

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN

MODALIDAD: PROYECTO INTEGRADOR

TEMA:

**PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA EN UN POLÍGONO CENTRAL DEL
CASCO URBANO PAJÁN**

AUTORES:

**CEVALLOS LÓPEZ ANGIE DAYANA
SOLEDISPA PARRALES CARLOS MIGUEL**

TUTOR:

ARQ. TATIANA GABRIELA CEDEÑO DELGADO, MG.

MANTA – ECUADOR

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

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutora de la Facultad de Ingeniería Industria y Arquitectura 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 **SOLEDISPA PARRALES CARLOS MIGUEL** legalmente matriculado en la carrera de Arquitectura, período académico 2026-2027, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es **“PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA EN UN POLÍGONO CENTRAL DEL CASCO URBANO PAJÁN”**.

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.

Manta, 21 de julio de 2026.

Lo certifico,



Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
**TATIANA GABRIELA
CEDENO DELGADO**

Arq. Tatiana Cedeño Delgado, Mg.
Docente Tutora

Nota 1: Este documento debe ser realizado únicamente por el/la docente tutor/a y será receptado sin enmendaduras y con firma física original.

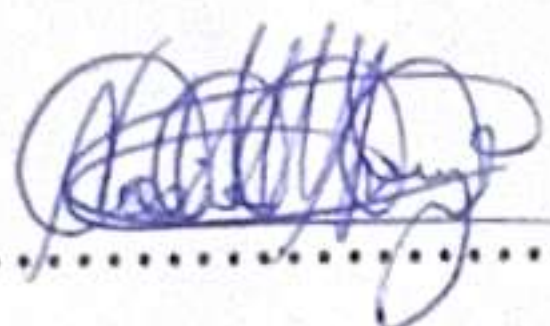
Nota 2: Este es un formato que se llenará por cada estudiante (de forma individual) y será otorgado cuando el informe de similitud sea favorable y además las fases de la Unidad de Integración Curricular estén aprobadas.

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 integrador, cuyo tema es **"PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA EN UN POLÍGONO CENTRAL DEL CASCO URBANO PAJÁN"**, 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 salva disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 17 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.



Arq. Aveiga Villacis Nadia, Mg.

C.C. 130793833-0

Tribunal 1



Arq. Nemar Torres Reyes, Mg.

C.C. 130632923-4

Tribunal 2

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Angie Dayana Cevallos López con CC: 131770806-1, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto integrador con el tema " **PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA EN UN POLÍGONO CENTRAL DEL CASCO URBANO PAJÁN**", el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, mg.

El desarrollo de esta investigación se construyó a partir de la integración de diferentes perspectivas teóricas y del trabajo de campo realizado durante el proceso, la revisión de aportes académicos, junto con la observación directa y la recopilación de información en el contexto estudiado, permitió generar una base propia que respalda los resultados y aporta valor al presente trabajo.

En la ciudad de Manta, a los 17 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.

안경리에

Angie Dayana Cevallos López

C.I. 131770806-1

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Carlos Miguel Soledispa Parrales con CC: 092883671-7, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto integrador con el tema " **PROPUESTA DE REGENERACIÓN URBANA EN UN POLÍGONO CENTRAL DEL CASCO URBANO PAJÁN**", el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, mg.

El desarrollo de esta investigación se construyó a partir de la integración de diferentes perspectivas teóricas y del trabajo de campo realizado durante el proceso, la revisión de aportes académicos, junto con la observación directa y la recopilación de información en el contexto estudiado, permitió generar una base propia que respalda los resultados y aporta valor al presente trabajo.

En la ciudad de Manta, a los 17 días del mes de agosto de dos mil veintiséis.



.....
Carlos Miguel Soledispa Parrales

C.I. 092883671-7

DEDICATORIA

Dedico este trabajo, en primer lugar, a Dios, por haber sido la luz que guio cada uno de mis pasos y por enseñarme que, incluso en los momentos más difíciles, siempre existe un propósito. En Él encontré la fuerza para levantarme cuando sentía que no podía continuar, la paz en medio de la incertidumbre y la esperanza para nunca dejar de creer. Él ha sido mi Padre, mi mejor amigo y el amor más grande e incondicional que ha acompañado cada etapa de mi vida. Como dice su palabra: "Todo lo puedo en Cristo que me fortalece" (Filipenses 4:13). A Él pertenece este logro, porque todo lo que soy y todo lo que he alcanzado es por su infinita gracia.

A mis padres, Rosa y Luciano, quienes representan el ejemplo más grande de amor, esfuerzo y entrega que he conocido. Este logro lleva el nombre de ustedes, porque cada sueño que hoy alcanzo también nació del sacrificio, la dedicación y el cariño con el que me formaron desde el primer día de mi vida.

A mi hermana, Nicole, por ser mi compañera de vida, mi refugio y una de las mayores bendiciones que Dios me ha regalado. Tu amor, tu compañía y tu forma de creer siempre en mí hicieron que este camino fuera mucho más llevadero. Tenerte a mi lado ha sido un regalo que siempre agradeceré.

Y finalmente, me dedico este logro a mí misma, como un recordatorio de que los sueños sí se cumplen cuando se camina con fe, perseverancia y amor. Que cada obstáculo superado, cada noche de esfuerzo y cada paso dado valieron la pena para llegar hasta aquí. Este no representa el final de un camino, sino el comienzo de todo aquello que Dios tiene preparado para mi vida.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a Dios, porque sin Él nada de esto habría sido posible. Gracias por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad, mi refugio en las dificultades, mi guía en cada decisión.

A mis queridos padres, Rosa y Luciano, les agradezco con todo mi corazón por ser el pilar más importante de mi vida. Gracias por su amor incondicional, por cada sacrificio realizado para verme cumplir mis sueños, por confiar siempre en mí y por acompañarme tanto en los momentos más felices como en los más difíciles.

A mi querida abuelita materna, Aminta, quiero expresarle un agradecimiento muy especial por todo el amor, cariño y apoyo que siempre me ha brindado.

A mi hermana Nicole, gracias por estar siempre a mi lado, por escucharme cuando más lo necesitaba, por acompañarme, aconsejarme y brindarme tu apoyo incondicional en cada momento, por creer en mí incluso cuando yo dudaba, por celebrar mis alegrías y ayudarme a levantarme en las dificultades. Tenerte como hermana ha sido uno de los regalos más grandes que Dios me ha dado, y no imagino este camino sin tu compañía y tu amor.

A mi hermano de corazón, Davis, gracias por cada palabra de ánimo, por cada conversación, por tu apoyo constante y por todas las experiencias que compartimos.

A mi amigo Carlos, gracias por tu responsabilidad, compromiso, paciencia y amabilidad. Compartimos largas jornadas de estudio, incontables trabajos, desvelos y muchos amaneceres intentando cumplir cada entrega de la mejor manera posible.

A mis amigos y a todas las personas que formaron parte de este camino universitario, gracias por su compañía, por las risas, el apoyo y los momentos compartidos.

A mi tutora académica, Arq. Tatiana, expreso mi más sincero agradecimiento por su orientación, paciencia, dedicación y compromiso durante el desarrollo de esta investigación.

$$O_1 + \frac{1}{O_1} | \text{어}$$

Angie Dayana Cevallos López

C.I. 131770806-1

DEDICATORIA

Dedico este logro, en primer lugar, a Dios por ser mi guía en todo este trayecto académico, por darme la fortaleza en cada etapa de mi vida, en seguir adelante en cada obstáculo que me ha puesto la vida, todo lo que soy lo he logrado con tus bendecido. Agradecimiento eterno mi Dios por darle la salud, la sabiduría, la alegría y dejarme caer.

A mis queridos padres, el pilar fundamental de mi vida y el motor que me ha impulsado a alcanzar esta meta, les agradezco por cada sacrificio, por cada esfuerzo realizado con el único propósito de verme salir adelante y gracias a eso verme convertido en la persona que soy. Gracias por creer en mí incluso en momentos en los que yo mismo dudaba de mis capacidades y por enseñarme, con su ejemplo y sus valores, el camino de trabajo que hemos llevado toda la vida, la honestidad y la humildad, sobre todo. Este logro también les pertenece, porque han estado presentes en cada etapa de mi vida, los amo profundamente y estaré eternamente agradecido por todo lo que han hecho por mí.

A mis abuelos, mis otros pilares fundamentales quienes, con su amor, su sabiduría ha estado siempre pendientes de mí, gracias por brindarme siempre su cariño y apoyo incondicional, que nunca me ha faltado en esta etapa de mi vida, su presencia en mi vida ha sido mi motivación para seguir adelante, he incluso nunca faltarme en mis momentos difíciles.

A mi abuelita, que hoy me acompaña desde el cielo. Aunque ya no estes físicamente a mi lado, tu amor y los recuerdos que dejaste en mi corazón siguen guiándome abuelita. Siempre serás parte de mi vida, me hubiera encantado tenerte presente para disfrutar este momento tan especial, este logro también es para ti.

AGRADECIMIENTO

Principalmente mi agradecimiento a Dios, por darme la voluntad, fuerza, salud y vida, por acompañarme en mis momentos fáciles y difíciles en esta etapa de mi vida.

A mis amados padres, por ser mis principales puntales en este proceso académico al Sr. José Soledispa agradecimiento total por ese apoyo, aliento, esa lucha y ese sacrificio para brindarme esas necesidades en seguir delante de todo lo que me proponga, a la Sra. Rocío Parrales por tu amor incondicional, por tus consejos, por motivarme siempre en seguir adelante.

A mis abuelos paternos y maternos, por ser ese ejemplo de esfuerzo, perseverancia, por sus enseñanzas y cariño que han dejado una huella para alcanzar este logro.

A todos mis familiares, por su apoyo incondicional y palabras de aliento.

A mi compañera en este proceso académico Angie Cevallos, una hermanita que regalo la universidad gracias por la confianza del primer momento que empezamos estos trabajos en equipo. Gracias por afrontar cada reto, compartir ideas, superar las dificultades que se nos presentó y ese esfuerzo para cumplir este logro académico.

A mis padrinos de bautizo, Rosa y José quienes fueron parte de este proceso académico, siempre estaré agradecido por su apoyo incondicional.

A mi pareja Romina Figueroa, gracias por ese amor, paciencia, cariño, por motivarme en los momentos difíciles y sobre todo esa felicidad que das día a día.

A mis amigos de siempre quienes han formado parte de mi vida hace muchos años atrás Nixon, Ray, Emiliano y a los que llegue a conocer en este proceso académico, por regalarme felicidad en momentos difíciles sin saberlo ustedes y solo ser felices en los momentos compartidos.

A mi tutora de tesis la Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, mg, por compartir sus conocimientos y orientarme a culminar esta etapa académica.

Finalmente agradezco a la institución y a todos los docentes que formaron parte de mi preparación.



Carlos Miguel Soledispa Parrales

C.I. 092883671-7

ÍNDICE

1.	Introducción	11
2.	Planteamiento del problema.....	12
2.1	Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio	13
2.2	Formulación de pregunta clave	14
2.3	Marco contextual	14
2.4	Definición del objeto de Estudio.....	15
2.4.1	Delimitación espacial:.....	16
2.4.2	Delimitación temporal:	17
2.5	Campo de acción del objeto de estudio.....	18
2.6	Objetivos	18
2.6.1	Objetivo general	18
2.6.2	Objetivos específicos	18
2.7	Justificación.	18
2.7.1	Social.....	19
2.7.2	Urbana.....	19
2.7.3	Académica.....	19
2.8	Identificación Y Operacionalización De Variables	20
2.8.1	Variable Independiente	20
2.8.2	Variable Dependiente.....	21
3.	Diseño De La Metodología.....	22
3.1.	Fases del estudio (F1-F2-F3)	22
3.1.1	F1 Marco de la investigación.....	22
3.1.2	F2 Diagnóstico y Pronóstico.....	23

3.1.3. F3 Diseño de la propuesta.....	48
Población y muestra.....	49
4. Capítulo 1.....	51
4.1 Marco antropológico.....	51
4.2 Marco teórico.....	53
4.2.1 Teoría de la vitalidad humana.....	53
4.2.2 Teoría de la ciudad a escala humana.....	54
4.2.3 Teoría de la imagen urbana de la ciudad	55
4.2.4 Teoría del espacio público como articulador social.....	56
4.2.5 Teoría del espacio público como articulador social.....	56
4.3 Marco conceptual.....	58
4.3.1 Planificación urbana.....	58
4.3.2 Gestión urbana	59
4.3.3 Morfología urbana	60
4.3.4 Derecho a la ciudad.....	62
4.3.5 Movilidad sostenible.....	62
4.4 Marco jurídico y/o normativo	64
4.4.1 Constitución de la República del Ecuador (2008)	64
4.4.2 Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2017).....	65
4.4.3 Plan Nacional de Desarrollo (2025–2029).....	67
4.4.4 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.	70
4.4.5 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Paján (2023-2027).....	71
4.4.6 Normas técnicas relacionadas	73
4.5 Marco referencial.....	75

4.5.1	<i>Regeneración urbana del Centro Histórico de Portoviejo</i>	75
4.5.2.	<i>Regeneración urbana del Centro Histórico de Loja.....</i>	78
5.	CAPITULO 2.....	81
5.1	Datos generales	81
5.1.1	Ubicación y límites	81
5.1.2	Aspectos biofísicos ambientales	82
5.1.3	Aspectos socioculturales.....	86
5.1.4	Aspectos económicos-productivos.....	91
5.1.5	Aspectos territoriales	94
5.1.6	Sistemas públicos de soporte	98
5.1.7	Resultados de encuestas.....	130
5.1.8	Interpretación de resultados	145
6.	Capítulo 3 Propuesta	147
6.1	Nivel de complejidad	147
6.1.1	Descripción y conceptualización de la propuesta urbana	147
6.1.2	Imagen conceptual de la propuesta.	148
6.1.3	Objetivo de la propuesta.	148
6.1.4	Capacidad de la propuesta urbana.....	148
6.1.5	Programa Urbano	149
7.	Zonificación Urbana	153
7.1	Criterios y consideraciones de la propuesta:.....	153
7.2	Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.	156
7.3	Análisis de viabilidad.....	157
7.3.1	Inventario de recursos urbanos:	157
7.3.2	Condiciones sociales y culturales:	157

7.3.3 Condiciones legales y normativas:.....	158
7.3.4. Sistemas de accesibilidad.....	159
7.3.5 Análisis de Sistemas públicos de soporte	160
7.3.6 Mapa de riesgo	161
7.3.7 Estudio de topografía:	162
7.3.8 Análisis de Viabilidad Económica.....	163
7.3.9 Análisis de la Viabilidad Ambiental	165
7.3.10 Estudio de Viabilidad Legal y Administrativa.....	166
7.3.11 Condiciones legales de propiedad:.....	167
7.4 Presupuesto referencial.	168
7.5 Cronograma de obra referencial.....	169
8 Conclusiones	171
9 Recomendaciones:	172
Referencias.....	173
Anexos:	176

Índice de Figuras

Figura 1.	16
Figura 2.	24
Figura 3.	25
Figura 4.	29
Figura 5.	30
Figura 6.	34
Figura 7.	35
Figura 8.	38
Figura 9.	39
Figura 10.	42
Figura 11.	43
Figura 12.	44
Figura 13.	47
Figura 14.	64
Figura 15.	77
Figura 16.	77
Figura 17.	79
Figura 18.	80
Figura 19.	81
Figura 20.	82
Figura 21.	83
Figura 22.	84
Figura 23.	85
Figura 24.	86
Figura 25.	87
Figura 26.	88
Figura 27.	89
Figura 28.	90

Figura 29.	91
Figura 30.	92
Figura 31.	94
Figura 32.	95
Figura 33.	96
Figura 34.	97
Figura 35.	99
Figura 36.	100
Figura 37.	102
Figura 38.	104
Figura 39.	105
Figura 40.	106
Figura 41.	107
Figura 42.	108
Figura 43.	109
Figura 44.	110
Figura 45.	111
Figura 46.	112
Figura 47.	113
Figura 48.	114
Figura 49.	115
Figura 50.	116
Figura 51.	117
Figura 52.	118
Figura 53.	119
Figura 54.	120
Figura 55.	121
Figura 56.	122

Figura 57.	123
Figura 58.	124
Figura 59.	125
Figura 60.	126
Figura 61.	127
Figura 62.	128
Figura 63.	129
Figura 64	130
Figura 65	131
Figura 66	132
Figura 67	133
Figura 68	134
Figura 69	135
Figura 70	136
Figura 71	137
Figura 72	138
Figura 73	139
Figura 74	140
Figura 75	141
Figura 76	142
Figura 77	143
Figura 78	145
Figura 79.	162
Figura 80.	163

Índice de Tablas

Tabla 1	20
Tabla 2. Variable Dependiente	21
Tabla 3	130
Tabla 4	131
Tabla 5	132
Tabla 6	133
Tabla 7	134
Tabla 8	135
Tabla 9	136
Tabla 10	137
Tabla 11	138
Tabla 12	139
Tabla 13	140
Tabla 14	141
Tabla 15	142
Tabla 16	143
Tabla 17	144
Tabla 18.	147
Tabla 19.	149
Tabla 20.	155
Tabla 21.	168
Tabla 22	170

RESUMEN

La presente investigación nos permite analizar sobre el crecimiento urbano acelerado junto y una falta de planificación han deteriorado gradualmente los centros históricos de las ciudades intermedias en las que se generan cambios en la movilidad, el uso de los espacios públicos junto con la identidad de la comunidad, siendo un tema de estudio el polígono central del casco urbano del cantón Paján donde factores como el comercio informal, las acera deficientes y la escasez de áreas verdes limitan la calidad de vida de los habitantes.

El objetivo del estudio fue analizar las condiciones físicas, sociales, ambientales y funcionales del polígono central del cantón Paján para formular una propuesta de regeneración urbana en la que revitalice el espacio público, planteando una hipótesis de intervención urbana integral mejorará la sostenibilidad del espacio urbano.

La investigación tuvo un enfoque mixto en la que se ocupó métodos descriptivo y analítico a su vez aplicando encuestas, entrevistas y observación a una muestra de 374 habitantes del área urbana de Paján, por lo que, los resultados mostraron la existencia de deficiencias en la infraestructura peatonal, falta de áreas verdes junto con una alta presencia del comercio informal por lo que una regeneración urbana es necesaria para la habitabilidad del sector así fortaleciendo la calidad del entorno urbano.

Palabras clave: regeneración urbana, espacio público, planificación urbana, sostenibilidad urbana, infraestructuras.

ABSTRACT

This research allows us to analyze how rapid urban growth, coupled with a lack of planning, has gradually deteriorated the historic centers of medium-sized cities, leading to changes in mobility, the use of public spaces, and community identity. The study focuses on the central district of the town of Paján, where factors such as informal commerce, inadequate sidewalks, and a shortage of green spaces limit residents' quality of life.

The objective of the study was to analyze the physical, social, environmental, and functional conditions of the central area of the Paján canton in order to formulate a proposal for urban regeneration that revitalizes public space, based on the hypothesis that a comprehensive urban intervention will improve the sustainability of the urban space.

The research employed a mixed-methods approach, utilizing both descriptive and analytical methods, and conducting surveys, interviews, and observations among a sample of 374 residents of the Paján urban area. The results revealed deficiencies in pedestrian infrastructure, a lack of green spaces, and a high concentration of informal commerce. Consequently, urban regeneration is necessary to improve the livability of the area and enhance the quality of the urban environment.

1. Introducción

El crecimiento urbano acelerado y la limitada planificación territorial han generado diversas problemáticas que afectan la calidad de vida de la población, particularmente en ciudades intermedias y de menor escala, donde el deterioro de los espacios colectivos, la pérdida de identidad local y las deficiencias en la movilidad reducen la funcionalidad y habitabilidad del entorno construido. Frente a esta realidad, resulta necesaria la implementación de intervenciones integrales orientadas a la recuperación y revitalización de sectores estratégicos que permitan mejorar las condiciones físicas, ambientales y sociales de la ciudad.

Dentro del casco urbano de Paján, estas problemáticas se manifiestan con mayor intensidad en un polígono central que concentra actividades comerciales, administrativas y de interacción ciudadana. La falta de planificación, el deterioro de aceras y vías, la escasez de áreas verdes y la ocupación desordenada del espacio público han generado limitaciones funcionales que afectan la movilidad, disminuyen la calidad ambiental y debilitan la imagen urbana del sector. Como consecuencia, se evidencia una reducción progresiva de la apropiación ciudadana y del valor simbólico que históricamente ha caracterizado a este núcleo urbano.

La investigación se desarrolla bajo la modalidad de Proyecto Integrador Urbano y se enmarca en el campo del ordenamiento territorial, la sostenibilidad y la gestión urbana dentro de la formación profesional en Arquitectura. Su propósito consiste en analizar las condiciones físicas, sociales, ambientales y funcionales del área de estudio para formular una propuesta de regeneración urbana que contribuya a revitalizar los espacios de uso colectivo, fortalecer la identidad local y promover una movilidad más segura e inclusiva.

El documento se estructura en tres capítulos principales. El primero reúne los fundamentos antropológicos, teóricos, conceptuales, normativos y referenciales que sustentan la investigación. El segundo presenta el diagnóstico del área de estudio mediante el análisis de sus características físicas, sociales, económicas y territoriales, mientras que el tercero desarrolla la propuesta urbana a partir de los resultados obtenidos, planteando estrategias orientadas a mejorar la calidad del espacio público, fortalecer la conectividad y consolidar una imagen urbana acorde con las necesidades actuales de la población.

