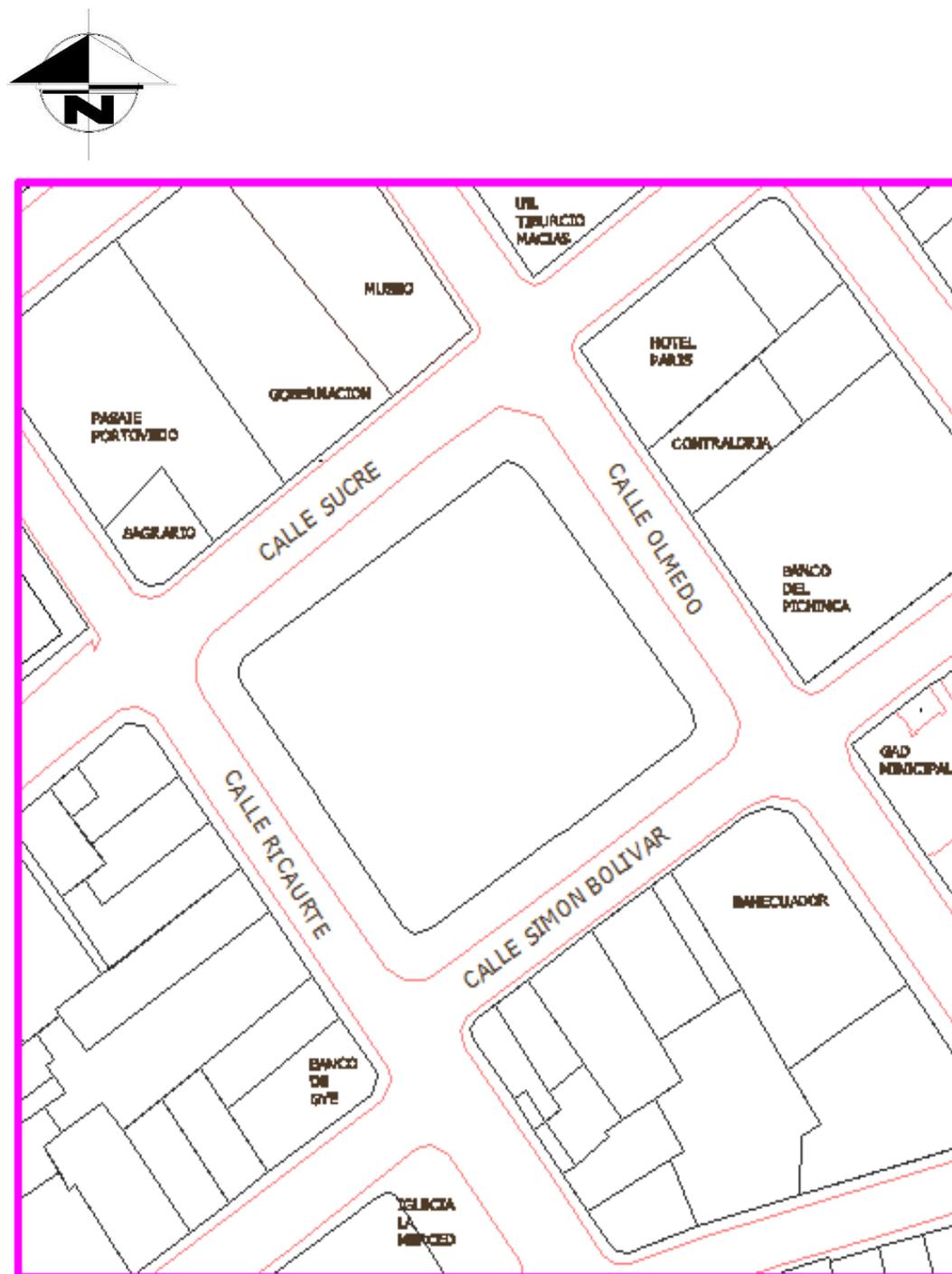


Gráfico No.152. Delimitación del área de estudio. Catastro de la ciudad de Portoviejo modificado por los autores de este análisis de caso. [2017].

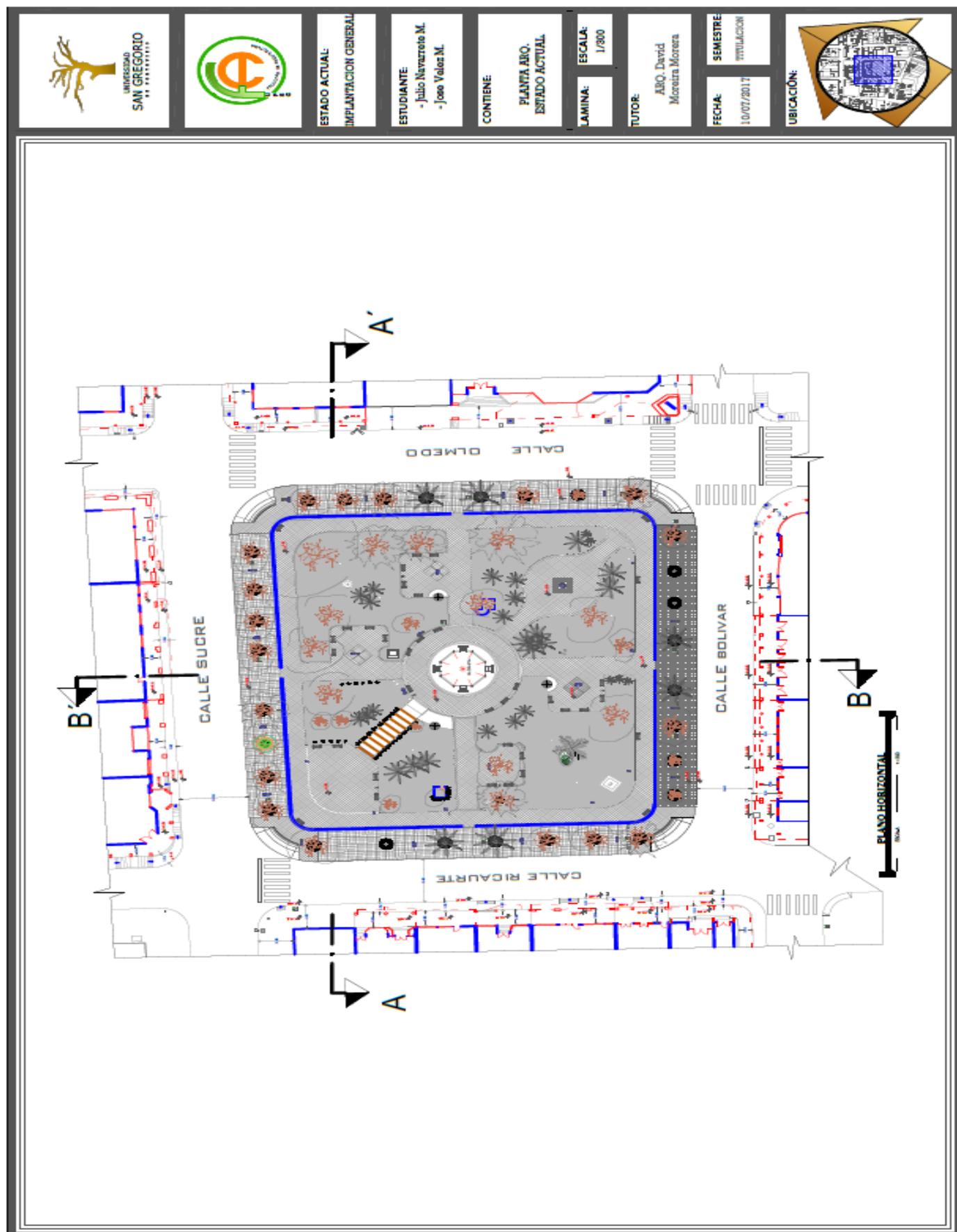


Gráfico No.153. Estado actual del área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

