

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI
FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

INFORME FINAL DE TRABAJO DE TITULACIÓN PROYECTO
DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

ANALISIS DE LA MOVILIDAD URBANA POST-TERREMOTO DEL
16A EN LA CIUDAD DE PORTOVIEJO, EN EL ANTIGUO CENTRO
URBANO, EN LA AVENIDA CHILE Y CALLE PEDRO GUAL.

Línea de Investigación: Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión
de riesgos.

AUTOR:

LOOR INTRIAGO JOSE ECUADOR

TUTOR:

ARQ. ABEL EMILIO QUIMIS CHILAN

MANTA – MANABI – ECUADOR

2025

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	15
Capítulo I.....	17
2. Planteamiento del problema.....	17
2.1. Marco contextual.....	20
2.2. Formulación del problema.....	21
2.2.1. Problema central	21
2.2.2. Subproblema 1	21
2.2.3. Subproblema 2	21
2.2.4. Subproblema 3	21
2.3. Definición del objeto de estudio.....	22
2.4.1. Delimitación espacial.....	22
2.4.2. Delimitación temporal	23
2.4. Campo de acción del objeto de estudio	23
2.5. Objetivos.....	25
2.5.1. Objetivo general.....	25
2.5.2. Objetivos específicos	25
2.6. Hipótesis	26

2.7. Justificación	28
2.7.1. Justificación Social	28
2.7.2. Justificación Urbana y Arquitectónica.....	29
2.7.3. Justificación Académico	30
2.7.4. Justificación Institucional	30
2.8. Identificación Y Operacionalización De Variables	31
2.8.1. Variable Independiente(CAUSA).....	31
2.8.2. Variable Dependiente	33
2.9. Tareas Científicas Desarrolladas	34
2.9.1. Tc1:	34
2.9.2. Tc2:	34
2.9.3. Tc3:	34
3. Marco Teórico Referencial Y Legal	35
3.1. Marco antropológico.....	35
3.2. Marco teórico.....	36
3.3. Marco conceptual:	54
3.4. Marco Jurídico y/o normativo	60
3.5. Marco referencial.....	66
Capítulo II	68
Diseño Metodológico	68

4.1. Métodos	68
4.2. Técnicas y herramientas	70
Capítulo III	73
5. Diagnóstico y resultados de la investigación	73
5.1 Contexto histórico de la provincia de Manabí	73
5.2 Cantón Portoviejo	76
5.3 Área de estudio y diagnostico	78
5.4 Estructura vial y morfología urbana	79
5.5 Uso de suelo	81
5.6 Normativa y Reglamentación Urbana, zonificación	84
5.7 Normativa y Reglamentación Urbana, zonificación	88
5.8 Movilidad vial post-terremoto	90
5.9 Flujo peatonal	91
5.10 Flujo vehicular	92
5.11 Conectividad deficiente	93
5.12 DIAGNOSTICO SOCIAL Y FUNCIONAL	94
a) Percepción de inseguridad	94
b) Disminución del comercio y actividad económica	94
c) Estigmatización social de la Zona Cero	94
5.13 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO URBANO	95

6. Población y muestra.....	96
7. Tabulación de la información.....	97
7 Interpretación de los resultados	107
Pronóstico	108
Recomendaciones	110
CONCLUSIONES.....	115
Bibliografía.....	118

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 estado físico anterior al terremoto del centro de Portoviejo.....	20
Ilustración 2 Mapas descriptivo sobre la zona por la cual se realizaron los estudios de campo.....	71
3 Gráfico	102
4 Grafico	103
5Gráfico	104
6 Gráfico	105
7 Gráfico	106

INDICE DE MAPAS

Tabla I área territorial	74
Tabla II Datos del cantón Portoviejo	77

Tabla III Plan de movilidad gestión 2014-2019 cronograma de ejecución de actividades	80
Tabla IV	97
Tabla V	98
Tabla VI.....	99
Tabla VII.....	100
Tabla VIII	101
Tabla IX.....	102
Tabla X	103
Tabla XI.....	104
Tabla XII.....	105
Tabla XIII	106

	NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A).	CÓDIGO: PAT-04-F-004
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1
		Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura sede Manta de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría del estudiante **Loor Intriago José Ecuador** legalmente matriculado/a en la carrera de Arquitectura, período académico 2025-2026, cumpliendo el total de **348 horas**, cuyo tema del proyecto es **“Análisis del centro histórico y comercial del centro de Portoviejo post-terremoto”**.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Lugar, 20 de enero de 2026

Lo certifico,



Firmado electrónicamente por:
ABEL EMILIO QUIMIS
CHILAN
Validar únicamente con FirmaEC

Arq. Abel E. Quimis Ch. Mg. ADU

Docente Tutor
Área: Arquitectura

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, **Jose Ecuador Loor Intriago** portador de cédula de ciudadanía N° **135006447-1** estudiante de la facultad de Arquitectura de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabi, DECLARO que:

El contenido del presente informe de trabajo de titulación es fruto de mi esfuerzo, constancia, dedicación y aporte personal de análisis & teorías y citas en el mismo, por lo cual pongo en manifiesto que, ante cualquier notificación de plagio o falta de originalidad, asumo la responsabilidad que la ley señala para el efecto.



Sr José Ecuador loor Intriago

C.C 135006447-1

**CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL
TRABAJO DE TITULACIÓN**

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Investigación, cuyo tema es **“ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA POST-TERREMOTO DEL 16A EN LA CIUDAD DE PORTOVIEJO, EN EL ANTIGUO CENTRO URBANO, EN LA AVENIDA CHILE Y CALLE PEDRO GUAL.”** internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Certifico lo anterior para los fines pertinentes, a salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 9 días del mes de febrero de dos mil veinte y seis.



Arq. Ormaza García Fabricio, Mg.
C.C. 131254140-0

Tribunal 1



Arq. Pablo García Delgado
C.C. 130914547-0

Tribunal 2

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a todas las personas quienes son parte de mi vida, y que aportaron su grano de arena para mi crecimiento tanto en el ámbito personal, espiritual, social, de educación y laboral. Parto de la idea de que detrás de los esfuerzos realizados existen quienes han colocado su hombro, y me han tomado de la mano para poder seguir y avanzar.

A mi padre Ecuador Loor y a mi madre Luz Intriago, por estar en cada momento de mi vida acompañándome, por sus buenos consejos y enseñanzas, y lo más importante por ser mi ejemplo día a día.

A mi hermana Guadalupe y Melanie Sophía, por su apoyo incondicional

A mis sobrinos Emilio Elías, Alejandro Elías y José Ricardo, por demostrarme cada día el amor más puro que puede existir, y por ser una de mis motivaciones que llegaron a mi vida como un regalo.

A mis amigas Priscila Rosalía Flores de Valgas Feijo y Diana Abigail Muñoz Mera, por su apoyo emocional y haberme acompañado a lo largo de esta etapa de mi vida.

A todos los docentes que tuve la dicha de conocer, por compartirme sus conocimientos, por su gran labor en formar generaciones capaces de construir sus propias oportunidades.

También a aquellos que ya no están físicamente, pero sé que desde el cielo se sienten orgullosos de mis logros, a-ustedes mi dedicación especial, y todos ustedes fueron un escalón para mi meta.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above a solid black horizontal line.

Sr José Ecuador Iloor Intriago

C.C 135006447-1

AGRADECIMIENTO

No me atrevo a mencionar nombres, por temor a dejar fuera a alguien importante. Sin embargo, cada persona, sabe el papel fundamental que tuvo en las distintas etapas de mi vida, desde la inicio de mi formación universitaria culminación de este trabajo. Por ello, deseo expresar mi más sincero y profundo agradecimiento a todos quienes, de una u otra manera, me brindaron su apoyo, acompañamiento y palabras de aliento a lo largo de este proceso.

Gracias por la confianza, el respaldo desinteresado y la motivación constante, ofrecidos sin esperar nada a cambio. Cada gesto, consejo y muestra de apoyo significaron un impulso para seguir adelante, incluso en los momentos más difíciles. Que Dios les bendiga hoy, mañana y siempre.



Sr José Ecuador Loor Intriago

C.C 135006447-1

RESUMEN

La importancia del desarrollo urbano en las ciudad de Portoviejo es de vital para el bienestar social, calidad de vida y confort espacial, es por ello que se deben de analizar y comprender como esta ha ido desarrollando a lo largo de los años, y sobre todo después del acontecimiento ocurrido el 16 de abril del 2016, uno de los mayores evento das catastrófico que afecto a gran parte de Manabí, Portoviejo fue de los puntos más devastados, dañando en gran parte su infraestructura como ciudad, de los cuales uno de los puntos más afectados fue el conocido centro urbano, ubicado entre la avenida Chile y Calle Pedro Gual, anteriormente este zona mantenía uno de los mayores flujos de carácter Social, Económico, Administrativo y cultural de Portoviejo, podría decirse que era la sede comercial de la ciudad, una gran gama de desarrollo urbano se tenía establecida en referencia a este sector, sin embargo después del devastador sismo, esta zona fue altamente afectada en muchos sentidos, prácticamente todos los elementos estructurales habían sido vulnerados de manera irreparable, por lo que no hubo mayor solución que derrumbar toda la manzana central del centro, consecuente a esto, el miedo e inseguridad por partes de los ciudadanos de Portoviejo era tal que buscar reactivar la zona mediante la restauración de la misma era una nula idea, por lo que se optó por desarrollar sus actividades en otras partes de la ciudad, lo que dio como resultado a una gran desarrollo en diferentes partes de Portoviejo, sin embargo, la poca planificación y ordenamiento con la que se desarrollaba a dado consigo problemáticas de carácter urbano, movilidad.

Palabras clave: Portoviejo, Sismo, Centro urbano, reactivación urbana, estrategias de mejoramiento.

SUMMARY

The importance of urban development in the city of Portoviejo is of vital importance for social well-being, quality of life and spatial comfort, which is why it must be analyzed and understood how this has been developing over the years, and above all After the event that occurred on April 16, 2016, one of the largest catastrophic events that affected a large part of Manabí, Portoviejo was one of the most devastated points, greatly damaging its infrastructure, of which one of the most affected points was its well-known urban center, located between Chile Avenue and Pedro Gual Street, previously this area maintained one of the largest flows of both Social, Economic, Administrative and cultural character of Portoviejo, it could be said that it was the commercial headquarters of the city, a wide range of urban development had been established in reference to the urban center, however after the devastating earthquake, this area was highly affected in many ways, practically all the structural elements had been irreparably damaged, so there was no greater solution than to demolish the entire the central block of the center, consequently, the fear and insecurity on the part of the citizens of Portoviejo was such that seeking to reactivate the area by restoring it was a non-existent idea, so they chose to develop their activities in En In other parts of the city, the work seeks to generate an improvement strategy and guidelines to reestablish the existing urban flow.

Keywords: Portoviejo, Earthquake, Urban center, urban reactivation, improvement strategies.

1. INTRODUCCIÓN

Portoviejo, ubicada en la provincia de Manabí, enfrenta retos significativos en materia de movilidad urbana. Su incorporación a la Comunidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador evidencia el compromiso institucional por implementar sistemas de transporte más eficientes y ambientalmente responsables. En este contexto, el presente estudio se centra en el análisis del Casco Antiguo, un sector cuya dinámica urbana se transformó tras el terremoto del 16 de abril de 2016, generando nuevas pautas de ocupación del suelo y redefiniendo espacios simbólicos dentro de la planificación urbana.

La movilidad en la ciudad se sustenta principalmente en el transporte colectivo, uno de los medios más utilizados por la población. No obstante, los estudios especializados señalan que este sistema no ha sido diseñado desde un enfoque equitativo, subrayando la necesidad de incorporar la perspectiva de género y las particularidades de los distintos grupos de usuarios para lograr un modelo más inclusivo.

Durante la pandemia de COVID-19, las restricciones sanitarias evidenciaron la vulnerabilidad de la movilidad urbana. La movilidad peatonal disminuyó entre un 50 % y 85 % durante los fines de semana, lo que demuestra la estrecha relación entre las actividades comerciales y financieras y el nivel de dinamismo urbano. Paralelamente, iniciativas de regeneración urbana ejecutadas en 11 manzanas del centro no lograron revertir la imagen de abandono ni la persistente ausencia de arbolado urbano en varias calles, a pesar de su potencial para mejorar el confort térmico y promover una movilidad sostenible.

El terremoto de 2016 profundizó las dificultades de movilidad en Portoviejo al provocar severos daños estructurales en el centro histórico y comercial, denominado posteriormente Zona Cero. Este sector, de aproximadamente 86,02 hectáreas, fue cercado durante meses, paralizando completamente las actividades económicas y residenciales, afectando la habitabilidad, deteriorando la vida comunitaria y generando un fuerte impacto psicológico en la población. La reubicación repentina de instituciones públicas y comercios hacia las avenidas principales intensificó la congestión vehicular y evidenció una reconstrucción guiada por decisiones de corto plazo, sin una adecuada consideración de las dinámicas sociales y territoriales previas al desastre.

La recuperación posterior depende, en gran medida, de la resiliencia urbana, entendida como la capacidad de la ciudad y sus habitantes para restablecer sus funciones económicas, sociales y espaciales tras una crisis. En este sentido, la reactivación urbana emerge como un proceso fundamental para recuperar la vitalidad de los espacios públicos, fomentar actividades culturales y sociales, mejorar el bienestar ciudadano y fortalecer la identidad urbana.

Comprender las estrategias de movilidad urbana resulta clave para formular lineamientos que, en un horizonte aproximado de cinco años, impulsen la revitalización del antiguo casco urbano de Portoviejo. Actualmente, este sector se encuentra desplazado del foco de desarrollo de la ciudad; por ello, la prioridad es dotarlo de herramientas urbanísticas que permitan incrementar progresivamente los flujos de actividad, reactivar su economía local y reincorporarlo plenamente al sistema urbano contemporáneo.

Capítulo I

2. Planteamiento del problema

El terremoto del 16 de abril de 2016 marcó un punto de inflexión en la configuración urbana y socioeconómica de Portoviejo, afectando severamente a su antiguo centro urbano, históricamente consolidado como eje comercial, administrativo y social. Aunque se han ejecutado diversas acciones de reconstrucción en los años posteriores, el casco antiguo continúa evidenciando secuelas estructurales, funcionales y sociales que han limitado su recuperación y su reintegración efectiva a la dinámica urbana contemporánea.

Las afectaciones físicas aún visibles (como lotes vacantes producto de demoliciones, edificaciones deterioradas y un tejido urbano fragmentado) han propiciado la percepción de abandono e inseguridad. Estos vacíos urbanos interrumpen la continuidad del espacio público y debilitan la conectividad peatonal y vehicular, disminuyendo el atractivo del sector y su capacidad de concentrar actividades económicas y sociales, funciones que antes articulaban la vida urbana de la ciudad.

A esta situación se suma la ausencia de un plan integral que articule el uso del suelo, la movilidad y la recuperación del espacio público. Las intervenciones desarrolladas han sido puntuales y descoordinadas, lo que ha generado avances desiguales y carentes de sostenibilidad a largo plazo. La falta de coordinación entre instituciones públicas ha limitado la posibilidad de consolidar procesos de

regeneración urbana con visión estructural y orientados a la resiliencia ante futuros eventos sísmicos.

En consecuencia, el antiguo centro urbano permanece estancado y sin recuperar su rol estratégico dentro de Portoviejo. Las secuelas del terremoto siguen influyendo en la configuración física del sector, pero también en la percepción ciudadana, donde persisten temores relacionados con la posibilidad de nuevos sismos, generando resistencia a invertir, habitar o desarrollar actividades productivas en la zona. Esta percepción ha reforzado un proceso de marginación territorial que obstaculiza la recuperación económica, social y urbana.

A nivel de movilidad, la ciudad presenta un sistema fragmentado resultado del crecimiento urbano desordenado y la proliferación de “mini centros” en distintas zonas. Este fenómeno ha derivado en flujos vehiculares ineficientes, puntos críticos de congestión y espacios con baja afluencia peatonal que incrementan la sensación de inseguridad. En el casco antiguo, el tránsito vehicular se mantiene estable, pero la circulación peatonal es reducida, debilitando la vitalidad urbana y la apropiación social del espacio público.

Analizar la movilidad urbana se vuelve esencial para comprender las barreras actuales, las necesidades de los usuarios y el funcionamiento real del territorio. Tal como plantean Cervero y Kockelman (1997), comprender los patrones de desplazamiento permite diseñar estrategias integrales que mejoren la accesibilidad, la conectividad y la sostenibilidad urbana, condiciones necesarias para reactivar sectores en deterioro. En Portoviejo, una evaluación rigurosa de la

movilidad contribuiría a definir lineamientos que promuevan la revitalización del casco antiguo y que permitan restituir su rol como centralidad urbana.

La reactivación económica también es un eje crucial en este proceso. La Cosede (2017) señala que la recuperación solo es posible mediante medidas de impulso al sector privado y al sector popular y solidario, lo cual permite reiniciar el ciclo económico y superar la crisis. De igual manera, De la Torre (2019) destaca que entre los objetivos de la reactivación se encuentran la generación de empleo, el fortalecimiento de micro y pequeñas empresas y la mejora de la competitividad, todos aspectos fundamentales para dinamizar el centro urbano y propiciar su regeneración.

En síntesis, el problema central radica en que el antiguo centro urbano de Portoviejo no ha logrado recuperarse como espacio articulador de las dinámicas urbanas debido a las persistentes secuelas del terremoto, la fragmentación del tejido urbano, la falta de planificación integral y las deficiencias en la movilidad. Esto evidencia la urgencia de formular estrategias urbanísticas, económicas y de movilidad que permitan superar estos obstáculos, fortalecer la resiliencia urbana y promover un desarrollo inclusivo, seguro y sostenible para la ciudad.

Problema: ¿En qué medida el terremoto de 16 de abril ha reducido la capacidad de desarrollo urbano en el antiguo centro de Portoviejo?

2.1. Marco contextual

Ilustración 1 estado físico anterior al terremoto del centro de Portoviejo



Autor: El diario

Fuente: La imagen puede ser visualizada mediante el enlace: [Portoviejo, mi ciudad](#)

El trabajo de investigación está enfocado en analizar la movilidad peatonal, vehicular, público y privado del sector financiero/económico del antiguo centro urbano de Portoviejo, con georreferencia entre la avenida Chile y la calle Pedro Gual, con la finalidad de generar estrategias de diseño y lineamientos que puedan llevarse a cabo en el desarrollo urbano del sitio, con la intención de proveer estrategias para reactivar la zona en un enfoque de 5 años.

En base a las notables carencias en su desarrollo, las autoridades no han presentado un notable interés por el desarrollo o reactivación del sector a corto-medio plazo

2.2. Formulación del problema

2.2.1. Problema central

La deficiente intervención por parte de las autoridades para la reactivación del sector, generando deficiencias urbanas, de movilidad, sociales y de carácter económico, que a su vez han impedido el impulso de actividades comerciales posterior al terremoto, determinando que el sector se lo está tratando como una zona marginada por los ciudadanos, impidiendo su desarrollo urbano.

2.2.2. Subproblema 1

Empobrecimiento sectorial, esto debido a la poca atención de las autoridades con respecto a la restauración de la zona, esto ha afectado arduamente en muchos aspectos como pueda ser, la plusvalía del sitio, el sector administrativo, financiero y social, limitando su desarrollo.

2.2.3. Subproblema 2

Inseguridad, la zona en contraparte a años anteriores al terremoto no comprendía una alta inseguridad como en la actualidad, no se evidencia un flujo peatonal constante, y el poco equipamiento (alumbrado público) y espacios en la zona lo convierte en un punto peligroso de la ciudad, impidiendo el confort urbano.

2.2.4. Subproblema 3

El sector, desde el terremoto del 16 de abril de 2016, ha sido un problema para la ciudad en cuanto a la planificación urbana. El temor de la ciudadanía y la poca intervención de las autoridades para reactivar el sector han dado como

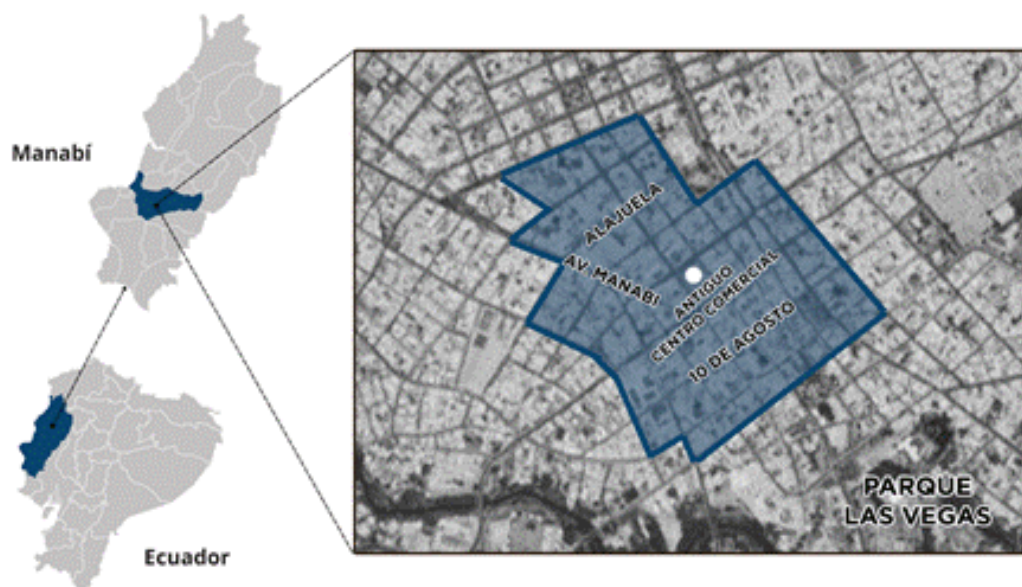
resultado una zona que genera problemas. Los ciudadanos no sienten interés en invertir en la creación de viviendas, locales o espacios que busquen generar incrementos en el flujo peatonal, económico, social o cultural, entre otros aspectos.