2. Planteamiento del problema

Los centros urbanos presentan diversas problemáticas derivadas del crecimiento acelerado también de una planificación territorial insuficiente, por lo que tiene como consecuencia el deterioro de la infraestructura, el incremento de la congestión vehicular, la ocupación inadecuada del espacio público y una reducción gradual de la calidad urbana.

De acuerdo con (ONU-Hábitat, 2020), actualmente más del 55 % de la población mundial reside en áreas urbanas, por lo que este crecimiento ha incrementado la demanda sobre el suelo, favoreciendo procesos de fragmentación territorial, pérdida de vitalidad en los centros tradicionales y de la reducción de las condiciones ambientales necesarias para garantizar una mejor calidad de vida para la población.

Como ejemplo de problemáticas se encuentra América Latina ya que se han agravado por el rápido crecimiento de las ciudades y de las limitaciones en la planificación junto con el ordenamiento territorial. De acuerdo con (CEPAL, 2024) donde nos indica que la situación ha provocado altos niveles de informalidad, escasez de mobiliario urbano y áreas verdes a su vez deficiencias en la seguridad de varios espacios públicos teniendo como consecuencia muchos centros urbanos que han perdido progresivamente su función como lo son los lugares de encuentro, convivencia e integración social y cultural.

Por otro lado, en Ecuador muchas de las ciudades y centros urbanos de menor escala en la que se presentan problemas como el deterioro de calles junto con aceras esto se debe al abandono de los espacios públicos, la escasez de áreas y de la creciente ocupación informal del espacio público.

Con base al Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2022) donde dice que el empleo en el sector informal represento el 51,8% de la población ocupada durante el cuarto trimestre del 2022 por lo que refleja el crecimiento de actividades económicas desarrolladas fuera del sector formal cuya presencia se observa principalmente en la ocupación de calles y aceras destinadas al comercio informal, como efecto de esta problemática la movilidad de peatones y vehículos se ve afectada por lo que reduce la accesibilidad de uso adecuado de los espacios públicos junto con el normal desarrollo de la dinámica social y económica de los habitantes.

Desde el punto de vista del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2013) las áreas verdes urbanas contribuyen a mejorar la calidad de vida y de la salud de la población ya que favorece a la regulación ambiental ofreciendo ciertos espacios para la recreación y a su vez promoviendo el bienestar de los habitantes, si lo comparamos con Ecuador donde aún existe un déficit de áreas verdes

en las que se evidencia las limitaciones en la planificación ambiental y la escasa incorporación de criterios de sostenibilidad en el desarrollo de territorio.

El crecimiento urbano sin una adecuada planificación ha provocado como diversos problemas en el casco urbano del cantón Paján se encuentran el deterioro de la infraestructura vial, la existencia de aceras estrechas o inexistentes también la escasez de espacios públicos y de áreas verdes además de la ocupación de las aceras por actividades comerciales informales dificultando la movilidad de la población limitando el acceso adecuado al espacio público en las que se generan conflictos entre peatones y vehículos por lo que tiene como consecuencia que la imagen urbana y la calidad del entorno han sido identificadas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de cantón Paján (PDOT, 2023).

Sin embargo, estas condiciones afectan directamente la calidad de vida de la población ya que dificultan el uso adecuado del espacio público reduciendo la conectividad urbana junto como la limitación del funcionamiento del centro cantonal, por ello, surge la necesidad de poder implementar estrategias de regeneración urbana en la que contribuyan a mejorar la calidad del espacio fortaleciendo las condiciones ambientales y promoviendo un entorno seguro, más funcional y accesible para la comunidad.

2.1 Problema central y subproblemas asociados al objeto de estudio

El casco urbano central del cantón Paján presenta un deterioro progresivo de sus condiciones físicas, funcionales y ambientales, asociado a limitaciones en la planificación territorial, deficiencias en la organización del espacio público y una gestión urbana insuficiente, situación que afecta la movilidad, la imagen urbana y la calidad de vida de la población.

Subproblemas:

- a. Deficiente infraestructura vial y condiciones inadecuadas para la movilidad peatonal.
- b. Insuficiencia de disponibilidad de los espacios públicos y áreas verdes para la recreación junto con la convivencia ciudadana.
- c. Uso inadecuado de espacios públicos debido a la ocupación por actividades comerciales informales.
- d. Deterioro de la imagen urbana y la reducción de la calidad ambiental del sector.

2.2 Formulación de pregunta clave

¿Cómo puede una propuesta de renovación urbana en el polígono central del centro de la ciudad del cantón Paján a la contribución del fortalecimiento de la identidad local, la recuperación de la imagen urbana, la mejora de la movilidad también la integración social de la población?

2.3 Marco contextual

Según el (PDOT, 2023), el territorio posee una ubicación estratégica dentro del sistema territorial del sur de Manabí, permitiendo la articulación de flujos económicos, sociales y de movilidad con cantones cercanos como Jipijapa, 24 de mayo y Pichincha. Esta condición ha favorecido el desarrollo de actividades comerciales y de servicios que se concentran principalmente en el área central, generando una importante dinámica urbana y una creciente demanda sobre el espacio público y la infraestructura existente.

La estructura territorial presenta características físicas heterogéneas conformadas por zonas planas, áreas de transición y sectores de relieve ondulado, factores que han influido en los patrones de ocupación y en el desarrollo de actividades agrícolas, ganaderas y comerciales. Dentro de esta dinámica, el área central se consolida como un núcleo de interacción ciudadana donde convergen actividades económicas, equipamientos y servicios de carácter local.

El crecimiento demográfico y la concentración de actividades urbanas han incrementado la demanda sobre la infraestructura vial, los servicios básicos y los espacios de uso colectivo. Como resultado, se evidencian limitaciones relacionadas con la disponibilidad de espacio público, la continuidad de las aceras, la movilidad peatonal y la ocupación informal de determinados sectores urbanos, aspectos que afectan la funcionalidad y calidad del entorno construido.

El casco urbano central concentra gran parte de las actividades administrativas, comerciales y de servicios del cantón, constituyéndose como un espacio estratégico dentro de la estructura urbana. Sin embargo, la falta de mantenimiento de la infraestructura, la intervención fragmentada del espacio público y la limitada presencia de áreas verdes y mobiliario urbano han contribuido al deterioro de la imagen urbana y a la disminución de las condiciones de confort para los usuarios.

Estas condiciones evidencian la necesidad de impulsar procesos de regeneración urbana orientados a mejorar la funcionalidad del espacio público, fortalecer la movilidad, recuperar la imagen urbana y promover entornos más accesibles, inclusivos y sostenibles para la población.

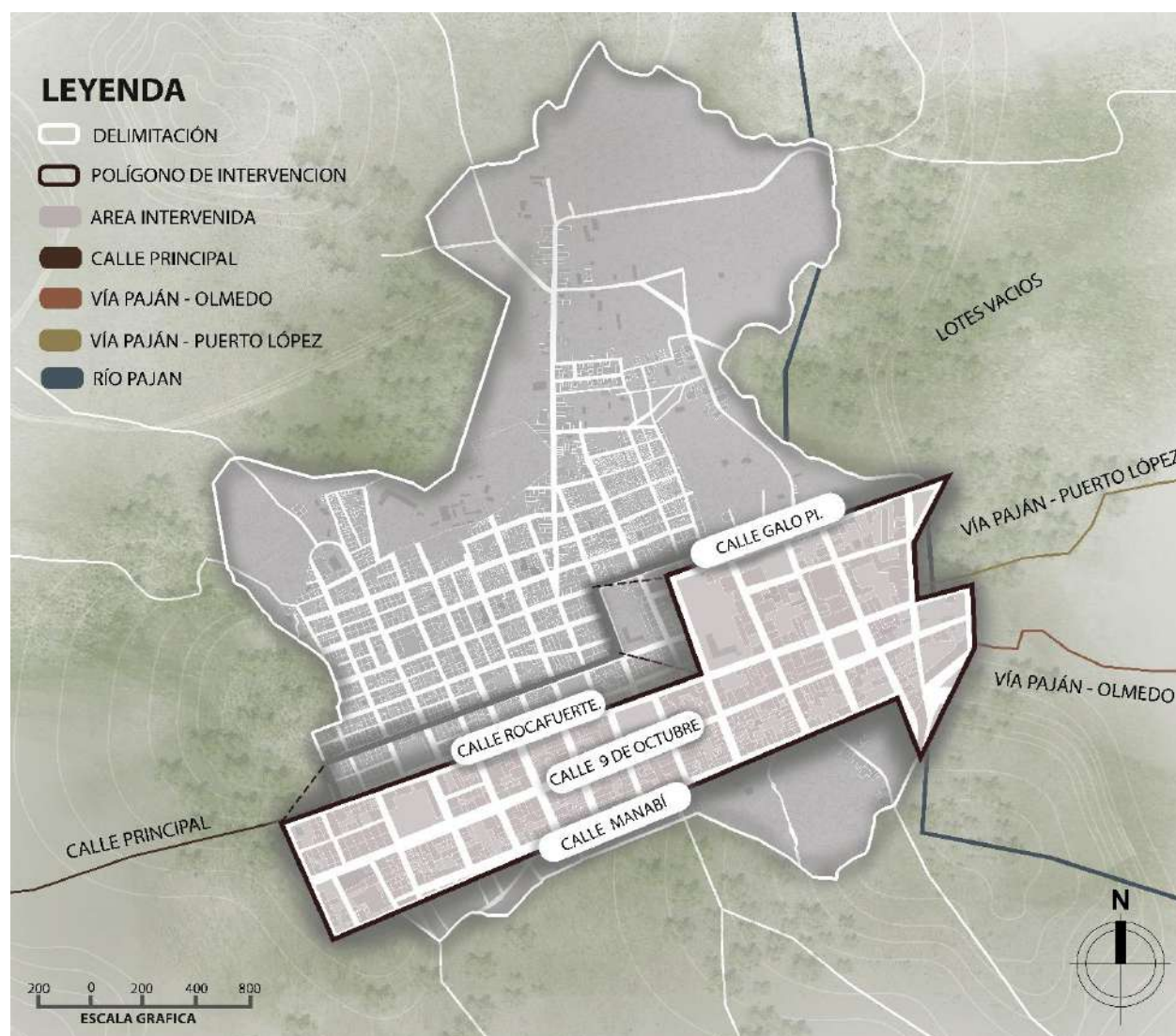
2.4 Definición del objeto de Estudio

El objeto de estudio de esta investigación es el polígono central del casco urbano del cantón Paján siendo un sector en la que concentra actividades comerciales, administrativas, sociales y de servicios convirtiéndose en un espacio clave para la dinámica urbana del cantón, a su vez, la elección de esta área responde a las problemáticas que se encuentran relacionadas con la movilidad, el estado del espacio público, la imagen urbana y la escasez de áreas verdes, por ese motivo este sector constituye el área de análisis para el desarrollo de la investigación también para la elaboración de una propuesta de regeneración urbana.

2.4.1 Delimitación espacial:

Figura 1.

Plano de área de estudio



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

El área de estudio comprende cuarenta manzanas con una superficie aproximada de 27,77 hectáreas, localizadas dentro del tejido urbano consolidado del cantón Paján. El polígono seleccionado corresponde al sector central de la ciudad, donde se concentra gran parte de las actividades comerciales, administrativas, institucionales y de interacción social que estructuran la dinámica urbana cantonal.

estudio. Desde este punto, el límite se extiende hacia el sur hasta conectar con la Calle 6, para posteriormente continuar a lo largo de la Calle Manabí, incorporando aproximadamente once manzanas caracterizadas por la presencia de usos mixtos, donde se combinan actividades comerciales, residenciales y de servicios. Este corredor concentra una importante dinámica urbana debido a la presencia de edificaciones de baja y media altura, así como a la interacción constante entre peatones y vehículos.

Luego, el límite del área sigue hacia el lado oriental, tomando como referencia el callejón Abdón Calderón que sirve de conexión hacia el Malecón de Manta en esta parte se pueden ver zonas más abiertas con buena vista hacia el río Paján, que además cuentan con mobiliario urbano, vegetación y espacios donde la gente puede caminar y quedarse un rato. Finalmente, el límite llega hasta la calle Rocafuerte que es una de las principales vías del centro de la ciudad.

A lo largo de la calle Rocafuerte se observa un frente urbano consolidado, conformado por edificaciones continuas y actividades comerciales que contribuyen a la vitalidad del sector. Desde este punto, el límite se proyecta hacia el norte hasta alcanzar la calle Galo Plaza, donde se evidencia una transición hacia áreas de menor densidad urbana, con predominio de viviendas unifamiliares, presencia de áreas verdes y una red peatonal de menor escala.

La delimitación continúa incorporando varias manzanas ubicadas en el sector norte y oriental del polígono, donde se ubican equipamientos barriales, espacio de recreación y zonas destinadas a servicios comunitarios. Por último, el recorrido regresa hacia el sector occidental hasta volver a conectarse con la calle 1, cerrando así el perímetro del área de estudio.

La delimitación elegida permite integrar los principales espacios de interacción social, movilidad, actividad económica y servicios urbanos del centro de Paján, formando un ámbito representativo para analizar los problemas y las potencialidades que sustentan esta propuesta de regeneración urbana.

2.4.2 Delimitación temporal:

La presente investigación establece un horizonte temporal comprendido entre los años 2011 y 2025, periodo que permite analizar la evolución urbana del casco central del cantón Paján y reconocer las transformaciones relacionadas con el crecimiento territorial, la movilidad, el uso del suelo y la configuración del espacio público.

El año 2011 se adopta como punto de partida debido a que corresponde a una referencia censal que permite establecer una línea base para el análisis de las dinámicas demográficas y urbanas del cantón. Asimismo, se incorpora información proveniente del Censo de Población y Vivienda (INEC,

2022) y de otros instrumentos de planificación vigentes, con el propósito de complementar el diagnóstico y contrastar los cambios ocurridos durante el periodo de estudio.

La delimitación se establece hasta el año 2025 con el fin de incluir la información más actualizada disponible y ubicar el análisis dentro del marco normativo e institucional vigente, tomando en cuenta especialmente el Plan de desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Paján (GAD Paján, 2023) como principal instrumento de planificación territorial.

2.5 Campo de acción del objeto de estudio

El Proyecto Integrador, correspondiente a la formación en Arquitectura, se enmarca en el campo de investigación N.º 2: Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos, definido en la carrera; este campo aborda aspectos relacionados con la planificación urbana, el diseño territorial, la sostenibilidad ambiental y la prevención de riesgos, elementos que permiten analizar y planificar el uso del territorio considerando sus condiciones físicas, sociales y económicas.

2.6 Objetivos

2.6.1 Objetivo general

Analizar las condiciones físicas, sociales, ambientales y funcionales del polígono central del casco urbano de Paján, con el propósito de formular una propuesta de regeneración urbana orientada a revitalizar el espacio público, fortalecer la identidad local y promover la movilidad y la integración social de la población.

2.6.2 Objetivos específicos

1. Fundamentar los principios teóricos y conceptuales relacionados con la regeneración urbana, la revitalización del espacio público, la movilidad y la identidad local, mediante la revisión de fuentes bibliográficas y documentales especializadas.
2. Identificar las condiciones físicas, sociales, ambientales y funcionales del polígono central del casco urbano de Paján, con el fin de determinar las principales problemáticas y potencialidades presentes en el área de estudio.
3. Formular una propuesta integral de regeneración urbana que incorpore estrategias de mejoramiento del espacio público, movilidad, accesibilidad y sostenibilidad, orientadas al fortalecimiento de la identidad local y la integración social.

2.7 Justificación.

La presente investigación surge de la necesidad de contribuir al mejoramiento de las condiciones urbanas del casco central del cantón Paján, sector que concentra actividades económicas,

administrativas y sociales fundamentales para el funcionamiento de la ciudad. Las deficiencias identificadas en la infraestructura, la movilidad, el espacio público y la calidad ambiental evidencian la necesidad de plantear estrategias de intervención que favorezcan la recuperación y revitalización de este espacio urbano.

En este contexto, la propuesta de regeneración urbana busca establecer lineamientos orientados al mejoramiento de la funcionalidad, accesibilidad e imagen urbana del sector, promoviendo espacios más seguros, inclusivos y sostenibles que respondan a las necesidades actuales de la población.

2.7.1 Social

Desde la perspectiva social, la investigación se justifica por la necesidad de fortalecer la calidad de vida de la población mediante la recuperación de espacios públicos que favorezcan la convivencia, la interacción ciudadana y el sentido de pertenencia hacia el entorno urbano. La mejora de las condiciones de accesibilidad, seguridad y confort contribuirá a generar espacios más inclusivos para niños, jóvenes, adultos mayores y personas con movilidad reducida, promoviendo una mayor apropiación y uso del espacio público por parte de la comunidad.

2.7.2 Urbana

Desde el ámbito urbano, la investigación se orienta al mejoramiento de la estructura funcional del sector central mediante estrategias de regeneración que permitan optimizar la movilidad, recuperar espacios públicos deteriorados, incrementar la presencia de áreas verdes y fortalecer la imagen urbana. Estas acciones contribuirán a consolidar un entorno más ordenado, accesible y atractivo, favoreciendo el desarrollo de actividades económicas, sociales y culturales dentro del área de estudio.

2.7.3 Académica

En el ámbito académico, la investigación constituye una oportunidad para aplicar conocimientos relacionados con el urbanismo, la planificación territorial y el diseño urbano, fortaleciendo la formación profesional en Arquitectura. Asimismo, aporta información técnica sobre las condiciones urbanas del casco central de Paján y genera una propuesta que puede servir como referencia para futuras investigaciones, proyectos académicos y procesos de planificación orientados al mejoramiento del espacio urbano.

2.8 Identificación Y Operacionalización De Variables

2.8.1 Variable Independiente

Inadecuada planificación de diseño de ciudad

Tabla 1

Variable Independiente

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	INSTRUMENTO	RESULTADO ESPERADO
Variable 1: Inadecuada planificación de diseño de ciudad	Se refiere al diseño y ordenamiento urbano que define la estructura de la ciudad, su espacio público, su funcionalidad y su conectividad. Cuando este proceso es deficiente, se generan problemas en la organización, uso del suelo y calidad de vida urbana.	Morfología Urbana	Trama Urbana Traza Vial Tejido Urbano	¿La configuración de la trama vial favorece una movilidad segura y funcional dentro del área de estudio?	Ficha de Visita de campo Observación	Identificar los problemas de conectividad y desplazamiento
		Equipamiento y Espacios públicos.	Equipamiento público Parques Áreas de estancia	¿Los parques y las áreas de estancia facilitan el encuentro y la interacción social?	Encuestas a la población Observación	Determinar el estado y funcionamiento de los espacios públicos y equipamientos
		Planificación ambiental y vehicular	Uso del suelo, Intervenciones urbanas existentes, Percepción ciudadana	¿Las intervenciones urbanas existentes favorecen el ordenamiento y la movilidad dentro del sector?	Encuestas a la población Visita de campo Información de la ciudad.	Evaluar la gestión urbana para conocer su impacto en el orden y movilidad
		Gestión territorial.	Partición ciudadana Proyectos planteados Gestión del espacio público	¿La gestión del espacio público favorece la convivencia adecuada entre comercio, tránsito peatonal y actividades sociales?	Encuestas a la población Visita de campo Información de la ciudad.	Identificar los problemas de ocupación y organización del espacio público que afecten la convivencia social

2.8.2 Variable Dependiente

Deterioro del espacio público y disminución de la calidad urbana y social.

Tabla 2. Variable Dependiente

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	INSTRUMENTO	RESULTADO ESPERADO
Variable 2: Deterioro del espacio público y disminución de la calidad urbana y de la convivencia social.	Se refiere a la pérdida colectiva de las condiciones físicas, funcionales y estéticas de los lugares de uso colectivo, lo que reduce su capacidad para acoger actividades sociales, recreativas y de movilidad.	Movilidad urbana	Accesibilidad peatonal Flujo vehicular Seguridad vial	¿Las aceras del área central permiten un desplazamiento seguro y sin obstáculos para todos los usuarios?	Información de la ciudad. Visita de campo Ficha Observación	Identificar el estado de la movilidad peatonal y vehicular para determinar su incidencia en el uso y accesibilidad del espacio público.
		Identidad e imagen urbana	Hitos urbanos, Elementos referenciales, Nodos	¿Los Nodos funcionan como espacio de encuentro y articulación de actividades urbanas?	Visita de campo Observación	Reconocer los elementos urbanos que aportan o limitan la identidad y la imagen
		Seguridad y convivencia	Convivencia social Seguridad percibida Control del uso del espacio público	¿La ocupación del espacio público por actividades formales e informales se da de manera ordenada y sin generar conflictos?	Encuestas a la población Visita de campo Información de la ciudad.	Determinar las condiciones de convivencia y percepción de seguridad que influyen en el uso y apropiación del espacio público.
		Calidad ambiental urbana	Limpieza y manejo de residuos Vegetación y áreas verdes Confort ambiental	¿El espacio público mantiene condiciones adecuadas de limpieza y manejo ordenado de residuos?	Visita de campo Información de la ciudad. Observación	Identificar los factores ambientales del espacio público que afectan el confort y la calidad urbana

3. Diseño De La Metodología

3.1. Fases del estudio (F1-F2-F3)

El desarrollo metodológico se estructura mediante fases de estudio que integran métodos teóricos y empíricos, con el propósito de fundamentar las directrices y lineamientos que orientan la propuesta de regeneración urbana del polígono central del casco urbano de Paján.

Estas fases permiten organizar el proceso investigativo de manera secuencial, articulando la construcción del marco referencial, el diagnóstico urbano y la formulación de la propuesta de intervención.