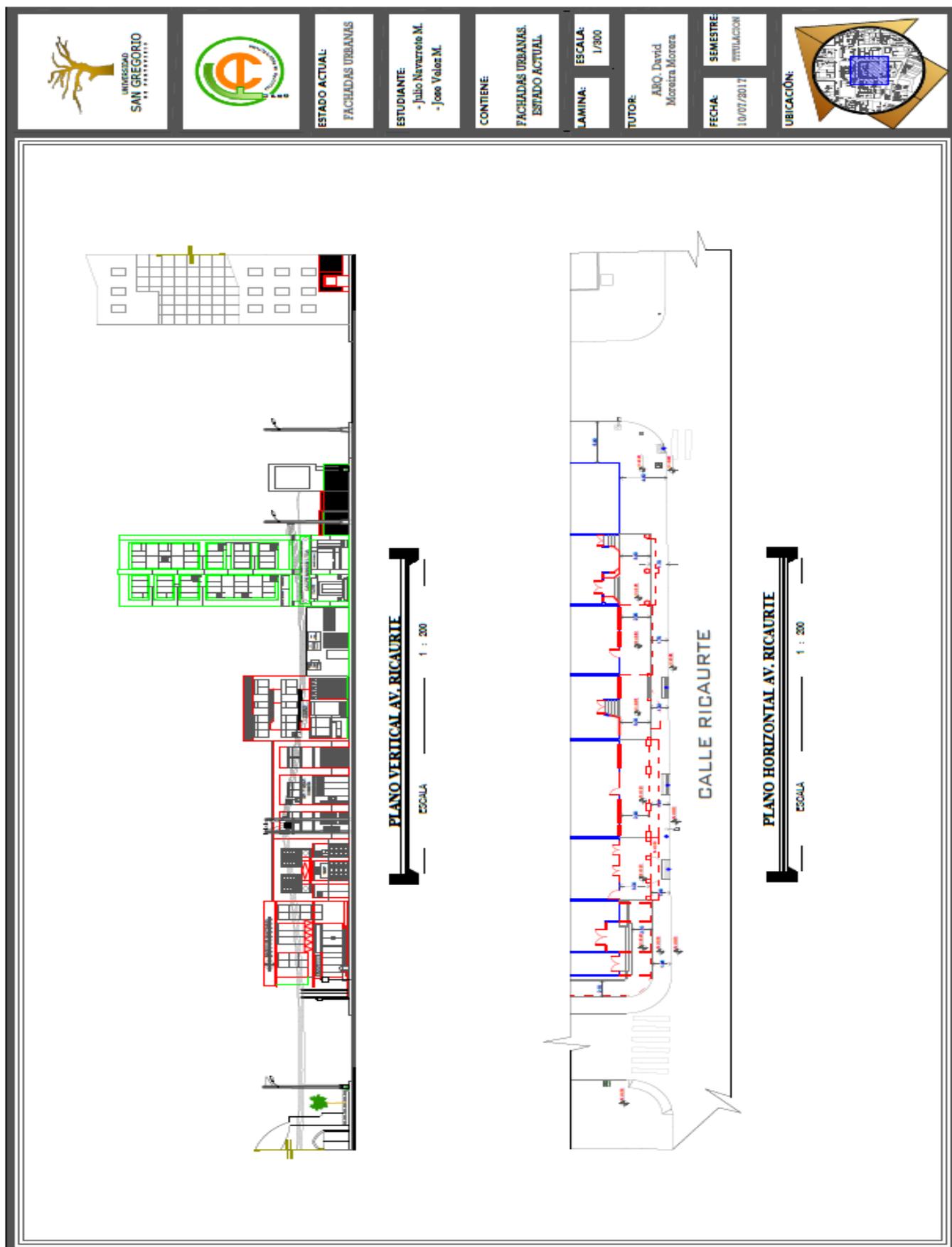


Gráfico No.154. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

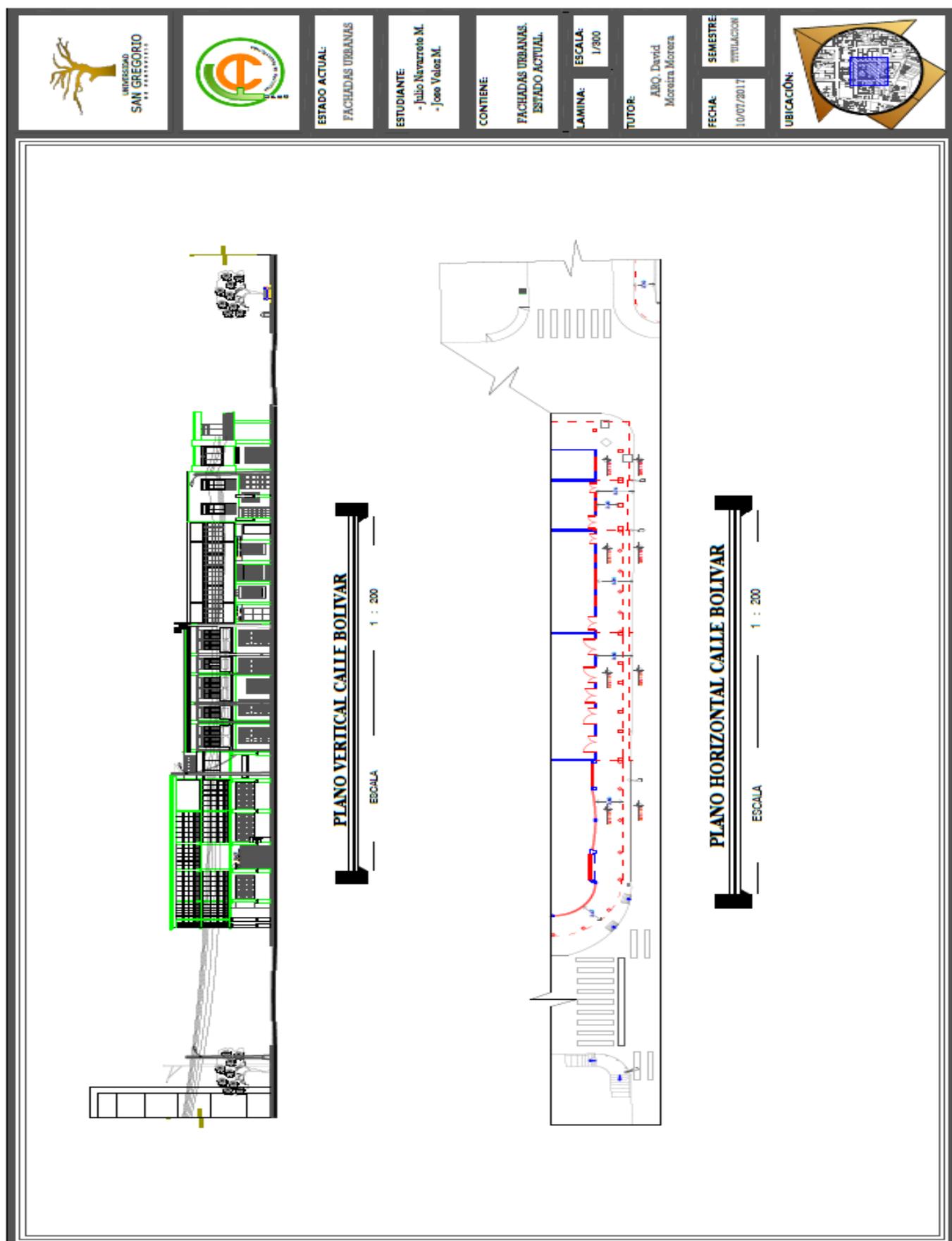


Gráfico No.155. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