2.3. Definición del objeto de estudio

2.4.1. Delimitación espacial

La investigación se dio a cabo en Ecuador, Provincia Manabí, ciudad Portoviejo, abarcando toda la zona del antiguo centro urbano de Portoviejo con un 1,81%(0,55 km²) de relación física en cuanto al emplazamiento de la parroquia urbana Portoviejo, comprendiendo por las calles; 9 de octubre, Pedro Gual Av. Chile y Av. Rocafuerte hasta la Av. Alajuela en el Norte, con la calle 9 de octubre y Pedro Gual hasta la calle 18 de Octubre en el Oeste, con las calles 18 de octubre, Av. Chile, Av. Ricaurte, Olmedo, Morales, Rocafuerte y Espejo hasta la calle Sucre con el Sur, y con las calles Av. Alajuela, Francisco Moreira, 9 de octubre, Pedro Gual, 10 de Agosto, Córdova y Sucre hasta la Calle Espejo con el Este.

Mapa 1 Delimitación de la zona de estudio "zona cero" en el antiguo centro de Portoviejo



Autor: Kelvin Moreira Torres

Fuente: Gobernanza en la reconstrucción post-terremoto: centro histórico y comercial de Portoviejo

2.4.2. Delimitación temporal

El tiempo en el cual se desarrolla la investigación abarca desde el terremoto del 16 de abril de 2016 hasta la actualidad (9 años), con el fin de contrastar y comparar datos; de este modo, es posible alcanzar una descripción con un análisis más definido.

2.4. Campo de acción del objeto de estudio

El proyecto de investigación está evaluado en identificar y desarrollarse con:

Análisis de Infraestructura Vial: Revisar cómo se encuentre las vías actualmente: si soportan la circulación y cómo quedaron sus estructuras después del terremoto. Hay que fijarse tanto en calles, avenidas e intersecciones como en el transporte público que sigue funcionando.

Patrones de Movilidad: Observar cómo se mueven los habitantes: por dónde suelen pasar, cuáles son los recorridos más usados, en qué horas existe mayores flujos y hacia dónde se dirige la mayoría. Revisar todo esto ayuda a entender de qué está fallando cuando analizamos este apartado.

Accesibilidad y Conectividad: Estudiar sobre todo entre las zonas donde vive la gente y los lugares a los frecuentan desplazarse, como comercios o servicios. Eso incluye comprobar si se llega fácil a escuelas, centros comerciales, hospitales, etc.

Impacto Económico y Social: analizar cómo estos problemas de movilidad terminan afectando tanto la economía local como el día a día de quienes viven ahí. Es necesario mirar la forma en que están distribuidas las actividades comerciales y administrativas, y cómo esto influye en el tráfico y la congestión en las calles.

Planificación Urbana y Regeneración: Proponer cambios para la ciudad. Pensar estrategias de planificación urbana, incluyendo planes en la Zona Cero y en otras áreas con problemas similares, siempre teniendo en cuenta la sostenibilidad y la capacidad de adaptarse a nuevas situaciones. Aquí entra la

integración de más espacios verdes, calles donde se pueda caminar o andar en bici con tranquilidad.

Políticas y Normativas: Examinar las políticas y normativas vigentes relacionadas con la movilidad urbana y la reconstrucción post-terremoto. Identificar áreas de mejora y recomendaciones para el desarrollo de nuevas políticas que apoyen la revitalización urbana.

2.5. Objetivos

2.5.1. Objetivo general

- Analizar el desarrollo urbano del centro de Portoviejo posterior al terremoto del 16 de abril de 2016, con el fin de identificar las problemáticas existentes y proponer lineamientos estratégicos que contribuyan a la reactivación, regeneración y securitización del sector.

2.5.2. Objetivos específicos

- Diagnosticar las condiciones urbanas, sociales y espaciales actuales del centro de Portoviejo mediante la recopilación y análisis de información cualitativa y cuantitativa.
- Identificar los efectos urbanos generados tras el terremoto de 2016 y su incidencia en la pérdida de actividad económica, social y habitacional del sector.
- Analizar la percepción y comportamiento de los usuarios del área mediante encuestas y observación directa.

- Proponer estrategias urbanas orientadas a la recuperación de la movilidad, el fortalecimiento del espacio público y la reactivación del tejido urbano del centro de Portoviejo.

2.6. Hipótesis

La dinámica urbana de la ciudad de Portoviejo ha mostrado una continuidad en su desarrollo cultural, comercial y social a lo largo del tiempo. Este proceso se ha reflejado en la consolidación de puntos focales distribuidos en distintos sectores de la ciudad, los cuales dinamizan el movimiento urbano. No obstante, resulta fundamental analizar por qué este efecto regenerativo no se manifiesta de manera significativa en el antiguo casco urbano.

Uno de los factores detrás de esta situación es la presencia de edificios como el Edificio **Mutualista Manabí**. Es de los pocos edificios altos que quedaron en pie después del terremoto de hace unos nueve años, pero hoy las fachadas muestran daños bastante evidentes. Por eso, la gente de Portoviejo empieza a ver la zona como algo insegura y, casi sin pensarlo, evita pasar tiempo o hacer vida en los alrededores. En consecuencia, se dificulta la reactivación del sector, ya que la falta de condiciones de seguridad y atractivo urbano desincentiva a emprendedores a impulsar iniciativas comerciales y sociales, evidenciando un área poco favorable para su uso y ocupación.

Un punto destacable para considerar lo posible reactivación del sector es determinar si las estrategias que ya existen son las adecuadas para rehabilitar la zona, uno de los más de notables a revisar es el proyecto en ya desarrollo “**Plaza Memorial San Gregorio**” que va a estar ubicado entre las calles Av. Chile, calle

Pedro Gual, 9 de Octubre y Av. Ricaurte, este proyecto tiene como intención justamente el reactivar el antiguo centro urbano, primeramente funcionando como un espacio que de homenaje a la víctimas afectadas del terremoto, como también generar empleo con los **80 locales** planeados para artesanos y comercio dentro del área del proyecto; esto de primera se manifiesta como una excelente estrategia para el propósito que se crea, no obstante, debemos comprender todas la situaciones que presenta la zona y así mismo determinar que otros problemas se envuelve cerca del proyecto y que no están siendo reconocidos.

Dentro del área del centro existe alrededor de un 16% de espacios los cuales son lotes o áreas desocupadas, los cuales anteriormente fueron espacios usados ya sea para vivienda o locales comerciales, estos espacios resaltan el estado del centro, refiriéndose directamente al abandono parcial del mismo, lo usuario dueños de dichos espacios muestran poco interés por l ocupación de los mismo

Mapa 2Ubicacion física de los Lotes vacíos en la zona de estudio



Autor: Tesista

Fuente: Google Maps

La movilidad urbana en Portoviejo está muy arraigada en base a la situación contextual tanto del tiempo como del espacio que se analiza, se establece que en base como percibe el usuario un cierto nivel de inseguridad en la zona, este cambiará de manera consiente e inconsciente su movilidad en la ciudad, es por ello que a lo largo del tiempo la zona del centro urbano prácticamente ha desaparecido de la mente del ciudadano en cuanto a su ocupación, es necesario comprender que si se establecen estrategias dirigidas a posicionar al centro como atractivo urbano, generará un pensamiento colectivo en las personas, por lo cual querrán optar por circular por dicho espacio.

2.7. Justificación

Portoviejo a lo largo de los años ha sabido reactivarse después del terrible terremoto que arremetió con la vida de todos sus ciudadanos, mantener un desarrollo estable y equitativo en toda la ciudad dará como resultado una actitud positiva de parte de la ciudadanía, lo cual establece una relación dependiente con la calidad de vida las personas.

El contexto cultural del sector es un hito histórico de la ciudad, es la capacidad contrastar el tiempo y espacio en la mente de los ciudadanos, reestablecer este sector generaría un impacto positivo y significativo para Portoviejo.

2.7.1. Justificación Social

El centro urbano de Portoviejo es un elemento que ha trascendido en el buen vivir de todos los ciudadanos, es la contemplación del desarrollo como

ciudad y elemento cultural que nos representa, desarrollar estrategias que promuevan la reactivación del mismo abarcaría un punto positivo en las actividades urbanas de los ciudadanos de Portoviejo. En este aspecto la investigación se justifica porque a partir de los resultados obtenidos se generaron conclusiones y recomendaciones basadas en un estudio de campo y que servirán de ayuda para el progreso del sector.

El ciudadano Portovejense se caracteriza por ser un peatón activo en los sectores económicos, es conocido que este sector históricamente hablando ha conformado el desarrollo y flujo económico de la ciudad, generar una nueva visión en el centro no solo puede llegar a reactivar este comportamiento social, sino que puede llegar a generar un nuevo punto focal para Portoviejo.

2.7.2. Justificación Urbana y Arquitectónica

En el aspecto urbano arquitectónico, la regeneración del centro urbano de Portoviejo generará un mayor desarrollo a la ciudad, la capacidad de accionar en base a los análisis que se contemplan desde el sismo nos ayuda a trabajar en estrategias lo más adecuadas a las necesidades y el bienestar de los ciudadanos, pueden proyectar movilidades inteligentes y adecuadas al contexto actual. Otro factor que justifica la investigación se establece desde el elemento patrimonial, el peso histórico que tiene este sector para la ciudad de Portoviejo a generado no solo un eje en el comercio, también a dado pie a el desarrollo económico del mismo, gran parte de los elementos financieros que existe en la actualidad (bancos, centros comerciales, cooperativas de ahorros y crédito, locales ya sean de comida o venta, etc.) han comenzado sus primeros pasos ubicados en este sector, que, aunque a día

de hoy se han desarrollado más elementos de estos fuera del sector, es indiscutible que este sector fue el precursor del desarrollo que conocemos hasta la actualidad.

2.7.3. Justificación Académico

Esta investigación, desde el ámbito académico, busca aportar a la formación de los estudiantes y nuevos arquitectos, fortaleciendo su capacidad para comprender los procesos y criterios urbanísticos. Entender la naturaleza de este estudio permitirá generar estrategias o modelos de gestión orientados a reactivar y restaurar sectores o espacios que hayan sido, o puedan verse en el futuro, afectados por fenómenos físicos.

El propósito central de la investigación es identificar y contrastar las medidas de desarrollo urbano aplicadas en contextos afectados negativamente por eventos catastróficos. A partir de este análisis, se busca desarrollar la capacidad de discernir e identificar las problemáticas existentes, así como proponer modelos estratégicos que permitan la regeneración y mejora integral de dichos espacios.

2.7.4. Justificación Institucional

La investigación puede llegar a complementarse junto a las acciones de desarrollo urbano del GAD de Portoviejo, el trabajo tiene como fin reestablecer el sector urbano más afectado a lo largo de los años en la ciudad, lo cual si este fuera a aplicarse traería muchos beneficios colectivos que puedan interesarle a las instituciones públicas a invertir y trabajar a la par.

El desarrollo del centro puede llegar a atraer inversionistas que busquen generar y aprovechar la reactivación del sector, convirtiendo en un punto de interés para los ciudadanos

2.8. Identificación Y Operacionalización De Variables

2.8.1. Variable Independiente(CAUSA)

Variable	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
No existe una planificación y estrategias adecuadas para restablecer las condiciones de comercio y vivienda del casco urbano de portoviejo	El terremoto no solo dejó una marca en la imagen urbana y la economía de la sociedad, sino que también se llevó vidas. Tras el desastre, todo lo que sostiene la vida cotidiana de la ciudad quedó paralizado: los espacios públicos y privados sufrieron daños, la apariencia de la ciudad empeoró, y al mismo tiempo la población enfrentó nuevas dificultades económicas y sociales	Daños estructurales	Número de estructuras dañadas	¿Cuántas estructuras se dañaron?	Ficha de observación / Entrevista	Número de estructuras dañadas
			Daños viales	¿Cuántas vías se dañaron?		Número de vías dañadas
			Daños en inmobiliarios	¿Cuánto inmobiliario se dañó?		Número de inmobiliarios dañados
			Daños en entorno urbano	¿Qué daños hubo en el entorno urbano?		Tipos de daños en el entorno urbano
		Pérdidas materiales	Plusvalía	¿Cuánto bajó el valor general de los predios?	Entrevista	Valor general de los predios post-terremoto
			Pérdida económica por número de estructuras dañadas	¿Cuál fue el valor estimado de pérdida económica por las estructuras dañadas?		valor estimado de pérdida económica por las estructuras
			Pérdida económica por daños viales	¿Cuál fue el valor estimado de pérdida económica por las vías dañadas?		valor estimado de pérdida económica por las vías dañadas
			Pérdida económica por daños en inmobiliarios	¿Cuál fue el valor estimado de pérdida económica por los inmobiliarios dañados?		valor estimado de pérdida económica por los inmobiliarios
		Marginación del espacio	Percepción se seguridad	¿Qué percepción de la seguridad tiene el peatón?	Encuesta	percepción de la seguridad tiene el peatón
			Percepción estética	¿Qué percepción de la seguridad tiene el peatón?		percepción de la seguridad tiene el peatón
		Suelo	Debilitamiento del suelo	¿Se debilitó el suelo del lugar de estudio?	Entrevista	Características del suelo
		Legal y normativas	Restricciones para construir	¿Qué restricciones se impusieron para el lugar de estudio?	Entrevista	restricciones de construcción impuestas en el lugar de estudio

2.8.2 Variable independiente

Variable	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Instrumento	Resultado esperado
Desinterés de la población para la habitabilidad y uso social como comercial en el casco urbano debido al poco desarrollo de estrategias por parte de las autoridades para la activación de la zona.	Este proceso se manifiesta cuando la población disminuye de manera gradual su permanencia, uso y apropiación del casco urbano, tanto en el ámbito social como en el comercial, como resultado de la escasa aplicación de estrategias integrales por parte de las autoridades locales orientadas a su reactivación. En la ciudad de Portoviejo, esta situación se hace evidente después del terremoto de 2016, ya que la ausencia de intervenciones oportunas, coordinadas y sostenidas en el tiempo ha propiciado un progresivo desinterés ciudadano. Como consecuencia, se ha debilitado la actividad económica, se ha reducido la vida comunitaria y se ha afectado el rol estructurante que históricamente cumplía el antiguo centro urbano dentro de la dinámica general de la ciudad.	Condiciones estructurales	Características de las veredas	¿Son adecuadas las veredas para su uso?	Ficha de observación	Descripción de las veredas
			Características de las calles	¿Son adecuadas las calles para su uso?		Descripción de las calles
			Equipamiento urbano	¿Son adecuados los equipamientos para su uso?		Descripción del equipamiento
		Eficiencia	Flujo Peatonal	¿Cómo es el movimiento del peatón el espacio estudiado?	Aforo peatonal	Número de peatones por intervalo
			Flujo Vehicular	¿Cómo es el movimiento del vehículo el espacio estudiado?	Aforo vehicular	Número de vehículos por intervalo
		Percepción del peatón	Comodidad en inmobiliario	¿El inmobiliario es cómodo para el peatón?	Encuesta	Percepción del peatón sobre el inmobiliario
			Comodidad en los accesos	¿Los accesos son cómodos para el peatón?		Percepción del peatón sobre los accesos
			Residuos no regulados en terrenos baldíos	¿existe control de los terrenos desocupados por parte de las auto autoridades?		Percepción del peatón sobre los olores
			Seguridad	¿Existe seguridad en el espacio estudiado?		Percepción del peatón sobre la seguridad en el espacio

2.9. Tareas Científicas Desarrolladas

2.9.1. Tc1:

Se elaborará un marco referencial con contenido teórico en donde se proyecte datos y antecedentes que ayuden a generar estrategias en el área afectada, se busca resaltar temas relacionados en la intervención de zonas afectadas, y como estas fueron tratadas.

2.9.2. Tc2:

Recopilación de información para llegar a un diagnóstico que permita llegar a conocer la problemática del área de estudio. Esto mediante encuestas, aforos y fichas de observación.

2.9.3. Tc3:

En lo que concierne a la generación de lineamientos y estrategias, la investigación busca proponer procesos de securitización y desarrollo urbano que permitan activar mecanismos de reactivación integral en el sector.

3. Marco Teórico Referencial Y Legal

3.1. Marco antropológico.

“El desarrollo espacial de las áreas urbanas afecta las características del paisaje, así como la percepción estética de las personas. Específicamente, el sprawl (Crecimiento desordenado o desenfrenado) da como resultado una morfología urbana que es diametralmente opuesta al modelo de ciudad compacta y que asume varios tipos de patrones” (G. Ramírez-Urbe, 2022).

El crecimiento horizontal de las ciudades genera una mayor demanda de infraestructura de transporte, dificultando así una movilidad urbana eficiente. Esto impacta directamente en la vida diaria de las personas, causando congestiones que aumentan los tiempos de viaje y afectan la accesibilidad y seguridad en la infraestructura de movilidad urbana (Ronchi, 2018).

Como señala Cohen, "La historia de la época contemporánea también es la historia de la movilidad urbana, que no se reduce solo desplazamiento en el espacio, comenzando con las estructuras y terminando en las relaciones sociales" (Cohen, 1990. Pág.,139).

Una movilidad urbana ineficiente y la dispersión de las centralidades urbanas influyen profundamente y de manera multifacética en la calidad de vida de los ciudadanos. Estos elementos impactan casi todos los aspectos de la vida diaria, desde la logística laboral y de transporte hasta la situación económica, afectando la obtención de oportunidades y el acceso a servicios.

Tomar en cuenta los factores cotidianos de los ciudadanos es fundamental para guiar la planificación urbana y abordar los problemas sociales que enfrentan, ya que la dispersión de los centros urbanos crea barreras basadas en la situación y el estatus de las personas. El transporte privado les da a los conductores bastante libertad, pero esto puede terminar por la saturación de las vías. Al final, eso suele traducirse en más obras y nuevas carreteras como respuesta. Todo esto afecta de forma directa el día a día de la gente. Si se tienen en cuenta estos aspectos sociales, se podrían buscar formas más justas y accesibles, además de ideas que realmente ayuden a mejorar cómo viven los habitantes.

3.2. Marco teórico

Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción

La inseguridad y la violencia, problemas endémicos en muchas ciudades latinoamericanas, han desempeñado un papel crucial en la fragmentación urbana. La percepción de inseguridad ha llevado a la fortificación y securitización del espacio urbano. Esta respuesta, aunque comprensible, ha tenido profundas consecuencias en la estructura y dinámica de las ciudades. Barrios cerrados, muros, vallas y sistemas de vigilancia se han convertido en características comunes del paisaje urbano. Estas estrategias de securitización, en lugar de resolver los problemas de inseguridad, han contribuido a la creación de espacios urbanos polarizados y excluyentes, donde la interacción social es limitada y la desconfianza se convierte en la norma (Sabatini, F., & G., 2001)

Gobernanza en la reconstrucción post-terremoto: centro histórico y comercial de Portoviejo

Un análisis profundo y multidimensional sobre la gobernanza en el proceso de reconstrucción del centro histórico y comercial de Portoviejo tras el terremoto de 2016. Se aborda la gobernanza no sólo desde la perspectiva de la acción del Estado, sino como un proceso de interacción dinámica entre el Estado, la sociedad civil y el mercado, resaltando el papel de la participación ciudadana hacia una recuperación urbana resiliente y sostenible. El fortalecimiento de la gobernanza es una herramienta clave para superar los déficits de gestión histórica sobre el riesgo y la planificación territorial y urbana en Portoviejo. La recuperación urbana no podrá limitarse a la mera ejecución de obras físicas; será necesaria la realización de procesos participativos, así como condiciones de transparencia y rendición de cuentas. (Kelvin Moreira Torres, 2025).

También la ciudad enfrenta retos significativos, como el despoblamiento del centro histórico, la baja densidad poblacional postismo, la inseguridad en espacios públicos y la lenta reactivación económica, especialmente en el comercio. Estos problemas reflejan la complejidad de la recuperación urbana más allá de la infraestructura. Se evidencia que la planificación urbana debe ser inclusiva, integrando las voces de los residentes, comerciantes y expertos para diseñar soluciones que respondan a las necesidades reales del territorio. La falta de participación social ha limitado la efectividad de algunos programas gubernamentales (Kelvin Moreira Torres, 2025).

La combinación de análisis documental, cartográfico, entrevistas y grupos focales aporta una visión completa de los impactos físicos, sociales y

administrativos, permitiendo identificar patrones y brechas en la gobernanza y la regeneración urbana. Portoviejo tiene el potencial de convertirse en un referente regional en gobernanza post-desastre si fortalece la coordinación institucional, mejora la participación ciudadana y adapta sus políticas a las realidades locales, promoviendo así un desarrollo urbano equitativo y sostenible. (Kelvin Moreira Torres, 2025)

Impacto de políticas post-terremoto en la movilidad vial y peatonal de Portoviejo: análisis y perspectivas

El artículo presenta una visión crítica y reflexiva respecto a la reconstrucción y planificación urbana post terremoto 2016 en la ciudad de Portoviejo, reconociendo el progreso alcanzado en la implementación de políticas y estrategias para mejorar la resiliencia y sostenibilidad, como: la normativa de diseño sismorresistente y sus actualizaciones, y la colaboración internacional con organismos como JICA. Se identifican brechas importantes, así como desafíos a enfrentar con mayor determinación, especialmente en lo que respecta a la integración de la gestión de riesgos en el desarrollo urbano y a la participación ciudadana en los procesos de planificación.