A continuación, se detallan las fases metodológicas:

3.1.1 F1 Marco de la investigación

En esta fase se construye el marco referencial que sustenta la investigación, estructurado en los componentes antropológico, teórico, conceptual, jurídico–normativo y referencial, los cuales permiten comprender de forma integral la problemática urbana del polígono central del casco urbano de Paján.

El marco antropológico analizará el comportamiento y las dinámicas sociales de los actores que habitan o transitan el centro cantonal, identificando su relación con el espacio público y la influencia del entorno urbano en su calidad de vida.

El marco teórico desarrollará la revisión y sistematización de teorías actuales sobre regeneración urbana, revitalización del espacio público, sostenibilidad, movilidad e identidad local.

El marco conceptual identificará y explicará los términos principales relacionados con la investigación, estableciendo su significado y aplicación dentro del contexto urbano de Paján.

El marco jurídico y normativo incluirá las leyes, ordenanzas municipales y políticas nacionales que regulan la planificación y el ordenamiento territorial, destacando su relación con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (GAD Paján, 2023) y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

El marco referencial analizará proyectos de regeneración urbana o revitalización de centros urbanos desarrollados en contextos similares, identificando estrategias y lineamientos replicables para el caso de Paján.

Además, en esta fase se planifica el levantamiento de información empírica para el diagnóstico posterior, definiendo los métodos, técnicas e instrumentos que se aplicarán, entre ellos:

- Observación directa y registro fotográfico del área de estudio

- “Ubicación y registro de puntos de observación en el área de estudio con apoyo de GPS, QGIS y fichas técnicas.
- Elaboración de fichas de observación y fichas técnicas para registrar condiciones físicas, uso de suelo y estado de las vías.

3.1.2 F2 Diagnóstico y Pronóstico

En esta fase se desarrollará el diagnóstico del espacio público del polígono, enfocado en aspectos relacionados con la movilidad, espacio público, identidad urbana e interacción social, con el propósito de evidenciar las problemáticas que requieren intervención.

Se aplicarán métodos teóricos y empíricos de manera complementaria:

- Método inductivo, para analizar los resultados obtenidos de encuestas, entrevistas y observaciones.
- Método analítico–sintético, para descomponer los elementos que conforman la estructura urbana y sintetizar la información en categorías clave.

Técnicas e Instrumentos:

Las técnicas de recolección incluyen la observación directa, encuestas y el uso de fichas de observación y fichas técnicas:

- La metodología utilizada se basa en el documento Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador (Freire, Campoverde, Puga, La Rota & Jara, 2020). Esta propone una evaluación integral de la infraestructura peatonal a partir del análisis de aceras e intersecciones, considerando criterios de seguridad, confort, continuidad y accesibilidad universal.

Codificación de manzanas

Cada manzana se identifica de manera consecutiva mediante un código alfanumérico (M1, M2, M3...), lo que permite una organización clara y ordenada del territorio analizado.

Esta codificación facilita la localización de cada unidad urbana y sirve como base para la posterior identificación de aceras y cruces peatonales.

Figura 2.

Mapa de codificación de manzana



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Codificación y evaluación de tramos de acera (veredas)

Una vez codificadas las manzanas, se procede a la identificación y codificación de los tramos de acera que conforman cada manzana del sector analizado. Cada tramo de acera se reconoce mediante un código alfanumérico consecutivo (A1, A2, A3...), el cual se encuentra asociado a la manzana correspondiente.

Esta codificación permite localizar con precisión cada tramo de acera y facilita el registro sistemático de la información levantada en campo

Figura 3.

Mapa de codificación de aceras



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Criterios de evaluación de tramos de acera

Para evaluar las condiciones de accesibilidad, seguridad y confort de las aceras, se aplican fichas de observación en campo considerando los siguientes criterios:

1. Ancho de la franja de circulación: evalúa si la acera permite el tránsito cómodo y seguro de peatones, incluyendo personas con movilidad reducida.
 - Ideal (+1,80 m) = 1
 - Mínima (1,20 m) = 0,5

- Insuficiente (-1,20 m) = 0
2. Existencia de franja de servicios: analiza la presencia de un espacio destinado a mobiliario urbano, árboles o señalización sin invadir la franja peatonal.
 - Sí (cuenta con franja de servicios delimitada) = 1
 - No (no cuenta con franja de servicios delimitada) = 0
 3. Material de la superficie: evalúa si el pavimento es adecuado, continuo y antideslizante.
 - Ideal (la mayor parte de la acera es de cemento, adoquín o un material que tenga fricción y no resbale) = 1
 - Mínima (una parte de la acera es de tierra, baldosa, cerámica o piedra y puede ser riesgoso sobre todo al mojarse) = 0,5
 - Insuficiente (la mayor parte o toda la acera es de tierra, baldosa, cerámica, piedra y puede ser riesgoso sobre todo al mojarse) = 0
 4. Estado de mantenimiento: identifica la presencia de fisuras, desniveles, baches u otros deterioros.
 - Buena (superficie sin grietas o levantamientos que signifiquen peligro para el peatón) = 1
 - Regular (superficie con grietas o levantamientos que hacen que el peatón deba circular con precaución) = 0,5
 - Mala (el deterioro de la superficie implica riesgos para el peatón) = 0
 5. Continuidad del recorrido peatonal: verifica si la acera permite un desplazamiento continuo sin interrupciones.
 - Sí (la acera no se interrumpe ni alberga desniveles) = 1
 - No (la acera se interrumpe o tiene desniveles positivos y negativos que afectan el traslado) = 0
 6. Presencia de obstáculos móviles: identifica elementos temporales que dificulten la circulación peatonal.
 - Sí se puede circular Sí se puede circular (una silla de ruedas puede transitar sin problema sin salir de la acera) = 1
 - No se puede circular (una silla de ruedas no puede pasar sin problemas) = 0
 7. Presencia de obstáculos fijos: analiza la existencia de postes, señales u otros elementos mal ubicados.
 - Sí se puede circular (una silla de ruedas puede circular sin salir de la acera) = 1
 - No se puede circular (una silla de ruedas no puede pasar) = 0

8. Obstáculos verticales en fachadas: evalúa salientes, escalones u otros elementos que invadan el espacio peatonal.
- Adecuada (no existe ningún obstáculo vertical) = 1
 - Inadecuada (existe al menos un obstáculo vertical) = 0
9. Existencia de mobiliario urbano: analiza la presencia de bancas, basureros u otros elementos de apoyo.
- Sí (hay al menos una banca o papelera) = 1
 - No (no hay bancas o papeleras) = 0
10. Presencia de arbolado urbano: evalúa si existe sombra y protección climática para el peatón.
- Ideal (toda la acera tiene árboles) = 1
 - Mínima (al menos la mitad de la acera tiene árboles) = 0,5
 - Insuficiente (menos de la mitad de la acera tiene árboles o no existen) = 0
11. Existencia de jardineras o áreas permeables: identifica espacios verdes que contribuyan al confort ambiental.
- Ideal (toda la acera tiene jardineras) = 1
 - Mínima (al menos la mitad de la acera tiene jardineras) = 0,5
 - Insuficiente (menos de la mitad de la acera tiene jardineras o no existen) = 0
12. Iluminación peatonal: evalúa si la acera cuenta con iluminación adecuada para el uso nocturno.
- Sí (existen postes de luz de baja altura o que miran a la acera en todo el tramo) = 1
 - Parcial (existen postes de luz de baja altura o que miran a la acera en una parte del tramo) = 0,5
 - No (la acera se interrumpe o tiene desniveles positivos y negativos que afectan el traslado) = 0
13. Fachadas activas: analiza la relación entre la acera y las edificaciones colindantes.
- Sí (existe al menos un local o negocio en las fachadas) = 1
 - No (no existe ningún local o negocio en las fachadas) = 0
14. Porcentaje de parqueaderos en retiro: evalúa la interferencia del acceso vehicular sobre la circulación peatonal.
- Ideal (no hay ningún parqueadero en los retiros del tramo o existe al menos un parqueadero en los retiros, pero no ocupa más del 30% del acceso al lote) = 1
 - Insuficiente (existe al menos un parqueadero en retiro que ocupa más del 30% del acceso al lote) = 0

15. Visibilidad y permeabilidad de las fachadas: analiza el grado de control visual y seguridad percibida.

- Ideal (la mayor parte de las fachadas del tramo son visibles desde la acera) = 1
- Mínimo (al menos la mitad de las fachadas son visibles desde la acera) = 0,5
- Insuficiente (menos de la mitad de las fachadas son visibles desde la acera) = 0

Sistema de calificación de los criterios

Cada uno de los criterios evaluados se califica de manera individual mediante un sistema binario

- Cumple (1): cuando el tramo de acera cumple adecuadamente con el criterio evaluado, garantizando condiciones favorables.
- Regular (0.5): cuando el tramo de acera cumple parcialmente con el criterio evaluado
- No cumple (0): cuando el tramo de acera no cumple con el criterio evaluado.

Obtención del puntaje total

Una vez evaluados todos los criterios, los valores asignados a cada uno (0 o 1) se suman para obtener un puntaje total por tramo de acera.

- Acera en buen estado (12 a 15 puntos): permite una circulación segura, continua y accesible para todos los peatones.
- Acera en estado regular (7 a 11 puntos): permite la circulación peatonal, pero presenta deficiencias parciales que requieren mejoras.
- Acera en mal estado (0 a 6 puntos): presenta barreras físicas, deterioro significativo o discontinuidad, representando un riesgo para el peatón.

Representación de los resultados (coloración del estado de las aceras)

Una vez obtenidos los puntajes totales de cada tramo de acera, se asigna una coloración específica a cada tramo de acera según la clasificación obtenida (buen estado, estado regular o mal estado), con el fin de visualizar de forma integral la condición de la infraestructura peatonal dentro del área de estudio.

- Bueno (Ocre/Oliva): corresponde a los tramos de acera clasificados en buen estado, los cuales presentan condiciones seguras, continuas y accesibles para el peatón.
- Regular (Terracota): representa los tramos de acera en estado regular, que permiten la circulación peatonal, pero presentan deficiencias parciales que requieren mejoras.
- Malo (Café Oscuro): identifica los tramos de acera en mal estado, los cuales presentan deterioro significativo, discontinuidad o barreras físicas que afectan la seguridad del peatón.

Figura 4.

Mapa ejemplo de representación de resultados



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

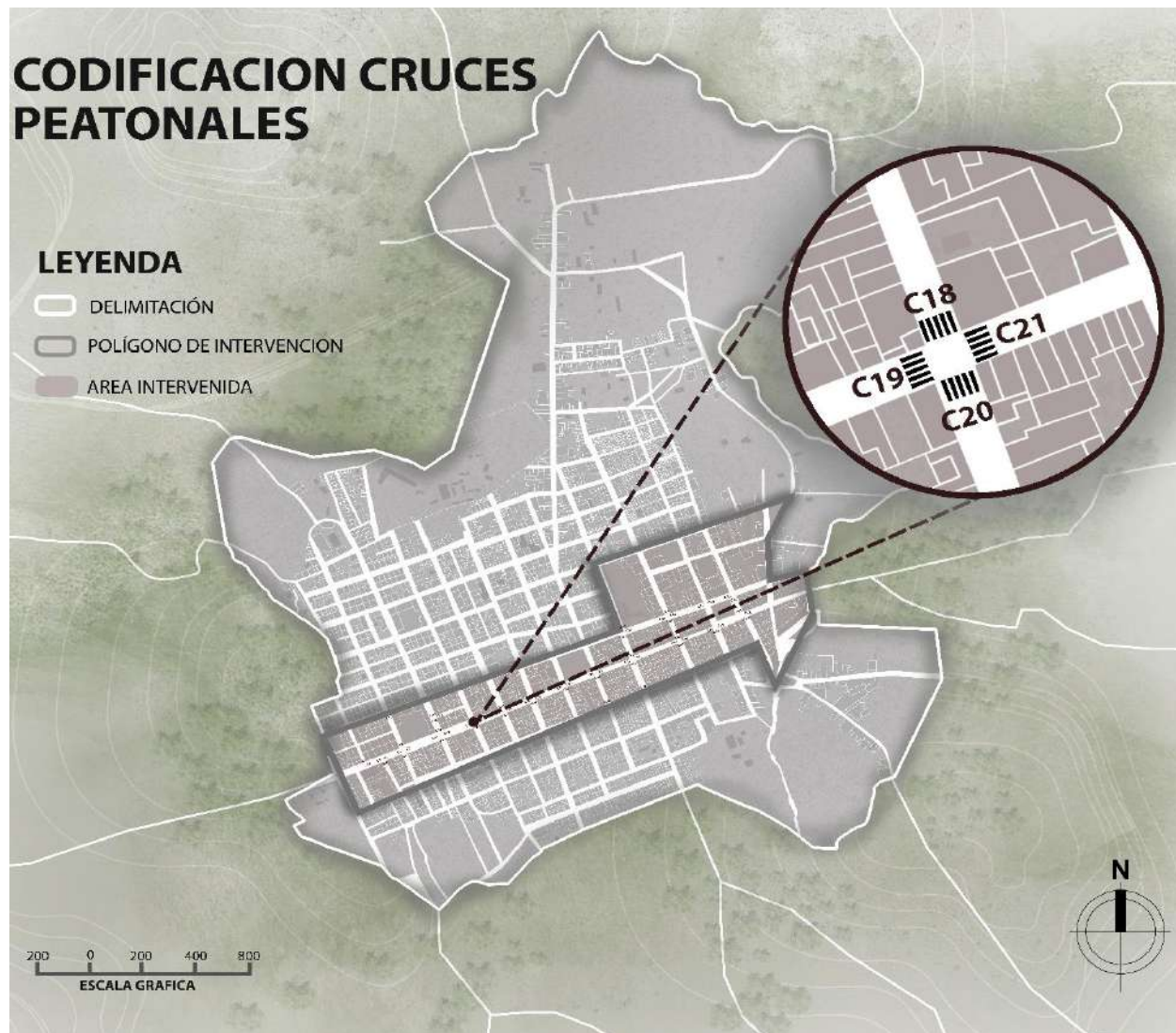
Codificación y evaluación de cruces peatonales

Se procede a la identificación y codificación de los cruces peatonales ubicados dentro del sector analizado. Cada cruce se reconoce mediante un código consecutivo (C1, C2, C3...), el cual se encuentra asociado a las manzanas y tramos de acera previamente definidos.

Esta codificación permite localizar con precisión cada cruce peatonal y facilita el análisis específico de los puntos donde se presenta mayor interacción y conflicto entre peatones y vehículos.

Figura 5.

Mapa de codificación de cruces peatonales



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Criterios de evaluación de cruces peatonales

Para evaluar las condiciones de seguridad y accesibilidad de los cruces peatonales, se aplican fichas de observación en campo, considerando los siguientes criterios:

1. Pendiente de la rampa: evalúa si la inclinación de la rampa permite un uso seguro por parte de personas con movilidad reducida.
 - Adecuada (máximo 10%) = 1
 - Inadecuada (más de 10%) = 0
2. Ancho de la rampa: verifica si la rampa permite el paso cómodo de peatones y usuarios de silla de ruedas.
 - Adecuada (más de 1,20 m) = 1
 - Inadecuada (menos 1,20 m) = 0
3. Condiciones de la rampa: analiza el estado físico y el material de la rampa, identificando deterioros o irregularidades.
 - Buena (superficie llana, el peatón puede circular con facilidad) = 1
 - Regular (el peatón debe circular con precaución debido a grietas o levantamientos) = 0,5
 - Mala (el peatón no puede circular seguro por el deterioro de la superficie) = 0
4. Alineación entre rampa y paso cebra: evalúa la continuidad del recorrido peatonal entre la acera y el cruce.
 - Adecuada (toda la rampa está alineada con el cruce) = 1
 - Inadecuada (la rampa no está alineada con el cruce) = 0
5. Presencia de obstáculos en la rampa: identifica elementos que dificulten o impidan el acceso peatonal.
 - Adecuada (una persona en silla de ruedas puede circular sin tropezar con algún obstáculo o impedimento por el deterioro del material) = 1
 - Inadecuada (una persona en silla de ruedas no puede circular sin tropezar con algún obstáculo o impedimento por el deterioro del material) = 0
6. Estado del paso cebra: analiza la visibilidad y conservación de la señalización horizontal.
 - Adecuada (en cruce sin semáforo existe un paso cebra y en cruce con semáforo existe línea de cruce completamente pintados) = 1
 - Inadecuada (líneas o símbolos borrosos que pueden causar confusión, pero se distingue el cruce) = 0,5
 - Mala (no existen líneas o símbolos pintados, no se distingue el cruce) = 0
7. Ancho del paso cebra: evalúa si el cruce permite el paso seguro de varios peatones simultáneamente.
 - Ideal (+3 m) = 1

- Mínima (3 m) = 0,5
 - Insuficiente (-3 m o no existe) = 0
8. Señalización vertical: identifica la presencia de señales que adviertan al conductor sobre el cruce peatonal.
- Mínima (existe al menos una señal vertical que favorezca al peatón) = 1
 - Insuficiente (no existe ninguna señal vertical a favor del peatón) = 0
9. Longitud del cruce: analiza la distancia que debe recorrer el peatón para atravesar la calzada.
- Ideal (3 m en un carril, 6 m en 2 carriles) = 1
 - Mínima (3 m por carril, pero si es el caso que tiene más carriles, debe constar de un refugio peatonal intermedio o parterre) = 0,5
 - Insuficiente (mayor a 6 metros en total o más de dos carriles sin un parterre intermedio de descanso) = 0
10. Infraestructura para personas no videntes: evalúa la presencia de guías podotáctiles u otros elementos inclusivos.
- Adecuada (existe pavimento podo táctil o, en el caso de cruce con semáforo, con advertencia sonora) = 1
 - Inadecuada (no existe pavimento podo táctil ni semáforo con señal sonora) = 0

Sistema de calificación de los criterios

Cada uno de los criterios evaluados se califica de manera individual mediante un sistema binario.

- Cumple (1): cuando el cruce peatonal cumple adecuadamente con el criterio evaluado.
- Regular (0.5): cuando el tramo de cruce peatonal cumple parcialmente con el criterio evaluado
- No cumple (0): cuando el cruce peatonal no cumple con el criterio evaluado.

Obtención del puntaje total

Una vez evaluados todos los criterios, los valores asignados a cada uno (0 o 1) se suman para obtener un puntaje total por cruce peatonal.

- Cruce en buen estado (9 a 10 puntos): el cruce es seguro para el peatón, facilita la circulación y presenta buena visibilidad tanto para peatones como para conductores.
- Cruce en estado regular (5 a 8 puntos): el cruce es medianamente seguro, puede generar confusión o requiere que el peatón cruce con mayor precaución debido a deficiencias parciales.
- Cruce en mal estado (0 a 4 puntos): el cruce resulta peligroso para el peatón, presenta baja visibilidad o carece de condiciones adecuadas para un cruce seguro.

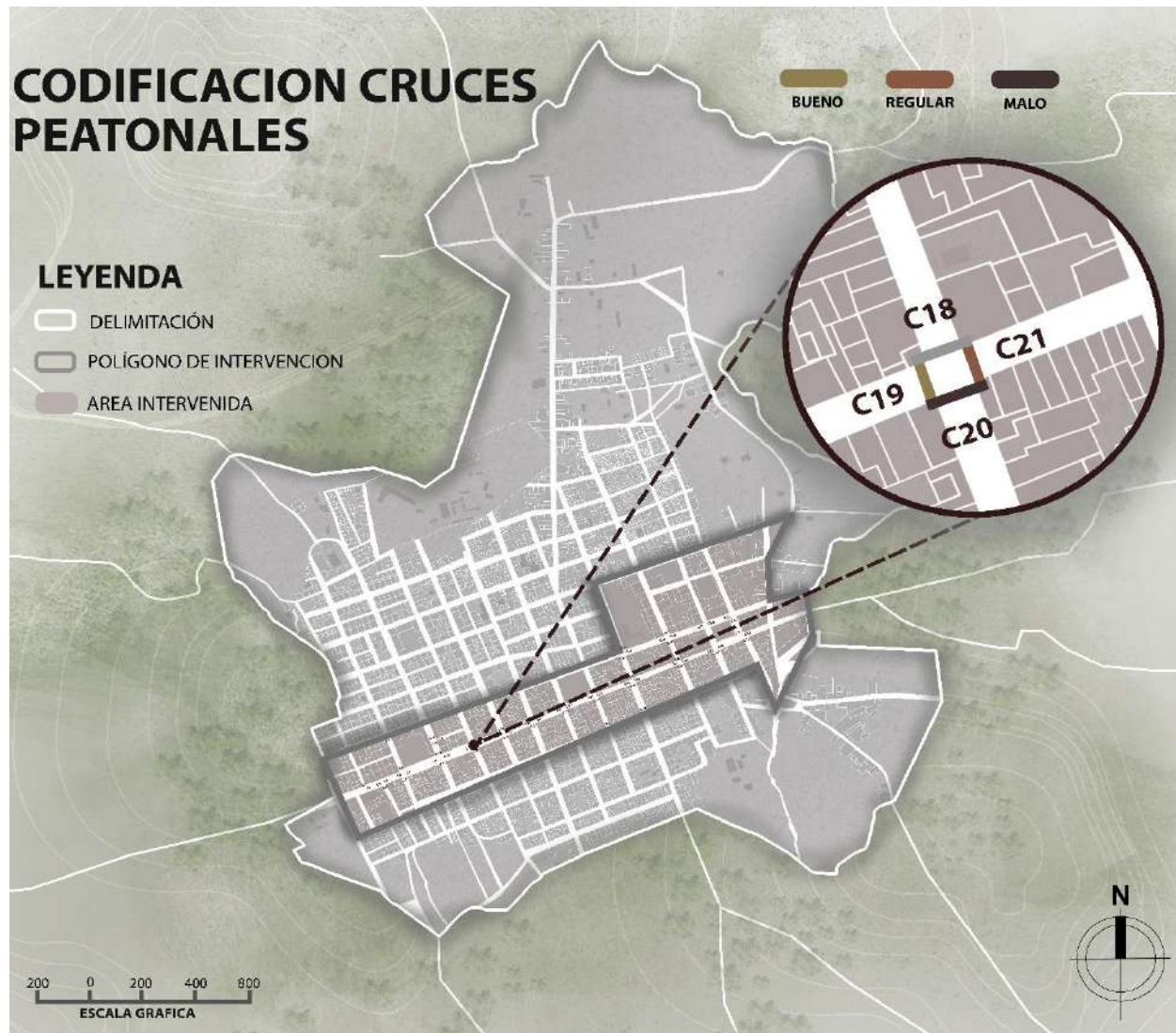
Representación de los resultados (coloración del estado de los cruces peatonales)

Una vez obtenidos los puntajes totales de cada cruce peatonal, se asigna una coloración específica a cada cruce peatonal según la clasificación obtenida (buen estado, estado regular o mal estado), con el fin de visualizar de forma integral las condiciones de seguridad y accesibilidad de los cruces dentro del área de estudio.