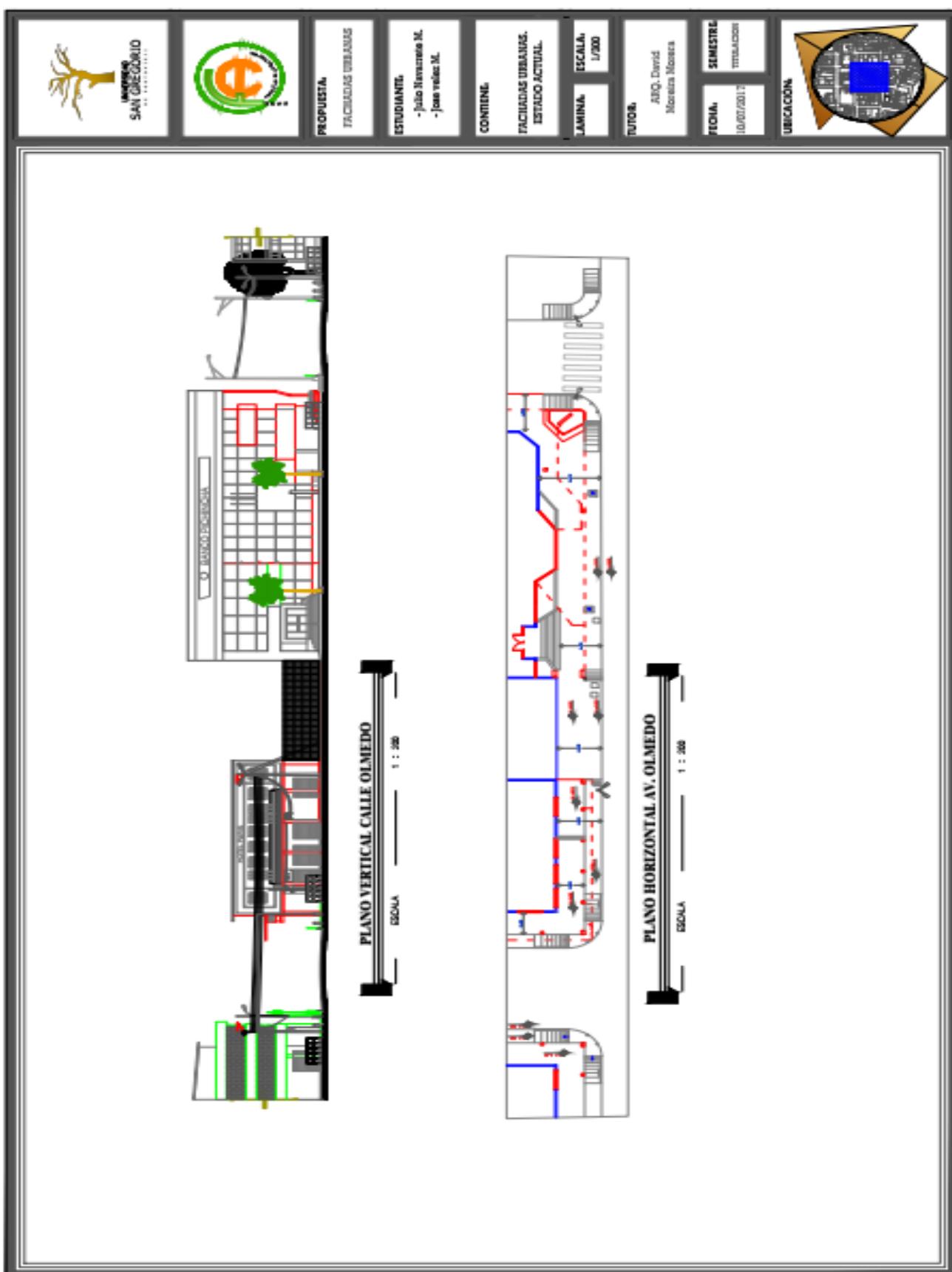


Gráfico No.156. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

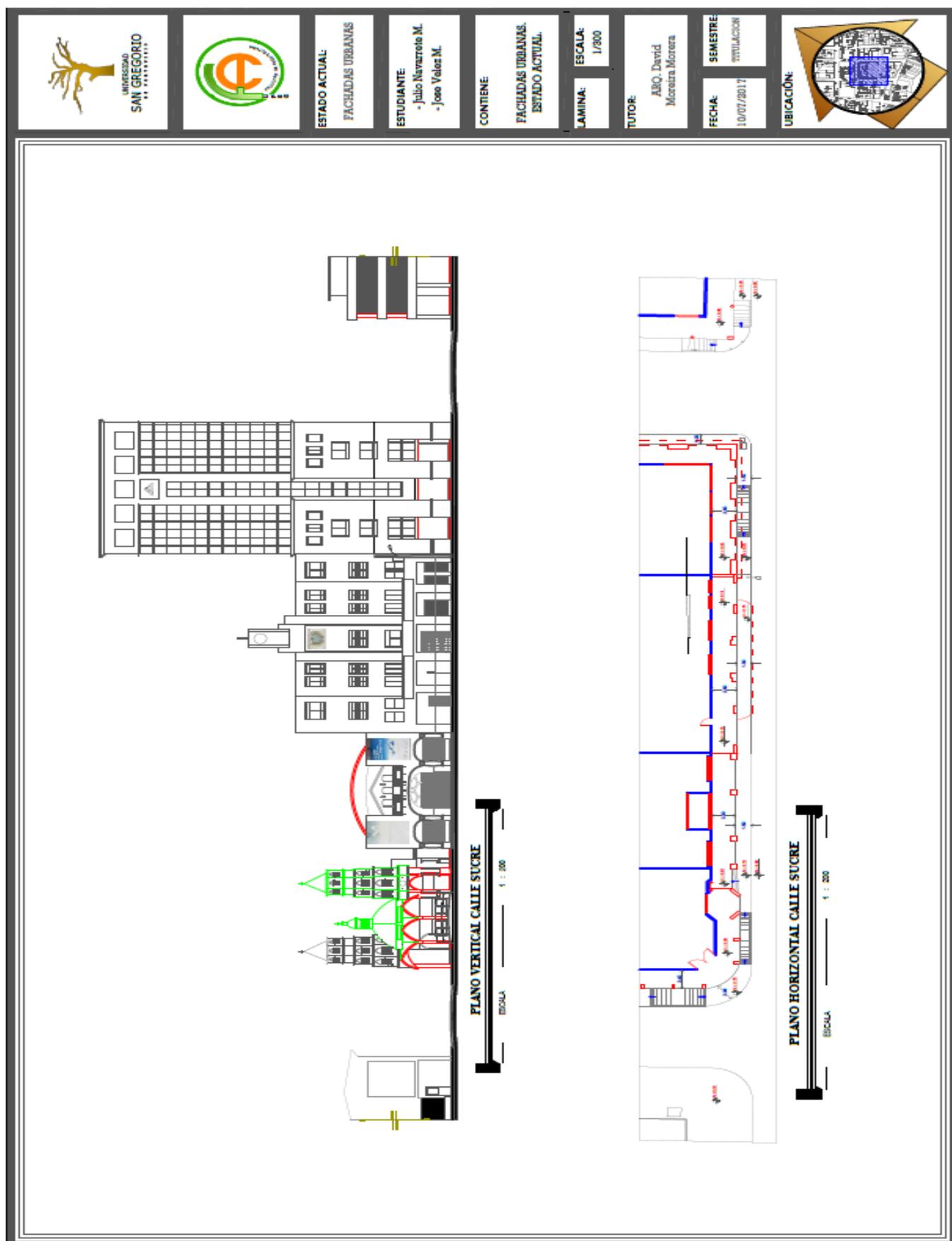
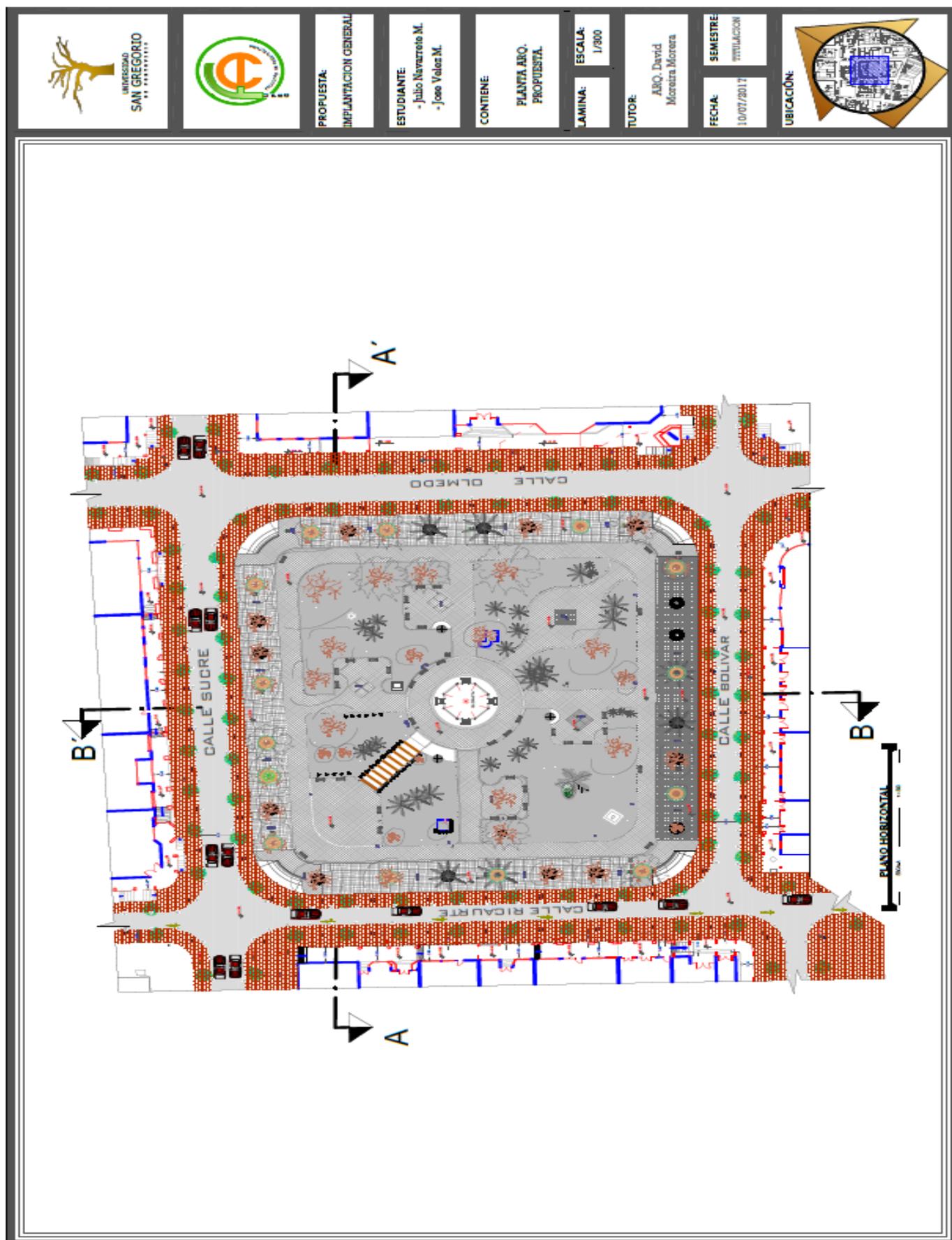