Se menciona que, si bien existen los marcos como Sendai 2015 o los planes nacionales de respuesta ante desastres, su aplicativo real se ve limitado por problemas de coordinación institucional, cumplimiento normativo e imprecisiones respecto a las dinámicas propias del territorio. Se enfatiza la necesidad de una visión multidisciplinaria y de una gobernanza más inclusiva, donde la participación ciudadana y la adaptación continua sean pilares fundamentales.

En síntesis, se transmite que Portoviejo está en un proceso de transformación, con oportunidades para convertirse en un modelo de resiliencia urbana, pero que esto solo será posible si se superan las brechas actuales mediante un compromiso sostenido, una mejor coordinación entre actores y una mayor inclusión social en la planificación y gestión del riesgo

Antes y después en Ecuador: la reconstrucción de las ciudades continua

En el 2013 se pudo sostener que el Proyecto de Mejora de los Servicios Públicos en Manta, respaldado por el Banco Mundial, ha estado en marcha con el fin de optimizar los servicios de agua y alcantarillado, mejorar la movilidad urbana y la accesibilidad mediante la renovación de la infraestructura vial, que incluye aceras, y fortalecer las capacidades del gobierno municipal en la planificación y provisión de estos servicios. Tras el terremoto, el proyecto fue reestructurado para atender las nuevas necesidades de la ciudad, beneficiando a más de 200,000 residentes del cantón. Actualmente, se ha completado el 70% de la regeneración urbana planificada. (Banco Mundial., 2013)

¿Cómo construir ciudades a prueba de terremotos?

En abril y mayo de 2015, una serie de terremotos azotó Nepal, provocando aproximadamente 9.000 muertes y miles de heridos. Numerosos edificios, templos y viviendas colapsaron debido a su falta de preparación para eventos sísmicos, generando pérdidas económicas valoradas en miles de millones de euros (Kuebler, 2023). El sismo principal, conocido como el Terremoto de Gorkha, ocurrió el 25 de abril con una magnitud de 7,8 y fue seguido por más de 300 réplicas significativas. Como resultado, más de 600.000 estructuras fueron destruidas o

dañadas, afectando gravemente a la población y desencadenando una crisis humanitaria de gran escala (Kuebler, 2023).

Ante esta situación, diversas organizaciones de ayuda internacional enfocaron sus esfuerzos en promover una reconstrucción resiliente y accesible. Según Elizabeth Hausler, fundadora de Build Change, el objetivo central en áreas sísmicas debe ser mejorar las condiciones previas mediante técnicas constructivas económicamente viables. En Nepal, los propietarios desempeñaron un rol clave dentro del proceso de reconstrucción, mientras que la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA) contribuyó mediante dos estrategias principales: el fortalecimiento comunitario y la implementación del programa de “albañiles móviles” (Kuebler, 2023).

Este programa formó a trabajadores de las zonas afectadas en técnicas de construcción sismo-resistentes, gracias a la capacitación impartida por especialistas japoneses. Los “albañiles móviles” no solo colaboraron en la reestructuración física del territorio, sino que también difundieron el conocimiento adquirido entre distintas comunidades, favoreciendo así un proceso de empoderamiento local y transferencia tecnológica (Kuebler, 2023).

La intervención permitió reparar una gran parte de las viviendas construidas tradicionalmente con mampostería de piedra recubierta de barro, muchas de las cuales no requirieron demolición total; con una inversión promedio de 3.000 dólares por vivienda, varias fueron rehabilitadas de manera eficiente (Kuebler, 2023).

En paralelo, los procesos de regeneración urbana también jugaron un papel fundamental. Estas intervenciones incluyeron la renovación del pavimento asfáltico, la construcción de aceras accesibles, la incorporación de jardineras y áreas verdes, la instalación de ductos para soterramiento de cables, la implementación de sistemas mecanizados de recolección de basura y la mejora de la iluminación pública mediante luces LED (Mundial, 2017). Estas acciones buscaban mejorar no solo la infraestructura, sino también la movilidad y la calidad de vida de los habitantes.

El enfoque sobre movilidad urbana resulta particularmente relevante en contextos de crisis. En el estudio de Burgos (2021), realizado durante la pandemia de COVID-19, se evaluó la movilidad en avenidas que cubrían aproximadamente 41 hectáreas, mediante encuestas a 270 personas residentes y transeúntes. Si bien la movilidad urbana se mantenía en niveles adecuados cercanos al 60%, las restricciones sanitarias ocasionaron una reducción significativa de movilidad peatonal (del 85% al 50%) debido a cambios en las actividades comerciales y financieras del sector.

La accesibilidad urbana también se analizó en el trabajo de Solórzano (2023), quien evaluó el cumplimiento de criterios de accesibilidad universal en las veredas construidas durante la regeneración urbana. Su estudio combinó análisis técnico con percepción ciudadana. Los resultados indicaron que solo el 15% de los encuestados expresó desacuerdo con las características de la obra, mientras que aproximadamente el 62% consideró que desplazarse por la zona regenerada resultaba fácil, lo que evidencia una mejora sustancial en las condiciones de tránsito peatonal.

Finalmente, la investigación de Quimis (2021) examinó el modelo de gestión del GAD de Portoviejo para determinar la eficiencia de las intervenciones posteriores al terremoto del 16A. A través de un análisis documental, comparó los lineamientos teóricos de la gestión urbana con las características de las obras ejecutadas. Sus conclusiones señalan que dichas intervenciones promovieron la reactivación urbana sostenible, mejoraron la habitabilidad y contribuyeron a elevar la calidad de vida de la población.

Ciudades para la gente

Según Gehl (2010) las ciudades deben ser diseñadas para las personas, priorizando el espacio peatonal y la interacción social. La movilidad no es solo un asunto de infraestructura, sino también de calidad de vida y de cómo los espacios urbanos pueden ser diseñados para mejorarla.” Enfatizar la movilidad “verde”, es como desplazarse ocupando el sistema de transporte público, caminar o usar una bicicleta, es el modo más eficiente de lograr una ciudad sostenible” (Gehl, 2010, pág. 7)

Según (Perez & w, 2018), los desastres naturales son fenómenos que impactan negativamente tanto en la imagen urbana como en la economía de las sociedades, sin olvidar la pérdida de vidas humanas. Las consecuencias del terremoto interrumpieron las actividades diarias que son esenciales para el crecimiento de la ciudad, afectando tanto los espacios de bien público como privado, lo que deterioró la imagen urbana y generó problemas económicos y sociales para la población.

Carlos Moreno (2023) sostiene que la movilidad urbana sostenible busca integrar aspectos ambientales, sociales y económicos en el desarrollo y gestión de sistemas de transporte urbano. El concepto de "ciudad de 15 minutos" promueve un urbanismo que permite a los ciudadanos acceder a la mayoría de sus necesidades dentro de un corto trayecto a pie o en bicicleta, lo que reduce la dependencia de vehículos motorizados. (C40, 2023)

Nuevos términos para el estudio de movilidad en américa

La historia de la movilidad es fundamental para entender cómo han evolucionado las prácticas de desplazamiento a lo largo del tiempo y cómo estas han influido en la conformación de la sociedad y la cultura. La evolución de la movilidad humana constituye un fenómeno que ha transformado profundamente las sociedades a lo largo de la historia. Desde las ancestrales rutas comerciales que conectaban civilizaciones distantes hasta las sofisticadas redes de transporte contemporáneas, cada periodo histórico ha sido testigo de transformaciones sustanciales en las modalidades de desplazamiento humano. Estos cambios no solo han modificado la manera en que las personas se trasladan de un lugar a otro, sino que han reconfigurado radicalmente su comprensión del espacio, del tiempo y de las posibilidades de interacción social y cultural.

El recorrido histórico de la movilidad se encuentra jalonado por hitos tecnológicos que han marcado puntos de inflexión en el desarrollo de las sociedades. La invención de la rueda en la antigüedad representa uno de los primeros y más trascendentales avances, seguido por innovaciones posteriores que incluyen el desarrollo de vehículos motorizados y la consolidación de sistemas de

transporte público modernos. Cada una de estas innovaciones no solo respondió a necesidades prácticas de desplazamiento, sino que generó nuevas dinámicas económicas, sociales y territoriales que redefinieron la experiencia humana del habitar y del movimiento (Dhan Sebastián Zunino, 2023)

Estos avances han transformado radicalmente la manera en que las personas se desplazan, afectando no solo la velocidad y la eficiencia del transporte, sino también la forma en que percibimos el espacio y el tiempo.

Micro actividad y micro movilidad

Cada avance en la tecnología de transporte ha tenido un impacto significativo en la sociedad y la cultura de su época. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023) La edificación de ferrocarriles en el siglo XIX promovió la expansión territorial y el intercambio cultural, mientras que la difusión del automóvil en el siglo XX transformó la percepción de la movilidad personal y la libertad de explorar.

La cultura de la movilidad constituye un campo de estudio que engloba el conjunto de prácticas, significados y representaciones simbólicas asociadas al desplazamiento humano. Este enfoque interpretativo posibilita examinar la movilidad más allá de su dimensión meramente física o funcional, revelándola como una construcción social y simbólica compleja que moldea profundamente nuestra percepción del mundo y configura aspectos fundamentales de nuestra identidad cultural. (Dhan Sebastián Zunino, 2023)

Las prácticas de movilidad exhiben una notable heterogeneidad según los contextos culturales y geográficos en los que se desarrollan. El desplazamiento no puede reducirse a un simple acto mecánico de traslado espacial; por el contrario, se encuentra impregnado de significados culturales y sociales específicos que varían sustancialmente de un entorno a otro. A lo largo de la historia, desde las antiguas caravanas comerciales que atravesaban continentes hasta los complejos sistemas de transporte público contemporáneos, cada sociedad ha desarrollado modalidades particulares de desplazamiento que funcionan como expresión de sus valores, cosmovisiones y necesidades específicas (Dhan Sebastián Zunino, 2023).

La movilidad, asimismo, se encuentra cargada de significados simbólicos que trascienden ampliamente su función práctica inmediata. El acto de desplazarse no representa únicamente un medio instrumental para alcanzar un destino determinado, sino que puede simbolizar dimensiones más profundas vinculadas con la construcción identitaria, la experiencia de libertad y las formas de interacción social. En este sentido, mientras que en determinadas culturas el viaje se asocia estrechamente con nociones de aventura, libertad personal o exploración individual, en otras puede encontrarse vinculado al cumplimiento de deberes religiosos, a procesos migratorios forzados o a dinámicas de movilidad por necesidad. Estos significados y representaciones culturales influyen decisivamente en la manera en que percibimos y valoramos la movilidad en nuestra cotidianidad (Dhan Sebastián Zunino, 2023).

La cultura de la movilidad se manifiesta igualmente en la dimensión material, es decir, en los objetos y artefactos asociados con el transporte. Estos elementos materiales (que incluyen vehículos, equipaje y tecnologías de

transporte) no solamente facilitan el desplazamiento físico, sino que operan como portadores de significados culturales y sociales que enriquecen nuestra comprensión de las prácticas de movilidad. El diseño, la funcionalidad y la estética de un medio de transporte, por ejemplo, pueden reflejar las prioridades y valores predominantes de una cultura específica, así como su trayectoria histórica y su particular contexto geográfico (Dhan Sebastián Zunino, 2023) .

Desde las primeras locomotoras de vapor hasta los aviones comerciales de pasajeros de la era contemporánea, la mecanización progresiva del transporte ha expandido notablemente nuestras fronteras tanto físicas como culturales, habilitando la exploración de territorios previamente inaccesibles y transformando radicalmente las nociones de distancia y tiempo (Dhan Sebastián Zunino, 2023).

La movilidad en el contexto de la modernidad ha generado, además, transformaciones profundas en las dinámicas sociales y culturales. La masificación del automóvil durante el siglo XX modificó radicalmente la estructura de las ciudades y las formas de sociabilidad urbana, mientras que los procesos de globalización han intensificado el intercambio cultural y han diversificado exponencialmente los patrones y experiencias de movilidad a escala planetaria (Dhan Sebastián Zunino, 2023).

América Latina emerge como un caso de estudio particularmente revelador en el análisis de la movilidad contemporánea. La región ha experimentado múltiples y complejas transformaciones sociales, culturales, económicas y políticas que han incidido significativamente en las modalidades de desplazamiento de sus habitantes y en la manera en que estas prácticas de

movilidad han contribuido a configurar identidades individuales y colectivas, así como manifestaciones culturales específicas del contexto latinoamericano (Dhan Sebastián Zunino, 2023).

Ciudades para la gente

Jan Gehl es un arquitecto y urbanista danés reconocido por su enfoque en la humanización de las ciudades y la promoción de la movilidad activa. Su labor se centra en el diseño de ciudades a escala humana, colocando a las personas en el centro del proceso de planificación urbana. La movilidad activa, según (Gehl, 2010) se refiere a formas de transporte que implican actividad física, como caminar, andar en bicicleta o usar patinetes. Gehl sostiene que las ciudades deben ser diseñadas para fomentar estas formas de movilidad por diversas razones:

1. **Salud:** La movilidad activa promueve la salud física al incentivar el ejercicio regular. Caminar o andar en bicicleta por la ciudad puede ser una forma fácil y efectiva de incorporar actividad física en la vida diaria.
2. **Sostenibilidad:** Las formas de movilidad activa son más sostenibles que el transporte motorizado. Reducen la contaminación del aire, el ruido y la dependencia de los combustibles fósiles.
3. **Interacción Social:** Gehl sostiene que las ciudades diseñadas para la movilidad activa fomentan la interacción social. Las calles llenas de peatones y ciclistas son más animadas, seguras y sociables que las dominadas por automóviles.

4. **Economía Local:** Promover la movilidad activa puede beneficiar a la economía local. Las personas que caminan o andan en bicicleta tienden a hacer compras más frecuentes y a apoyar a los negocios locales.

Esta visión humanista del urbanismo sugiere que los espacios urbanos deben ser lugares de encuentro, interacción y bienestar, donde las personas se sientan motivadas a caminar, detenerse, observar y participar activamente en la vida pública. Esta perspectiva contrasta con muchos enfoques tradicionales de planificación urbana que priorizan la eficiencia del tráfico vehicular por encima de la experiencia humana. (Gehl, 2010)

Dentro de este enfoque centrado en el ser humano, se introduce el concepto de movilidad activa. Para Gehl, la movilidad no es simplemente el acto de desplazarse de un punto A a un punto B, resulta más interesante conocer cómo se hace, cómo se vive ese desplazamiento y sobre todo cómo ese desplazamiento forma parte de la vida cotidiana. La movilidad activa como las que se realizan caminando o en bicicleta no se presenta como una mera alternativa al transporte motorizado sino como la forma ideal de volver a conectar con el entorno, mejorar la salud y revitalizar los espacios urbanos. En una ciudad con estas características, cada calle, plaza o parque urbano sería una invitación al desplazamiento activo, a la interacción y al disfrute del espacio público (Gehl, 2010).

Más allá de la simple actividad física, Gehl sostiene que la movilidad activa ofrece beneficios profundos para la salud mental y emocional. Caminar o andar en bicicleta permite una conexión más directa con el entorno, brindando

oportunidades para la reflexión, la observación y el descubrimiento. Estas actividades, al realizarse a un ritmo humano, permiten que las personas se detengan, exploren y se relacionen con su ciudad de una manera que no es posible desde el interior de un vehículo. Además, al fomentar la movilidad activa, se promueve una mayor interacción social, ya que las personas se encuentran cara a cara, estableciendo conexiones y fortaleciendo el tejido social de la comunidad. (Gehl, 2010)

Desde una perspectiva ambiental, la movilidad activa es crucial para la creación de ciudades sostenibles. Al disminuir la dependencia del transporte motorizado, se reducen las emisiones de carbono, se disminuye la contaminación del aire y se promueve un entorno urbano más limpio y verde. Sin embargo, la visión de Gehl trasciende la simple sostenibilidad ambiental. Al diseñar ciudades que fomenten la movilidad activa, también se están creando espacios más equitativos, donde las personas, sin importar su edad, capacidad o situación económica, tienen acceso a un transporte seguro, asequible y saludable. (Gehl, 2010)

Gehl (2010) presenta principios y ejemplos sobre cómo diseñar ciudades que fomenten la movilidad activa. Algunas de sus recomendaciones son:

- a. **Reducir el Dominio del Automóvil:** Gehl aboga por disminuir el espacio destinado a los automóviles en las ciudades y priorizar a peatones y ciclistas. Esto puede lograrse mediante acciones como peatonalizar calles, crear carriles bici protegidos y reducir la velocidad del tráfico.

- b. **Diseñar Espacios Públicos de Calidad:** Los espacios públicos, como plazas y parques, deben ser atractivos, seguros y cómodos, lo que incentiva a las personas a caminar y disfrutar del aire libre.
- c. **Conectar Destinos:** Gehl enfatiza la relevancia de desarrollar una red integrada y articulada de itinerarios peatonales y ciclovías que establezcan conexiones fluidas entre los destinos urbanos de mayor significación cotidiana, tales como instituciones educativas, equipamientos comerciales y espacios públicos recreativos. Esta conectividad sistemática no solo facilita el desplazamiento funcional, sino que contribuye a generar una experiencia urbana más cohesionada y accesible para los habitantes.
- d. **Promover la Diversidad:** Las áreas urbanas que integran una multiplicidad de usos (residenciales, comerciales y recreativos) exhiben mayores niveles de vitalidad y dinamismo social. Esta mezcla de funciones urbanas genera entornos más atractivos y estimulantes para la práctica de la movilidad activa, al proporcionar una diversidad de destinos y actividades que enriquecen la experiencia del espacio público y fomentan patrones de desplazamiento más sostenibles y saludables.

En el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, impulsado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y presentado oficialmente el 11 de mayo de 2011, se hace un llamado directo a los países para actuar con responsabilidad y urgencia frente a una problemática que afecta la vida cotidiana de millones de personas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

El documento invita a desarrollar acciones concretas dentro del marco legal de los gobiernos nacionales y locales, reconociendo que la seguridad vial no es solo una cuestión técnica, sino una realidad que se vive todos los días en calles, avenidas y barrios. La verdad es que reducir las proyecciones de víctimas por accidentes de tránsito implica decisiones firmes, coordinación institucional y, sobre todo, un compromiso real con la protección de la vida humana. Esto se organiza en torno a cinco pilares: vehículos más seguros, usuarios más seguros, infraestructuras más seguras, gestión de la seguridad vial y respuesta tras los siniestros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

El MTOP señala que, al diseñar la infraestructura vial, a menudo se elige la opción que ofrece mayor capacidad y velocidad, lo que implica dimensionar generosamente los carriles e intersecciones.

Este enfoque prioriza la circulación motorizada en términos de flujo y velocidad, lo que compromete la seguridad de la bicicleta y la micro movilidad. Es fundamental evaluar si la actual concepción y configuración de la red vial en cada ciudad garantiza comodidad, seguridad y atractivo para el uso de modos de transporte no motorizados. En consecuencia, se debe revisar el diseño de la red vial en criterios de pacificación vial para desarrollar más la viabilidad en la movilidad activa como también la micro movilidad más allá de su red específica, que necesariamente tendrá una extensión limitada (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

En las ciudades grandes e intermedias del Ecuador, el sistema de transporte no solo mueve personas y mercancías, también genera impactos que se sienten a

diario. Entre los más evidentes están la siniestralidad vial, la congestión vehicular y la contaminación ambiental, problemas que afectan directamente la calidad de vida urbana. Y es que el transporte concentra aproximadamente el 26,52 % de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional, una cifra que pone en evidencia la urgencia de replantear la forma en que nos desplazamos por la ciudad (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

Para enfrentar esta realidad, resulta necesario apostar por modos de transporte más sostenibles, aquellos que demandan menos energía, emiten menos contaminantes y se integran mejor al entorno urbano. En este sentido, una de las acciones clave pasa por repensar cómo se distribuye el espacio vial. La verdad es que gran parte de las calles siguen priorizando la circulación y el estacionamiento del automóvil privado, relegando a peatones, ciclistas y otros modos más eficientes a espacios reducidos y poco seguros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

Revisar esta distribución abre la puerta a una movilidad más justa. La movilidad activa y la micro movilidad, por ejemplo, no solo contribuyen a reducir emisiones, sino que también fortalecen la equidad social, ya que impulsan infraestructuras accesibles para personas de distintas edades, capacidades y condiciones socioeconómicas. No es casualidad que las ciudades donde caminar o andar en bicicleta es seguro y cómodo sean percibidas como más inclusivas; en ellas, se atienden con mayor sensibilidad las necesidades de quienes se encuentran en situaciones de mayor vulnerabilidad (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023).