- Bueno (Ocre/Oliva): corresponde a los cruces peatonales clasificados en buen estado, los cuales presentan condiciones adecuadas de seguridad, visibilidad y accesibilidad para el peatón.
- Regular (Terracota): representa los cruces peatonales en estado regular, que permiten el cruce peatonal, pero presentan deficiencias parciales que requieren mayor precaución o mejoras.
- Malo (Café Oscuro): identifica los cruces peatonales en mal estado, los cuales presentan baja visibilidad, falta de señalización o condiciones que representan un riesgo para el peatón.
- Sin cruce peatonal (Gris): No se identifica ningún cruce peatonal

Figura 6.

Mapa ejemplo de representación de resultados



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Codificación y evaluación de calles

Se procede a la identificación y codificación de las calles que conforman el área de estudio, debido a su influencia directa en las condiciones de seguridad y calidad del desplazamiento peatonal. Cada calle se reconoce mediante un código consecutivo (V1, V2, V3...), el cual se encuentra asociado a las manzanas, tramos de acera y cruces peatonales previamente definidos.

La codificación de las calles permite localizar con precisión cada vía y facilita el análisis de los factores viales.

Figura 7.

Mapa de codificación de calles



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Criterios de evaluación de calles

Para evaluar las condiciones de las calles, se aplican fichas de observación en campo considerando los siguientes criterios:

1. Ancho de la calzada: evalúa la dimensión de la vía vehicular y su impacto en la seguridad del peatón.
 - Adecuada (hasta 6,00 m en calles locales, equivalente a 1 carril por sentido) = 1
 - Regular (entre 6,00 m y 9,00 m, dos carriles) = 0,5
 - Inadecuada (mayor a 9,00 m sin refugios peatonales, parterres o medidas de reducción de velocidad) = 0

2. Número de carriles: analiza la complejidad de la vía y el nivel de exposición del peatón al tráfico vehicular.
 - Adecuado (1 carril por sentido) = 1
 - Regular (2 carriles por sentido) = 0,5
 - Inadecuado (más de 2 carriles por sentido) = 0
3. Tipo de pavimento: evalúa el material de la calzada y su estado general.
 - Adecuado (asfalto u hormigón en buen estado) = 1
 - Regular (pavimento con desgaste superficial) = 0,5
 - Inadecuado (empedrado irregular, baches o deterioro severo) = 0
4. Estado de conservación: identifica la presencia de baches, fisuras u otros deterioros que puedan afectar la seguridad vial.
 - Bueno (sin baches, fisuras ni hundimientos visibles) = 1
 - Regular (presencia de baches o fisuras menores) = 0,5
 - Malo (baches profundos, hundimientos o deterioro generalizado) = 0
5. Presencia de señalización vial: evalúa la existencia y estado de la señalización horizontal y vertical.
 - Adecuada (existe señalización horizontal y vertical visible) = 1
 - Regular (existe solo señalización horizontal o vertical) = 0,5
 - Inadecuada (no existe señalización peatonal) = 0
6. Flujo vehicular predominante: analiza la intensidad del tránsito y su incidencia en el cruce y desplazamiento peatonal.
 - Bajo (tránsito local, velocidad reducida) = 1
 - Medio (tránsito constante, velocidad moderada) = 0,5
 - Alto (tránsito intenso o velocidad elevada) = 0

Sistema de calificación de los criterios

Cada uno de los criterios evaluados se califica de manera individual mediante un sistema binario:

- Cumple (1): cuando la calle presenta condiciones adecuadas
- Regular (0.5): cuando la calle cumple parcialmente con el criterio evaluado
- No cumple (0): cuando la calle presenta deficiencias

Obtención del puntaje total

Una vez evaluados todos los criterios, los valores asignados (0 o 1) se suman para obtener un puntaje total por calle. Este puntaje permite clasificar el estado general de la vía de la siguiente manera:

- Calle en buen estado (5 a 6 puntos)
- Calle en estado regular (3 a 4 puntos)
- Calle en mal estado (0 a 2 puntos)

Representación de los resultados (coloración del estado de las calles)

Una vez obtenidos los puntajes totales de cada calle a partir de las fichas de observación, se asigna una coloración específica a cada vía según la clasificación obtenida con el fin de visualizar de manera integral las condiciones de la infraestructura vial y su incidencia en la movilidad.

- Bueno (Ocre/Oliva): Corresponde a las calles clasificadas en buen estado
- Regular (Terracota): Representa las calles en estado regular
- Malo (Café Oscuro): Identifica las calles en mal estado

Figura 8.

Mapa ejemplo de representación de resultados



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Identificación y evaluación de áreas verdes

Una vez codificados los tramos de acera, se identifican las áreas verdes existentes asociadas a cada tramo dentro del sector de estudio. Para ello, se utiliza la codificación alfanumérica previamente establecida, permitiendo vincular cada área verde con su respectivo tramo de acera.

Este procedimiento facilita la localización, registro y evaluación sistemática de las áreas verdes durante el levantamiento de información en campo.

Figura 9.

Mapa de codificación de áreas verdes



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Criterios de evaluación de áreas verdes

1. Tipo de área verde: Identifica la tipología del espacio verde presente.
 - Parque o área verde de uso público = 1
 - Parterre, jardinera o área verde lineal = 0,5
 - Área verde residual o sin uso definido = 0
2. Cobertura vegetal: Evalúa la cantidad de vegetación presente en el área.
 - Alta (vegetación abundante) = 1
 - Media (vegetación moderada) = 0,5
 - Baja o inexistente = 0
3. Presencia de arbolado: Evalúa la existencia de árboles que aporten sombra y confort ambiental.
 - Adecuada (arbolado presente y distribuido) = 1
 - Regular (arbolado escaso o concentrado) = 0,5
 - Inadecuada (no existe arbolado) = 0
4. Aporte de sombra / confort térmico: Evalúa la capacidad del área para generar sombra y mejorar las condiciones térmicas.
 - Alto (genera sombra y confort adecuado) = 1
 - Medio (sombra parcial o limitada) = 0,5
 - Bajo o nulo (no genera sombra ni confort) = 0
5. Estado de mantenimiento: Evalúa las condiciones generales del área verde y sus elementos.
 - Bueno (área limpia, vegetación cuidada) = 1
 - Regular (mantenimiento parcial o irregular) = 0,5
 - Malo (abandono, basura o deterioro evidente) = 0

Sistema de calificación de los criterios

Cada uno de los criterios evaluados se califica de manera individual mediante un sistema binario:

- Cumple (1): Cuando el área verde presenta condiciones adecuadas
- Regular (0.5): Cuando el tramo de área verde cumple parcialmente con el criterio evaluado
- No cumple (0): Cuando el área verde presenta deficiencias

Obtención del puntaje total

La suma de los valores obtenidos permite clasificar el estado general del área verde de la siguiente manera:

- Área verde en buen estado (4 a 5 puntos): presenta condiciones adecuadas de mantenimiento y accesibilidad.
- Área verde en estado regular (2 a 3 puntos): presenta deficiencias parciales que requieren mejoras.
- Área verde en mal estado (0 a 1 punto): presenta deterioro significativo o baja accesibilidad.

Representación de los resultados (coloración del estado de las áreas verdes)

Una vez obtenidos los puntajes totales de cada área verde a partir de la aplicación de las fichas de observación, se asigna una coloración específica a cada área verde según la clasificación obtenida (buen estado, estado regular o mal estado), con el fin de visualizar de manera integral las condiciones de mantenimiento, equipamiento y uso de estos espacios dentro del área de estudio.

- Bueno (Ocre/Oliva): Hace referencia a ciertas áreas verdes que se encuentran en buenas condiciones lo cual tiene presencia de vegetación, arbolado y mobiliario urbano en la que permiten un adecuado uso y conservación.
- Regular (Terracota): Pertenece a las áreas verdes que presentan un estado intermedio, a pesar de que se dispone de vegetación o de algunos elementos de equipamiento, aunque todavía se requieren mejoras en su mantenimiento o en la dotación de elementos urbanos.
- Malo (Café Oscuro): Corresponde a las áreas verdes que se encuentran en malas condiciones causado por la falta de equipamiento, el escaso mantenimiento o por las condiciones existentes las cuales dificultan que la población pueda hacer uso de los espacios.

Figura 10.

Mapa ejemplo de representación de resultados



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Identificación y evaluación del uso del suelo

Se realizó la identificación y clasificación del uso del suelo predominante en el área de estudio con el propósito de analizar su relación con la dinámica peatonal y el nivel de utilización del espacio público, para ello cada manzana fue clasificada de acuerdo con el uso que predominó durante el trabajo de campo.

Con la identificación nos permite comprender cómo se distribuyen las diferentes actividades urbanas dentro del sector así también el cómo influyen en la generación y concentración de los flujos peatonales.

Criterios de evaluación del uso del suelo

- Uso residencial: áreas destinadas principalmente a vivienda. (Café Oscuro)
- Uso comercial: áreas destinadas a actividades de comercio y servicios. (Terracota)
- Uso mixto: combinación de usos residenciales y comerciales. (Ocre/Oliva)
- Uso institucional: áreas destinadas a equipamientos públicos o privados. (Gris)
- Uso recreativo: áreas destinadas al esparcimiento y recreación. (Beige)

Figura 11.

Mapa de codificación de uso del suelo



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Identificación y evaluación de comercio informal

Una vez codificados los tramos de acera, se procede a la identificación del comercio informal presente dentro del área de estudio. Para ello, se utiliza la codificación alfanumérica previamente establecida, permitiendo vincular cada punto de comercio informal con su respectivo tramo de acera. El comercio informal se reconoce mediante observación directa en campo, registrando su localización, tipología y grado de ocupación del espacio público, especialmente sobre aceras y zonas de circulación peatonal.

Figura 12.

Mapa de codificación de comercio informal



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Criterios de evaluación de comercio informal

Para evaluar la presencia del comercio informal y su incidencia en la movilidad y seguridad peatonal, se aplican fichas de observación en campo considerando los siguientes criterios:

1. Presencia de comercio informal: Evalúa la existencia de actividades comerciales informales en el espacio público peatonal.
 - No existe comercio informal = 1
 - Existe comercio informal de manera puntual = 0,5
 - Existe comercio informal permanente = 0
2. Ocupación de la franja peatonal: Analiza el grado de ocupación del espacio destinado a la circulación peatonal.
 - Adecuada (no invade la franja de circulación) = 1
 - Regular (invade parcialmente la franja peatonal) = 0,5
 - Inadecuada (ocupa total o mayoritariamente la franja peatonal) = 0
3. Tipo de infraestructura utilizada: Evalúa los elementos empleados para el comercio informal y su impacto en el espacio público.
 - Adecuada (elementos móviles y desmontables) = 1
 - Regular (estructuras semi fijas) = 0,5
 - Inadecuada (estructuras fijas o improvisadas) = 0
4. Interferencia con la accesibilidad universal: Analiza si el comercio informal afecta el desplazamiento de personas con movilidad reducida.
 - No interfiere con la accesibilidad peatonal = 1
 - Interfiere parcialmente con la accesibilidad = 0,5
 - Interfiere completamente o impide el paso = 0
5. Condiciones de orden y limpieza: Evalúa el impacto del comercio informal en la limpieza y orden del espacio público.
 - Adecuadas (espacio limpio y ordenado) = 1
 - Regulares (presencia ocasional de residuos) = 0,5
 - Inadecuadas (acumulación de basura o desorden) = 0

Sistema de calificación de los criterios

Cada uno de los criterios evaluados se califica de manera individual mediante un sistema binario:

Cumple (1): cuando la presencia del comercio informal no invade la franja de circulación peatonal, se encuentra ordenada y permite un tránsito continuo, seguro y accesible para todos los peatones.

Cumple parcialmente (0,5): cuando la presencia del comercio informal genera interferencias leves en la circulación peatonal, reduce parcialmente el ancho útil de la acera o requiere que el peatón circule con mayor precaución, sin impedir completamente el paso.

No cumple (0): cuando la presencia del comercio informal invade significativamente la franja peatonal, genera obstáculos permanentes o temporales y afecta de forma directa la seguridad, accesibilidad y continuidad del desplazamiento peatonal.

Obtención del puntaje total y clasificación del comercio informal

Una vez evaluados todos los criterios relacionados con el comercio informal, los valores asignados a cada uno de ellos (1, 0,5 o 0) se suman para obtener un puntaje total por tramo de acera o sector analizado. Este puntaje permite determinar el nivel de incidencia del comercio informal sobre la movilidad peatonal y clasificar su estado de la siguiente manera:

- Comercio informal en condición favorable (4 a 5 puntos): la presencia de comercio informal no interfiere significativamente con la circulación peatonal
- Comercio informal en condición regular (2 a 3,5 puntos): la presencia de comercio informal genera interferencias parciales en la circulación peatonal
- Comercio informal en condición desfavorable (0 a 1,5 puntos): la presencia de comercio informal invade de forma significativa la franja peatonal

Representación de los resultados (coloración del estado de las áreas verdes)

Una vez obtenidos los puntajes totales del comercio informal en cada tramo o sector evaluado, los resultados se representan de manera gráfica mediante una coloración específica

- Bueno (Ocre/Oliva): comercio informal se clasifica en condición favorable, sin afectar de manera significativa la circulación peatonal.
- Regular (Terracota): condición regular, donde el comercio informal genera interferencias parciales que requieren mayor atención y control.
- Malo (Café Oscuro): condición desfavorable, donde el comercio informal invade la franja peatonal y representa un riesgo para la seguridad y accesibilidad del peatón.

Figura 13.

Mapa ejemplo de representación de resultados



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

Instrumentos

- Percepción ciudadana sobre seguridad, accesibilidad e identidad urbana.
- Cámara fotográfica y levantamiento manual.
- GPS y QGIS.
- Encuestas y entrevistas aplicadas a habitantes, comerciantes y autoridades del GAD Paján.

3.1.3. F3 Diseño de la propuesta

En esta fase se formulará la propuesta de regeneración urbana del polígono central del casco urbano de Paján, basada en los resultados del diagnóstico y los fundamentos teóricos previamente establecidos.

Se aplicará el método proyectual, que permitirá transformar los resultados del análisis en soluciones espaciales coherentes con las necesidades sociales, funcionales y ambientales del territorio.

Por otro lado, se ocuparán métodos comparativos y analítico para evaluar diferentes modelos de referencia e identificar las estrategias más apropiadas para el desarrollo de la propuesta de diseño

La propuesta planteará acciones integrales enfocadas en:

- Promover una movilidad urbana más segura e inclusiva.
- Mejorar el espacio público y fortalecer la imagen urbana.
- Organizar el comercio para favorecer una mejor convivencia social.
- Incrementar las áreas verdes y contribuir a una mejor calidad ambiental.
- Reforzar la identidad junto con el valor urbano del centro cantonal.

Herramientas de apoyo técnico:

- AutoCAD para planos arquitectónicos y urbanos.
- Revit, SketchUp y D5 para modelado 3D y renders.
- Photoshop e Illustrator para representación gráfica.
- QGIS y GPS para validación territorial y localización de intervenciones.

Población y muestra

El área de estudio correspondiente a la parroquia Paján concentra una población aproximada de 14,312 habitantes, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2022)

Esta cifra se complementa con la verificación realizada mediante visitas de campo y observación directa, lo que permitió identificar una parte significativa de la población. En este contexto se evidencia las problemáticas relacionadas con el deterioro del espacio público, la discontinuidad de la infraestructura peatonal, la limitada presencia de áreas verdes y deficiencia en la movilidad.

Para el cálculo de muestra se realiza la siguiente formula estadística.

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

N = Total de población = 14.312

n = Tamaño de la muestra =?

Z = nivel de confiabilidad (95%) = 1,96

P = Probabilidad de ocurrencia = 0,5

Q = Probabilidad de no ocurrencia = 0,5

e = Error de estimación 5% = 0,05

$$n = \frac{(1,96)^2 * 0.5 * 0.5 * 14312}{(0.05)^2 * (14312 - 1) + (1.96)^2 * (0.5) * (0.5)}$$

$$n = 374$$

A partir de la aplicación de la formula estadística se determina que el tamaño de muestra requerido para el estudio es de un total de 374 personas encuestadas para el área de estudio. De acuerdo con la formula en la que se utilizó un nivel de error del 5% y un nivel de confiabilidad del 95%.

4. Capítulo 1

4.1 Marco antropológico

Inicialmente el desarrollo humano a lo largo de la historia en el centro urbano de la parroquia Paján ha estado marcado por la relación que las personas han mantenido con su entorno natural, económico y social a lo largo del tiempo, por eso en las primeras décadas de siglo XX el pueblo comenzó a consolidarse como un punto de encuentro para una sociedad que vivía principalmente de la agricultura del mismo modo en el área central del pueblo se reunían ciertas actividades administrativas, comerciales y sociales por lo que se convirtió en un lugar donde la gente se reunía y convivía de esa forma al organizar el espacio urbano este estaba basado en las necesidades de las personas ya que los espacios públicos solían facilitar la cohesión social.

Cabe destacar que Borja (2003) plantea que la calidad de vida en las ciudades está estrechamente relacionada con la parte accesible y representativa son los espacios publicos para la población.

Bajo este enfoque se observó mediante los informantes como era el ambiente que se desarrollaba ya que nos dicen que eran de cercanía entre vecinos junto con una fuerte vinculación de los espacios urbanos debido a que las viviendas contaban con elementos como límites de acceso que servían como una conexión entre el interior del hogar y de la vía pública por lo que facilitaban al fortalecimiento de los vínculos sociales entre las personas, además la mayoría de los desplazamientos se realizaban caminando lo que fortalecía las relaciones sociales basadas en las relaciones de proximidad.

Gehl en Ciudades para la gente (2010) no dice que el diseño y la calidad del entorno físico tienen un impacto directo en cómo nos comportamos por la que en si decidimos quedarnos o no en un espacio exterior y si al final el lugar es acogedor, naturalmente la gente se apropia naturalmente y lo hace suyo.

Tiempo después en la segunda mitad del siglo XX junto con la llegada y consolidación de las vías que conectaban la parroquia Paján con la provincia de Guayas, cantón Pedro Cabo y la ciudad de Manta marcaron un antes y después debido a no solamente atrajo más movimiento y comercio, sino que fue impulsando a la economía local hacia los servicios e intercambios comercial por lo que poco a poco se dejando el peso que antes tenía la agrícola. Posteriormente este cambio favoreció la expansión urbana y el crecimiento de la población también se empezaron a generar una elevada demanda sobre el centro urbano en las cuales varias infraestructuras no carecían de la capacidad necesaria para atender dicha demanda por consiguiente el espacio público comenzó a saturarse por lo

que el comercio informal se multiplico haciendo que a poco a poco el polígono central fuera perdiendo su esencia como lugar de encuentro y permanencia para convertirse en un espacio de paso y de consumo rápido, siguiendo el planteamiento de Gehl en su libro *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios* (2006) donde nos plantea que cuando las actividades que nacen de la socialización o del simple disfrute del espacio son reemplazadas por usos más funcionales o comerciales por lo que provoca una pérdida de vitalidad urbana junto con un debilitamiento progresivo de los vínculos que articulan la vida en la ciudad.

De acuerdo con Lynch (1960) en su libro *The Image of the City* donde nos habla de la legibilidad no dice que “la claridad o legibilidad no constituye de ningún modo la única cualidad importante de una ciudad hermosa, resulta de particular importancia cuando se consideran los medios ambientes en la escala urbana de tamaño, tiempo y complejidad”, esto quiere decir que si no podemos leer o entender la ciudad va ser difícilmente generar vínculos afectivos con aquella ciudad y cuando esto suceda se perdería el sentido de pertenencia hacia la ciudad. Por eso en la actualidad el polígono central se pierde poco a poco aquella identidad espacial ya que se debe al deterioro urbano.

Desde una mirada de la antropología contemporánea resulta interesante cómo la gente de Paján ha podido ingeniárselas para poder adaptarse a las deficiencias que existen en el espacio público, sin embargo, la manera en que se adaptaron tuvo consecuencias en el día a día debido a que tuvo una apropiación económica del espacio en vez de ser una interacción social para la ciudad. A partir del GAD Paján (2023) junto con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Paján de los años 2023-2027 donde se reconoce que la acumulación de actividades comerciales, sumada al déficit de áreas verdes, también los espacios de permanencia y de condiciones mínimas de confort están afectando directamente el bienestar de la gente y su calidad de vida debido a que la ciudad termina siendo funcional pero no habitable.