Gráfico No.157. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



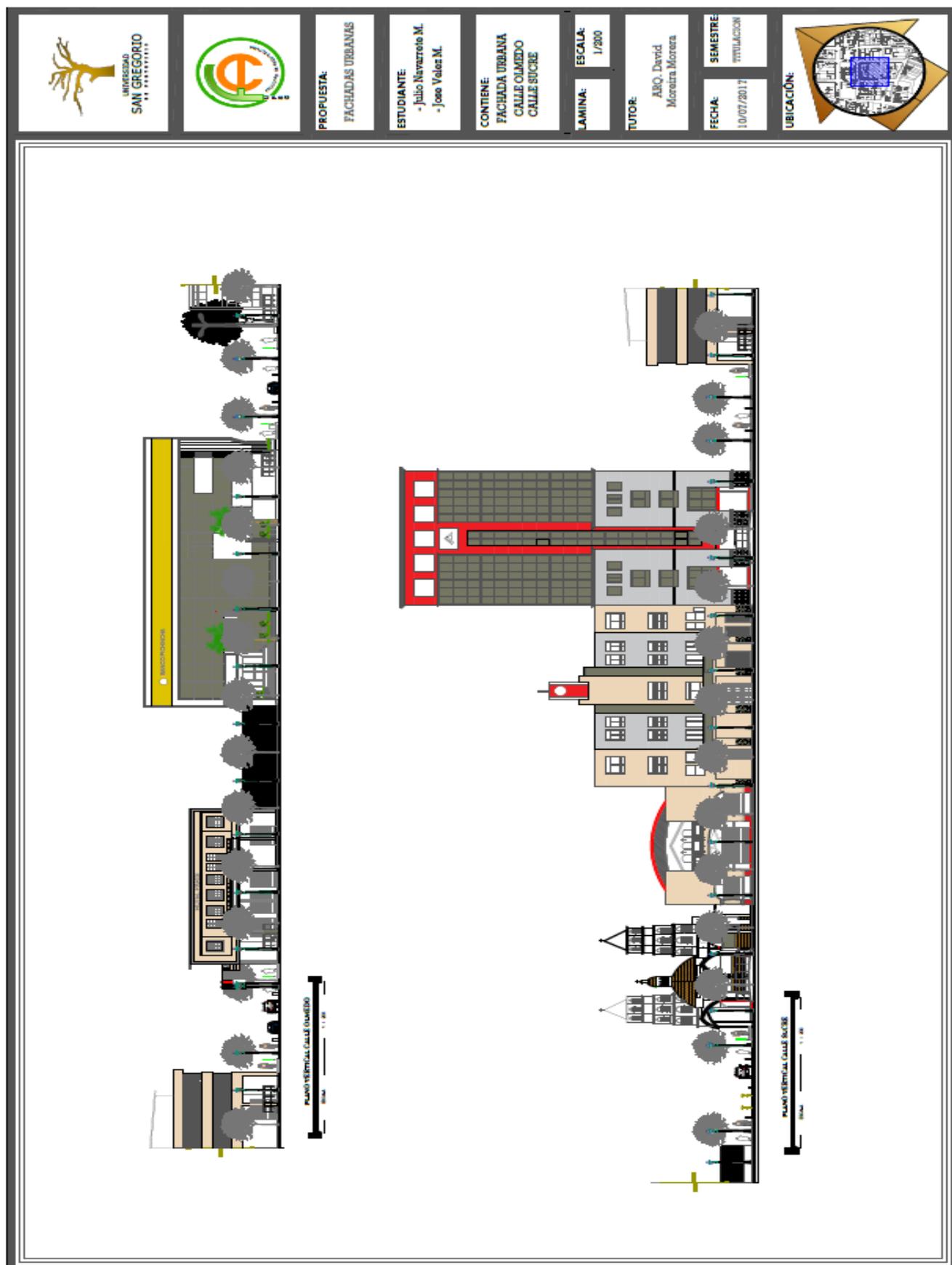


Gráfico No.159. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

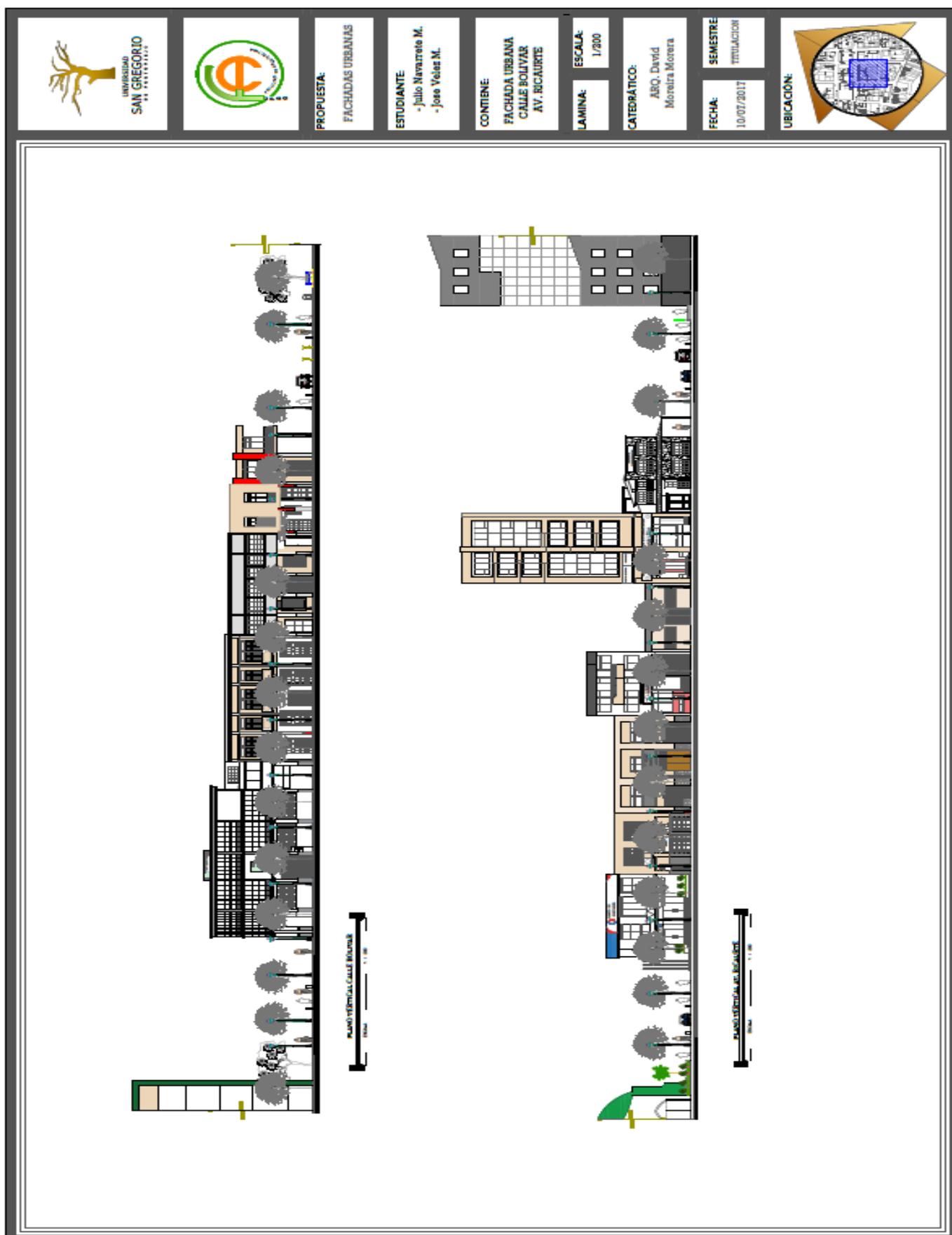


Gráfico No.160. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