Además, distintos estudios han señalado que invertir en infraestructura para la movilidad activa resulta altamente rentable. Más allá de las ciclovías o veredas bien diseñadas, estos proyectos generan beneficios que se traducen en ahorro en salud pública, mayor productividad y reducción de los tiempos de desplazamiento. Al final, apostar por una movilidad más humana no solo mejora la ciudad, también representa una decisión inteligente desde el punto de vista social, ambiental y económico. Por ejemplo, la bicicleta se considera el modo de transporte más rápido y eficiente para realizar viajes de hasta cinco kilómetros, en comparación con otros medios como el automóvil y el transporte público. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023)

3.3. Marco conceptual:

Movilidad urbana

La movilidad urbana se trata sobre el desplazamiento de personas y mercancías que existen en entorno urbano, sin importar el medio utilizado, ya sea caminando, en transporte público, en vehículo particular, en bicicleta, entre otros. Este concepto va más allá de la idea tradicional de transporte o tránsito. Y es que el transporte, en sentido estricto, suele limitarse a los medios mecánicos de desplazamiento, mientras que el tránsito se enfoca casi exclusivamente en la circulación de vehículos motorizados. Sin embargo, la experiencia urbana cotidiana demuestra que moverse por la ciudad implica mucho más que eso.

Hablar de este enfoque significa reconocer a las personas, sus recorridos diarios y las condiciones en las que estos se realizan. Incluye al peatón que camina al trabajo, al estudiante que se desplaza en bicicleta y a quien depende del transporte público para acceder a servicios básicos. La verdad es que la movilidad urbana integra dimensiones sociales, espaciales y ambientales que influyen directamente en la calidad de vida, y por ello no puede reducirse únicamente a la gestión del flujo vehicular. (CONUEE, 2018).

Asimismo, la movilidad urbana comprende todos los sistemas y mecanismos que hacen posible la conexión diaria entre distintas zonas de una ciudad, siendo esencial para el desarrollo social y económico en contextos urbanos. Se considera un derecho colectivo y una necesidad fundamental, ya que permite que toda la ciudadanía acceda a servicios y oportunidades de forma equitativa, sin importar sus condiciones físicas, económicas o sociales. (EM, 2018)

Desde un enfoque integral, la movilidad urbana no solo trata sobre el acto de moverse, sino también de los factores que pueden facilitar o dificultar dichos desplazamientos, incluyendo elementos sociales, ambientales y de gestión urbana. Por esta razón, es un componente clave en la organización territorial que debe ser tomado en cuenta en los procesos de planificación y políticas públicas, con el objetivo de garantizar la accesibilidad y la inclusión social.

Reactivación urbana

La reactivación urbana es un proceso orientado a la revitalización y dinamización de áreas urbanas que se encuentran en estado de deterioro o subutilización. Este proceso busca aprovechar espacios vacíos o residuales, como terrenos baldíos o estacionamientos, transformándolos en nuevos espacios productivos y generadores de actividad social, económica y cultural. La reactivación urbana implica no solo la mejora física del entorno, sino también la promoción de la inclusión social y la recuperación del tejido urbano para fomentar un desarrollo más sostenible y equitativa (Bermúdez Meneses, 2023).

Este concepto está relacionado con la rehabilitación y regeneración urbana, pero se enfoca específicamente en la activación de zonas que han perdido su funcionalidad o atractivo, mediante intervenciones que rescatan y readecuan espacios infrautilizados para integrarlos nuevamente en la dinámica urbana, generando nuevas oportunidades para la comunidad y mejorando la calidad de vida (Escobar Guevara, 2025).

Portoviejo ha manejado de una manera escalonada en el tiempo con respecto a su reactivación, se han restaurado y asegurado gran parte del área urbana hasta la actualidad, nos obstante, existen espacios que se han mantenido en la espera de acciones para su intervención, de los cuales, en casco urbano forma parte, manifestando un gran fallo en el contexto urbano al no haber intervenido de una manera rápida y eficaz.

Economía local

Se hace referencia al conjunto de actividades económicas que toman forma dentro de una comunidad, ciudad o región determinada, y que están profundamente ligadas a los recursos, las necesidades y las particularidades propias de ese territorio. No se trata solo de cifras o transacciones, sino de dinámicas cotidianas que sostienen la vida local y dan identidad a los espacios urbanos y rurales (Banco Interamericano de Desarrollo.).

Incluye procesos de producción, distribución y consumo de bienes y servicios que, en su mayoría, son impulsados por pequeñas y medianas empresas, emprendimientos familiares, mercados comunitarios, agricultura local y formas de turismo interno. La verdad es que estas actividades no solo generan ingresos, sino que también fortalecen los vínculos sociales, promueven la autosuficiencia económica y contribuyen a que la riqueza circule dentro del propio territorio. En ese sentido, la economía local se convierte en un motor clave para el desarrollo sostenible y para la mejora real de la calidad de vida de quienes habitan el lugar. Su objetivo principal es generar empleo, fortalecer la autosuficiencia económica,

y mejorar la calidad de vida de los habitantes del lugar (Banco Interamericano de Desarrollo.).

En Portoviejo la mayor parte de la economía se basa más que nada en los locales comerciales y servicio de ciudadanos emprendedores que en gran mayoría concentraban sus actividades en lo que era el antiguo casco urbano, donde les así la oportunidad de crecer y desarrollar sus negocios (Seguridad y movilidad después del terremoto 16A).

Sostenibilidad

Se refiere al desarrollo y gestión de las ciudades de manera que se logre un equilibrio entre el crecimiento urbano, la protección del medio ambiente, la equidad social y la viabilidad económica, sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones. Implica planificar, construir y habitar las ciudades con criterios que reduzcan el impacto ambiental, promuevan la justicia social y fomenten una economía local resiliente (ONU-Hábitat.).

En el contexto de Portoviejo, la sostenibilidad urbana se vuelve un desafío particularmente sensible, marcado por las huellas que dejó el terremoto de 2016 y por la necesidad urgente de reconstruir no solo infraestructura, sino también confianza y vida urbana. Una ciudad sostenible, en este escenario, implica gestionar los recursos de manera eficiente, pero también reconocer que el espacio urbano debe responder a las realidades sociales, económicas y ambientales de su población.

La verdad es que, en sectores como el antiguo casco urbano, la sostenibilidad no puede entenderse sin inclusión. La accesibilidad, el uso equitativo del espacio público y la recuperación de áreas deterioradas se convierten en elementos clave para que la ciudad vuelva a ser habitable y funcional para todos. Además, frente a un territorio expuesto a riesgos naturales, la resiliencia adquiere un papel central: no se trata solo de resistir futuros eventos adversos, sino de aprender de lo ocurrido y transformar las debilidades en oportunidades de mejora urbana. (ONU-Hábitat.)

Así, avanzar hacia un Portoviejo sostenible supone integrar criterios ambientales, sociales y económicos en la planificación urbana, promoviendo intervenciones que fortalezcan el tejido social, reduzcan vulnerabilidades y permitan que la ciudad se adapte, poco a poco, a los desafíos del cambio climático y a las dinámicas propias de su crecimiento. En definitiva, la sostenibilidad urbana se presenta como un proceso continuo, en el que la reconstrucción del pasado y la proyección del futuro deben caminar de la mano.

Segregación urbana

Se trata de un proceso que, aunque muchas veces pasa desapercibido, termina marcando profundamente la forma en que se vive la ciudad. Distintos grupos de población (definidos por su nivel socioeconómico, su origen cultural, su etnia o su condición migratoria) se van distribuyendo de manera desigual en el territorio urbano, ocupando espacios separados entre sí. Y es que esta fragmentación no ocurre solo en el plano físico, sino también en las oportunidades cotidianas. (Segregation Wiki)

Con el tiempo, esta dinámica se hace visible en la conformación de barrios claramente diferenciados, donde las condiciones de vida, el acceso a servicios básicos, las oportunidades laborales y la calidad del entorno urbano varían de forma significativa. Así, la ciudad se convierte en un mosaico desigual, en el que el lugar donde se habita influye directamente en las posibilidades de desarrollo de las personas y en la manera en que se relacionan con su entorno y con los demás. En muchos casos, la segregación urbana no es voluntaria, sino producto de

políticas públicas, dinámicas del mercado inmobiliario, pobreza estructural o discriminación social (Segregation Wiki).

Interacción social

Se refiere a las relaciones y formas de comunicación que se dan entre las personas dentro del espacio urbano, es decir, en las ciudades y centros poblados. Estas interacciones se producen en espacios públicos y privados como calles, plazas, parques, transporte público, mercados, barrios y centros de trabajo o estudio. Es a través de la interacción social que se construye la vida comunitaria, se generan redes de apoyo, se transmiten valores culturales y se fortalece el sentido de pertenencia a un lugar (Ecosfera, 2018).

3.4. Marco Jurídico y/o normativo

Objetivos de desarrollo sostenibles

En el año 2015, la Organización de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un hito que marcó un punto de inflexión en la forma de pensar el desarrollo a escala global. Más que un simple acuerdo internacional, esta agenda se presentó como una invitación (y también como un compromiso) para que los países y sus sociedades se atrevieran a tomar un rumbo distinto, uno orientado a mejorar las condiciones de vida de las personas de manera integral. (Naciones Unidas, 2022).

Se destaca el uso del objetivo 11:

Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles

“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.” (Naciones Unidas, 2022)

En Portoviejo, la evidencia las limitaciones de los procesos de reconstrucción posteriores al terremoto del 16 de abril de 2016, ya que, a pesar del discurso orientado a ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, el centro urbano continúa presentando vacíos urbanos, edificaciones deterioradas y una débil reactivación de la actividad social y comercial (Naciones Unidas, 2022).

La permanencia de lotes baldíos y de edificaciones con daños aún visibles no solo ha afectado la imagen urbana, sino que también ha alimentado, casi de forma silenciosa, una sensación persistente de inseguridad y abandono. Y es que, cuando el espacio público deja de ser usado y apropiado por la gente, la ciudad empieza a perder vida. Esta situación pone en evidencia una planificación urbana fragmentada, enfocada más en acciones aisladas que en una estrategia integral y sostenida de regeneración urbana.

Si bien iniciativas como la Plaza Memorial San Gregorio representan un paso importante hacia la recuperación simbólica y funcional del casco urbano, la verdad es que su verdadero alcance dependerá de algo más profundo: su capacidad para dialogar con el entorno inmediato, activar dinámicas económicas, atraer inversión privada y, sobre todo, devolverle a la ciudadanía la confianza en ese espacio. Solo así la reconstrucción podrá ir más allá de lo conmemorativo y convertirse en un proceso vivo, capaz de fortalecer la resiliencia urbana y sentar bases reales para una ciudad más sostenible e inclusiva.

Política nacional de movilidad urbana sostenible del ecuador

El concepto de movilidad urbana sostenible surge como una respuesta para solucionar las problemáticas que aquejan a nuestros territorios y particularmente a nuestras ciudades y sus habitantes. Según la Organización de las Naciones Unidas estamos experimentando un crecimiento del tamaño de nuestras ciudades sin precedentes y se estima que para el 2030 la población urbana habrá crecido un 68%. Dicho crecimiento urbano, basado en el actual modelo de planificación de las ciudades, extensa, dispersa y poco densificada; implica que los gobiernos locales van a necesitar más recursos para satisfacer las necesidades de los ciudadanos, éstos a su vez van a realizar sus viajes cotidianos en un mayor tiempo debido a las distancias y la congestión vehicular; lo que repercute en una mayor emisión de gases, mayor consumo energético, mayores costos de movilidad y una menor calidad de vida. (Muñoz, Morante, & García, 2023)

Constitución de la república de ecuador

Extractos sacados de la Constitución de la República del Ecuador (2008) del segundo capítulo, sexta sección “habitat y vivienda” con el Artículo 31 y “*Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial*” con los artículos 1, 2, 3 ,4 ,9, 11, 12.

TITULO II: Capítulo Segundo, Sección Sexta

Hábitat Y Vivienda Art. 31

El Artículo 31 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), ubicado en el segundo capítulo, sexta sección denominada “Hábitat y vivienda”, establece el derecho de la población a un hábitat seguro y a una vivienda digna, entendido no únicamente como el acceso a soluciones habitacionales, sino como la obligación de garantizar entornos urbanos adecuados, funcionales y seguros. No obstante, en el casco antiguo de Portoviejo, la presencia persistente de lotes baldíos, edificaciones con evidente deterioro y espacios urbanos poco utilizados revela una brecha entre el mandato constitucional y su aplicación práctica en el territorio, situación que incide de manera directa en la calidad de vida de los habitantes y en la percepción de seguridad ciudadana.

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Se destaca el uso del Artículo :1, 2, 3, 4, 9, 11, 12

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en sus artículos 1, 2, 3 y 4, reconoce al sistema de transporte y movilidad como un

servicio público esencial, pensado no solo para mover personas y vehículos, sino para garantizar seguridad vial, accesibilidad universal y un uso ordenado del espacio urbano. En el centro urbano de Portoviejo, duramente golpeado por el terremoto del 16 de abril de 2016, estos principios cobran un peso especial. Y es que la fractura del tejido urbano, la pérdida de continuidad en la red vial y la reducción progresiva de la movilidad peatonal han ido restándole funcionalidad al sector, afectando directamente su capacidad de reactivarse en lo social y en lo económico (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

De igual manera, los artículos 9, 11 y 12 asignan competencias claras a las instituciones del Estado y a los gobiernos autónomos descentralizados, subrayando el rol clave de los GAD municipales en la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio. En el caso de Portoviejo, este marco legal demanda algo más que acciones aisladas: exige una intervención articulada y sostenida en el tiempo, que priorice la recuperación de la conectividad urbana, refuerce la movilidad peatonal y promueva sistemas de transporte seguros y eficientes. Solo a través de esta mirada integral será posible avanzar hacia una reactivación real del centro urbano, capaz de devolverle su dinamismo y su papel estructurante dentro de la ciudad. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

La permanencia de espacios urbanos deteriorados y la escasa articulación entre la movilidad y el uso del suelo ponen de manifiesto la necesidad de una aplicación efectiva de este marco legal, a fin de que la reactivación del centro urbano posterior al sismo se consolide como un proceso integral orientado a mejorar la accesibilidad, la seguridad ciudadana y la calidad del espacio público,

contribuyendo a una recuperación urbana sostenible. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo

Extractos tomados de la ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo del segundo capítulo, llamado “Ordenamiento territorial” del Artículo 11.

TÍTULO II

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Art.11 Alcance del componente de ordenamiento territorial. (MTO, 2023)

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, en el Artículo 11 del capítulo II, define el ordenamiento territorial como una función pública destinada a planificar, regular y armonizar el uso y la ocupación del suelo, considerando las condiciones físicas, sociales, económicas, ambientales y culturales del territorio. En la ciudad de Portoviejo, duramente golpeada por el terremoto del 16 de abril de 2016, este enfoque adquiere un peso especial. Y es que el sismo no solo dejó daños visibles, sino que alteró de manera profunda la configuración urbana del centro histórico, provocando la aparición de vacíos urbanos, edificaciones que quedaron fuera de uso y una clara fragmentación del tejido urbano que, durante años, había sostenido la vida social y económica de la ciudad (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008)

Desde esta mirada, la aplicación del Artículo 11 plantea un desafío concreto: que los procesos de reconstrucción y reactivación del centro urbano no se limiten a acciones aisladas, sino que se conduzcan mediante una planificación integral y coherente. Esto implica optimizar el uso del suelo, recuperar áreas subutilizadas y consolidar espacios urbanos que sean, ante todo, seguros y funcionales. Sin embargo, la realidad del casco antiguo evidencia que este objetivo aún enfrenta obstáculos importantes. La permanencia de lotes baldíos y la escasa ocupación del suelo en sectores estratégicos revelan dificultades en la puesta en práctica efectiva del ordenamiento territorial como herramienta de gestión urbana (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

En este contexto, el ordenamiento territorial se presenta no solo como un instrumento técnico, sino como una pieza clave para reencauzar el desarrollo urbano tras el desastre. Su correcta aplicación permitiría articular el espacio público, la actividad económica y la movilidad urbana, generando condiciones que favorezcan una reactivación sostenible del centro histórico. Al mismo tiempo, contribuiría a mejorar la calidad de vida de la población portovejense, devolviendo al casco urbano su papel como espacio de encuentro, actividad y pertenencia dentro de la ciudad. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

3.5. Marco referencial.

Análisis de la conectividad urbana de la ciudad de hermosillo-mexico

A través de la sintaxis espacial es posible comprender, con mayor precisión, cómo se mueve la gente dentro de la ciudad y qué espacios concentran

o pierden actividad. Este análisis permite identificar oportunidades para la apertura o fortalecimiento de zonas verdes que, gracias a su configuración espacial, pueden integrarse de forma natural a las principales pautas de movilidad peatonal. Y es justamente ahí donde el espacio urbano cobra sentido: cuando acompaña y facilita el desplazamiento cotidiano de las personas (García, Ramírez, Quintana, & Miranda, 2022).

Desde esta lógica, la sintaxis espacial se convierte en una herramienta clave para plantear intervenciones de peatonalización en ámbitos estratégicos, mejorar la organización del tráfico vehicular y reforzar programas turísticos que dependen, en gran medida, de recorridos accesibles y legibles. Además, permite evaluar la viabilidad de nuevos comercios dentro de la ciudad, considerando que estas actividades requieren un flujo peatonal constante sobre ejes viales bien conectados, capaces de garantizar accesibilidad, visibilidad y permanencia. En conjunto, estas acciones no solo optimizan la movilidad, sino que contribuyen a activar la vida urbana y a fortalecer la dinámica económica y social del entorno (García, Ramírez, Quintana, & Miranda, 2022).

Transporte Privado: Comprende vehículos de propiedad individual, como automóviles y motocicletas. Este tipo de transporte ofrece mayor flexibilidad y comodidad, pero también puede contribuir a problemas de tráfico y contaminación en las ciudades. (AENOR, 2024).

Los sistemas de bicicleta pública y la movilidad urbana sostenible. Un análisis en la ciudad de palma(cuba)

El transporte público constituye un medio de movilidad y es una herramienta fundamental para el desarrollo de la sociedad y resulta protagónico para el desarrollo socioeconómico de la nación cubana. El transporte está vinculado directamente con las actividades económicas que se generan en el país, por lo cual existe una estrecha relación entre los servicios que se ofertan con el número de viajes y con el volumen de pasajeros a transportar (Pons, Lladó, Pérez, & Martíne, 2016)

Capítulo II

Diseño Metodológico

Para el desarrollo de la investigación al ser de carácter analítica se deben optar diferentes mecanismos de recolección de datos e información en base al contexto físico del lugar, es por ello que se debe de utilizar los siguientes métodos:

4.1. Métodos

Método Analítico: Se considera a todo el perfil de información que se sacó en base a la revisión del perfil histórico del sector, movimiento económico y antecedentes de los usuarios fijos como móviles del centro urbano, considerar desde las acciones propuesta por las entidades municipales a cargo del sector, evidenciar los movimientos que han dado como resultado a lento desarrollo/reactivación del sector, evidenciando que en el usuario constante del sector.

Método descriptivo: Las entrevistas ayudan a interpretar de mayor manera la situación de un problema a estudiar, este caso nos amerita comprender la idea que tienen los ciudadanos tanto residentes del centro como usuarios frecuentes, establecer un margen de preguntas que nos ayude a direccionar de manera más eficaz las estrategias que se quieren llevar a cabo para una óptimo desarrollo, establecer dentro del perfil arquitectónico/urbano que propuestas o consideraciones serán capaces de solventar mediante la ayuda de los usuarios.

Los aforos ya sean peatonales y vehiculares, dentro de esta investigación nos asegura comprendedor de mejor manera el comportamiento del sector en ciertos puntos del día, se establecer que median dichas observaciones podamos intervenir ya sea con la planificación espacial como equipamientos urbanos y elementos que optimicen el espacio.

Con la ayuda del aforo se nos dan intervalos medibles que nos permiten optimizar estrategias y lineamientos a considerar, al no ser especulativos nos da una línea directa a los resultados deseados

Encuestas a la par de la entrevista nos da una interpretación sobre la situación que existe, como la que se espera resolver del sector por parte de los usuarios, trata de disponer un límite en el lineamiento de la investigación que ayude a reducir el di confort perceptivo de los usuarios del sector, dándoles la mayor de la atención a sus propuestas y contextos para una mayor resolución.

4.2. Técnicas y herramientas

Fichas de observacion/entrevistas	Instrumento	Banco de preguntas
Encuesta	Instrumento	Cuestionario
Aforo peatonal/ vehicular	Instrumento	Fichas de registro
Mapas descriptivos	instrumentos	Programas de diseño y informacion

Las fichas de observación y entrevista nos proporcionaran un enfoque subjetivo ante la población a estudiar, se busca remarcar y comprender el contexto que estamos investigando de la manera más precisa posible, es por ello que gran parte de la población va a tener que estar relacionada directa o indirectamente con el sector.

La encuesta como método de obtención de información nos dará un enfoque de toma de información redireccionado hacia los aspectos que se quieran comprender, dando así un mayor resultado en la investigación. El resultado que se espera obtener de la obtención de información de los usuarios de la zona cero es identificar los puntos que han impedido su reactivación sectorial, desde las condiciones físicas, inconformidad en la percepción del usuario dentro de la zona, acciones recomendadas y sobre todo que la disposición que se tenga con respecto a las estrategias y lineamientos que se quieran dar, tanto el usuario residente dentro del centro como el usuario que transita el lugar comprenden desde diferentes puntos de vista que nos otorgan una mejor comprensión del mismo.

Los aforos tanto peatonal como vehicular tienen como fin entender el comportamiento de movilidad por el sector, se busca encontrar valores que se puedan comprender mediante rango de medición para así poder ver de manera directa como es el movimiento dentro del sector, para así poder generar estrategias en base a ello. Se trata de identificar en medida al estudio, comprender el espacio y como el usuario portovejense lo contempla, ya que actualmente se podría denominar como una “zona de transición”, un espacio que, solo ocupado para desplazamiento momentáneo, y no tanto como una zona de concentración social ni económica.