Desde esta perspectiva la informalidad que vemos hoy en día en el centro de Paján no debería reducirse a un problema de desorden o de mala imagen debido a que eso sería quedarse con lo superficial ya que más que una problemática urbana representa una expresión cultural profundamente arraigada en la economía popular la cual por décadas ha sido parte fundamental de la vida diaria y de las dinámicas sociales del cantón, pero si al intervenir o mejorar los espacios públicos no sería adecuado plantear la eliminación o el desplazamiento de las personas que dependen de estas actividades para su sustento del día a día, más bien por el contrario sería necesario promover su integración mediante una organización adecuada que permita desarrollar estas prácticas en espacios funcionales que beneficien tanto a los comerciantes como al resto de la población. Como señala Jacobs (1961) donde nos dice que una ciudad segura y viva es aquella donde hay diversidad de usos y donde

la gente está presente en la calle a distintas horas, ejerciendo eso que ella llamaba “ojos en la calle” ya que considera que una vigilancia natural y cotidiana es la que realmente cuida el espacio público y no la ausencia de actividades populares.

Para lograr la regeneración urbana del polígono central de Paján no debe ser solo un cambio superficial en la imagen del espacio, sino una transformación que responda a las necesidades de la población debe ir más allá de cambios superficiales en las que se busca la reorganización de las regeneración urbana sobre todo crear un entorno sostenible con el medio ambiente, a pesar de que no es un proceso sencillo es necesario recuperar el centro como un espacio de encuentro y convivencia donde las personas quieran permanecer y no solamente transitar.

4.2 Marco teórico

4.2.1 Teoría de la vitalidad humana

Jacobs (1961) plantea que la vitalidad urbana constituye la base del funcionamiento social de la ciudad, ya que se manifiesta a través de la presencia constante de personas en el espacio público y la diversidad de actividades que se desarrollan en él. Según la autora, las ciudades que concentran múltiples usos en proximidad vivienda, comercio, servicios y recreación generan flujos continuos de población que fortalecen la interacción social y la seguridad urbana la que permite que las calles se mantengan activas durante distintos momentos del día, evitando la segregación funcional y el abandono de sectores urbanos.

Asimismo, Jacobs sostiene que la vitalidad no depende de grandes proyectos monumentales, sino de una estructura urbana fina y compleja, caracterizada por manzanas cortas, fachadas activas y una relación directa entre el espacio construido y la calle. Esta configuración facilita el contacto visual, el reconocimiento entre vecinos y el uso espontáneo del espacio público, la autora enfatiza que cuando el diseño urbano ignora estas dinámicas, se produce una ruptura entre la ciudad y sus habitantes.

Finalmente, introduce el concepto de “ojos en la calle” como un mecanismo social de control informal, donde la vigilancia natural surge de la presencia constante de personas observando y utilizando el espacio público como fenómeno que refuerza la percepción de seguridad y fomenta la apropiación colectiva del entorno urbano. En este sentido, la vitalidad urbana se convierte en un indicador directo de la salud social de la ciudad y de su capacidad para sostener relaciones humanas significativas.

Whyte (1980), analiza la vitalidad urbana desde una perspectiva empírica, basada en la observación directa del comportamiento humano en el espacio público donde el autor demuestra que

las personas tienden a concentrarse en lugares que ofrecen condiciones adecuadas de confort, accesibilidad y estímulos sociales. La vitalidad, según Whyte, se expresa en la permanencia voluntaria de las personas y en la intensidad de las interacciones sociales que se generan en plazas, calles y espacios abiertos.

El autor señala que elementos aparentemente simples, como la disponibilidad de asientos, la sombra, la cercanía al flujo peatonal y la visibilidad, influyen de manera decisiva en el uso del espacio público donde estos factores están ausentes, los espacios tienden a vaciarse, perdiendo su función social. Por el contrario, cuando el diseño urbano responde a las necesidades reales de los usuarios, se produce una apropiación espontánea que incrementa la vitalidad urbana.

Whyte también destaca que la vitalidad urbana no puede imponerse artificialmente, sino que debe surgir de la interacción entre diseño y comportamiento humano. Los espacios exitosos son aquellos que permiten flexibilidad de uso, favorecen el encuentro casual y estimulan la diversidad de actividades. En este sentido, la vitalidad urbana se entiende como un fenómeno dinámico, dependiente de la calidad del diseño y de la capacidad del espacio para adaptarse a las prácticas sociales cotidianas.

4.2.2 Teoría de la ciudad a escala humana

Gehl (2010) desarrolla la teoría de la ciudad a escala humana como una crítica al urbanismo centrado en el automóvil y en las grandes infraestructuras, planteando que la ciudad debe diseñarse a partir de las dimensiones físicas, sensoriales y sociales del ser humano, aquí es donde el autor sostiene que el espacio urbano influye directamente en el comportamiento social, por lo que un entorno diseñado para el peatón fomenta la interacción, la permanencia y el uso cotidiano del espacio público.

Explica que la escala humana se manifiesta cuando los espacios permiten el contacto visual, la comunicación directa y el desplazamiento cómodo a velocidades bajas, elementos como la proporción de las calles, la distancia entre fachadas, la continuidad de recorridos y la presencia de actividades en planta baja resultan determinantes para que las personas se sientan seguras y motivadas a permanecer en el espacio público.

Finalmente, el autor enfatiza que el diseño urbano debe priorizar la experiencia del usuario, integrando confort climático, accesibilidad universal y la ciudad a escala humana no solo mejora la calidad del espacio físico, sino que contribuye al bienestar social, a la salud pública y a la construcción de comunidades más cohesionadas.

Gehl y Svarre (2013) sostienen el enfoque de la escala humana mediante metodologías de observación del comportamiento urbano, destacando la importancia de medir cómo las personas usan realmente el espacio público y los autores sostienen que la planificación urbana tradicional ha

priorizado indicadores técnicos, dejando de lado la dimensión humana de la ciudad. Según los autores, el análisis de patrones de movimiento, permanencia y encuentro permite comprender si un espacio es exitoso o no desde el punto de vista social si no la escala humana se evalúa a partir de la intensidad del uso peatonal, la diversidad de actividades y la capacidad del entorno para adaptarse a diferentes grupos etarios y condiciones físicas.

Este enfoque refuerza la idea de que el diseño urbano debe basarse en evidencia empírica y en la experiencia cotidiana de los usuarios, garantizando que la ciudad funcione como un entorno inclusivo, seguro y funcional para todos.

4.2.3 Teoría de la imagen urbana de la ciudad

Lynch (1960) introduce el concepto de imagen urbana como la capacidad de la ciudad para ser percibida, comprendida y recordada por sus habitantes. Una ciudad legible facilita la orientación espacial y fortalece el sentido de pertenencia, ya que las personas construyen mapas mentales a partir de elementos reconocibles del entorno.

Lynch identifica cinco componentes fundamentales de la imagen urbana: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. Estos elementos permiten estructurar la experiencia urbana y generar referencias claras dentro del espacio construido cuando estos componentes están ausentes o desarticulados, la ciudad se vuelve confusa y pierde coherencia perceptiva.

El autor concluye que una imagen urbana clara contribuye al bienestar psicológico del habitante, ya que refuerza la identidad colectiva y la apropiación del espacio, es por ello, la planificación urbana debe considerar la dimensión perceptiva como un componente esencial del diseño.

Cullen (1961) aborda la imagen urbana desde una perspectiva visual y secuencial, enfocándose en la experiencia del recorrido urbano planteando que la ciudad se percibe como una serie de escenas que se suceden en el desplazamiento del peatón, generando estímulos visuales que influyen en la percepción del espacio.

También destaca la importancia de la composición urbana, el tratamiento de fachadas, los cambios de escala y las relaciones entre lleno y vacío como elementos que enriquecen la experiencia urbana. La calidad visual del entorno, según el autor, influye directamente en la emoción y el interés del habitante por el espacio público. Este enfoque refuerza la necesidad de diseñar ciudades que no solo funcionen técnicamente, sino que también generen experiencias estéticas y sensoriales que fortalezcan la relación entre las personas y su entorno.

4.2.4 Teoría del espacio público como articulador social

Borja (2003) plantea que el espacio público constituye el principal escenario de la vida urbana y el ejercicio de la ciudadanía donde la calidad del espacio público refleja el nivel de democracia urbana, ya que en él se manifiestan las relaciones sociales, políticas y culturales de la ciudad

Borja sostiene que el espacio público debe ser accesible, inclusivo y representativo, permitiendo la convivencia entre distintos grupos sociales cuando estos espacios se deterioran o se privatizan, se debilita la cohesión social y se fragmenta la vida urbana.

Donde la regeneración del espacio público es una herramienta fundamental para fortalecer la identidad colectiva, mejorar la convivencia y promover una ciudad más equitativa.

Arendt (1993) sostiene que el espacio público como el ámbito donde se manifiesta la acción política y la vida colectiva sosteniendo que el espacio público es el lugar donde los individuos se reconocen como miembros de una comunidad y participan en la construcción de lo común y así desde esta perspectiva, el espacio público no es únicamente un soporte físico, sino un escenario simbólico donde se expresan valores, identidades y relaciones sociales con su deterioro implica una pérdida de la vida pública y del sentido de comunidad.

Arendt enfatiza que preservar y fortalecer el espacio público es esencial para garantizar sociedades activas, participativas y cohesionadas.

4.2.5 Teoría del espacio público como articulador social

Newman (1999) plantea que la sostenibilidad urbana depende de la integración entre uso del suelo, transporte y forma urbana sosteniendo que las ciudades compactas y orientadas al peatón reducen el consumo energético y mejoran la calidad de vida de la población.

Destaca que la movilidad sostenible prioriza el desplazamiento peatonal y el transporte público, reduciendo la dependencia del automóvil y este enfoque contribuye a ciudades más equitativas, saludables y ambientalmente responsables. Concluye que la planificación urbana debe promover estructuras urbanas que favorezcan la proximidad, la accesibilidad y la reducción de impactos ambientales.

Rogers (1997) propone una visión de la ciudad sostenible basada en la eficiencia del uso del suelo, la movilidad limpia y la integración de espacios verdes, planteando así que las ciudades deben diseñarse para reducir su huella ecológica y mejorar la calidad ambiental.

Sostiene que el espacio público y la movilidad peatonal son elementos clave para lograr ciudades sostenibles, ya que fomentan estilos de vida saludables y reducen la contaminación. El diseño urbano, según el autor, debe responder a criterios ambientales sin descuidar la dimensión social y este

enfoque integra así sostenibilidad, diseño urbano y bienestar humano como componentes inseparables del desarrollo urbano contemporáneo.

Las teorías urbanas desarrolladas coinciden con la percepción de la ciudad como un espacio vivo en el que las dinámicas sociales, económicas y ambientales se expresan principalmente a través del espacio público. Desde esta perspectiva integral, el espacio urbano se entiende no sólo como una estructura física, sino también como un soporte fundamental para el desarrollo humano, la convivencia social y la formación de la identidad colectiva. Esta visión remite al análisis del casco urbano de Paján, un área que concentra actividades económicas, flujos de movilidad y prácticas sociales, pero cuya calidad del espacio público se está deteriorando paulatinamente, el centro de la ciudad de Paján muestra la transformación de su dinámica tradicional en el uso del espacio, pasando de un lugar de duración y encuentro a un espacio dominado por el tráfico, el comercio informal y el uso desordenado de la vía. Esta condición ha limitado la interacción social, reducido la accesibilidad peatonal y debilitado la relación entre los residentes y su entorno urbano.

Las teorías contemporáneas coinciden en que estas situaciones responden a la pérdida de escala humana y a la falta de criterios que prioricen a los peatones, la diversidad de usos y el confort ambiental en el diseño urbano. Asimismo, la falta de estructura urbana legible y de elementos que fortalezcan la identidad visual del centro ha creado una percepción fragmentada del espacio, que afecta el sentido de pertenencia de los residentes a la falta de referentes claros, la heterogeneidad formal y el deterioro de la infraestructura afectan negativamente la apropiación social del espacio público, convirtiéndolo en un entorno funcionalmente limitado y temporalmente poco atractivo.

Las teorías urbanas contemporáneas reconocen que el espacio público juega un papel en la vida social y que su calidad afecta directamente la cohesión comunitaria y las percepciones de seguridad y finalmente los enfoques actuales sobre sostenibilidad y movilidad refuerzan la necesidad de transformar el centro de la ciudad de Paján según criterios que promuevan la movilidad peatonal, la inclusión de infraestructura verde y la mejora del confort ambiental. Dar prioridad a los peatones, reducir los conflictos entre modos de transporte e integrar elementos naturales se están convirtiendo en estrategias fundamentales para mejorar la calidad de la vida urbana y fortalecer la resiliencia del entorno construido. En general, el marco teórico sustenta la propuesta de renovación urbana del área urbana de Paján como una intervención necesaria para recuperar la escala humana, fortalecer la vida comunitaria y revalorizar el espacio público como eje del desarrollo urbano.

4.3 Marco conceptual

4.3.1 Planificación urbana

Hall (2002) concibe la planificación urbana como un proceso racional y estratégico de largo plazo que orienta el crecimiento y la transformación de la ciudad, surgiendo históricamente como una respuesta necesaria ante los conflictos derivados del crecimiento urbano descontrolado y la industrialización. Para el autor, la planificación constituye un mecanismo de coordinación multidimensional que trasciende la simple herramienta técnica, articulando las políticas públicas con los intereses sociales y las dinámicas económicas para ordenar el uso del suelo, la localización de actividades y la provisión de infraestructura crítica. En este sentido, Hall sostiene que una planificación eficaz permite anticipar los conflictos territoriales mediante el establecimiento de directrices claras que guíen el desarrollo hacia modelos más equilibrados, evitando la fragmentación del territorio a través de una visión integral que cohesione los aspectos físicos, sociales y ambientales. Además, el autor enfatiza la importancia de la "geografía del mañana", sugiriendo que el planeamiento debe ser flexible y adaptable a las transformaciones tecnológicas y demográficas, garantizando que la intervención urbana no sea un acto impositivo, sino un proceso de gestión sostenible que recupere la funcionalidad de los centros degradados y potencie la calidad de vida de sus habitantes.

Carrión (2012) define la planificación urbana como un instrumento estratégico de intervención integral sobre la ciudad que se orienta no solo a mejorar la calidad de vida urbana, sino a fortalecer los mecanismos de cohesión social mediante el reconocimiento de la complejidad intrínseca del territorio latinoamericano. Desde este enfoque, el autor sostiene que la planificación debe asimilar los procesos de informalidad, desigualdad y crecimiento heterogéneo como variables estructurales del tejido urbano, planteando que la gestión del territorio no puede limitarse a marcos normativos rígidos o exclusivamente tecnocráticos.

En este sentido, Carrión propone un modelo de planificación flexible y adaptativa que incorpore la participación ciudadana activa y responda con precisión a las realidades locales, concibiendo el desarrollo urbano como un proceso continuo y dialéctico capaz de ajustarse en el tiempo. De esta manera, la planificación estratégica se convierte en una herramienta para garantizar que la ciudad evolucione de manera ordenada sin sacrificar su identidad social y cultural, promoviendo una visión donde el espacio público actúe como el soporte fundamental para la redistribución de la riqueza urbana y el ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

Friedmann (1987) entiende la planificación urbana como una práctica social y política orientada a guiar el desarrollo de la ciudad desde una perspectiva estrictamente normativa y ética,

donde planificar implica la toma de decisiones colectivas sobre el futuro urbano mediante la mediación entre el conocimiento técnico especializado y la acción pública. Para el autor, este proceso debe considerar tanto los requerimientos técnicos de la infraestructura como las aspiraciones sociales de la población, enfatizando que la planificación urbana tiene la responsabilidad de promover la equidad espacial y el acceso justo a los beneficios de la urbe para evitar modelos de desarrollo que profundicen la segregación social o la exclusión territorial. Desde esta perspectiva, la planificación se transforma en una herramienta de democratización para reducir las desigualdades mediante la integración de saberes locales con el rigor científico, permitiendo construir entornos urbanos más inclusivos, sostenibles y resilientes donde la gestión del territorio no sea un ejercicio impositivo, sino un proceso de aprendizaje mutuo que potencie el capital social y la dignidad del habitante en su entorno cotidiano.

4.3.2 Gestión urbana

Borja (2003) define la gestión urbana como el conjunto articulado de acciones políticas, administrativas y técnicas que permiten materializar de forma efectiva los objetivos de la planificación urbana, funcionando como el puente indispensable entre el plan teórico y la realidad física del territorio al transformar las directrices estratégicas en intervenciones concretas. Según el autor, una gestión urbana eficaz no depende únicamente de la voluntad técnica, sino que requiere de una sólida coordinación institucional, claridad normativa y una robusta capacidad de gestión local, advirtiendo que, ante la ausencia de estos elementos, las ciudades tienden a reproducir problemas estructurales como el deterioro del espacio público, la expansión de la informalidad y la degradación sistemática de la calidad de vida urbana. Asimismo, Borja enfatiza que la gestión debe estar supeditada a la primacía del interés colectivo sobre los intereses particulares, garantizando que cada decisión de diseño o infraestructura contribuya directamente al bienestar social y a la cohesión territorial, de modo que el gobierno de la ciudad se convierta en un instrumento para el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos y la recuperación del valor social del suelo frente a las presiones del crecimiento desordenado.

Carrión (2012) aborda la gestión urbana como un proceso estratégico fundamental para enfrentar los desafíos particulares de las ciudades intermedias y pequeñas en el contexto de América Latina, donde la gestión permite articular de manera coherente las políticas públicas, los recursos económicos y las capacidades técnicas para intervenir integralmente en el espacio urbano. Para el autor, la gestión debe responder con precisión a entornos donde la informalidad y la desigualdad poseen un carácter estructural, proponiendo para ello modelos de gestión operativa que se orienten hacia la regularización del suelo, la inclusión social y el fortalecimiento institucional como ejes para revertir el deterioro del tejido urbano.

De este modo, Carrión sostiene que una gestión urbana eficiente no solo optimiza la ejecución física de los proyectos, sino que contribuye significativamente a mejorar la gobernabilidad local al garantizar que las intervenciones espaciales respondan a las necesidades reales de la población, transformando la administración de la ciudad en un motor de equidad que legitima la presencia del Estado y mejora la relación entre el ciudadano y su hábitat.

Healey (1997) concibe la gestión urbana como un proceso eminentemente colaborativo basado en los principios de la gobernanza y la interacción constante entre múltiples actores, sosteniendo que la transformación de la ciudad no puede depender de forma exclusiva de la acción del Estado, sino que debe involucrar activamente a la sociedad civil, el sector privado y la comunidad local en su conjunto. Para la autora, los procesos de gestión urbana deben poseer un carácter comunicativo e inclusivo que permita la construcción colectiva de decisiones territoriales, un enfoque que no solo favorece la legitimidad política de las intervenciones arquitectónicas y urbanísticas, sino que mejora sustancialmente su efectividad y resiliencia a largo plazo. Desde esta perspectiva, la gestión urbana se transforma en un instrumento fundamental para fortalecer la democracia urbana y promover entornos mucho más equitativos y sostenibles, donde la mediación de conflictos y el consenso se sitúan como los pilares para el desarrollo de un hábitat que responda fielmente a la diversidad de intereses y necesidades de sus ciudadanos.

4.3.3 Morfología urbana

Según Conzen (1960), concibe la morfología urbana como el estudio sistémico de la forma física de la ciudad a partir de la relación dialéctica entre el plano urbano, la parcelación y la edificación, entendiendo que la urbe es el resultado de procesos históricos acumulativos que se expresan materialmente en su estructura espacial. Para el autor, el análisis morfológico permite comprender la configuración del tejido urbano a través del tiempo, sosteniendo que el plano urbano constituye el soporte básico de la morfología al organizar la red vial, las manzanas y la estructura general del asentamiento, mientras que la parcelación refleja la subdivisión del suelo y las lógicas de ocupación que, en conjunto con la edificación, expresan las tipologías constructivas y las densidades.

Estos componentes no actúan de forma aislada sino como un sistema interrelacionado donde la morfología permite identificar permanencias y transformaciones dentro del tejido, aportando criterios técnicos fundamentales para la intervención y el ordenamiento de la ciudad de manera que no se pierda la coherencia formal ni la memoria histórica del paisaje urbano.

Muratori (1963) entiende la morfología urbana como una disciplina científica que analiza la ciudad desde su continuidad histórica, considerando que la forma urbana constituye el resultado de

procesos culturales, sociales y constructivos acumulados a través del tiempo. Para el autor, la ciudad no debe interpretarse como un objeto fragmentado o una suma de piezas aisladas, sino como un organismo vivo que evoluciona a partir de estructuras y preexistencias ambientales, introduciendo el concepto de tipología edilicia como un componente clave de la morfología urbana al señalar que las formas arquitectónicas se repiten, se adaptan y se transforman dialécticamente en función de las necesidades sociales.

En este sentido, estas tipologías permiten comprender la lógica interna del tejido urbano y su relación indisociable con el espacio público, sosteniendo que el estudio morfológico es un requisito fundamental para orientar intervenciones urbanas coherentes que permitan reconocer los patrones formales que otorgan identidad a la ciudad, evitando así rupturas arbitrarias en su estructura y garantizando la preservación del carácter histórico y funcional del entorno construido.