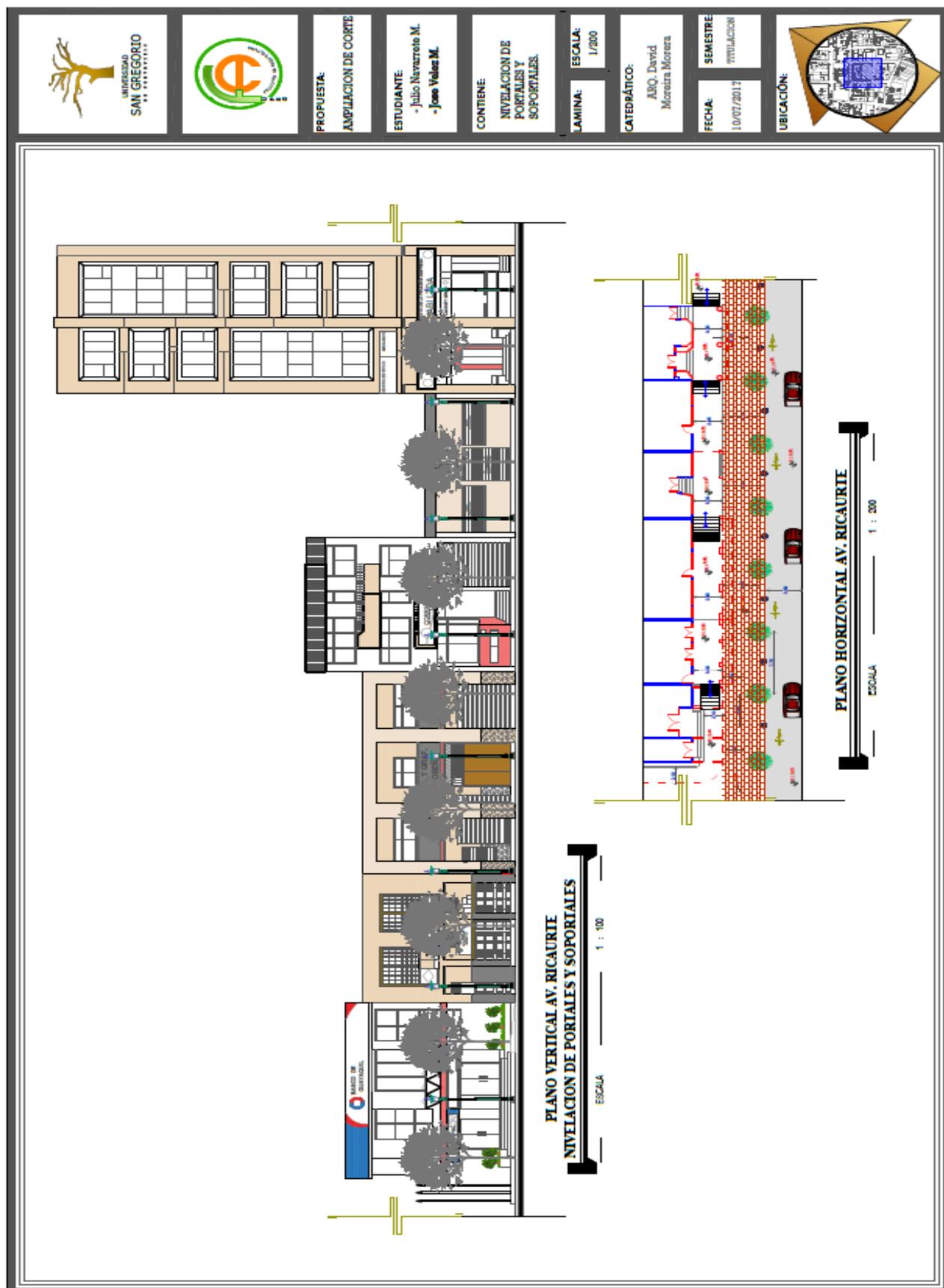


Gráfico No.161. Estado actual de fachadas urbanas en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

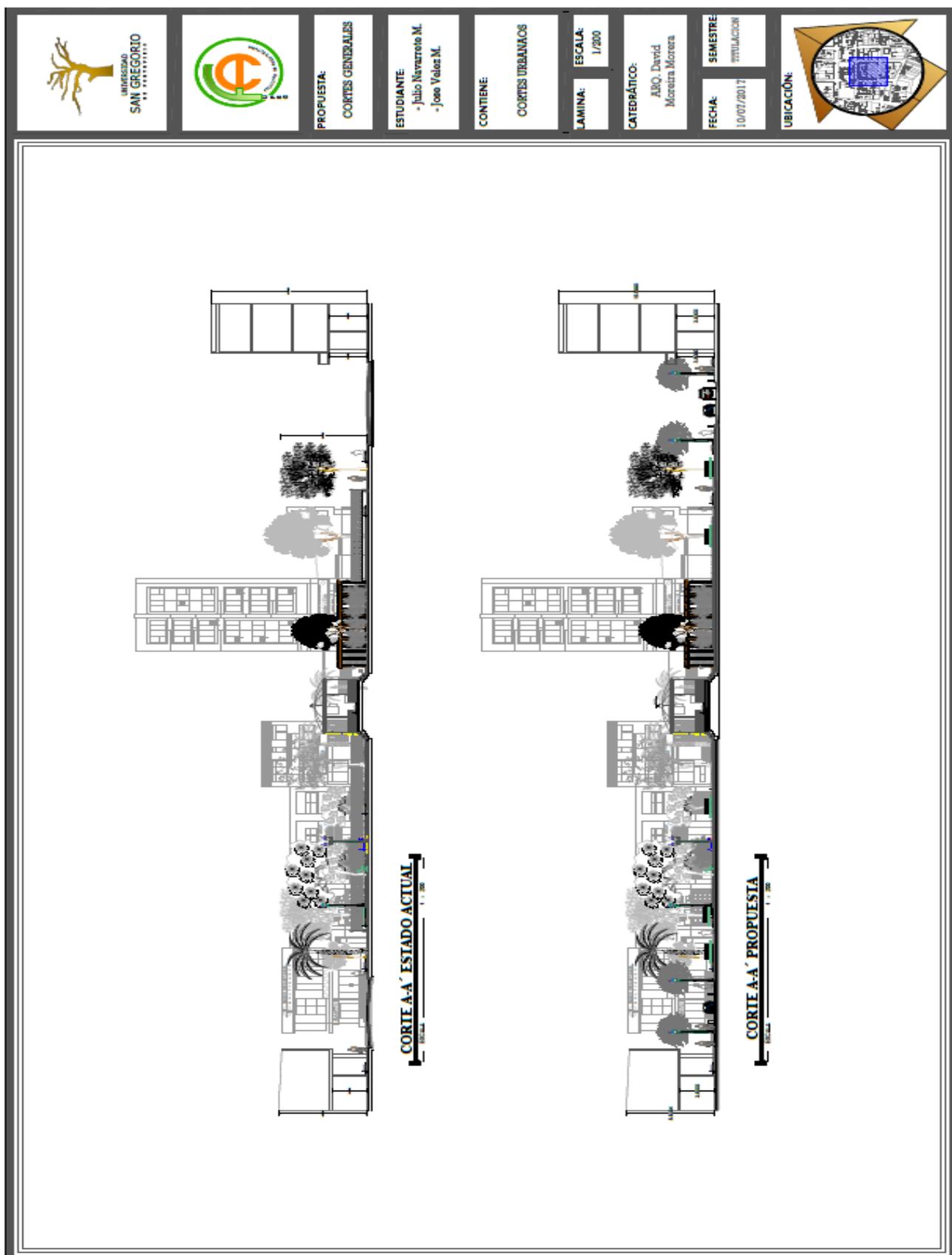


Gráfico No.162. Estado actual de cortes transversales y longitudinales en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