Mapas



Ilustración 2 Mapas descriptivo sobre la zona por la cual se realizaron los estudios de campo

Autor: tesista

Fuente: Ilustrador

4.3. Fuentes

Se comprenden como fuentes primarias, los datos, opiniones y resultados de mayor importancia o precisión en el ámbito de la investigación, son la que

sostiene la información más directa posible ya que actúan directamente y están involucrados en el tema a investigar

Se comprenden como una fuente primaria a denotar, el GAD de Portoviejo, ellos mantienen todo tipo de información concreta con el estado urbano del espacio, cual ha sido su situación crítica, vías, estado de la Plusvalía del sector, restricciones constructivas y físicas del espacio, estado físico, social, económico. Se espera poder reflejar con dicha información mejores estrategias y un pleno entendimiento del contexto a intervenir

Como segunda fuente primera, estos serían los propietarios cercanos del sector, tales personas nos pueden reflejar información en cuanto a su percepción de cómo se comportó el espacio, cuales fueron de los primeros problemas que se presentaban, descripción de los daños materiales lo cual significaban pérdidas monetarias para ellos, situación financiera, intervención por parte de las autoridades, aspectos de seguridad, necesidades tanto cuando se dio el sismo como en la actualidad

La fuente secundaria y única en esta investigación serían los peatones recurrentes del sector, que, aunque no estén involucrado directamente con la zona, forman parte del entorno y lo complementan, en parte es debido a ellos que cambia la percepción del espacio estudiado, ya como aspecto social, son los que adaptan en conjunto con el espacio, de este la información que se pueda obtener de ellos no podrá dar un contexto más real sobre el estado antes, durante y después del sismo.

Capítulo III

5. Diagnóstico y resultados de la investigación

5.1 Contexto histórico de la provincia de Manabí

Cuando uno se acerca a la historia de las primeras ciudades de la provincia de Manabí, inevitablemente se encuentra con un panorama que invita a reflexionar sobre cómo surgieron sus asentamientos y cómo fueron tomando forma dentro del territorio. Manabí nació administrativamente con solo tres cantones (Portoviejo, Jipijapa y Montecristi) establecidos el 25 de junio de 1824, en tiempos de la Gran Colombia. Más tarde, con el inicio de la República del Ecuador en 1830, este proceso de organización territorial continuó evolucionando. Con el paso de los años, y a través de diferentes etapas políticas y sociales, la provincia fue consolidando su estructura cantonal hasta conformar los 22 cantones que existen en la actualidad, cada uno con su propio concejo municipal y con dinámicas urbanas particulares. (El diario, 2016)

Consolidándose oficialmente la provincia de Manabí, su extensión territorial alcanzaba los 25 620 kilómetros cuadrados. Sin embargo, esta configuración inicial no se mantuvo intacta por mucho tiempo. En 1825, la provincia perdió Atacames y, más adelante, en 1878, durante el gobierno de Ignacio de Veintemilla, también cedió Muisne (el antiguo Mompiche), ya que ambas zonas fueron incorporadas a la provincia de Esmeraldas. Estos ajustes administrativos reflejan cómo el territorio manabita atravesó un proceso dinámico de redefinición a lo largo del siglo XIX. (El diario, 2016)

En el avance de la colonización interna, las áreas centrales (Portoviejo, Manta y Montecristi) junto con la zona sur, especialmente Jipijapa, fueron configurándose bajo influencias marcadas por actividades administrativas y comerciales. Con la llegada de la época republicana, este proceso se intensificó, permitiendo que ciudades como Portoviejo y Montecristi consolidaran su rol como centros administrativos clave dentro de la provincia, sentando las bases para su posterior desarrollo urbano y político. (El diario, 2016)

Según los datos más recientes del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la provincia de Manabí abarca actualmente una superficie de **18 879 kilómetros cuadrados**. Su organización territorial está compuesta por **22 cantones, 39 parroquias urbanas y 53 parroquias rurales**, conformando una estructura administrativa diversa y ampliamente distribuida. La población total asciende a 1.507.492 habitantes, de los cuales cerca del 41% reside en zonas rurales. Esta proporción revela no solo la persistencia de un fuerte vínculo entre la población manabita y las actividades del campo, sino también la importancia de considerar las dinámicas rurales en los procesos de planificación y desarrollo territorial.

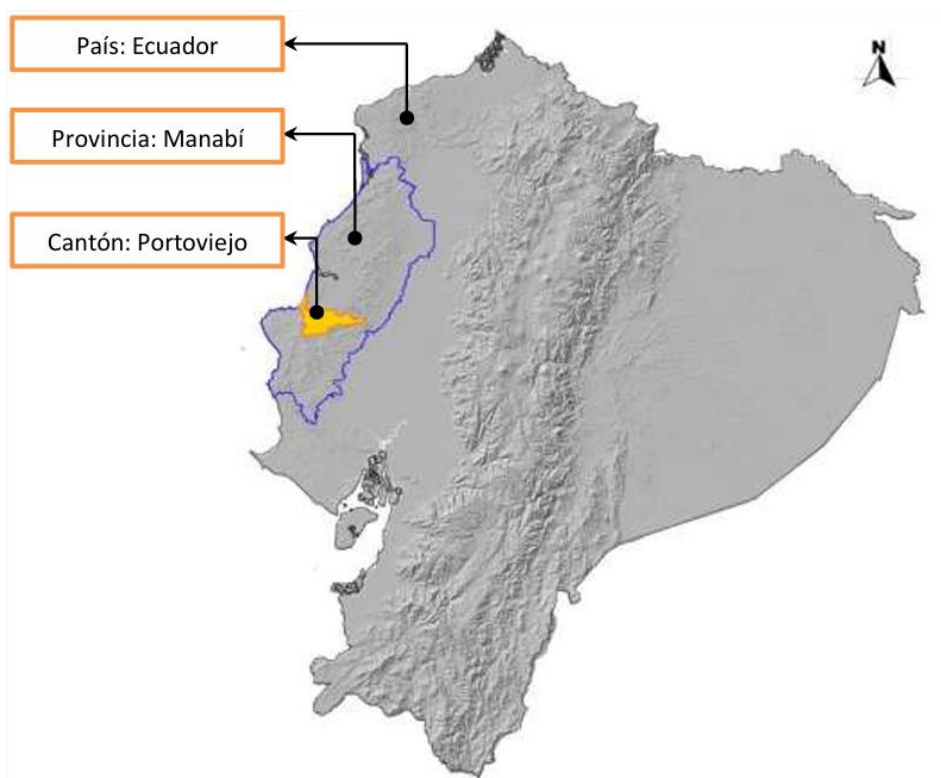
Tabla 1 área territorial

Descripción territorial	República del Ecuador	Provincia de Manabí	Cantón Portoviejo	Ciudad Portoviejo
Km2	256.370,00 ⁸	18.940,00	967,53	30,38
%	100 %	7,39 %	0,38 %	0,01 %

Autor: tesista

Fuente: Instituto Nacional de Economía y Censo - 2010

Mapa 3 Ubicación geográfica



Autor: tesista

Fuente: Senplades, IEE 2012

La zona central de Manabí (que incluye cantones como Manta, Montecristi, Jaramijó, Jipijapa, Sucre, Rocafuerte, Tosagua, Junín, Bolívar, Pichincha, Santa Ana y 24 de mayo) abarca aproximadamente el **40,20%** del territorio provincial y se ha consolidado como el corazón político-administrativo, comercial, agrícola, pesquero, artesanal, cultural e industrial de la provincia. Este territorio funciona como un verdadero nodo articulador, capaz de dinamizar la estructura del Sistema Territorial Nacional gracias a su ubicación estratégica y a la diversidad de actividades que concentra.

A escala nacional, esta zona es reconocida como una unidad geoeconómica clave, que históricamente ha mantenido fuertes vínculos de intercambio y complementariedad con ciudades como Quito (centro político del país) y Guayaquil (epicentro económico), así como con los núcleos urbanos de la Sierra Central (Ambato, Latacunga y Riobamba), desde donde se abastecen bienes de consumo diario y se articulan redes comerciales.

Dentro de este entramado territorial, Portoviejo ocupa un papel fundamental. Además de ser la capital provincial, actúa como el principal centro de actividades productivas, económicas y administrativas para los asentamientos de la zona central. Su área urbana funciona como un **centro comercial y de servicios** que estructura las relaciones económicas entre los distintos cantones, consolidándose como un punto de referencia para la movilidad, el intercambio y la gestión territorial en Manabí.

5.2 Cantón Portoviejo

Portoviejo fue fundada el **12 de marzo de 1535** por el español *Francisco Pacheco*, marcando uno de los asentamientos más antiguos de la costa ecuatoriana. Con el paso del tiempo, la ciudad fue consolidando su identidad política y administrativa hasta obtener su cantonización el 18 de octubre de 1820, fecha en la que también proclamó su independencia.

Tabla II Datos del cantón Portoviejo

IDENTIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
Denominación inicial Jurisdicción Territorial	CANTÓN PORTOVIEJO - GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL MUNICIPIO DE PORTOVIEJO Fecha de Fundación: 12 de Marzo de 1535
Código geográfico	1301 Respecto a la unidad administrativa de planificación su codificación distrital es el 13D01.
Extensión territorial Límites	967.53 km² Límites Norte: con los cantones Rocafuerte, Sucre, Junín y Bolívar, Sur: con el cantón Santa Ana, Oeste: con el cantón Montecristi y el Océano Pacífico y al Este: con los cantones Pichincha y Santa Ana.
Datos Demográficos Población	280 029 habitantes Hombres: 49,3 % (137 969) Mujer: 50,7 % (142 060) La TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL del cantón Portoviejo es del 1,79 % de acuerdo al período intercensal 2001 al 2010.
Proyección poblacional - 2016	310 582 habitantes
División territorial	Parroquia Urbanas 9 Parroquias urbanas: Andrés de Vera, 12 de Marzo, Colón, Portoviejo, 18 de Octubre, Picoazá, San Pablo, Simón Bolívar y Francisco Pacheco; y, 7 parroquias rurales: Alajuela, Abdón Calderón, Chirijos, Riochico, San Plácido, Crucita y Pueblo Nuevo.
	Parroquias rurales 7 Parroquias rurales: Alajuela, Abdón Calderón, Chirijos, Riochico, San Plácido, Crucita y Pueblo Nuevo.
Población por etnia	Mestiza (67,92 %); Montubia (20,75 %); Blanca (5,67 %) Afroecuatoriana (4,19 %); Mulata (0,61 %); Negra (0,47 %); Indígena (0,16 %); Otra (0,23 %)

Autor: tesista - Excel

Fuente: INEC; SNI; POT 2015-2019.

Portoviejo registra una población de 280.029 habitantes, de acuerdo con los resultados del Censo de Población y Vivienda 2010. Entre los años 2001 y 2010, el cantón experimentó un crecimiento demográfico del 1,9 %. Asimismo, presenta un índice de feminidad de 102,97, lo que indica la existencia de casi 103 mujeres por cada 100 hombres. El cantón aporta el 20,44 % de la población total de la provincia de Manabí, constituyéndose como el más poblado del territorio provincial y ubicándose, además, como la séptima ciudad con mayor número de habitantes a nivel nacional. (INEC, 2010)

5.3 Área de estudio y diagnóstico



Descripción territorial	Provincia de Manabí	Cantón Portoviejo	Cantón Portoviejo	Ciudad Portoviejo
Km2	18.940,00	967,53		
%	100,00 %	5,11 %		
Porcentaje superficie de la delimitación urbana en relación al cantón		Ciudad Portoviejo		
		30,38		
		3,14 %		
Porcentaje superficie en relación a la ciudad				Centro histórico
				0,55
				1.81 %

Autor: tesista

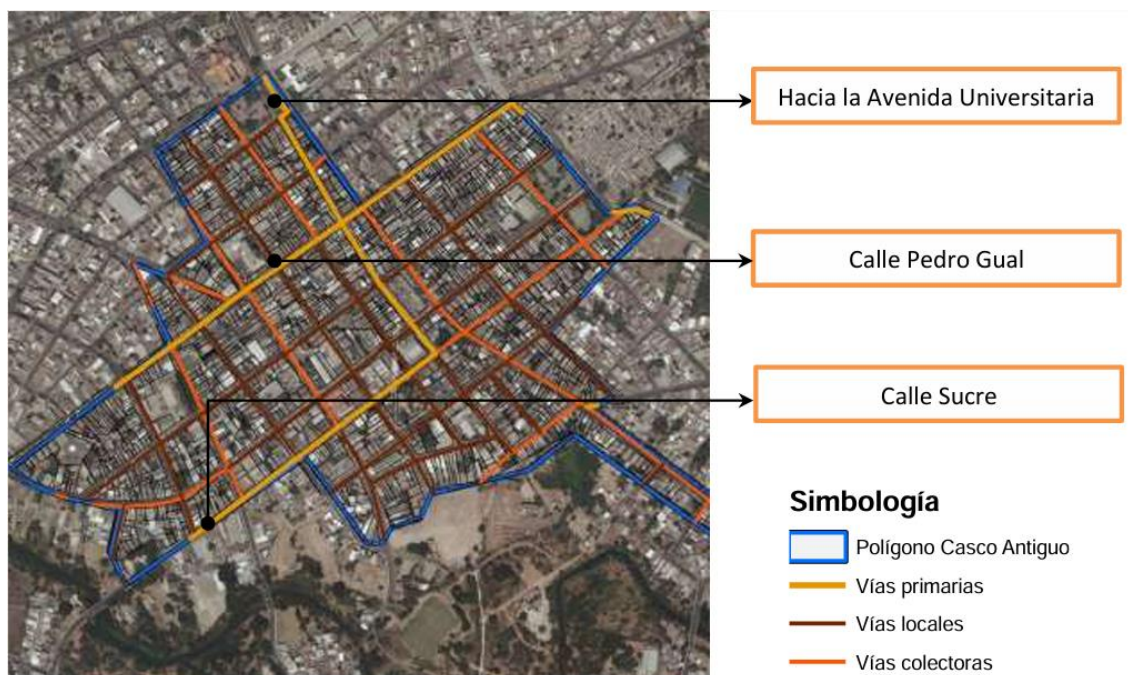
Fuente: GAD Municipal de Portoviejo, 2018.

El antiguo centro urbano, perteneciente a la parroquia Portoviejo ubicado entre la Avenida Chile y Calle Pedro Gual, se compone como uno de los más importantes hitos urbanos de Portoviejo, abarco gran parte del desarrollo económico y social de la ciudad, constituido por gran variedad de espacios con gran movimiento financiero, en centro comercial “Super Éxito”, cooperativa, locales comerciales, etc. Desafortunadamente fue uno de los puntos más afectados

del terremoto ocurrido el 16 de abril del 2016, y hasta la actualidad ha sido muy difícil volver a su reactivación total.

5.4 Estructura vial y morfología urbana

Mapa 4 Trama Vial



Autor: tesista

Fuente: POT 2015

Una de las principales vías que atraviesa la ciudad en dirección suroeste noroeste es la calle Pedro Gual, la cual recibió trabajos de recapeo en el año 2015 (Gobierno Autónomo Descentralizado de Portoviejo). De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial 2015–2019, uno de los inconvenientes más relevantes identificados corresponde a la falta de una adecuada jerarquización del sistema vial, problemática que se evidencia especialmente en la conexión entre los distintos niveles de vías (nacionales, provinciales, cantonales y parroquiales) y, sobre todo, en los puntos de articulación con los asentamientos urbanos.

Mapa 5 Sentido Vehicular



Fuente: Plan de Regeneración Urbana

Se estima que aproximadamente 35.000 vehículos transitan cada día por la red vial de Portoviejo, una situación que evidencia un problema en constante crecimiento. Las alternativas y lineamientos para su abordaje se encuentran contemplados en el “Plan de Movilidad Sustentable del Cantón Portoviejo – Gestión 2014–2019”, documento que establece las directrices generales para el desarrollo y ordenamiento de la movilidad a escala cantonal.

Tabla III Plan de movilidad gestión 2014-2019 cronograma de ejecución de actividades

Items	PROPUESTA	PLAZO
1	Adecuamiento de los márgenes del Paso Lateral	Fase 1:Corto Plazo Fase 2:Medio Plazo
2	Adecuamiento de los márgenes de las vías de Entrada a la ciudad	Fase 1:Corto Plazo Fase 2:Medio Plazo

3	Accesibilidad y supresión de barreras	Medio Plazo
4	Generación de corredores peatonales	Largo Plazo
5	Generación de Corredores Ciclistas (ciclovías)	Fase 1: Corto Plazo Fase 2: Medio Plazo
6	Parqueaderos Ciclistas en la Vía Pública	Fase 1: 6 meses Fase 2: 5 años
7	Ubicación de las líneas de parqueaderos junto a la acera	Largo Plazo
8	Reordenamiento de las Rutas de transporte	18-22 meses
9	Definición de paradas de taxis	Corto Plazo
10	Parqueaderos de motociclistas en la Vía Pública	Fase 1: 3 meses Fase 2: Mediano Plazo
11	Reordenamiento Vial	Medio Plazo
12	Creación de un anillo de Ronda	Fase 1: 6 meses Fase 2: 12 meses Fase 3: 6 – 12 meses Fase 4: 2 – 7 años
13	Jerarquía Vial Portoviejo y Crucita	Corto Plazo
14	Creación de un Anillo Vial	Fase 1: 6 meses Fase 2: 12 meses Fase 3: 6 – 12 meses Fase 4: 2 – 7 años
15	Prohibición de Paso de Vehículos Pesados de Carga por el Casco Comercial	Corto Plazo
16	Creación de Espacios Reservados de Carga y Descarga	Corto plazo
17	Creación de Horarios Reservados de Carga y Descarga	Corto Plazo
18	Necesidad de Parqueo de los Grandes Centros Atractores	Prueba Piloto: Corto Plazo Fase 1: Corto Plazo Fase 2: Medio Plazo Fase 3: Medio Plazo Fase 4: Largo Plazo
19	Inventarios de Movilidad	Medio Plazo
20	Estudio de la Ubicación del Terminal Terrestre	Plazo inmediato
21	Campaña de Comunicación en los Colegios y Universidades	Corto Plazo
22	Coordinación con los diferentes Planes	-

Fuente: PORTOVIAL publicado originalmente en <http://www.portovial.gob.ec>, consultado el 01/10/2016

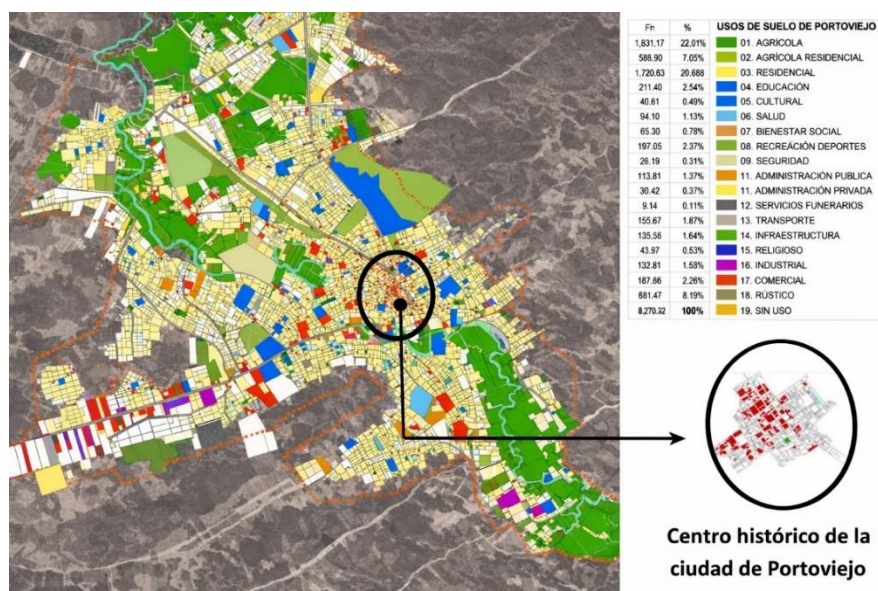
5.5 Uso de suelo

Según los registros de uso de suelo, 1.447,17 hectáreas corresponden a actividades agrícolas, lo que representa el 36,76 % de la superficie del área urbana. A esto se suman 759,47 hectáreas de suelo sin uso definido, que, en conjunto con el suelo agrícola, constituyen el 54,53 % del territorio urbano. Este dato resulta relevante, pues refleja un alto potencial de expansión y ocupación urbana a mediano y largo plazo.

En el sector central de la ciudad, la presencia de asentamientos urbanos próximos al río Portoviejo ha producido una alteración considerable de este recurso natural y de sus riberas, espacios que deberían permanecer libres de ocupación para garantizar la seguridad y contribuir a la calidad paisajística del entorno urbano.