Desde el enfoque morfológico contemporáneo, la forma urbana se define como un sistema complejo de elementos interrelacionados que trascienden la edificación aislada para configurarse como una estructura física integrada donde intervienen el plano urbano, la trama, el tejido, el uso del suelo y la edificación, elementos que en su conjunto determinan la imagen y la funcionalidad del espacio habitable. En esta red de relaciones, el plano urbano constituye el soporte estructural primario que organiza la disposición de la red vial, las manzanas y los espacios públicos, permitiendo identificar a través de su trazado la lógica de crecimiento de la ciudad, los ejes de movilidad y las permanencias históricas frente a las transformaciones producidas por la expansión urbana.

A este soporte se suma la trama urbana, referida a la disposición y regularidad de las calles que determina la conectividad y permeabilidad del territorio, influyendo directamente en la legibilidad del espacio y en la organización de los flujos que articulan el ámbito público con lo edificado. Por su parte, el tejido urbano analiza la relación entre parcelas y espacios libres para definir la densidad y la proporción entre llenos y vacíos, reflejando las dinámicas sociales de ocupación del suelo que se complementan con el uso de este, el cual distribuye las actividades residenciales, comerciales e institucionales que otorgan vitalidad y funcionalidad a la urbe. Finalmente, la edificación aporta la dimensión volumétrica y las tipologías arquitectónicas que, en estrecha relación con la escala humana y la percepción espacial, consolidan la identidad urbana y la apropiación social, permitiendo que el análisis integral de estos componentes oriente procesos de intervención que garanticen la coherencia formal y funcional del sistema dinámico que representa la ciudad.

4.3.4 Derecho a la ciudad

Harvey (2012) retoma el concepto de derecho a la ciudad como una reivindicación colectiva que trasciende el simple acceso individual a los servicios urbanos, planteando que este derecho implica la capacidad política de los habitantes para participar activamente en la producción y transformación del espacio habitable mientras se cuestionan los procesos de mercantilización que rigen la urbe contemporánea. Para el autor, el espacio urbano se ha convertido en un producto del capital donde el valor de cambio predomina sistemáticamente sobre el valor de uso, una condición que genera exclusión social y limita el acceso equitativo a los beneficios de la vida urbana, especialmente en contextos donde el espacio público se ve presionado por intereses económicos que desplazan la función social del territorio.

Desde esta perspectiva crítica, el derecho a la ciudad se entiende como una herramienta indispensable para repensar la planificación y la gestión urbana, orientándolas hacia modelos más justos, inclusivos y democráticos que prioricen la dignidad humana y la justicia espacial sobre la acumulación de capital, devolviendo así el protagonismo al ciudadano en la configuración de su propio entorno cotidiano.

Lefebvre (1968) introduce el derecho a la ciudad como una reivindicación colectiva a la vida urbana que trasciende el simple acceso físico al entorno para consolidarse como el derecho a la apropiación, al uso y a la participación en la producción del hábitat, sosteniendo que la ciudad debe ser entendida como una obra social y no como un mero objeto de consumo supeditado a las leyes del mercado. Para el autor, la apropiación del espacio urbano resulta fundamental en la construcción de los procesos de identidad y pertenencia, advirtiendo que su negación sistemática deriva en alienación y fragmentación social, lo cual vincula directamente el derecho a la ciudad con la calidad del espacio público y las prácticas sociales que en él se desarrollan.

En este sentido, Lefebvre sostiene que este derecho implica una transformación profunda de las relaciones entre espacio, poder y sociedad, convirtiéndose en un principio ético y político que debe orientar el urbanismo contemporáneo hacia la recuperación de la función social de la urbe frente a los procesos de segregación y deterioro del tejido habitable.

4.3.5 Movilidad sostenible

Newman (1999) plantea que la movilidad sostenible constituye un componente esencial del desarrollo urbano contemporáneo al influir directamente en la equidad social, la eficiencia energética y la calidad ambiental de la ciudad, sosteniendo que los sistemas de movilidad deben priorizar de manera estratégica aquellos modos de transporte que reduzcan el consumo de energía y el impacto

ambiental negativo. Para el autor, la dependencia excesiva del automóvil privado genera fenómenos críticos de congestión, contaminación y segregación espacial, mientras que una movilidad fundamentada en el peatón, el uso de la bicicleta y el fortalecimiento del transporte público favorece la consolidación de ciudades más compactas, accesibles y resilientes.

Desde este enfoque, la movilidad sostenible no se limita a la gestión del tránsito, sino que se concibe como una estrategia integral que articula la planificación urbana, el uso del suelo y el diseño del espacio público para garantizar que el desplazamiento humano sea el motor de una urbe más democrática y ambientalmente equilibrada.

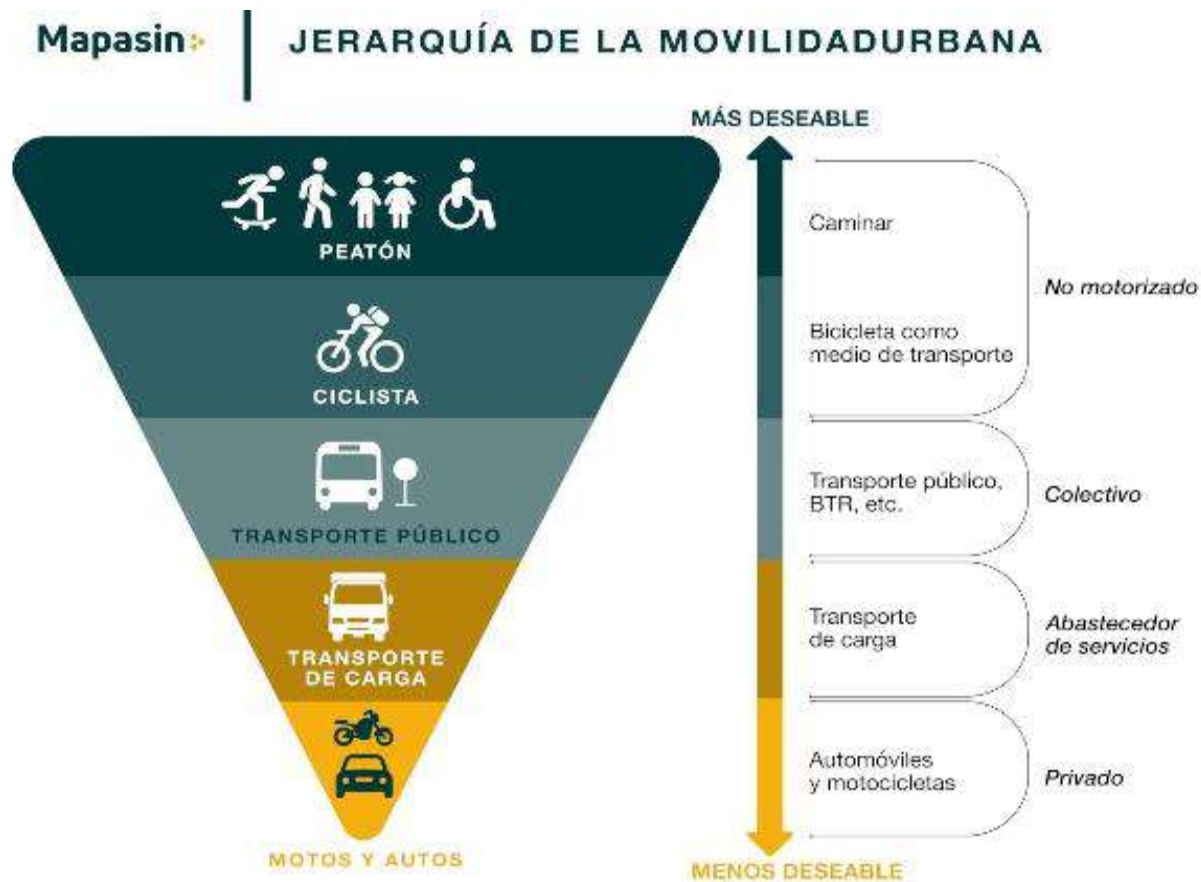
Speck (2012) aborda la movilidad sostenible desde la perspectiva de la caminabilidad urbana, señalando que las ciudades deben diseñarse bajo premisas que garanticen que el acto de caminar sea seguro, cómodo, útil e interesante, entendiendo que la movilidad peatonal constituye la base fundamental de sistemas urbanos más humanos y ambientalmente sostenibles. Para el autor, la priorización del peatón trasciende la solución a problemas de tráfico para convertirse en un motor que mejora la salud pública, fortalece la economía local y reduce drásticamente los impactos ambientales, reforzando la tesis de que la movilidad no es únicamente un problema de transporte sectorial, sino un componente estructural y estético del diseño urbano.

En este sentido, Speck enfatiza que la jerarquización de los modos de transporte donde el peatón ocupa la cúspide de la pirámide resulta clave para lograr ciudades más equilibradas, funcionales y atractivas, donde la calidad del entorno construido incentive al ciudadano a recuperar la calle como su principal espacio de vida y convivencia.

La pirámide invertida de la movilidad sostenible establece una jerarquía de prioridad entre los diferentes modos de transporte, situado al peatón en el primer nivel por ser el usuario más vulnerable, seguido de la bicicleta, el transporte público, el transporte de carga y finalmente el vehículo particular motorizado. Según el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP, 2017), este modelo orienta la planificación urbana hacia sistemas de movilidad más equitativos, seguros y ambientalmente sostenibles, priorizando aquellos modos de transporte que generan mayores beneficios sociales, económicos y de salud pública. Desde esta perspectiva, la pirámide invertida constituye una herramienta para la toma de decisiones en el diseño del espacio público, ya que permite redistribuir el espacio vial de acuerdo con las necesidades de las personas, mejorar la accesibilidad universal, reducir la congestión vehicular, la contaminación y fortalecer la vitalidad del tejido urbano.

Figura 14.

Jerarquía de movilidad Urbana



Nota. Búsqueda en el sitio web Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo.

4.4 Marco jurídico y/o normativo

4.4.1 Constitución de la República del Ecuador (2008)

La Constitución de la República del Ecuador establece al ser humano como eje central del desarrollo y reconoce diversos derechos relacionados con el hábitat, el territorio y la calidad del entorno urbano. En su artículo 3 determina como deber primordial del Estado garantizar, sin discriminación alguna, el efectivo goce de los derechos fundamentales, incluyendo el acceso a servicios públicos, infraestructura adecuada y condiciones de vida digna. De manera complementaria, el artículo 14 reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, declarando de interés público la preservación del entorno natural y la recuperación de los espacios degradados. Este principio vincula directamente los procesos de planificación urbana con la incorporación de criterios ambientales en la gestión del suelo y el diseño del espacio público.

En relación con el derecho a una vida digna, el artículo 30 establece que las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable que garantice condiciones adecuadas de habitabilidad y accesibilidad. Este concepto trasciende la vivienda individual e incorpora el conjunto de espacios, servicios e infraestructuras necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana. Asimismo, el artículo 66, numeral 2, reconoce el acceso a la movilidad, a los equipamientos urbanos y a espacios públicos de calidad como elementos fundamentales para consolidar ciudades inclusivas, seguras y equitativas, en concordancia con los principios del Buen Vivir.

Respecto al derecho a la ciudad, el artículo 31 reconoce la facultad de las personas para disfrutar plenamente del espacio urbano bajo criterios de justicia social, sostenibilidad ambiental y participación ciudadana. Este derecho implica el acceso democrático al espacio público y la posibilidad de apropiación del entorno como escenario de interacción social, cultural y económica. En este sentido, el Estado debe promover procesos de planificación que prioricen el interés colectivo y garanticen una adecuada gestión del territorio.

Por otra parte, el artículo 276 establece que el régimen de desarrollo debe propiciar un ordenamiento territorial equilibrado que contribuya al bienestar de la población y al funcionamiento eficiente de las ciudades. Este planteamiento refuerza la necesidad de implementar políticas públicas orientadas a integrar la gestión del suelo, la movilidad, los equipamientos urbanos y el espacio público dentro de una visión sostenible del desarrollo territorial.

Finalmente, el artículo 375 dispone que el Estado garantizará el derecho al hábitat mediante políticas de ordenamiento territorial que aseguren el uso adecuado del suelo y el cumplimiento de la función social de la ciudad. En conjunto, estos preceptos constitucionales constituyen el principal sustento jurídico para la presente investigación, ya que respaldan las acciones orientadas a la regeneración urbana del polígono central de Paján como una estrategia para mejorar la calidad de vida de la población, fortalecer el espacio público y promover un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible.

4.4.2 Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2017)

Desde el principio un nuevo enfoque en la que busca orientar el desarrollo urbano hacia la sostenibilidad a nivel mundial por lo que este paradigma reconoce que las ciudades y los asentamientos humanos no son solo espacios donde vivimos sino actores estratégicos, ya no solo se trata de pensar a la ciudad como un problema en cambio hay que pensar como un motor activo de cambio por lo que cualquier estrategia de planificación debe comprender de manera integral la dimensión territorial para así comprender que en el futuro de aquellas ciudades están ligados al desarrollo de la sociedad.

La NAU nos plantea algo que me parece cuestionable que si una urbanización planifica bien y gestiona bien no tiene por qué ser un problema sino como que tiene que ser una herramienta poderosa para así reducir desigualdades, mejorar la calidad de vida de la gente y cuidar el medio ambiente ya que no solamente se trata de construir o de ordenar el territorio sino de hacer desde un enfoque en la que abarque un enfoque multidimensional junto con principios fundamentales como desarrollo urbano sostenible para que al final los gobiernos locales no tienen la capacidad ni voluntad de liderar los procesos por lo que sea difícil conseguir un desarrollo urbano que sea equilibra y justo para todos.

Compromisos de la Nueva Agenda Urbana

Inicialmente el plan de aplicación de Quito siendo el mecanismo que le da cuerpo a la Nueva Agenda Urbana en la que se establece compromisos orientados a transformar las ciudades en espacios más sostenibles, lo que se reconoce como gestión del espacio público como un elemento clave para la mejora de la calidad urbana y promover un desarrollo humano integral, es decir, no se enfoca únicamente en grandes obras o aspectos económicos sino en cómo la forma en que se diseñan, utilizan y mantienen los espacios cotidianos influyen directamente en la calidad de vida de las personas.

Por otra parte, el compromiso 37 de la Nueva Agenda Urbana son unos de los compromisos más claros y necesarios ya que se busca promover espacios públicos equitativos, con áreas verdes y en buenas condiciones para la población, sin embargo, los espacios públicos son espacios multifuncionales debido a que tienen un papel fundamental en la integración comunitaria.

Por otro lado, el compromiso 38 se plantea la importancia de proteger, conservar y gestionar de manera sostenible el patrimonio cultural y natural ya sea de manera natural e inmaterial ya que, mediante gestión urbana integral, este compromiso se reconoce al patrimonio como un elemento fundamental para la regeneración urbana e integración social para que sus habitantes se sientan parte de un proyecto en común.

En efecto estos compromisos proponen entender el espacio urbano desde una perspectiva más amplia donde la ciudad no se limita únicamente a sus elementos físicos, sino que se reconoce como un espacio fundamental para el bienestar comunitario ya que los espacios públicos representan lugares de identidad colectiva, por lo que las decisiones urbanas no deben considerarse en cómo vivimos, cómo nos relacionamos y el cómo nos sentimos parte de un lugar.

Vinculación de la Nueva Agenda Urbana con la Agenda 2030 y los ODS

La Nueva Agenda Urbana se constituye como el principal instrumento para la territorialización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el ámbito urbano, funcionando en este marco como una

guía operativa que permite que los principios de sostenibilidad, equidad e inclusión trasciendan la teoría y se materialicen de forma efectiva en políticas, planes y proyectos urbanos de escala local.

De manera particular, la NAU se vincula directamente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: “Ciudades y comunidades sostenibles”, cuyo propósito es lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Este objetivo reconoce que el crecimiento urbano acelerado plantea desafíos significativos en términos de vivienda, movilidad, espacio público, medio ambiente y gobernanza, los cuales deben abordarse mediante una planificación integral y participativa.

Así mismo, el ODS 3: Salud y Bienestar se relaciona con la generación de espacios urbanos que favorezcan la actividad física, la recreación, la convivencia social y el bienestar de la población mediante entornos seguros, accesibles y de calidad.

De igual manera, el ODS 13: Acción por el Clima respalda la incorporación de estrategias orientadas a mejorar las condiciones ambientales urbanas, incrementar la presencia de áreas verdes y promover acciones que contribuyan a la sostenibilidad del territorio.

El ODS 11 se estructura a partir de metas específicas que orientan la acción urbana, entre las cuales destacan:

Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, con especial atención a grupos vulnerables.

Meta 11.3: Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible, fortaleciendo la planificación y gestión participativa de los asentamientos humanos.

Meta 11.4: Proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

Meta 11.6: Disminuir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, mediante una adecuada gestión ambiental urbana.

Estas metas refuerzan la necesidad de entender el espacio urbano como un sistema complejo donde la planificación, el diseño del espacio público, la movilidad y la sostenibilidad ambiental deben integrarse obligatoriamente para garantizar condiciones de vida digna y equitativa para la población urbana, conformando así, en conjunto con la Nueva Agenda Urbana y el ODS 11, un marco normativo y conceptual de alcance internacional que orienta la transformación de las ciudades hacia modelos más humanos e inclusivos al establecer principios fundamentales que deben ser incorporados de manera transversal en los instrumentos de planificación y gestión urbana tanto a nivel nacional como local.

4.4.3 Plan Nacional de Desarrollo (2025–2029)

“Ecuador no se detiene” se constituye como el principal instrumento de planificación estratégica del Estado ecuatoriano para orientar de manera vinculante las políticas públicas,

programas, proyectos e inversiones durante el periodo gubernamental vigente, con el firme propósito de promover un desarrollo sostenible, equitativo e inclusivo en la totalidad del territorio nacional. Este instrumento, aprobado por el Consejo Nacional de Planificación en agosto de 2025 en estricto cumplimiento de los mandatos constitucionales y las normas de planificación vigentes, se estructura a través de cinco ejes estratégicos cuyos objetivos específicos definen las prioridades del Estado al fundamentarse en procesos de participación ciudadana y diagnósticos territoriales exhaustivos que garantizan una articulación coherente con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). (Secretaría Nacional de Planificación, 2025)

Eje 1. Eje Social

El eje social tiene como propósito central mejorar el bienestar y la calidad de vida de la población mediante la garantía del ejercicio efectivo de los derechos y la reducción de las desigualdades sociales y territoriales, promoviendo para ello el acceso equitativo a servicios básicos, educación, salud y cultura dentro de espacios de convivencia que reconozcan al desarrollo humano como un proceso dependiente de entornos seguros, accesibles y adecuados para la vida cotidiana. Bajo esta premisa, se prioriza el fortalecimiento del tejido social y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad, fomentando condiciones que favorezcan la cohesión social al reconocer la importancia del entorno urbano como el soporte físico indispensable del bienestar colectivo, lo cual incorpora la necesidad de consolidar ciudades que contribuyan directamente a una vida digna, a la integración social y al ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en el espacio público.

Este eje prioriza la promoción del bienestar y la mejora de la calidad de vida de la población. Entre sus objetivos principales se encuentran:

Objetivo 1. Mejorar el bienestar social y la calidad de vida de la población, garantizando el goce efectivo de los derechos y la reducción de las desigualdades.

Objetivo 3. Garantizar un Estado soberano, seguro y justo promoviendo la convivencia pacífica y el respeto a los derechos humanos.

Eje 2. Eje Económico, productivo y empleo

El eje económico, productivo y de empleo está orientado a impulsar un crecimiento sostenible que genere oportunidades laborales dignas y fortalezca la economía nacional mediante la consolidación de un modelo productivo eficiente, inclusivo y competitivo que promueva activamente la innovación, el emprendimiento y el desarrollo de sectores estratégicos. Desde una perspectiva territorial, este eje reconoce el papel fundamental de las ciudades como espacios de dinamización económica, intercambio comercial y generación de empleo, vinculándose directamente con la necesidad de contar con infraestructura urbana adecuada, sistemas de movilidad eficientes y una

planificación del territorio que facilite el desarrollo de las actividades productivas de manera ordenada y sostenible, garantizando que el entorno físico actúe como un catalizador de la competitividad y el bienestar económico local.

Este eje está orientado al desarrollo económico sostenible y a la generación de empleo de calidad:

Objetivo 4. Impulsar el desarrollo económico que genere empleo de calidad y finanzas públicas sostenibles, inclusivas y equitativas.

Eje 3. Eje Ambiente, agua, energía y conectividad

El eje ambiental enfatiza la protección de los recursos naturales, el uso sostenible del suelo, la gestión responsable del agua y la promoción de energías limpias, incorporando simultáneamente la importancia de la conectividad física y digital como un elemento clave para el desarrollo territorial equilibrado y la integración efectiva de las ciudades y regiones. En este contexto, el eje reconoce que la sostenibilidad ambiental debe constituirse como un componente transversal de la planificación y gestión urbana al promover ciudades resilientes que cuenten con infraestructura adecuada, espacios públicos de calidad y condiciones técnicas que mitiguen los impactos del cambio climático, entendiendo que la articulación sistémica entre ambiente, infraestructura y conectividad resulta fundamental para garantizar un desarrollo urbano sostenible y funcional a largo plazo.

El tercer eje concentra metas relacionadas con la sostenibilidad ambiental, la infraestructura y la conectividad:

Objetivo 6. Precautelar el uso sostenible de los recursos naturales, la protección del ambiente y la eficiencia energética.

Objetivo 7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes, y de la conectividad física y digital que brinden condiciones de crecimiento y desarrollo económico.