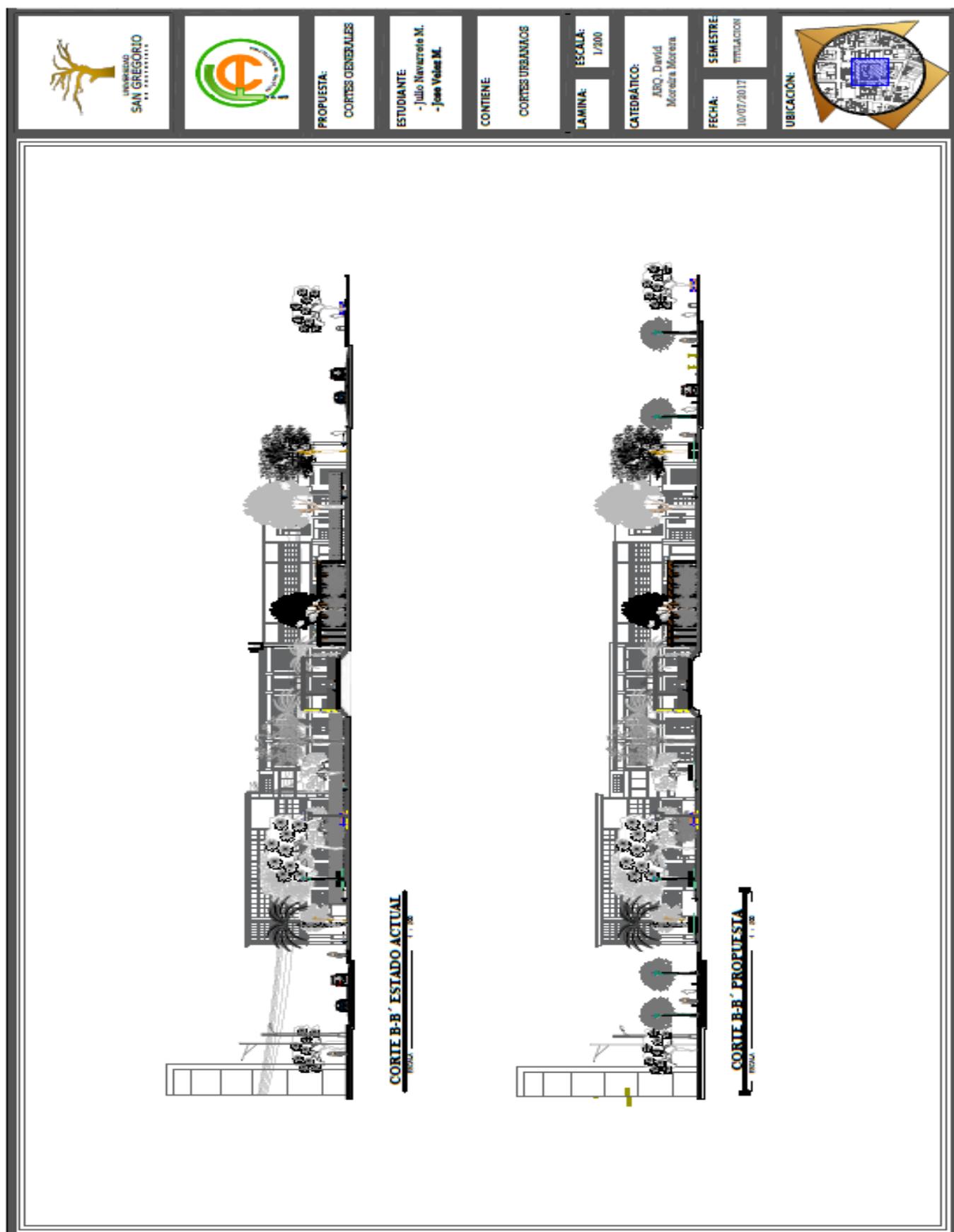


Gráfico No.163. Estado actual de cortes transversales y longitudinales en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

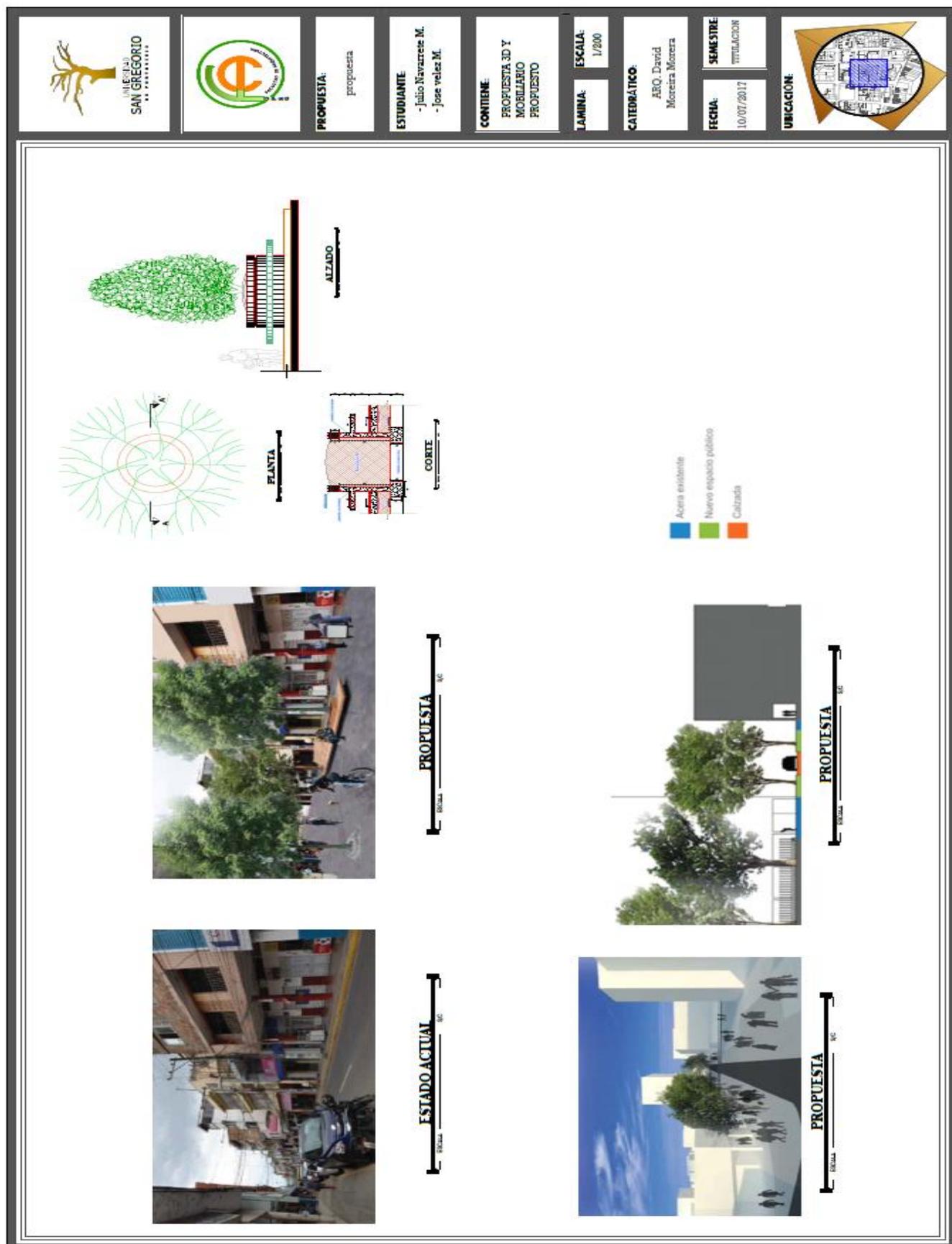


Gráfico No.164. Estado actual de mobiliario urbano y foto montaje en área a estudiar. República del Ecuador. Fotografía y Dibujo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