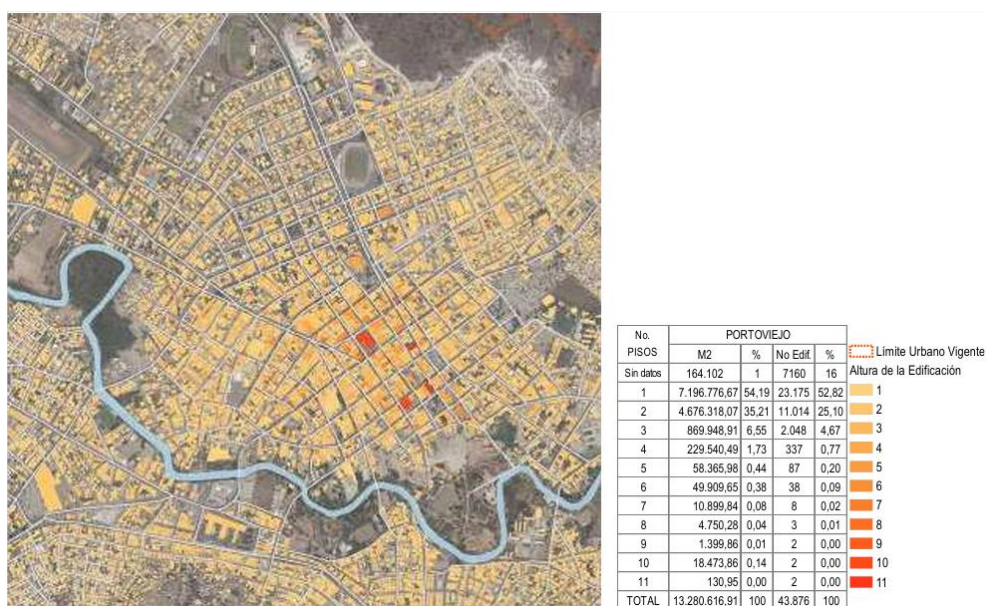
De forma espacial, el suelo clasificado como agrícola se concentra mayoritariamente en la zona suroriental de Portoviejo, especialmente en áreas colindantes al río Portoviejo. Dichos espacios se encuentran regulados por la servidumbre de uso público establecida en el Reglamento de la Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua, así como por la zonificación presentada en el mapa de riesgos del cantón Portoviejo, elaborado en coordinación con la Secretaría de Gestión de Riesgos.

Mapa 6 Uso de suelo en la ciudad de Portoviejo



Fuente: POT 2015-2019.

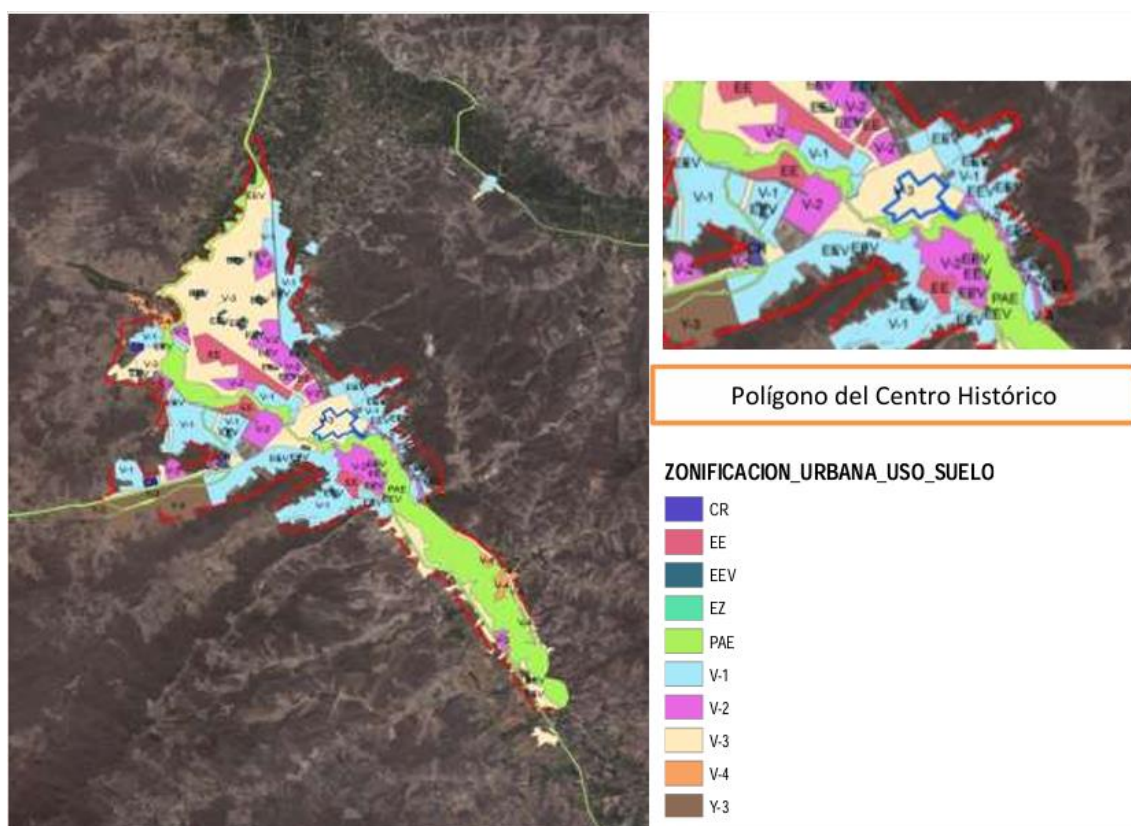
Mapa 7 Altura de las edificaciones



Fuente: POT 2015-2019.

En lo referente a la altura de las edificaciones, el centro de Portoviejo evidencia las formas de ocupación más complejas de la ciudad. La diversidad de usos del suelo se manifiesta también en la variabilidad de alturas, donde la presencia de edificios que alcanzan entre 7 y 11 pisos introduce una discontinuidad volumétrica que altera el paisaje urbano tradicional del casco central histórico.

Mapa 8 Zonificación urbana



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo; POT 2015-2019

5.6 Normativa y Reglamentación Urbana, zonificación

La zonificación establecida en la normativa Urbana-Rural del cantón Portoviejo permite la expansión hacia las laderas bajas de las colinas que rodean el casco central, favoreciendo la ocupación inmediata de estos sectores y, en algunos casos, incluso de áreas de protección ecológica próximas al río Portoviejo.

El núcleo urbano no solo funciona como el centro político-administrativo de la provincia, sino que también concentra la mayor parte de las actividades económicas y productivas que articulan a los cantones de la zona central, consolidándose como el principal polo comercial del territorio.

Dentro del área central de la ciudad (que comprende aproximadamente el espacio entre las calles Francisco de Paula Moreira y Bolívar, y entre Juan Montalvo y Córdova) se localiza la mayor concentración de usos comerciales, servicios profesionales y actividades demandadas por la población. Este sector recibe diariamente un alto flujo de usuarios y se configura como la zona de mayor intensidad urbana.

En este contexto, la calle Pedro Gual se constituye como un eje funcional estratégico de carácter eminentemente comercial. Su trazado, que atraviesa la ciudad en sentido noreste–suroeste y conecta directamente con la Terminal Terrestre tras cruzar el río Portoviejo, la posiciona como una vía estructurante en la dinámica urbana.

Asimismo, en el área central se agrupan equipamientos institucionales relevantes, como el Municipio, el Gobierno Provincial, la Gobernación y la Corte de Justicia, reforzando su rol como centro administrativo.

En cuanto a la regulación del uso y ocupación del suelo, la normativa vigente favorece un modelo extensivo de crecimiento urbano. La mayor parte del territorio destinado a vivienda permite edificaciones de entre 3 y 4 pisos, mientras que la normativa asociada al espacio público admite la construcción de elementos en voladizo sobre las aceras, afectando negativamente la calidad del entorno urbano.

Finalmente, el centro histórico se encuentra clasificado como zona V-3, categoría que define el uso del suelo a partir del impacto de las actividades urbanas, según las especificaciones establecidas en la normativa correspondiente.

USO DEL SUELO URBANO Y DE ASENTAMIENTOS POBLADOS	
Código	USOS PORMENORIZADOS DEL SUELO
USO GLOBAL = V vivienda	
V-1	Vivienda urbana , Lotes de 150 a 200 m2.
V-2	Vivienda urbana , Lotes de 200 a 300 m2.
V-3	Vivienda urbana , Lotes de 300 a 500 m2.
V-3	Vivienda urbana , Lotes de 500 a 1000 m2.
USO GLOBAL = C comercio	
CV	Comercio vecinal • Tiendas de barrio, carnicerías, bazares, papelerías, salones de belleza, peluquerías, lavanderías, sastrerías, tintorerías, zapaterías, joyerías, y relojerías.
CZ	Comercio zonal: • Mercados, centros comerciales, almacenes de comestibles. • Funerarias, salas de velación. • Farmacias, almacenes artículos para el hogar, imprentas. • Oficinas profesionales, hoteles, restaurantes, agencias bancarias, agencias de viajes, financieras, micros mercados, bares, karaokes, discotecas, licorerías, juegos de billar. • Bodegas de abastos, ferreterías, materiales eléctricos, vidrierías y pinturas. • Canchas sintéticas deportivas.
CE	Comercio especial • Almacenes industriales, materiales de construcción y agropecuarios. • Gasolineras y autoservicios. • Locales de expendio de gas de uso doméstico • Galleras
CR	Comercio restringido: Moteles, prostíbulos o similares. Se consolidarán en la zona de tolerancia ubicada en la salida a Manta, sector de los Moteles
USO GLOBAL = Y industria	
Y-1	Industria bajo impacto: • Talleres artesanales, mecánicas, confecciones, manufacturas, proceso industrial de impresiones talleres fotográficos o similares.
Y-2	Industria mediano impacto: • Mecánicas, alfarerías, productos plásticos, papel, gaseosas y distribuidoras de artículos inflamables no compatibles con el uso residencial
Y-3	Industria alto impacto: Procesamiento de: ácidos, aceites, alcoholes, curtiembres, fundiciones, explosivos, pinturas, productos químicos inflamables, almacenamiento de combustibles y pequeña industria contaminante.

	Se ubicará en la salida a Manta, sector industrial
USO GLOBAL = E equipamiento	
EZ	Equipamiento zonal: • Educación: preescolar, escolar, media y educación especial. • Salud: Centros, sub-centros de salud, clínicas, hospitales. • Bienestar social: guarderías, centros de formación juvenil y familiar, ancianatos, Orfanatos. • Cultural: Centros culturales, museos, bibliotecas, galerías de arte, centros religiosos, cementerios.
EE	Equipamiento especial: • Turísticos: Hoteles, centros de convenciones. • Recreación: parques, teatros, cines, áreas verdes. • Equipamiento tecnológico: Antenas de telefonía celular e internet
ESP	Equipamiento servicios públicos: • Institucional: Edificios administrativos de gestión y servicios públicos, seguridad, bomberos, policía. Transporte, terminales terrestres
USO GLOBAL = P protección ambiental y ecológica	
PAE	Protección ambiental y ecológica: • Equipamientos especiales: recreación - ecológicos, turísticos. • Agrícola: cultivos de legumbres, hortalizas, frutales y forrajes. • Ambiental-ecológico: protección de las márgenes del Río Portoviejo y Río Chico

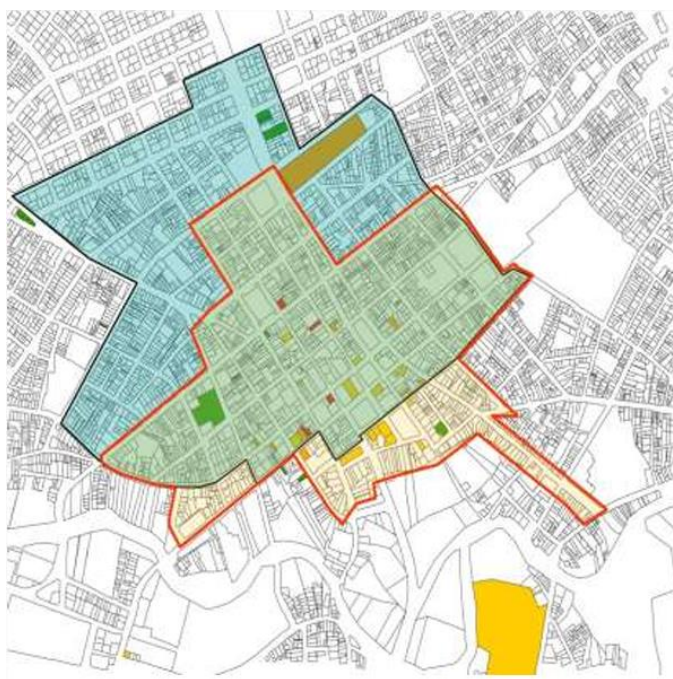
Fuente: Ordenanza de Codificación del área urbana de Portoviejo.

En el Centro Histórico de la ciudad, particularmente en las calles Chile y 9 de octubre, se evidencia la presencia de comercio informal dedicado a la venta de productos de diversa índole, ocupando parcialmente el espacio público destinado a la circulación peatonal.

La clasificación de usos de suelo (principal, compatible y condicionado) establecida en la zonificación urbana ha favorecido, con el tiempo, una creciente apropiación comercial del centro histórico de Portoviejo. Tanto en la actualidad como antes del terremoto, este incremento en la actividad económica ha generado restricciones en la movilidad y problemas en el flujo vehicular y peatonal, afectando el adecuado funcionamiento del espacio urbano.

5.7 Normativa y Reglamentación Urbana, zonificación

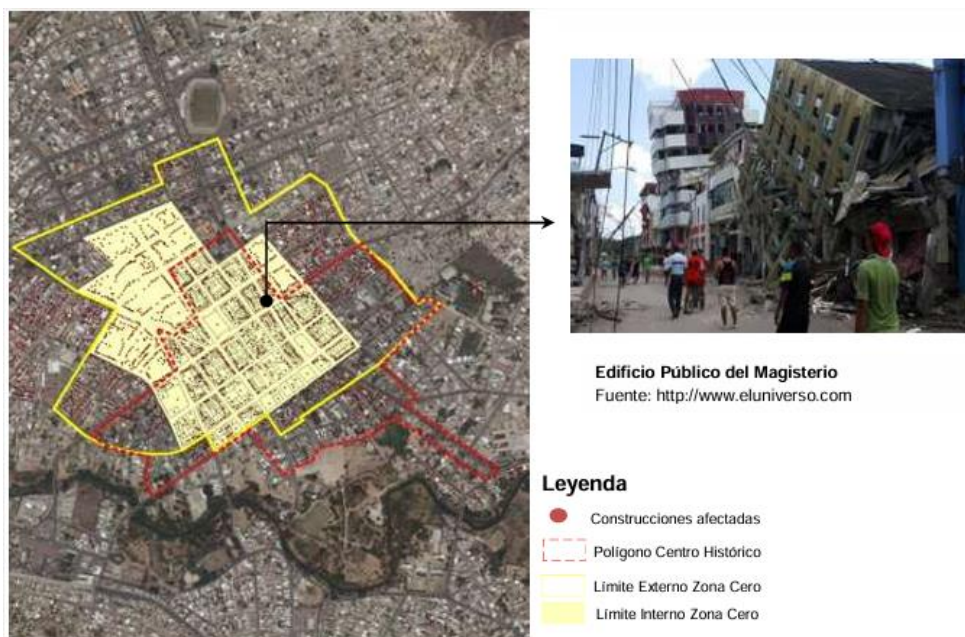
Mapa 9 Delimitación de la zona cero y del centro histórico de la Ciudad de Portoviejo



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

Mapa 10 Localización de edificios afectados



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

El análisis físico se fundamenta en observación directa de fachadas, volumetría y condiciones estructurales visibles:

- Persisten **edificaciones con daños no reparados**, como fisuras, desprendimientos de revestimiento y estructuras expuestas.
- Edificios emblemáticos como **Mutualista Manabí** generan percepción de riesgo, reforzando el rechazo ciudadano.
- Varias manzanas se encuentran **parcialmente reconstruidas**, generando contrastes fuertes entre vacíos urbanos y nuevas edificaciones.

Esta irregularidad impide la consolidación espacial de la zona y limita la generación de flujos peatonales constantes.

Mapa 11 Estado estructural visual del área de estudio post-terremoto



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

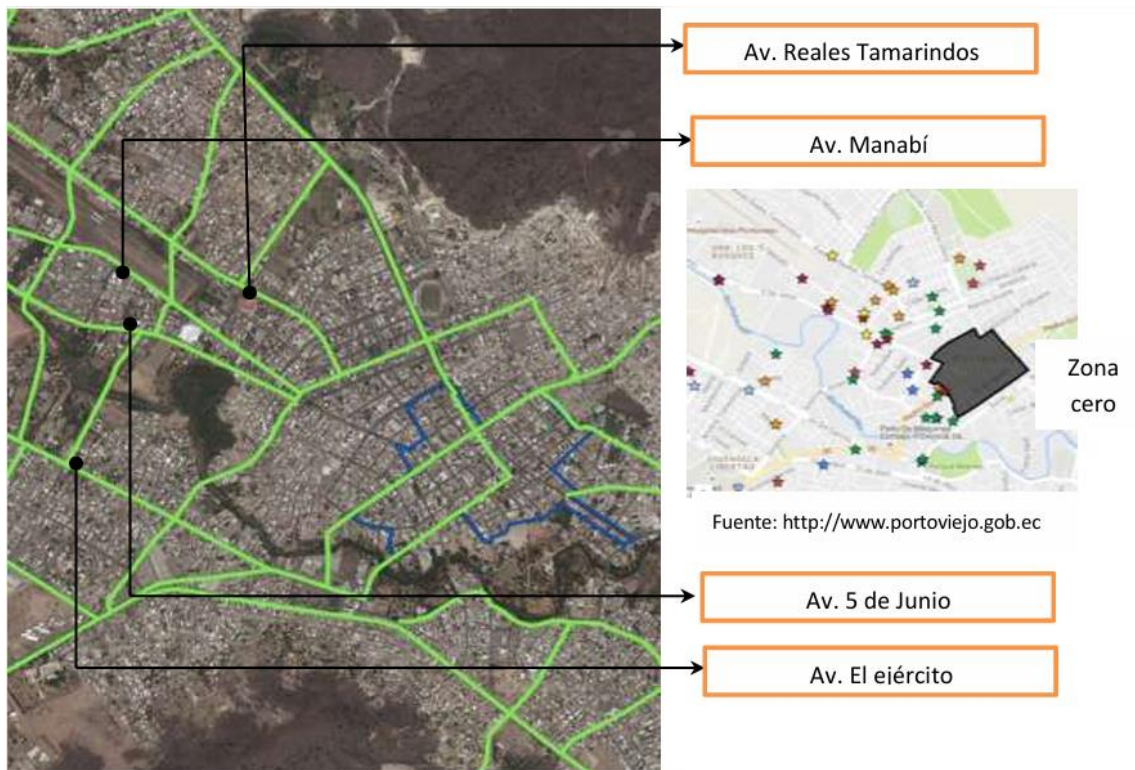
5.8 Movilidad vial post-terremoto

La movilidad vehicular en el casco antiguo de Portoviejo ya presentaba dificultades antes del terremoto; sin embargo, tras el evento sísmico, la situación se agravó de manera considerable. Según la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón, las vías que antes registraban un flujo promedio de 80 vehículos cada 15 minutos pasaron a soportar más de 200 unidades en ese mismo lapso (<http://www.portoviejo.gob.ec>).

En este contexto, PORTOVIAL efectuó mediciones en los puntos más conflictivos con el fin de reajustar los tiempos semafóricos. La institución señaló que estas acciones tenían un carácter emergente, dado el notable incremento del tráfico. Por ejemplo, en la intersección de la avenida Reales Tamarindos, donde anteriormente circulaban entre 60 y 80 vehículos cada 15 minutos, después del terremoto se contabilizaron 225.

A pesar de estas intervenciones, la fuerte concentración de actividades comerciales, financieras y administrativas que caracterizaba al antiguo centro urbano migró hacia las principales avenidas de la ciudad. Este desplazamiento, sumado al incremento del tránsito, ha dejado secuelas visibles hasta la actualidad, evidenciando un escenario urbano caótico y desarticulado.

Mapa 12 Desplazamiento del comercio hacia las avenidas principales



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

El centro histórico, antes del evento sísmico no presentaba alternativas de estacionamientos públicos, los varios estacionamientos localizados eran privados, y existía una prohibición de parqueo en vías locales y colectoras, una regulación que esclavizaba al control de quienes no aceptaban dichos estamentos locales, y que luego fueron respetados por las multas de tránsito que ocasionaban.

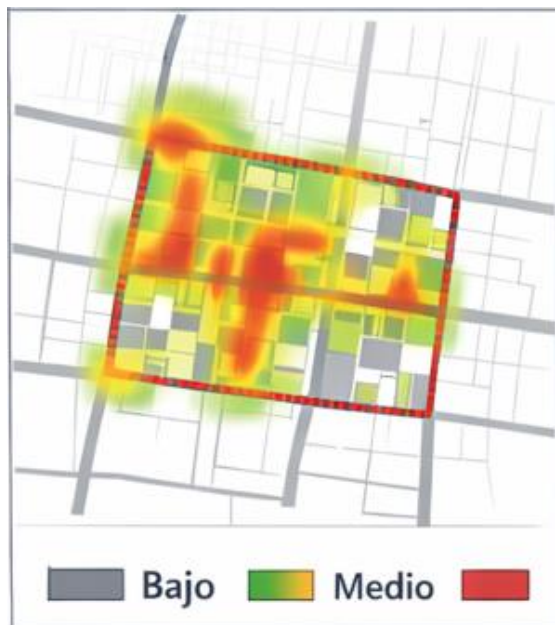
5.9 Flujo peatonal

El estudio de aforos expone:

- Flujos **altamente reducidos** durante todo el día
- Calles con tránsito peatonal casi nulo: Pedro Gual y Ricaurte
- Permanencia promedio menor a **3 minutos**, indicador de rechazo espacial

La baja movilidad peatonal repercute directamente en la percepción de inseguridad.