Eje 4. Eje Institucional

El eje institucional tiene como objetivo fortalecer la capacidad del Estado para planificar, gestionar y ejecutar políticas públicas de manera eficiente, transparente y participativa, promoviendo para ello una articulación estratégica entre los distintos niveles de gobierno que posicione a los Gobiernos Autónomos Descentralizados como actores clave en la planificación territorial y urbana. En este sentido, se enfatiza la necesidad de optimizar los procesos de planificación, seguimiento y evaluación con el fin de asegurar que las decisiones públicas respondan a las necesidades reales del territorio y de la población, sustentando así la importancia de contar con marcos normativos claros y

capacidades técnicas adecuadas que garanticen una gestión urbana eficiente y una gobernanza multinivel sólida.

Este eje está orientado a fortalecer la institucionalidad pública para garantizar una gestión eficiente y transparente:

Objetivo 8. Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa, consolidando capacidades para la planificación, ejecución y evaluación de políticas públicas.

Eje 5. Eje de Riesgos

El eje de riesgos aborda la gestión integral de amenazas naturales y antrópicas con el objetivo de reducir la vulnerabilidad de la población y del territorio, promoviendo para ello la incorporación de criterios de resiliencia y prevención en los procesos de planificación y ordenamiento territorial al reconocer que las ciudades deben estar preparadas técnica y socialmente para enfrentar eventos adversos. Desde esta perspectiva, la gestión de riesgos se integra como un componente esencial del desarrollo sostenible que fortalece la capacidad de respuesta institucional y comunitaria, contribuyendo así a la construcción de entornos urbanos más seguros y adaptados a las condiciones geográficas del territorio nacional.

El quinto eje considera la gestión de riesgos como un componente estratégico fundamental para reducir vulnerabilidades sociales, económicas y ambientales:

4.4.4 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010) determina las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados municipales en relación con la planificación del territorio, regulación del uso de suelo, generación de espacio público y gestión de la movilidad. Entre sus atribuciones se incluyen: planificar el desarrollo cantonal, ordenar el uso y ocupación del suelo, establecer el diseño de vías, regular el comercio y garantizar el mantenimiento del espacio público. Estas competencias constituyen el fundamento jurídico que respalda la presente propuesta de regeneración urbana, al facultar a los gobiernos autónomos descentralizados municipales para intervenir en la planificación territorial, el espacio público, la movilidad, la infraestructura urbana y la regulación del uso del suelo.

De acuerdo con el (COOTAD, 2010) y la normativa municipal vigente, posee competencias específicas que se relacionan directamente con el proyecto:

a) Planificación territorial

Incluye la elaboración del PDOT, el ordenamiento territorial y la formulación de instrumentos que orienten el desarrollo urbano. Esta competencia respalda la necesidad de reorganizar el polígono central mediante criterios de habitabilidad, accesibilidad y sostenibilidad.

b) Regulación del uso y ocupación del suelo

Permite controlar actividades económicas, ordenar el comercio, definir retiros, armonizar fachadas y regular la ocupación del espacio público. Es esencial para tratar las invasiones de veredas y desorden comercial presentes en el centro de Paján.

c) Infraestructura y servicios urbanos

Comprende el mantenimiento y mejoramiento de vías, veredas, mobiliario urbano y áreas verdes. La regeneración del polígono central depende directamente del fortalecimiento de esta competencia.

d) Movilidad y espacio público

El GAD es responsable de la jerarquización vial, la movilidad peatonal, la señalización y la accesibilidad universal. Estas funciones son clave para corregir la discontinuidad peatonal y el deterioro de las rutas dentro del centro cantonal.

4.4.5 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Paján (2023-2027)

Bajo este marco legal, el instrumento establece políticas, objetivos y lineamientos estratégicos estructurados por componentes o sistemas territoriales que definen el marco de actuación técnica y jurídica para la gestión urbana y rural del cantón, garantizando que las intervenciones propuestas guarden coherencia con la visión de desarrollo local a largo plazo.

En el componente de asentamientos humanos, movilidad, energía y conectividad, el PDOT se establece en un conjunto de políticas que buscan orientar el crecimiento urbano de manera planificada, equilibrada y sostenible ya que estas políticas se enfocan en promover un desarrollo territorial en la que responde a las necesidades actuales de la población de los servicios e infraestructura, para uno de los principales lineamientos del PDOT es fortalecer la consolidación del suelo urbano evitando la expansión desordenada de la ciudad y promover un uso más eficiente del territorio, así mismo, se plantea la jerarquización de la red vial para mejorar la conectividad entre los diferentes sectores urbanos y facilitar el desplazamiento seguro y eficiente de peatones, ciclista y vehículos. El plan se reconoce espacios públicos como un elemento fundamental dentro de la estructura urbana debido a que se constituye un lugar de encuentro, convivencia e integración para la comunidad, a su vez se promueve el mejoramiento de parques, plazas, aceras y demás espacios colectivos con el objetivo de

incrementar la accesibilidad universal fortaleciendo la movilidad peatonal así garantizando que todas las personas puedan hacer uso de estos espacios en condiciones adecuadas. En este sentido, el plan vincula de manera directa la provisión de servicios básicos, equipamientos y áreas verdes con criterios de equidad territorial y sostenibilidad, reforzando así la función social del suelo mediante intervenciones que priorizan el interés público, la seguridad, la habitabilidad y la recuperación de áreas urbanas que presentan déficits de infraestructura o deterioro físico, garantizando que cada acción guarde total coherencia con el modelo territorial deseado definido por el cantón.

Desde el componente sociocultural, incorpora políticas estratégicas orientadas al fortalecimiento del tejido social, el acceso equitativo a espacios públicos y comunitarios y la preservación de la identidad cultural local, reconociendo al entorno construido como un escenario fundamental para la convivencia ciudadana, la inclusión social y el ejercicio de derechos colectivos. En este marco, se promueve el uso seguro, accesible y articulado del espacio público con los equipamientos educativos, culturales y recreativos, aplicando criterios de integración urbana y participación ciudadana que transforman la infraestructura física en un soporte dinámico para la construcción de sentido de pertenencia y cohesión social.

En el componente ambiental o biofísico, establece políticas estratégicas destinadas a la protección de los recursos naturales, la mitigación de impactos ambientales y la incorporación de criterios de sostenibilidad en la planificación territorial, fomentando para ello la integración de áreas verdes urbanas, la gestión adecuada de residuos, el uso racional del suelo y la adaptación al cambio climático como aspectos determinantes que inciden directamente en la configuración del espacio urbano y en la calidad ambiental de los entornos construidos. Bajo este enfoque, la planificación biofísica trasciende la conservación del medio natural para convertirse en un eje estructurante del diseño urbano, garantizando que las intervenciones en el tejido físico de Paján promuevan la resiliencia del territorio y el bienestar de la población a través de la creación de ecosistemas urbanos saludables y equilibrados.

Finalmente, el componente institucional y de participación ciudadana del PDOT define políticas orientadas al fortalecimiento de la gestión municipal, la transparencia y la corresponsabilidad social en los procesos de planificación y ordenamiento territorial, reforzando de manera directa el carácter vinculante de este instrumento normativo al asegurar que las intervenciones urbanas se desarrollen bajo principios de legalidad, planificación participativa y coherencia absoluta con los objetivos estratégicos del desarrollo cantonal. En este sentido, el conjunto de políticas establecidas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Paján configura el marco normativo local definitivo que respalda las acciones orientadas al mejoramiento del tejido físico, el fortalecimiento del

espacio público, la movilidad sostenible y la calidad del hábitat, constituyéndose así en el sustento técnico y legal mandatorio que valida la viabilidad y necesidad de la presente propuesta de intervención urbana dentro del territorio cantonal.

4.4.6 Normas técnicas relacionadas

Las normas técnicas ecuatorianas constituyen instrumentos regulatorios fundamentales que establecen criterios específicos para el diseño, construcción y gestión integral del espacio urbano, garantizando con ello las condiciones indispensables de seguridad, accesibilidad universal, funcionalidad y habitabilidad que toda intervención pública requiere. En el contexto de la planificación urbana y la regeneración del espacio público, estas normativas actúan de manera complementaria al marco jurídico superior al orientar las intervenciones bajo parámetros técnicos obligatorios, asegurando que la materialización del proyecto arquitectónico no solo cumpla con una visión estética o social, sino que responda con rigor a los estándares de calidad y eficiencia exigidos por los organismos de control y regulación del Estado.

- **Norma Accesibilidad de las personas al medio físico (INEN 2243)**

Establece los criterios técnicos para garantizar la accesibilidad universal al medio físico, con énfasis en edificaciones, espacios públicos, vías peatonales y equipamientos urbanos. Esta norma regula dimensiones mínimas, pendientes, superficies, señalización y condiciones de circulación para personas con discapacidad, adultos mayores y población con movilidad reducida.

La aplicación de esta norma asegura que los espacios urbanos y arquitectónicos sean inclusivos y seguros, promoviendo el derecho a la movilidad y al uso equitativo del espacio público. Asimismo, se constituye como un referente técnico indispensable para la planificación urbana orientada a la vida digna y al derecho a la ciudad.

- **Norma Señalización de accesibilidad (INEN 2293)**

Regula los sistemas de señalización accesible en espacios públicos y edificaciones, incluyendo señalética visual, táctil y auditiva. Esta norma garantiza que la información urbana sea comprensible para todos los usuarios, facilitando la orientación, seguridad y autonomía dentro del entorno urbano.

Desde una perspectiva urbana, esta normativa fortalece la legibilidad del espacio público y contribuye a la construcción de entornos inclusivos, donde la señalización se convierte en un elemento clave de la movilidad peatonal y la seguridad ciudadana.

- **Norma Rampas para accesibilidad universal (INEN 2849)**

Establece los parámetros técnicos para el diseño y construcción de rampas accesibles en espacios públicos y edificaciones, definiendo pendientes máximas, anchos mínimos, descansos y superficies antideslizantes.

Esta norma técnica respalda la implementación de infraestructuras urbanas seguras y funcionales, permitiendo la continuidad de los recorridos peatonales y garantizando condiciones de accesibilidad universal en el espacio público y la infraestructura urbana.

- **Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC-HS-AU)**

La norma ecuatoriana de la construcción, capítulo NEC-HS-AU: Accesibilidad Universal, establece los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir las edificaciones y los espacios públicos para garantizar condiciones de accesibilidad universal, seguridad, funcionalidad y habitabilidad. Esta norma define criterios para el diseño de circulaciones peatonales, rampas, accesos, señalización, espacios de maniobra y mobiliario urbano, promoviendo entornos construidos accesibles para todas las personas, independientemente de sus condiciones físicas o sensoriales. En la presente investigación, la aplicación de la NEC-HS-AU constituye el principal referente para el diseño de espacios públicos accesibles dentro de la propuesta de regeneración urbana del polígono central de Paján. Sus lineamientos orientan el diseño de aceras, rampas, cruces peatonales, mobiliario urbano y espacios de permanencia garantizando condiciones adecuadas de accesibilidad para toda la población.

- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial (LOTTTSV)**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece principios orientados a garantizar una movilidad segura, accesible y sostenible dentro del territorio nacional. Entre sus lineamientos se destaca la priorización de los usuarios más vulnerables del sistema de movilidad, reconociendo al peatón como el principal actor dentro del espacio urbano, seguido por los medios de movilidad activa, el transporte público y finalmente los vehículos motorizados particulares.

Asimismo, la normativa promueve condiciones de accesibilidad universal que permitan el desplazamiento seguro de personas con discapacidad, adultos mayores y grupos de atención prioritaria mediante la implementación de infraestructura adecuada, señalización accesible y recorridos libres de barreras físicas. De igual manera, fomenta criterios de seguridad vial destinados a reducir los conflictos entre peatones y vehículos, fortaleciendo la protección de los usuarios dentro del espacio público.

Estos principios guardan relación directa con la presente investigación, debido a que la propuesta contempla el mejoramiento de aceras, la incorporación de rampas y superficies podotáctiles, la recuperación de espacios peatonales y la reorganización de la movilidad dentro del polígono central del cantón Paján. En este sentido, la LOTTTSV constituye un referente técnico y normativo que respalda la implementación de espacios urbanos más seguros, accesibles e inclusivos.

- **Ordenanza de Arquitectura y Urbanismo del cantón Paján**

Cuenta con una Ordenanza de Arquitectura y Urbanismo, mediante la cual se regulan los criterios de diseño urbano, ocupación del suelo, alineamientos, alturas, retiros, tratamiento de fachadas y relación entre edificación y espacio público dentro del área urbana.

Esta ordenanza constituye el principal instrumento técnico-normativo local que orienta la configuración del entorno construido, garantizando coherencia urbana, seguridad, funcionalidad y respeto a la imagen urbana del cantón. Asimismo, establece disposiciones aplicables a intervenciones en el espacio público, infraestructura urbana y edificaciones, en concordancia con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigente.

En conjunto, estas normas técnicas y ordenanzas locales conforman un marco regulatorio integral que respalda la planificación y el diseño urbano bajo criterios mandatorios de accesibilidad universal, movilidad sostenible, seguridad y calidad del espacio público, permitiendo así garantizar que las intervenciones se desarrollen conforme a estándares técnicos reconocidos que fortalecen la función social de la urbe. Bajo este rigor normativo, la aplicación de dichos parámetros no solo asegura la viabilidad constructiva del proyecto, sino que actúa como el mecanismo técnico necesario para elevar la calidad de vida de la población, consolidando entornos urbanos que son funcionalmente eficientes y socialmente inclusivos dentro del contexto específico del cantón Paján.

4.5 Marco referencial.

El análisis de experiencias de regeneración urbana en ciudades pequeñas e intermedias de Manabí permite identificar estrategias aplicables al polígono central de Paján. Los casos de Jipijapa y Rocafuerte constituyen referentes adecuados porque presentan dinámicas económicas y espaciales similares. Ambos han enfrentado deterioro físico, desorden comercial y limitada movilidad peatonal, problemas que también caracterizan el centro urbano de Paján. La revisión de estos proyectos ofrece lineamientos útiles para orientar las decisiones de diseño y planificación en el área de estudio.

4.5.1 Regeneración urbana del Centro Histórico de Portoviejo

El proyecto de regeneración urbana del Centro Histórico de Portoviejo constituye una de las intervenciones más relevantes a nivel urbano en la provincia de Manabí, desarrollado en el contexto

de reconstrucción posterior al terremoto del 16 de abril de 2016, teniendo como finalidad recuperar el funcionamiento del centro urbano mediante el espacio público con el propósito de generar un entorno más accesible, atractivo y seguro para así impulsar nuevamente actividades sociales y económicas de la ciudad.

Previo a la intervención, el área de estudio presentaba múltiples problemáticas urbanas, entre las que se destacaban el caos vehicular, la reducción del espacio peatonal, el deterioro de aceras y luminarias, así como la presencia de contaminación visual, auditiva y ambiental. Estas condiciones evidenciaban un progresivo deterioro del centro histórico y una pérdida de su calidad como espacio de encuentro ciudadano.

La intervención abarcó aproximadamente 58 hectáreas del área central, con acciones orientadas a la reorganización del sistema urbano. Entre las principales estrategias implementadas se encuentran la priorización del peatón sobre el vehículo, la ampliación de aceras, el rediseño de vías, el soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, así como la renovación integral del sistema de alcantarillado sanitario y pluvial. Estas acciones permitieron mejorar significativamente la calidad del entorno urbano y optimizar el funcionamiento de los servicios básicos.

Desde el punto de vista del diseño urbano, el proyecto incorporó criterios de composición relacionados con la jerarquía espacial, el ritmo y la proporción, evidenciados en la disposición del mobiliario urbano, la continuidad de los materiales y la integración de elementos culturales propios del contexto local. Asimismo, se promovió la incorporación de áreas verdes y corredores urbanos que contribuyen a mejorar las condiciones ambientales y la percepción del espacio público.

Uno de los aspectos más relevantes del proyecto es el cambio de enfoque hacia una ciudad más inclusiva, donde el peatón se convierte en el elemento central del diseño urbano. Esta transformación permitió recuperar el centro histórico como un espacio público activo, funcional y seguro, fortaleciendo la identidad urbana y la apropiación ciudadana.

En relación con la presente investigación, este referente aporta criterios fundamentales para la regeneración urbana del cantón Paján, tales como la reorganización del espacio público, la priorización de la movilidad peatonal y la integración de elementos culturales en el diseño urbano. De esta manera, el caso de Portoviejo se constituye como una base conceptual y técnica para el desarrollo de propuestas orientadas a la revitalización de centros urbanos en contextos similares.

Figura 15.

Fotografía del centro histórico de Portoviejo



Nota. Antes regeneración del centro histórico de Portoviejo.

Figura 16.

Render de centro histórico de Portoviejo



Nota. Después render de las once manzanas del centro histórico de Portoviejo.

4.5.2. Regeneración urbana del Centro Histórico de Loja

El proyecto de regeneración urbana del Centro Histórico de Loja, una de las intervenciones más representativas a nivel nacional en cuanto a recuperación integral del espacio urbano, este proyecto abarco unas 170 hectáreas dentro del casco urbano ya consolidado por lo que nos da una idea de lo enorme que fue y del gran cambio que trajo para la ciudad, debido a su tamaño e impacto se logro convertir en un caso importante de renovación urbana en Ecuador porque ayudó a mejorar los espacios públicos y a que el centro de la ciudad funcione mucho mejor.

Previo a la intervención, el centro histórico presentaba diversas problemáticas asociadas al deterioro de la infraestructura urbana, la congestión vehicular, la presencia de cableado aéreo y la limitada calidad del espacio público. Estas condiciones generaban una pérdida progresiva de la imagen urbana y reducían la funcionalidad del centro como espacio de encuentro ciudadano. Asimismo, la falta de mantenimiento de redes básicas y la ocupación desordenada del espacio contribuían a un entorno urbano poco eficiente y visualmente saturado.

Se planteó como una intervención integral que abordó tanto la infraestructura subterránea como la configuración superficial del espacio urbano. En este sentido, se ejecutó la renovación completa de los sistemas de agua potable y alcantarillado, garantizando un mejor funcionamiento de los servicios básicos. De igual manera, se implementó el soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, eliminando el impacto visual del cableado aéreo y mejorando la calidad estética del entorno urbano.

En cuanto al espacio público, el proyecto incluyó la ampliación de aceras, la incorporación de pavimentos adecuados y la instalación de mobiliario urbano, tales como bancas, luminarias y elementos de señalización. Estas intervenciones permitieron mejorar las condiciones de accesibilidad, favorecer la permanencia de los usuarios y fortalecer la relación entre el peatón y el espacio urbano. Además, se introdujeron criterios de diseño orientados a la continuidad espacial, la jerarquización de vías y la organización del flujo peatonal.

Desde el punto de vista de la movilidad, el proyecto promovió un cambio de enfoque al priorizar al peatón sobre el vehículo. Para ello, se reorganizó el sistema vial, reduciendo la dominancia del tráfico vehicular en el centro histórico y generando condiciones más seguras y confortables para la circulación peatonal. Este enfoque permitió consolidar un modelo de ciudad más accesible, ordenado y orientado al usuario.

En términos de imagen urbana, la intervención contribuyó a la recuperación del carácter del centro histórico, mediante la unificación de criterios estéticos, la mejora de fachadas y la eliminación

de elementos visuales contaminantes. Esto permitió fortalecer la identidad urbana de la ciudad y revalorizar el centro como un espacio representativo dentro del tejido urbano.

Como resultado, el proyecto generó impactos positivos en la dinámica urbana, tales como la reactivación de actividades comerciales, el incremento del uso del espacio público y la mejora de la calidad de vida de los habitantes. Asimismo, se evidenció una mayor apropiación del espacio por parte de la ciudadanía, consolidando el centro histórico como un lugar de encuentro, interacción social y desarrollo económico.

En relación con la presente investigación, el programa REGENERAR aporta criterios fundamentales para la regeneración urbana del cantón Paján, entre los que destacan la intervención integral del espacio público, la modernización de la infraestructura urbana, la priorización del peatón y la recuperación de la identidad urbana. Este caso demuestra que una planificación adecuada, acompañada de una ejecución integral, puede transformar significativamente la estructura y funcionalidad de un centro urbano, siendo plenamente aplicable a contextos similares.

Figura 17.

Fotografía de la calle 10 de agosto de Loja



Nota. Antes de la regeneración urbana en la calle 10 de agosto

Figura 18.

Fotografía de la regeneración de la calle 10 de agosto de Loja



Nota. Después de la regeneración de calle 10 de agosto.