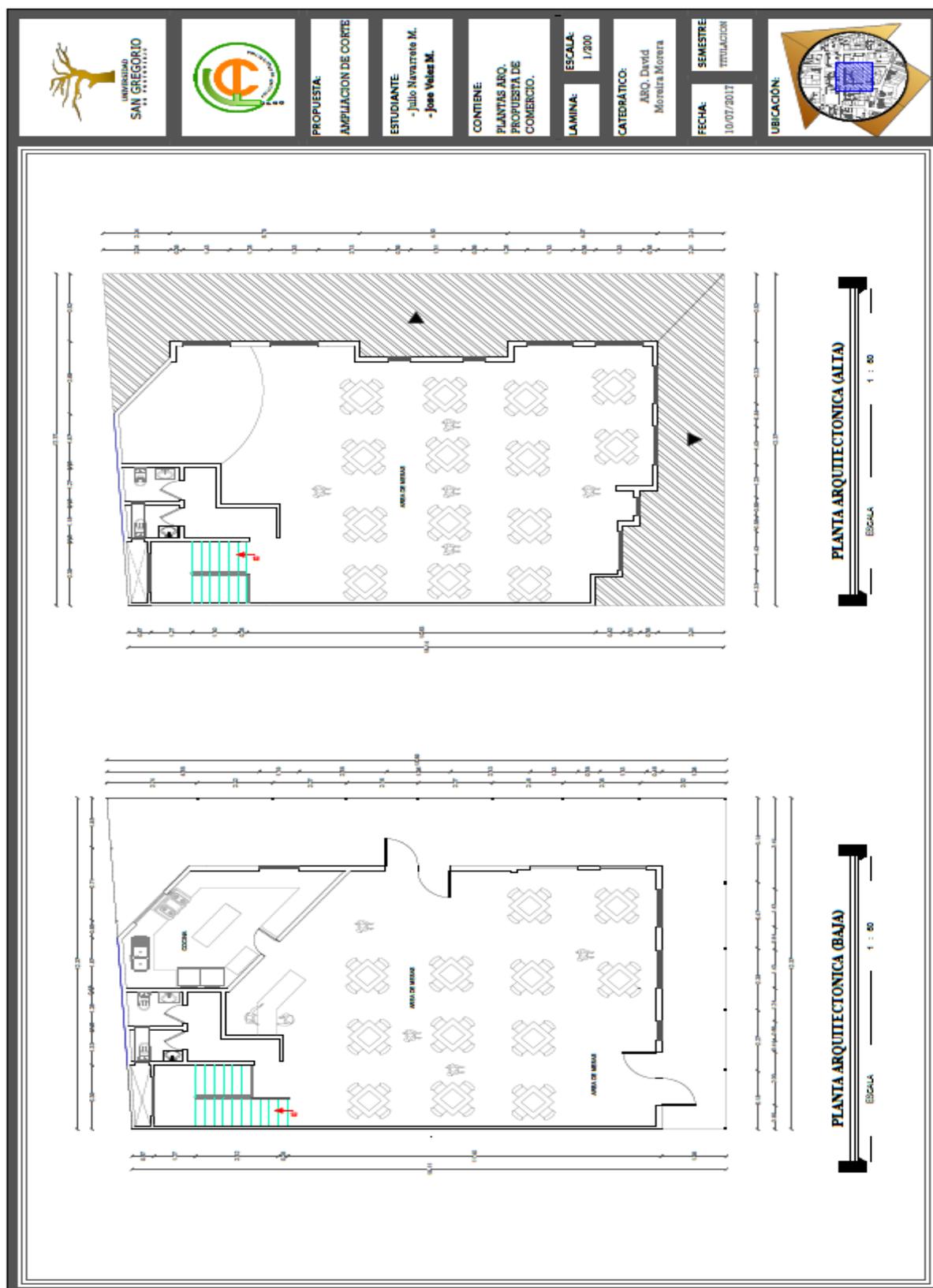


Gráfico No.165. Propuesta de Restaurant, plantas arquitectónicas. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

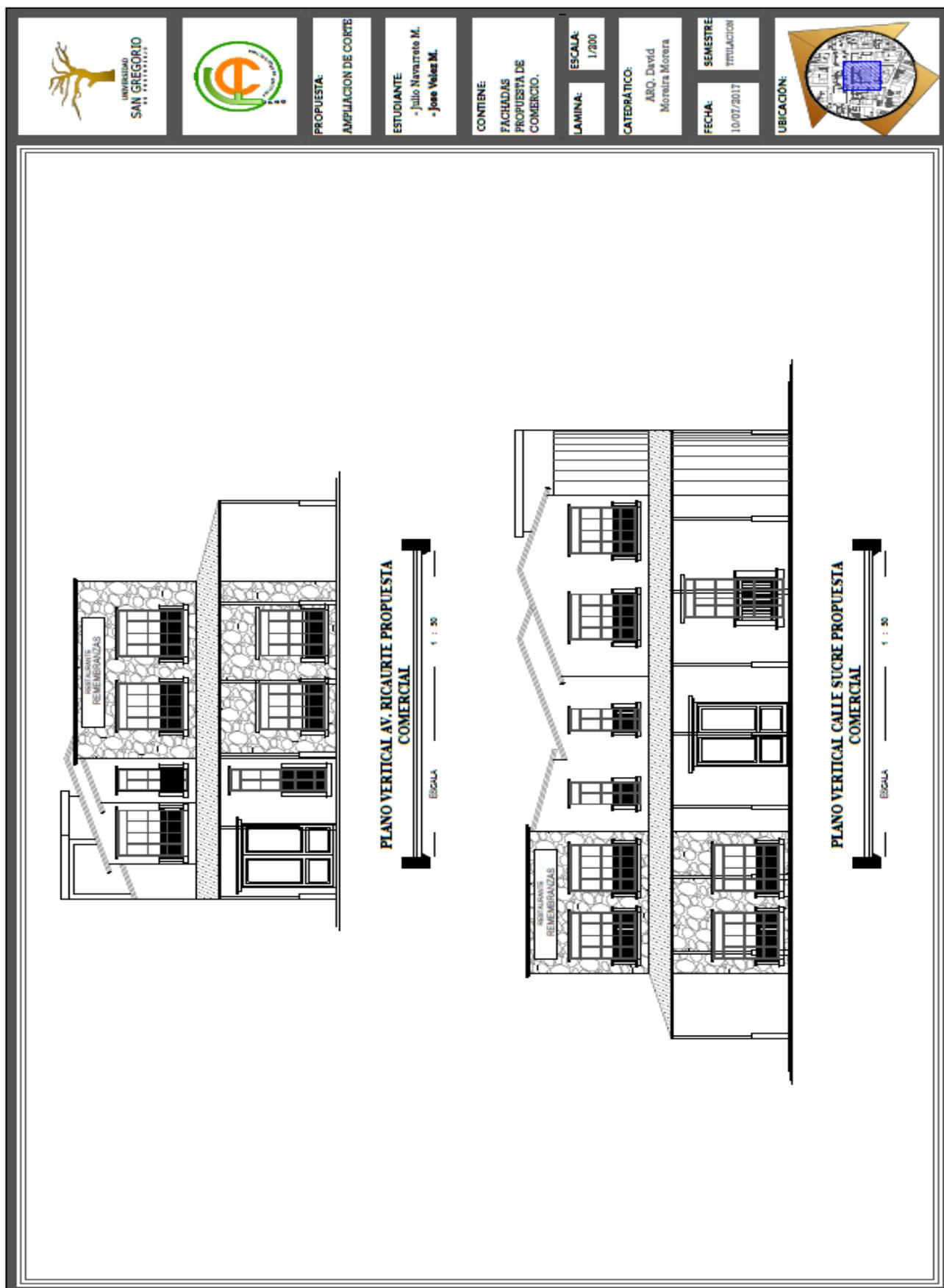


Gráfico No.166. Propuesta de Restaurant, fachadas. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