Mapa 13 Flujos peatonales



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

5.10 Flujo vehicular

- Circulación baja a moderada
- Ausencia de transporte público eficiente dentro del polígono
- Vehículos usan el área como **zona de paso**, no como destino

Mapa 14 Flujo vehicular



Autor: tesista

Fuente: GAD Municipal de Portoviejo

5.11 Conectividad deficiente

La red vial pierde su función integradora debido a:

- Lotes vacíos → generan “sombras urbanas”
- Intersecciones sin actividad → producen vacíos de movilidad
- Falta de atractores → impide la circulación continua

5.12 DIAGNOSTICO SOCIAL Y FUNCIONAL

El análisis evidencia que la población evita el centro antiguo por razones asociadas a:

a) Percepción de inseguridad

- Calles sin actividad → favorecen delitos menores
- Iluminación deficiente → incrementa vulnerabilidad
- Edificios deteriorados → generan temor estructural

b) Disminución del comercio y actividad económica

- Menos oferta = menos usuarios
- Menos usuarios = más deterioro del espacio público
- Efecto cíclico que impide la recuperación

c) Estigmatización social de la Zona Cero

La población aún asocia el sector con:

- Peligro estructural
- Riesgo sísmico
- Recuerdos del evento traumático

Este componente psicológico es clave en la movilidad urbana contemporánea.

5.13 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO URBANO

La evaluación integral del área confirma que el antiguo centro urbano de Portoviejo presenta:

Problema	Causa	Evidencia	Efecto Urbano
Fragmentación del tejido urbano	Lotes baldíos post-16A	Mapa de Usos / Observación	Pérdida de continuidad y conectividad
Baja movilidad peatonal	Falta de atractores y percepción de inseguridad	Aforos peatonales	Calles vacías, reducción del comercio
Deterioro estructural	Daños no reparados	Registro fotográfico	Rechazo ciudadano
Escaso confort urbano	Falta de sombra, mobiliario e iluminación	Fichas de observación	Permanencia mínima
Desarticulación económica	Fuga del comercio hacia nuevas centralidades	Observación y entrevistas	Declinación de la Zona Cero

6. Población y muestra.

La población objeto de estudio corresponde a los usuarios habituales del centro de Portoviejo, incluyendo residentes, comerciantes, trabajadores y visitantes que transitan por el sector. Debido a las características del área (baja densidad poblacional, presencia limitada de habitantes permanentes y un flujo peatonal reducido tras el terremoto de 2016) se empleó un muestreo no probabilístico por conveniencia, adecuado para estudios exploratorios en contextos urbanos con baja ocupación.

Se aplicaron **42** encuestas presenciales, cifra pertinente considerando que el propósito del estudio es identificar tendencias y percepciones generales, más que obtener representatividad estadística a una escala adecuada.

7. Población y muestra.

El análisis de usuario permite comprender cómo los habitantes, comerciantes y transeúntes experimentan el centro urbano de Portoviejo en su estado actual. Esta sección recoge las encuestas aplicadas, sus resultados y la interpretación correspondiente.

8. Tabulación de la información.

1 ¿Considera adecuado el estado físico del casco urbano actualmente?

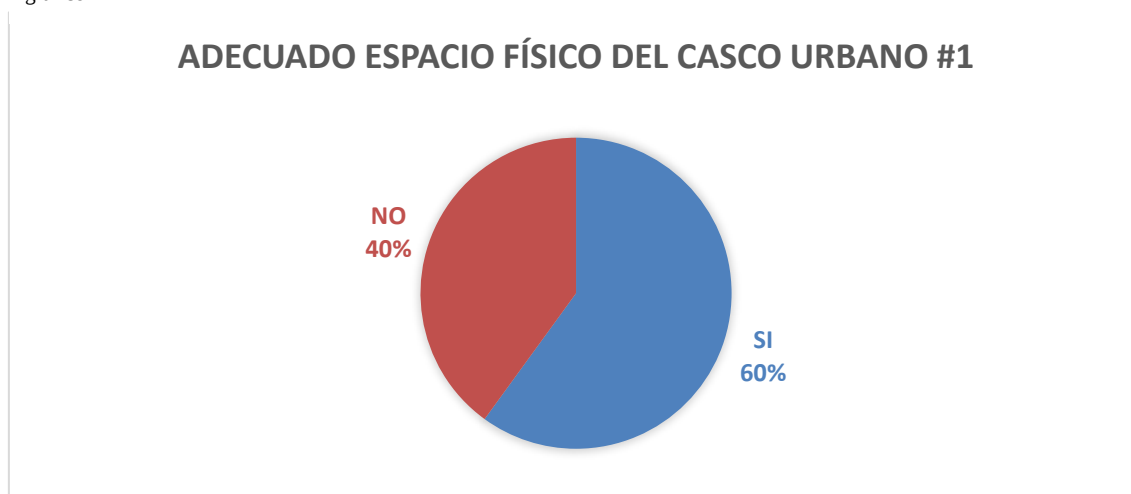
Tabla IV

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	60%	25
No	40%	17
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

1 grafico



Los resultados contrastan con la percepción visual del sector en el **grafico 2**. A pesar de que gran parte de la infraestructura afectada por el terremoto ha sido retirada, aún se observan fachadas, ya sean de viviendas, locales y edificios que permanecen deteriorados y que siguen generando incertidumbre por parte de los usuarios acerca de la seguridad de estos. Uno de los aspectos más destacados en los comentarios de los encuestados es la presencia de numerosos lotes vacíos, que se han convertido en focos de acumulación de residuos y en puntos de inseguridad (puntos ciegos). Esta situación afecta de manera significativa a la imagen y la presentación del espacio urbano.

2 ¿Considera seguro el casco urbano?

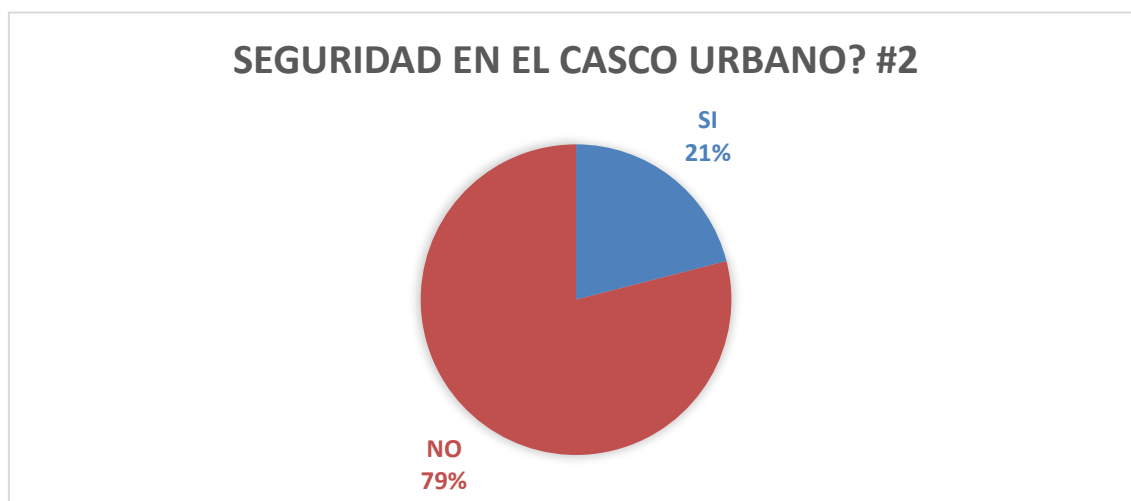
Tabla V

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	21%	9
No	79%	33
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

2 grafico



Las declaraciones de los encuestados sobre la seguridad del sector están directamente relacionadas con la forma en que se utiliza el espacio como se ve en el **Grafico 3**. A partir de las 19:00 p. m., la zona queda prácticamente desierta, sin presencia de peatones ni locales comerciales abiertos, lo que genera una percepción de inseguridad. Un factor recurrente mencionado es el estado del alumbrado público: algunos postes presentan deficiencias, ya sea por la escasa iluminación que emiten o por su inadecuada ubicación, lo que provoca la formación de zonas oscuras. Esta condición convierte al sector en un espacio altamente riesgoso para la circulación y permanencia durante las horas nocturnas.

3 ¿Las autoridades han ayudado en la reactivación del sector en el aspecto de desarrollo y restauración?

Tabla VI

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	29%	12
No	71%	32
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

3 grafico



Los encuestados coincidieron en que, más allá de la infraestructura básica como calles, alumbrado público y alcantarillado, el sector no ha recibido el cuidado ni la atención necesarios por parte de las autoridades. Además, señalaron que estos servicios se mantienen en condiciones deficientes durante largos periodos y que la respuesta institucional ante las necesidades de mantenimiento es lenta. Esta percepción contrasta con el evidente desarrollo que ha experimentado Portoviejo en los últimos años, donde se observa que el crecimiento urbano se ha concentrado en áreas específicas, dejando al antiguo casco urbano en una condición de “marginación” respecto al resto de la ciudad.

4 ¿Usted como ciudadano estaría dispuesto a ayudar con la reactivación del sector?

Tabla VII

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	88%	37
No	12%	4
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

4 gráfico



Los resultados de las encuestas evidencian el interés de la población por la reactivación del sector. Este hecho puede vincularse con los aspectos antropológicos y culturales del análisis, ya que los encuestados identifican esta zona como un hito histórico de la ciudad y un referente del comercio en Portoviejo. En este sentido, se percibe una clara disposición de la comunidad a participar y contribuir en su recuperación. Considerando esto, se pueden plantear estrategias que integren la colaboración ciudadana y el apoyo institucional para impulsar el desarrollo integral del área.

5 ¿Considera adecuado el uso de actividades de carácter cultural para atraer el interés del ciudadano en utilizar el espacio?

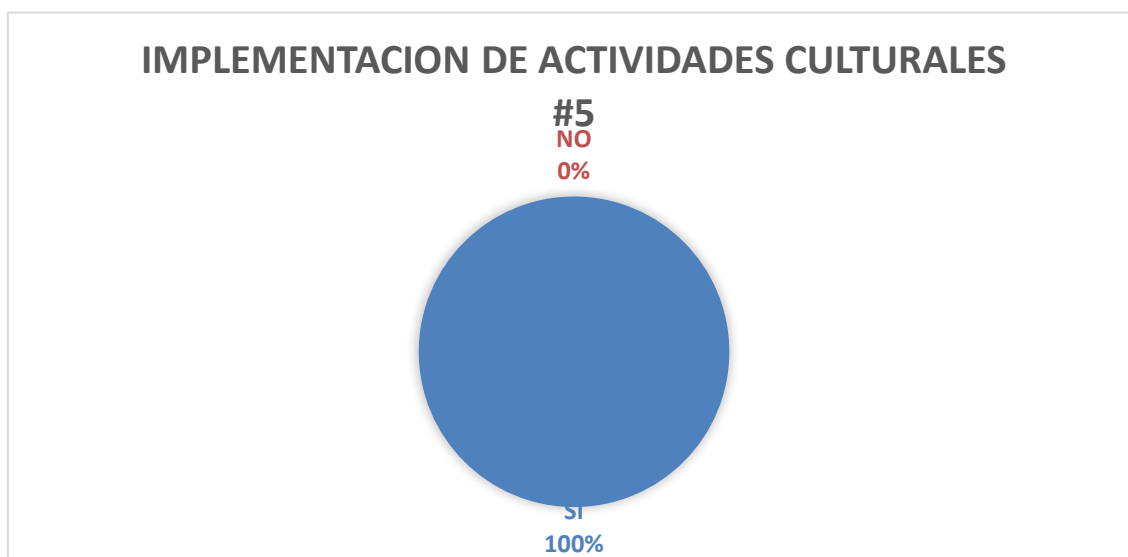
Tabla VIII

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	100%	42
No	0%	0
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

5 grafico



Los resultados fueron contundentes: los residentes del sector consideran que destinar este espacio a actividades culturales contribuiría a su uso constante por parte de la ciudadanía en general, incluyendo a quienes no habitan en la zona. Sin embargo, enfatizan que para ello es necesario contar con áreas adecuadas, ya que actualmente el sector carece de espacios públicos apropiados para este tipo de actividades. Aunque se está desarrollando un proyecto en la zona la Plaza Memorial San Gregorio, mientras este no entre en funcionamiento, persistirá la carencia de espacios públicos y, en consecuencia, la no frecuencia de actividades que promuevan la dinamización y ocupación del sector.

6 ¿En caso de que tuviera la oportunidad de vivir en este sector lo haría?

Tabla IX

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	29%	12
No	71%	30
Total	100%	7

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

3 Gráfico



Esta pregunta estuvo dirigida a personas tanto que residen como las que no en el sector. Un alto porcentaje de ellas identificó diversos factores por los cuales no considerarían vivir allí, entre los que destacan la poca presencia de espacios públicos, el temor a un nuevo terremoto, y aspectos relacionados con la seguridad y la situación económica. El sector enfrenta una marcada percepción negativa por parte de la ciudadanía, y que lo considera un área que requiere una atención integral y un compromiso conjunto entre los sectores público, privado y la propia comunidad. Solo mediante este esfuerzo compartido podría lograrse que el lugar no solo recupere su funcionalidad, sino que también adquiera una imagen más atractiva y segura.

7 ¿Considera que el problema del sector en cuanto a desarrollo y ocupación es el miedo a la existencia de que ocurra otro terremoto como el del 16 de abril del 2016?

Tabla X

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	52%	22
No	48%	20
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

4 Grafico



En esta pregunta se obtuvo un resultado bastante equilibrado. Aunque todos los encuestados reconocen al terremoto como un factor recurrente en la percepción del sector, muchos lo describen como un espacio “vacío”. Destacaron, además, no existe un atractivo para los jóvenes quienes, en teoría, deberían ser los principales usuarios del lugar, debido a la ausencia de espacios públicos que incentiven su permanencia y uso. A partir de estos hallazgos, es posible identificar las estrategias más adecuadas para promover la reactivación del sector, enfocándose en la implementación de intervenciones que respondan a las necesidades e intereses de este grupo poblacional.

8 ¿Cree que las propuestas que han dado las autoridades hasta la actualidad son las más adecuadas para la reactivación del sector?

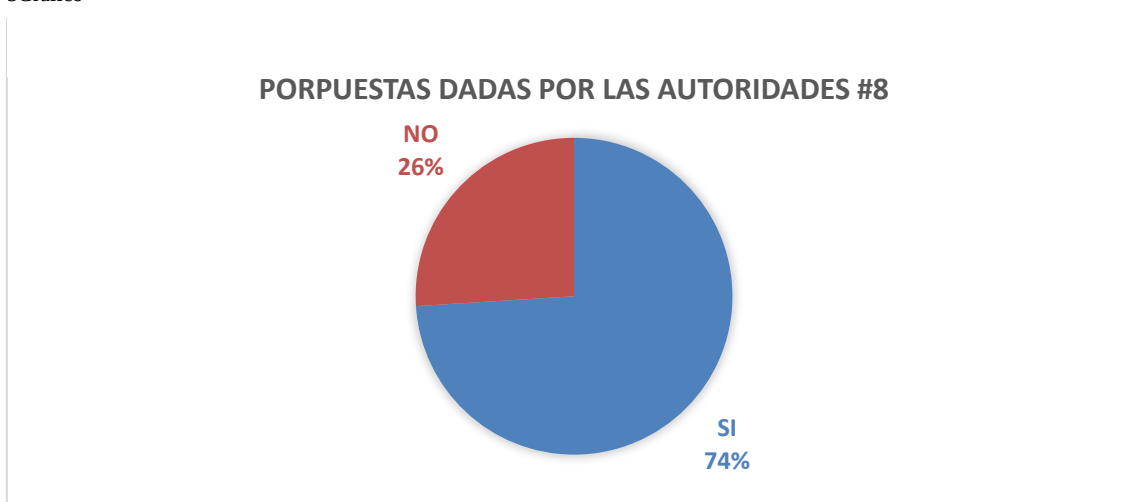
Tabla XI

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	74%	31
No	26%	11
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

5Gráfico



La mayoría de los encuestados especialmente los residentes del sector coincidieron en que este proyecto podría marcar el inicio de la tan esperada reactivación del área. Señalaron que la generación de empleo derivada del proyecto podría incentivar un mayor uso del espacio, tanto con fines comerciales como sociales. No obstante, un grupo menor expresó que esta iniciativa, por sí sola, sería insuficiente como detonante de la reactivación, considerando el contexto en el que se desarrollará: la presencia de numerosos lotes vacíos, el deterioro de algunas edificaciones y otras problemáticas persistentes. Por ello, se considera necesaria una intervención de carácter más amplio

(“macro”) que permita identificar y abordar integralmente estas condiciones que aún afectan al sector.

9 ¿Si se llegase a restaurar el sector en el aspecto comercial y urbano de manera más adecuada usted lo usaría con mayor frecuencia?

Tabla XII

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	90%	38
No	10%	4
Total	100%	42

Autor: tesista
Fuente: Investigación de Campo

6 Gráfico



La respuesta de la comunidad frente a la reactivación del sector ha sido positiva. Los encuestados mantienen una percepción favorable y coinciden en que la ocupación y revitalización de esta zona es de gran importancia para la ciudad, no solo desde una perspectiva funcional o sectorial, sino también por su valor histórico y simbólico.

10 ¿Generaría proyectos de carácter económicos (locales comerciales, locales de comida, etc.) si el sector estuviera en las condiciones adecuadas?

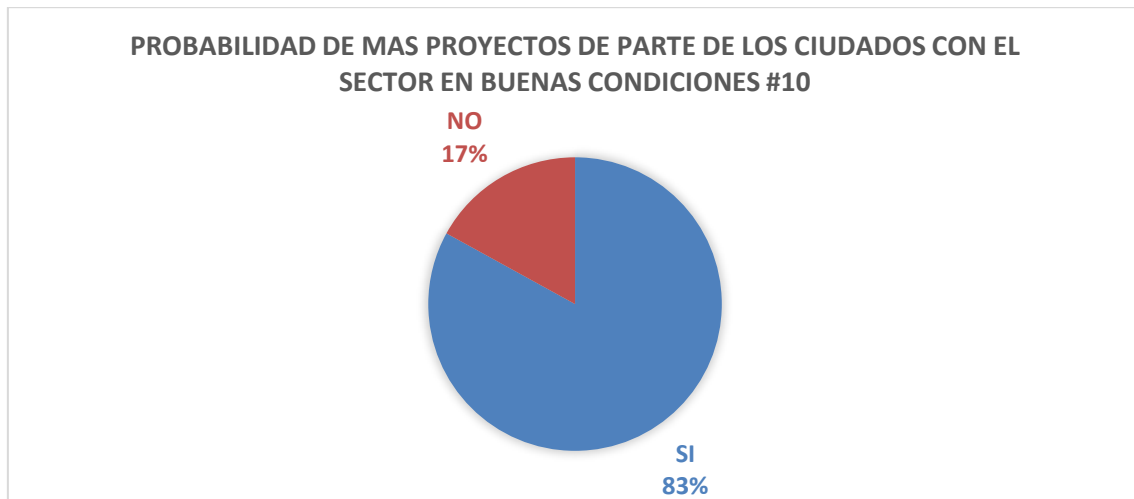
Tabla XIII

Categoría	Porcentaje	Resultado
Si	83%	35
No	17%	7
Total	100%	42

Autor: tesista

Fuente: Investigación de Campo

7 Gráfico



Un alto porcentaje de los encuestados manifestó una actitud positiva frente al aprovechamiento del espacio existente para el desarrollo de actividades comerciales que contribuyan a la reactivación del sector. Sin embargo, los propios participantes señalaron que factores como la situación económica, la rentabilidad y la no existente acogida social generan incertidumbre respecto a la viabilidad de estas iniciativas. En este contexto, resulta pertinente analizar alternativas que permitan brindar apoyo a los usuarios y facilitar la implementación de sus proyectos comerciales, con el objetivo de impulsar de manera efectiva la revitalización del área.

7 Interpretación de los resultados

A través de la investigación de campo se diagnosticó que el área de estudio presenta condiciones deplorables, evidenciando una falta de participación tanto por parte de las autoridades como de los habitantes del sector, quienes no muestran iniciativa para promover un adecuado funcionamiento del espacio.

La inseguridad en la zona resulta preocupante, ya que limita la posibilidad de desarrollar actividades que favorezcan la dinámica urbano-social. El sistema de alumbrado público presenta deficiencias evidentes, que varían según el sector y, en algunos casos, alcanzan niveles claramente críticos. Esta falta de iluminación no solo deja amplias zonas en penumbra, sino que termina creando un escenario propicio para la aparición de actividades ilícitas (como robos, asaltos o microtráfico) y para el asentamiento de personas en situación de calle. Con el paso del tiempo, estas dinámicas generan una sensación persistente de inseguridad y abandono, afectando la experiencia cotidiana de quienes transitan o habitan el sector y deteriorando progresivamente la valoración social del espacio urbano.

Sin embargo, y a pesar de este contexto adverso, la disposición y el interés de los residentes emergen como un factor clave. La participación activa de la comunidad puede convertirse en un soporte estratégico para la implementación de proyectos de reactivación urbana, ya que son los propios habitantes quienes conocen el territorio, sus carencias y sus potencialidades. Involucrarlos no solo fortalece la viabilidad de las intervenciones, sino que también contribuye a reconstruir la confianza colectiva y a devolverle sentido y vida al lugar. La aceptación positiva a propuestas como el proyecto **“Plaza Memorial San**

Gregorio” evidencia una actitud colaboradora que podría favorecer la ejecución de futuros programas orientados al mejoramiento del sector.

Pronóstico

Con base en los datos recopilados del antiguo casco urbano, se puede establecer que, como consecuencia del terremoto del 16 de abril de 2016, el sector ha sufrido durante años un notable deterioro físico y una marcada segregación urbana. El proceso de recuperación, tanto en esta zona específica como en la ciudad en general, avanzó de forma lenta, generando con el tiempo una sensación creciente de malestar e incertidumbre en la población, que veía cómo la rehabilitación del centro urbano parecía postergarse indefinidamente. Y es que Portoviejo, una ciudad que históricamente concentró gran parte de su actividad económica y comercial en el casco central, comenzó a reconfigurarse hacia otros sectores como una respuesta casi inevitable a la falta de condiciones adecuadas en el área más afectada.

De manera progresiva, avenidas como Reales Tamarindo y Manabí pasaron a convertirse en nuevos polos de actividad económica, captando la atención ciudadana y favoreciendo la consolidación de espacios comerciales emergentes. Este desplazamiento de la dinámica urbana no se limitó únicamente al ámbito económico; también se manifestó en el plano social y recreativo. Espacios como los parques La Rotonda y Las Vegas se consolidaron como nuevos hitos urbanos, modificando de forma significativa los patrones de uso del espacio

y reorientando la vida cotidiana de la ciudad hacia zonas que, hasta entonces, tenían un rol secundario.

En gran medida, el desarrollo que experimentó Portoviejo tras el terremoto fue el resultado de un esfuerzo espontáneo, casi urgente, por parte de sus habitantes por recuperar la normalidad y reconstruir su ciudad. Sin embargo, este proceso se dio de manera desarticulada y fragmentada, sin una estructura clara que guiara su crecimiento. Como consecuencia, sectores como el antiguo casco urbano quedaron rezagados, sin lograr hasta la actualidad reincorporarse plenamente al funcionamiento del tejido urbano ni recuperar su rol histórico como espacio articulador.

Frente a este escenario, se vuelve indispensable plantear nuevas alternativas de intervención que respondan de manera directa a las necesidades específicas del sector. Si bien existen iniciativas orientadas a reducir algunas de las deficiencias presentes, la realidad evidencia que estas resultan aún insuficientes para generar un impacto estructural. De ahí la urgencia de proponer proyectos integrales que permitan no solo rehabilitar el espacio físico, sino también reactivar la vida social, económica y simbólica del antiguo centro urbano.

La recuperación integral del casco urbano debe considerar no solo los aspectos macro que afectan a la zona, sino también problemáticas específicas como la presencia de lotes vacíos convertidos en basurales, la carencia de espacios públicos adecuados y la ineficiencia de la infraestructura urbana.

Recomendaciones

Con el propósito de contrarrestar el despoblamiento progresivo y la desinversión persistente en el antiguo centro urbano de Portoviejo, se recomienda la implementación de un sistema integral de incentivos municipales orientado a propietarios de predios, comerciantes y potenciales inversionistas. Este sistema debería contemplar un conjunto de incentivos claros y bien articulados, como exoneraciones tributarias temporales, la reducción de tasas para la obtención de licencias comerciales, el acceso a líneas de financiamiento preferenciales y la asignación de bonos destinados a la rehabilitación de fachadas y edificaciones existentes. Estas acciones, más que simples beneficios económicos, pueden convertirse en un impulso decisivo para devolverle confianza al sector. De manera complementaria, resulta clave la adopción de normativas urbanísticas más flexibles, capaces de promover la incorporación de usos mixtos que integren actividades comerciales y residenciales, permitiendo que el casco antiguo recupere, poco a poco, su vitalidad cotidiana.

La aplicación de estas medidas contribuiría a dinamizar la economía local, incentivar el surgimiento de nuevos emprendimientos y aumentar el flujo peatonal, elementos indispensables para fortalecer la reactivación productiva del antiguo centro urbano. Sin embargo, la regeneración del sector no puede limitarse únicamente a lo físico o económico. Es igualmente necesario fortalecer la apropiación social del espacio, apostando por programas comunitarios que fomenten un uso activo y continuo del espacio público.

Esto puede lograrse mediante actividades culturales, ferias locales, eventos artísticos y mercados temporales que inviten a la ciudadanía a volver, permanecer y habitar el centro. Asimismo, la participación de residentes, comerciantes y actores locales en los procesos de planificación y toma de decisiones resulta fundamental. Involucrarlos no solo garantiza que las intervenciones respondan a las necesidades reales del territorio, sino que también contribuye a reconstruir el sentido de pertenencia y a revalorizar la identidad histórica del casco antiguo de Portoviejo, sentando las bases para una regeneración urbana verdaderamente sostenible y acorde a las condiciones post-terremoto de la ciudad. De manera complementaria, se sugiere desarrollar estrategias de inclusión social orientadas a emprendedores locales, artesanos y pequeños comerciantes, mediante capacitaciones, asistencia técnica y acompañamiento institucional. Estas acciones permitirán fortalecer el tejido social y económico del centro histórico, reduciendo la percepción de inseguridad y abandono, y favoreciendo una reactivación urbana equitativa posterior al terremoto.

En el plano normativo, se plantea la necesidad de revisar, actualizar y reforzar los instrumentos de planificación urbana del cantón Portoviejo, incorporando lineamientos orientados a la regeneración urbana en contextos post-desastre, así como criterios de resiliencia sísmica y sostenibilidad. Resulta fundamental establecer regulaciones específicas para el área del casco antiguo que fomenten la recuperación y reutilización de las edificaciones existentes, priorizando la preservación del patrimonio urbano y la consolidación del tejido edificado, en contraposición a prácticas de demolición no planificada.

De igual forma, se recomienda la elaboración de ordenanzas municipales que impulsen la implementación de usos mixtos del suelo, la densificación planificada y la activación de lotes vacantes mediante proyectos de carácter temporal o permanente, asegurando el cumplimiento de condiciones adecuadas de seguridad estructural y accesibilidad universal. Estas disposiciones normativas deben integrarse con políticas de movilidad sostenible y de fortalecimiento del espacio público, de modo que el marco regulatorio contribuya de manera efectiva a la reactivación social, económica y funcional del antiguo centro urbano de Portoviejo.

El sector evidencia múltiples problemáticas urbanas que inciden de manera negativa en la funcionalidad, imagen y percepción del espacio público. Entre estas se destaca la permanencia de infraestructuras afectadas por el terremoto del 16 de abril de 2016, así como un proceso de crecimiento urbano de la ciudad que se ha desarrollado de forma desvinculada respecto a esta zona. Si bien este fenómeno no puede considerarse completamente negativo en términos generales, sí ha generado una marcada desconexión física, funcional y urbana entre el casco antiguo y el resto del tejido urbano de Portoviejo, consolidando hasta la actualidad un proceso persistente de marginación territorial.

Con el propósito de contrarrestar el despoblamiento progresivo y la desinversión persistente en el antiguo centro urbano de Portoviejo, se recomienda la implementación de un sistema integral de incentivos municipales orientado a propietarios de predios, comerciantes y potenciales inversionistas. Este sistema debería contemplar exoneraciones tributarias temporales, reducción de tasas para la obtención de licencias comerciales, acceso a líneas de financiamiento

preferenciales y la asignación de bonos destinados a la rehabilitación de fachadas y edificaciones existentes. De manera complementaria, se sugiere la adopción de normativas urbanísticas flexibles que fomenten la incorporación de usos mixtos, integrando actividades comerciales y residenciales, con el fin de recuperar la vitalidad urbana del sector. La aplicación de estas medidas contribuiría a dinamizar la economía local, incentivar el establecimiento de nuevos emprendimientos, aumentar el flujo peatonal y fortalecer la reactivación productiva del casco antiguo, promoviendo así un proceso de regeneración urbana sostenible y coherente con las condiciones post-terremoto de la ciudad.

fortalecer la apropiación social del antiguo centro urbano de Portoviejo mediante la implementación de programas comunitarios que promuevan el uso activo y continuo del espacio público. Esto puede lograrse a través de actividades culturales, ferias locales, eventos artísticos y mercados temporales que incentiven la presencia ciudadana y reactiven la vida urbana. Asimismo, es fundamental fomentar la participación de los habitantes, comerciantes y actores locales en los procesos de planificación y toma de decisiones, garantizando que las intervenciones urbanas respondan a las necesidades reales de la población y contribuyan a reconstruir el sentido de pertenencia e identidad histórica del sector.

De manera complementaria, se sugiere desarrollar estrategias de inclusión social orientadas a emprendedores locales, artesanos y pequeños comerciantes, mediante capacitaciones, asistencia técnica y acompañamiento institucional. Estas acciones permitirán fortalecer el tejido social y económico del centro histórico, reduciendo la percepción de inseguridad y abandono, y favoreciendo una reactivación urbana equitativa posterior al terremoto.

En el plano normativo, se plantea la necesidad de revisar, actualizar y reforzar los instrumentos de planificación urbana del cantón Portoviejo, incorporando lineamientos orientados a la regeneración urbana en contextos post-desastre, así como criterios de resiliencia sísmica y sostenibilidad. Resulta fundamental establecer regulaciones específicas para el área del casco antiguo que fomenten la recuperación y reutilización de las edificaciones existentes, priorizando la preservación del patrimonio urbano y la consolidación del tejido edificado, en contraposición a prácticas de demolición no planificada.

De igual forma, se recomienda la elaboración de ordenanzas municipales que impulsen la implementación de usos mixtos del suelo, la densificación planificada y la activación de lotes vacantes mediante proyectos de carácter temporal o permanente, asegurando el cumplimiento de condiciones adecuadas de seguridad estructural y accesibilidad universal. Estas disposiciones normativas deben integrarse con políticas de movilidad sostenible y de fortalecimiento del espacio público, de modo que el marco regulatorio contribuya de manera efectiva a la reactivación social, económica y funcional del antiguo centro urbano de Portoviejo.

CONCLUSIONES

El antiguo casco urbano de la ciudad de Portoviejo presenta actualmente un significativo proceso de deterioro físico, funcional y social, el cual se ha visto agravado por los efectos del terremoto ocurrido el 16 de abril de 2016 y por la ausencia de una intervención integral sostenida en el tiempo. La investigación de campo permitió identificar condiciones deficientes de infraestructura urbana, inseguridad, presencia de edificaciones con daños físicos debido al terremoto, ocupación inadecuada de lotes vacíos y una marcada pérdida de dinamismo comercial y social, factores que deterioran la calidad de vida de los habitantes y afectan negativamente la imagen urbana del sector.

Asimismo, se hizo evidente una clara desarticulación entre las dinámicas actuales de crecimiento urbano de la ciudad y la evolución del casco antiguo, una brecha que, con el tiempo, ha derivado en un proceso de segregación territorial. Como consecuencia, muchas de las principales actividades económicas, recreativas y culturales se han desplazado hacia sectores periféricos, dejando al antiguo centro urbano en una posición cada vez más secundaria. Este desplazamiento no ocurrió de manera abrupta, sino de forma progresiva, reduciendo el flujo de personas y la intensidad de uso del área de estudio, y profundizando su condición de rezago dentro del contexto urbano de Portoviejo.

Sin embargo, más allá de este escenario adverso, los resultados del análisis también permiten reconocer un potencial de recuperación significativo. Este

potencial se sustenta, por un lado, en el valor histórico, simbólico y estratégico que conserva el sector, y por otro, en la predisposición favorable de sus habitantes frente a posibles propuestas de intervención urbana. En este sentido, la reactivación del antiguo casco urbano no puede abordarse mediante acciones aisladas o de corto alcance, sino que requiere la formulación e implementación de proyectos integrales de regeneración urbana.

Dichos proyectos deben contemplar, de manera articulada, la rehabilitación del espacio público, el fortalecimiento de las condiciones de seguridad, la mejora de la infraestructura básica, el tratamiento de lotes vacantes y la reactivación de la actividad económica. Todo ello, además, bajo un enfoque participativo y sostenible, que permita no solo recuperar el espacio físico, sino también reconstruir la vida urbana, el sentido de pertenencia y el rol del casco antiguo dentro de la dinámica futura de la ciudad de Portoviejo.

Finalmente, se concluye que la recuperación del casco urbano no solo representa una oportunidad para mejorar las condiciones físicas del sector, sino también para restituir su papel como elemento estructurante del tejido urbano y como espacio generador de identidad, **cohesión social y desarrollo económico** para la ciudad de Portoviejo.

El análisis urbano del centro de Portoviejo evidencia una pérdida significativa de actividad social, económica y residencial como consecuencia del terremoto del 16 de abril de 2016. Esta situación ha deteriorado el tejido urbano, limitando su funcionalidad y reduciendo su capacidad de articulación con el resto de la ciudad.

El diagnóstico permitió identificar problemáticas estructurales como la presencia de lotes baldíos, edificaciones en mal estado, fragmentación espacial, iluminación deficiente y disminución del flujo peatonal. Estos elementos han consolidado una percepción de inseguridad que afecta directamente el uso y apropiación del espacio público.

El análisis de usuario, realizado mediante encuestas, evidenció que la mayoría de los encuestados percibe el sector como inseguro y poco atractivo para actividades comerciales o residenciales. Esta percepción refuerza los hallazgos del diagnóstico urbano y confirma la relación entre deterioro físico, baja movilidad peatonal y desactivación económica.

A partir de los resultados obtenidos, se establece la necesidad de implementar estrategias integrales de reactivación urbana centradas en la securitización del espacio, la mejora de la movilidad peatonal, la recuperación de áreas subutilizadas y la incorporación de usos mixtos. Estas acciones permitirán restituir la vitalidad urbana del centro, promover la inversión privada y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En conjunto, los análisis realizados cumplen con los objetivos propuestos y evidencian un marco claro desde el cual pueden desarrollarse lineamientos estratégicos para la regeneración y revitalización del centro urbano de Portoviejo, bajo un enfoque sostenible, participativo y resiliente.

Bibliografía

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.

Banco Interamericano de Desarrollo. (s.f.). *Introducción a la economía local como motor de desarrollo local*. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Introduccion-a-la-economia-local-como-motor-de-desarrollo-local.pdf>

Banco Mundial. (9 de Agosto de 2013). *Mejores servicios de agua, saneamiento y movilidad urbana beneficiarán a más de 85 mil residentes de Manta*. Obtenido de https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/08/09/wb-improved-water-sanitation-and-urban-mobility-services-to-benefit-more-than-85000-manta-residents?utm_source=chatgpt.com

Bermúdez Meneses, P. A. (28 de Septiembre de 2023). *Modelo de reactivación urbana: Arquitectura y secuencias de renovación*. *Universidad de Costa Rica*. Obtenido de <https://cedi.ucr.ac.cr/arquitectura/modelo-de-reactivacion-urbana-arquitectura-y-secuencias-de-renovacion/>

C40. (29 de Junio de 2023). *C40 Cities*. Obtenido de *Cities*: <https://www.c40.org/es/news/interview-with-prof-carlos-moreno-sustainable-design-and-urban-planning-expert/>

CONUEE. (Abril de 2018). *Movilidad Urbana Sostenible*. Obtenido de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>

Dhan Sebastián Zunino, S. (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América*. Buenos Aires: Teseo.

Ecosfera, A. (2018). *Plazas y espacios públicos: El corazón social y ecológico de las ciudades*. Obtenido de https://ecosferaatlas.net/ecosistemas-especificos/plazas-espacios-publicos-corazon-social-ecologico-ciudades/?utm_source=chatgpt.com

El diario. (20 de Junio de 2016). *Manabí 186 años de historia*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/323920589/Manabi-186-Anos-de-Historia-El-Diario-Ecuador>

EM. (Mayo de 2018). *Movilidad Urbana Sostenible: UN RETO ENERGETICO Y AMBIENTAL*. Obtenido de <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>

Escobar Guevara, J. (2025). *Revitalización urbana: guía completa*. Obtenido de <https://encolombia.com/economia/desarrollo-ciudades/revitalizacion-urbana/>

G. Ramírez-Urbe, J. F. (2022). Análisis de la conectividad urbana de la ciudad de Hermosillo, Sonora. *Epistemos (Sonora)*.

García, J., Ramírez, G., Quintana, J., & Miranda, I. (2022). Análisis de la conectividad urbana de la ciudad de Hermosillo, Sonora. *Epistemos (Sonora)*.

- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones infinito.
- Geofísica. (2025). *Universidad nacional Autónoma de México*. Obtenido de <http://www.ssn.unam.mx/divulgacion/preguntas/>
- Gonzalo S, A. H. (2022). Centralidad, movilidad y proximidad. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID. Madrid, 1996-2018. *INVI*.
- Kei T, D. M. (2022). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*.
- Kelvin Moreira Torres, B. M. (2025). Gobernanza en la reconstrucción post-terremoto: centro histórico y comercial de Portoviejo. *Estoa*.
- Kuebler, M. (09 de Octubre de 2023). *DW*. Obtenido de <https://www.dw.com/es/c%C3%B3mo-construir-ciudades-a-prueba-de-terremotos/a-66766330>
- Macaya J, J. T. (2021). Un camino para el desarrollo sostenible de las ciudades: el uso de tecnologías de la información y la comunicación en la gestión urbana. Montevideo, Uruguay.: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*.
- Macías, B. M. (2019). *Una mirada a la resiliencia urbana y social de la ciudad de Portoviejo post terremoto*. Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Meng Wei. (17 de Mayo de 2022). *frontiers*. Obtenido de <https://www.frontiersin.org/journals/earth-science/articles/10.3389/feart.2022.834302/full>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). *Micro actividad y micro movilidad*.

MTOP. (2023). Mecanismos para el fomento de la seguridad vial.

Mundial, G. B. (23 de Junio de 2017). *Antes y después en Ecuador: La reconstrucción de las ciudades continua*. Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/06/23/antes-y-despues-en-ecuador-la-reconstruccion-de-las-ciudades-continua>

Muñoz, M., Morante, R., & García, S. (2023). POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL ECUADOR. *Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador*.

Naciones Unidas. (2022). *Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles — Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*. Obtenido de https://ecuador.un.org/es/sdgs/11?utm_source=chatgpt.com

ONU-Hábitat. (s.f.). *Sustainable cities*. Obtenido de <https://unhabitat.org/topic/sustainable-cities>

Perez, & w. (2018). Dinámicas de reordenamiento urbano generadas por el terremoto del.

Pons, S., Lladó, M., Pérez, R., & Martíne. (2016). Los sistemas de bicicleta pública y la movilidad urbana sostenible. Un análisis en la ciudad de Palma (Mallorca, Islas Baleares). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*.

publicas, M. d. (2023). MOVILIDAD ACTIVA Y MICROMOVILIDAD. *Guia nº3 de la PNMUS*.

Riesgos., S. N. (2019). Lineamientos para incluir la gestión del riesgo de desastres en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial(PDOT). *Servicio Nacional de Gestión de Riesgos* .

Ronchi, S. (2018). Un indicador de morfología urbana para la planificación del paisaje en Lombardía (Italia). *Gestión de la Calidad Ambiental*, 623-642.

Sabatini, F., C., & G., & C. (2001). *Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción*. *Revista EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales*. Obtenido de <https://doi.org/10.4067/S0250-71612001008200002>

Segregation Wiki. (s.f.). *Urban spatial segregation*. Obtenido de https://www.segregationwiki.org/index.php/Urban_spatial_segregation?utm_source=chatgpt.com

Seguridad y movilidad después del terremoto 16A. (s.f.). *Consecuencias socioeconómicas en los comerciantes de cárnicos de Portoviejo por la movilidad después del 16A*. Obtenido de

https://www.redalyc.org/journal/5885/588564791003/html/?utm_source=chatgpt
.com

GAD Municipal del cantón Portoviejo (2014). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

GAD Municipal del cantón Portoviejo (2016). Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial del cantón Portoviejo.

GAD Municipal del cantón Portoviejo (2015). Propuesta de Desarrollo Estratégico del cantón Portoviejo.

GAD Municipal del cantón Portoviejo (2020). Plan Portoviejo 2035.

Ponce Herrero, G., & Pelegrín Entenza, N. (2020). Reconstruir el centro o reconstruir la ciudad. Renovación post-sísmica. Caso de estudio en una ciudad ecuatoriana.

Mora rivas, p. A. V. E. L. (2021). Nuevas centralidades en la zona urbana del cantón Portoviejo. Caso: centralidad ecu 911.

Méndez, R. (2012). Ciudades y metáforas: sobre el concepto de resiliencia urbana. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, 44(172), 216-217.

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (2022-2023). Centralidades Emergentes: análisis, concepción y crítica caso de estudio Manta.

Rosenbluth, G. (1994). Informalidad y pobreza en América Latina.

Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Ediciones akal.

Otero-Ortega, A., & Llop-Torne, J. M. (2020). La ciudad intermedia: crecimiento y dinámicas de desarrollo. *Territorios*, (43SPE), 1-8.

Harvey, D. (2011). El derecho a la ciudad.

Lefebvre, H. (2020). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing Libros.

Garnier, J. P. (2012). El derecho a la ciudad desde Henri Lefebvre hasta David Harvey. Entre teorizaciones y realización. *Ciudades: Revista Del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (15), 217-225.

Jiménez Pacheco, P. (2016). Claves epistemológicas para descifrar el derecho a la ciudad de Henri Lefebvre. *Esto. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 5(8), 21-34.

Llop, J. M., Iglesias, B. M., Vargas, R., & Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure (Santiago)*, 28(85), 11-20.