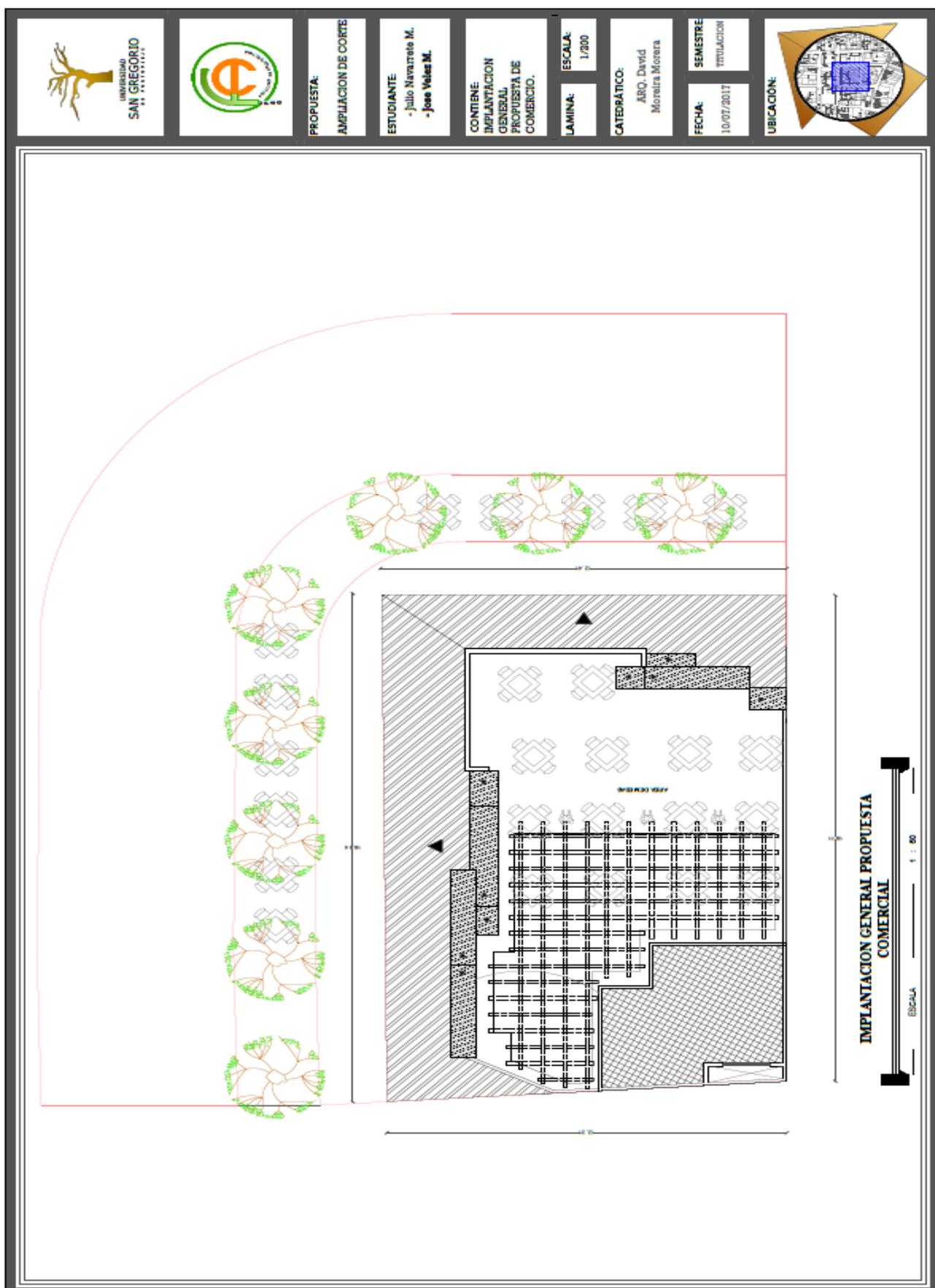


Gráfico No.167. Propuesta de Fachada de Restaurant. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.168. Propuesta de regeneración urbana del centro histórico. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.169. Propuesta de regeneración urbana del centro histórico. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.170. Propuesta de regeneración urbana del centro histórico. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.171. Propuesta de mobiliario, acera y calzada del centro histórico. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.172. Propuesta de Restaurant. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.173. Propuesta de Restaurant. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017]



Gráfico No.174. Propuesta de regeneración urbana, vista de la Av. Ricaurte. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.175. Propuesta de regeneración urbana, vista de la calle Bolívar. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.176. Propuesta de regeneración urbana, vista de la Av. Olmedo. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.177. Propuesta de regeneración urbana, vista de la calle Sucre. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.178. Propuesta de regeneración urbana, vista de la Av. Ricaurte. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.179. Propuesta de regeneración urbana, vista de la calle Bolívar. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.180. Propuesta de regeneración urbana, vista de la calle Sucre. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.181. Propuesta de regeneración urbana, vista de la Av. Ricarte. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.182. Propuesta de regeneración urbana, vista de la Av. Olmedo. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].



Gráfico No.183. Propuesta de regeneración urbana, vista de la calle Bolívar. República del Ecuador. Ciudad de Portoviejo, realizado por los autores de este análisis de caso. [2017].

BIBLIOGRAFÍA

- ANDES. (2012). [En línea]. Consultado [08, junio, 2017]. Disponible en <http://www.andes.info.ec/es/no-pierda-sociedad/pelileo-grande-pueblo-muertos-vivientes.html>
- AGUAYO, M. PAUCHARD, A. Azócar, G. Parra, O. (2009). “Cambio del uso del suelo en el centro sur de Chile a fines del siglo XX entendiendo la dinámica espacial y temporal del paisaje”. Chile. Revista chilena de Historia Natural.
- ALARCÓN, J. (2011). Arquitectura y urbanismo una visión diferente. Universidad San Gregorio de Portoviejo.
- ALCÂNTARA VASCONCELLOS, E. (2010). “Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”. Bogotá: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- ARQ´S JORDÁN MARCOS Y LUIS BACUSOY (2016) Análisis de las edificaciones patrimoniales afectadas por el terremoto del 16 de Abril ubicadas en la avenida Bolívar entre las calles Arenas y Azcázubi de la ciudad de Bahía de Caráquez, Provincia de Manabí, República del Ecuador.
- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. (2008). Constitución Política de la República del Ecuador.
- ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2014). Proyecto de ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo. [En línea]. Consultado: [17, mayo, 2017]. Disponible en: <http://www.eltelegrafo.com.ec/images/cms/DocumentosPDF/2016/Proyecto-de-ley-Ordenamiento-territorial-y-uso-gestion-del-suelo.pdf>
- BUSTELO, P. (2011). El terremoto de Tohoku (Japón) de marzo de 2011: implicaciones económicas. Boletín Elcano, (136), 5. Editorial Real Instituto Elcano

- CARRIÓN, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. EURE (Santiago), 31(93).
- CENTRO DE INSTRUMENTACIÓN Y REGISTRO SÍSMICO. (2016). [en línea]. Consultado [15, mayo, 2017].
- CONSEJO DE EDUCACIÓN SUPERIOR DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2013). Reglamento de Régimen Académico. San Francisco de Quito, República del Ecuador: Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador.
- ECUALE.COM (2017). [en línea]. Consultado [08, junio, 2017]. Disponible en <http://www.ecuale.com/tungurahua/pelileo.php>
- FERNÁNDEZ, M. A. (1996). Ciudades en riesgo: degradación ambiental, riesgos urbanos y desastres en América Latina. Soluciones Prácticas.
- GAD Municipal de Cuenca; Guía de Arquitectura de Cuenca. (2007); Ilustre Municipalidad de Cuenca
- GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO- (2011) - plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Portoviejo – ecuador – fuente: <http://www.portoviejo.gob.ec/docs/plan-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial-del-canton-portoviejo.pdf>
- GEHL, J., & GEMZØE, L. (2002). Nuevos espacios urbanos: Jan Gehl y Lars Gemzøe. Editorial Gustavo Gili.
- GEHL, Jan. (2014). “Ciudades para la gente. Ediciones Infinito”. Buenos Aires. Argentina.
- GIRALDO, M. 2005. “El análisis de riesgo por inundación zona urbana del cantón Portoviejo”. República del Ecuador. Dipecho.
- GUZMÁN, D. A. E., & Scheel, A. Z. (2016). Valdivia y su evolución post-terremoto 1960: Enfoques, factores escalares y condicionantes. Urbano.

- LÓPEZ Soto, D. F. (2014). Documental 3d y video sobre la evolución de la calle la Ronda en Quito.
- MARTÍNEZ JOSE. y cols. (1999) Guía de Diseño Urbano. Madrid España; Subdirección general de Urbanismo.
- MEJÍA, V. (2014). “El Proceso de Urbanización en Cuenca, Ecuador”. Cataluña, Reino de España. Universidad Politécnica de Cataluña.
- MOLINA CEDEÑO, Ramiro. (2009). “Un encuentro con el pasado” – Editorial. Ediciones La Tierra. Portoviejo cuna de la civilización aborígen de Latino América. Portoviejo – Ecuador
- MONTEZUMA, R. (2003). “Ciudad y transporte: la movilidad urbana”. Cuadernos de la CEPAL.
- MORALES, J. (2011). El terremoto, Mw= 9.0 de Tohoku-Oki (Japón). Enseñanza de las Ciencias de la Tierra, 19(3), 365-368.
- MOROCHO, José, L.(2014). “El impacto del mercado de microcréditos productivos rurales y su incidencia en el desarrollo de los habitantes del cantón Portoviejo provincia de Manabí, período 2006-2011”.Guayaquil-Ecuador.Fuente: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/6449#sthash.OeVKRimo.dpuf>
- PACHECO, D. - (2006). “Ecuador: Ciclo económico y política fiscal”. – Ecuador - Banco Central del Ecuador.
- RODRÍGUEZ Mancilla, H. M. (2014). Producción social del espacio: el caso de renovación urbana en el barrio patrimonial La Ronda del Centro Histórico de Quito.
- SEGOVIA, O., & Jordán Fuchs, R. (2005). “Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social”. CEPAL. Santiago, Chile.

- VINUESA, M. Á. T. (1995, January). Ciudad y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca. In *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 15.)

ANEXOS.