5. CAPITULO 2

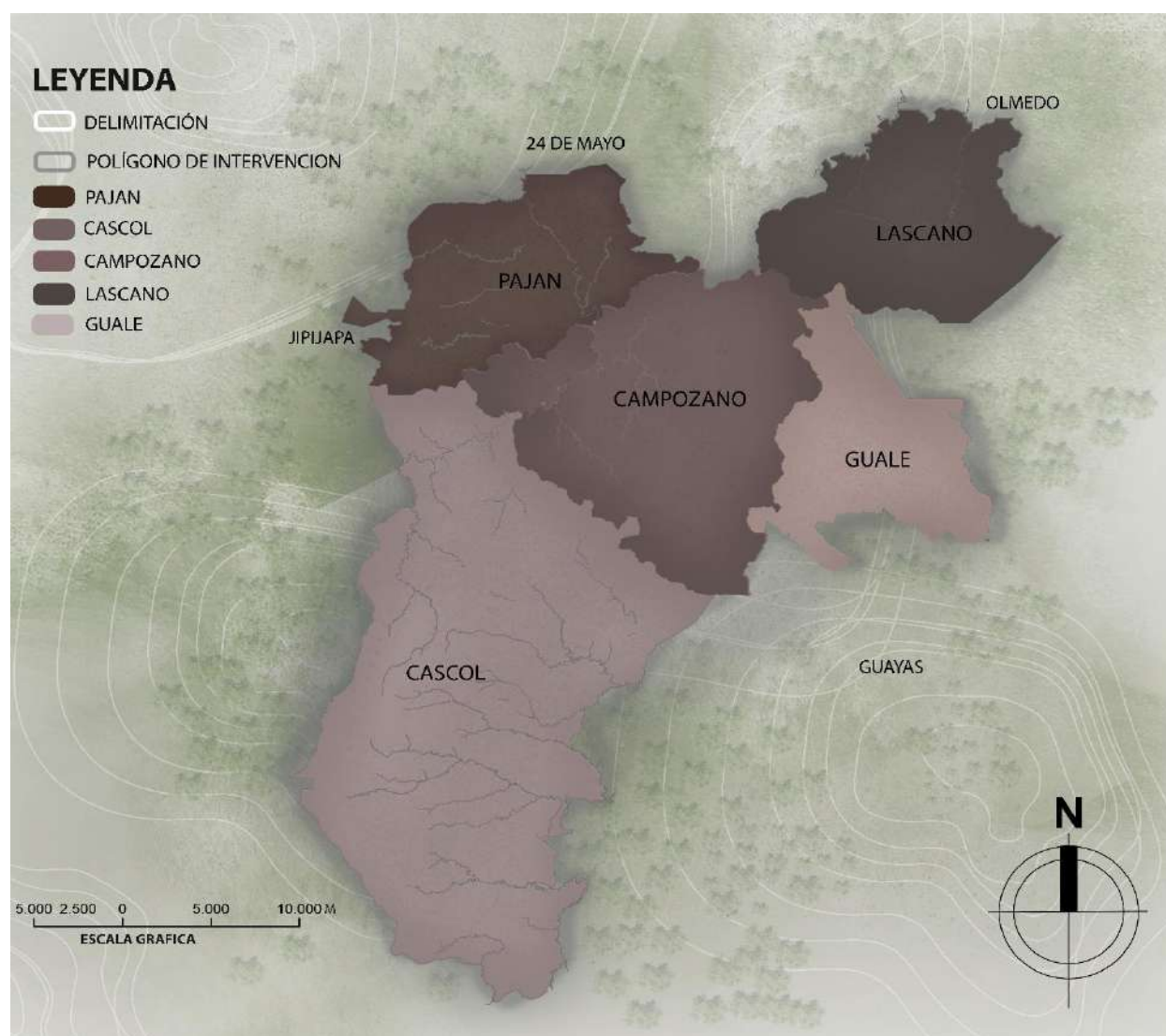
5.1 Datos generales

5.1.1 Ubicación y límites

El cantón está formado por una parroquia urbana y cuatro parroquias rurales; su capital es Paján; limita al norte con los cantones Jipijapa, 24 de mayo y Olmedo; al sur con el cantón Santa Elena de la provincia del mismo nombre; al este con los cantones Colimes, Santa Lucía y Pedro Carbo de la provincia del Guayas y al oeste el cantón Jipijapa.

Figura 19.

Mapa de límites políticos del cantón Paján.



Nota. Elaboración Propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

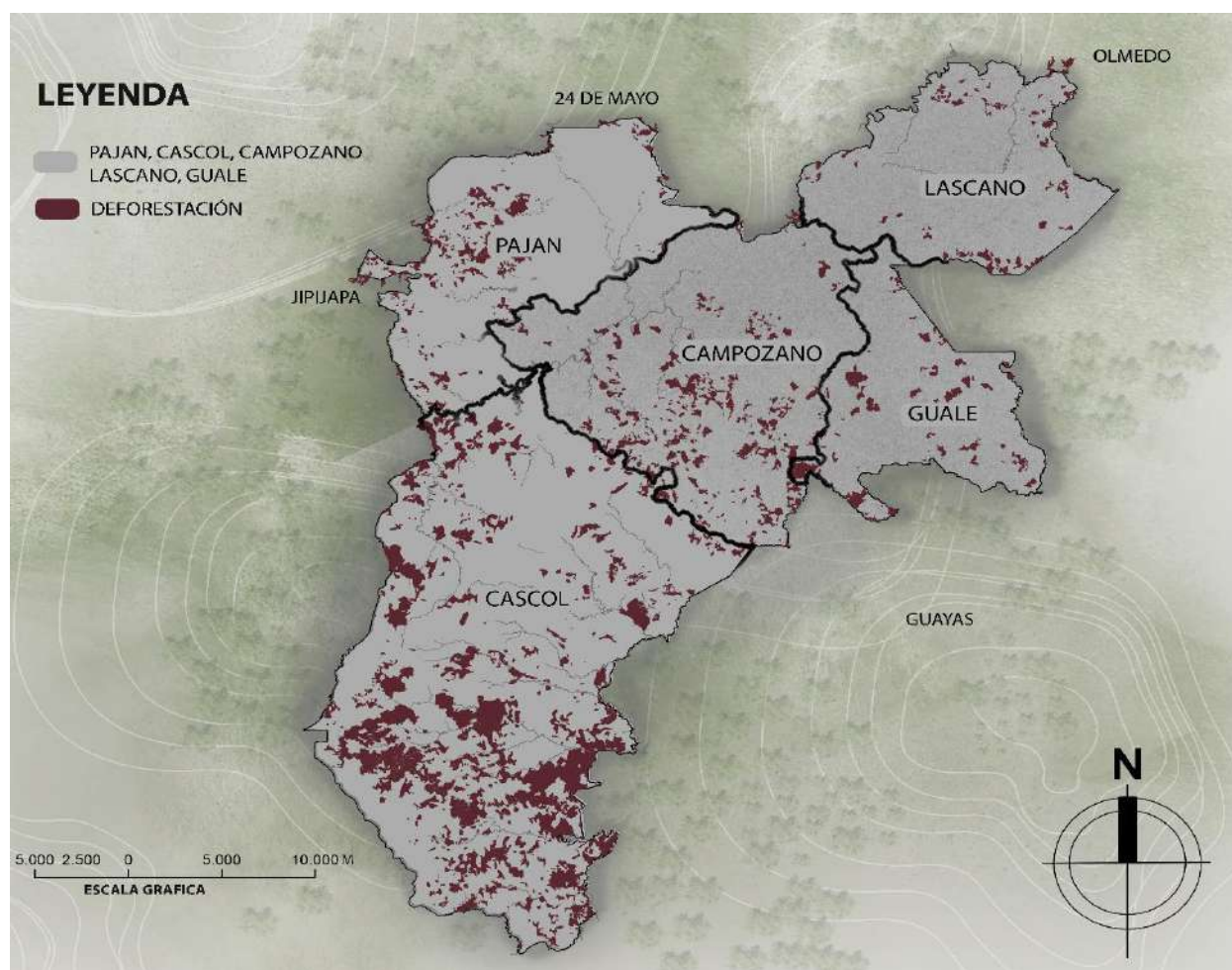
5.1.2 Aspectos biofísicos ambientales

5.1.2.1 Deforestación

La cartografía permite identificar una mayor presencia de áreas deforestadas en los sectores donde predominan las actividades agrícolas lo que refleja en manchas dispersas y continuas que fragmentan la cobertura vegetal. Esta fragmentación se presenta con mayor fuerza en las parroquias de Cascol, Campozano y Paján, mientras que en Lascano y Guale se observa una distribución más localizada relacionada con dinámicas productivas específicas y con la accesibilidad del territorio. En términos cuantitativos la superficie total afectada por procesos de deforestación dentro del cantón llega aproximadamente a 133,20 km² lo que demuestra la magnitud de la intervención sobre el entorno natural. (PDOT, 2023)

Figura 20.

Mapa de deforestación del cantón Paján.



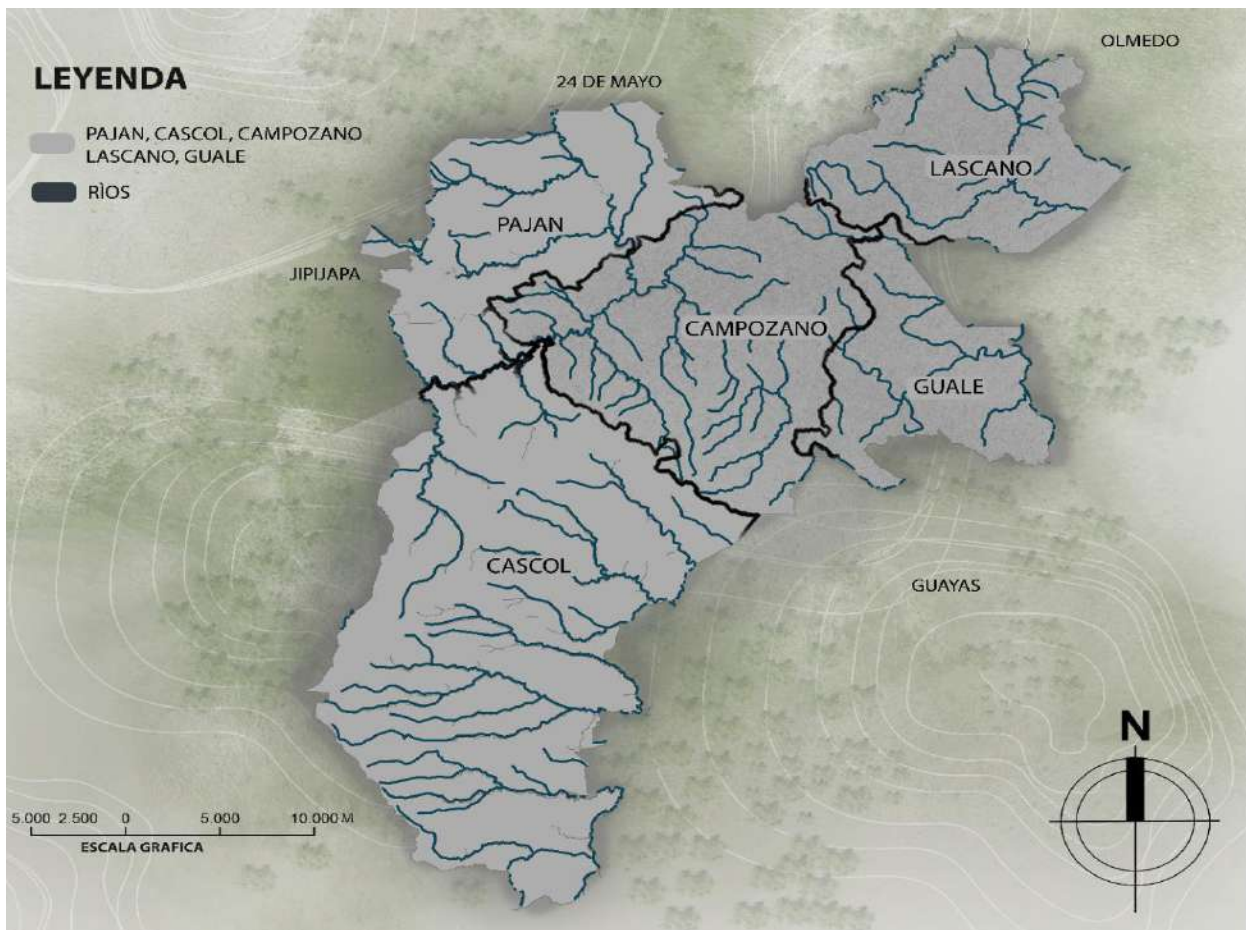
Nota. Elaboración Propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.2.2 Ríos

El mapa incorpora los límites administrativos de las parroquias de Paján, Cascol, Campozano, Lascano y Guale lo que facilita entender la relación entre la red fluvial y la organización territorial. Se observa que Cascol y Campozano presenta una red de drenaje más densa con varios cursos secundarios que se unen a ríos de mayor jerarquía lo que sugiere una mayor disponibilidad hídrica en estos sectores, en cambio Paján y Guale muestran una distribución más lineal y concentrada de los cauces relacionada con las características del relieve y con distintos patrones de ocupación territorial. En términos espaciales la red hídrica se distribuye en un territorio con una extensión aproximada de 665,77 km² lo que permite dimensionar la escala de los sistemas naturales dentro del cantón. (PDOT, 2023)

Figura 21.

Mapa de los Ríos del cantón Paján.



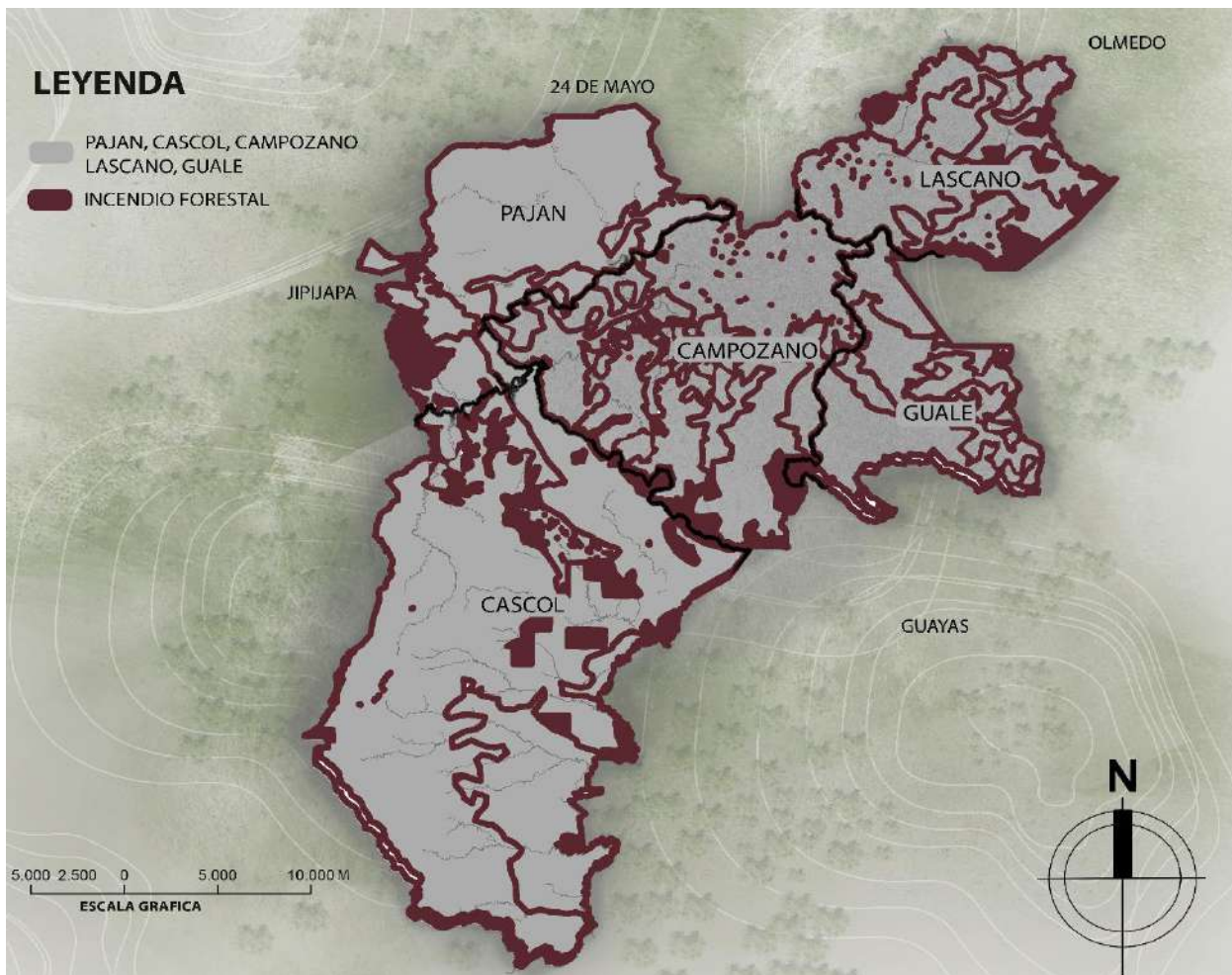
Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.2.3 Incendio Forestal

La cartografía muestra una distribución diferenciada de los incendios forestales con mayor concentración en zonas rurales también en áreas de transición entre espacios productivos y cobertura vegetal natural. Estas zonas se caracterizan por presentar condiciones de susceptibilidad relacionadas con vegetación seca pendientes pronunciadas y actividades humanas lo cual se refleja en la forma espacial de los polígonos representados en el mapa, donde las parroquias de Campozano y Cascol registran una mayor extensión de áreas afectadas mientras que en Paján y Lascano los eventos se presentan de manera localizada, en términos espaciales la superficie afectada por incendios forestales llega aproximadamente a 1.099,76 km² lo que evidencia la magnitud del fenómeno dentro del cantón. (PDOT, 2023)

Figura 22.

Mapa de incendio forestal del cantón Paján.



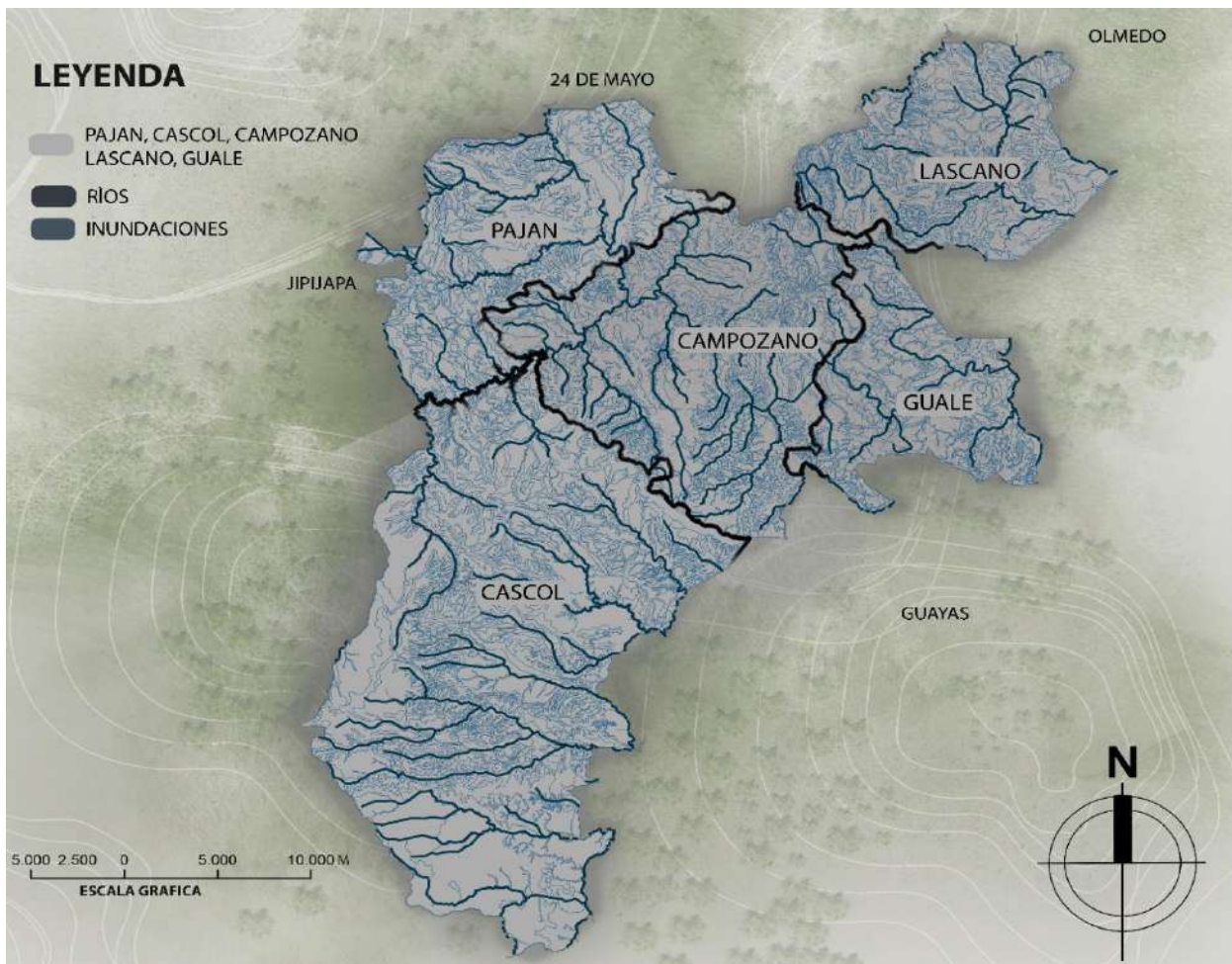
Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.2.4 Inundaciones

La cartografía evidencia una amplia presencia de zonas inundables, principalmente asociadas a la red hidrográfica y a áreas de baja pendiente, lo que refleja la influencia directa de las condiciones topográficas y del régimen hídrico del cantón. Estas áreas se concentran de manera predominante en sectores rurales y en zonas próximas a ríos y quebradas, configurando corredores naturales de acumulación y escurrimiento de aguas superficiales. Se observa que las parroquias de Cascol y Campozano presentan una mayor extensión de áreas susceptibles a inundaciones, caracterizadas por una red de drenaje densa y por la presencia de planicies aluviales. En términos espaciales, la superficie susceptible a inundación alcanza aproximadamente 1.099,76 km², lo que evidencia la amplitud de este fenómeno dentro del territorio cantonal. (PDOT, 2023)

Figura 23.

Mapa de inundaciones del cantón Paján.



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

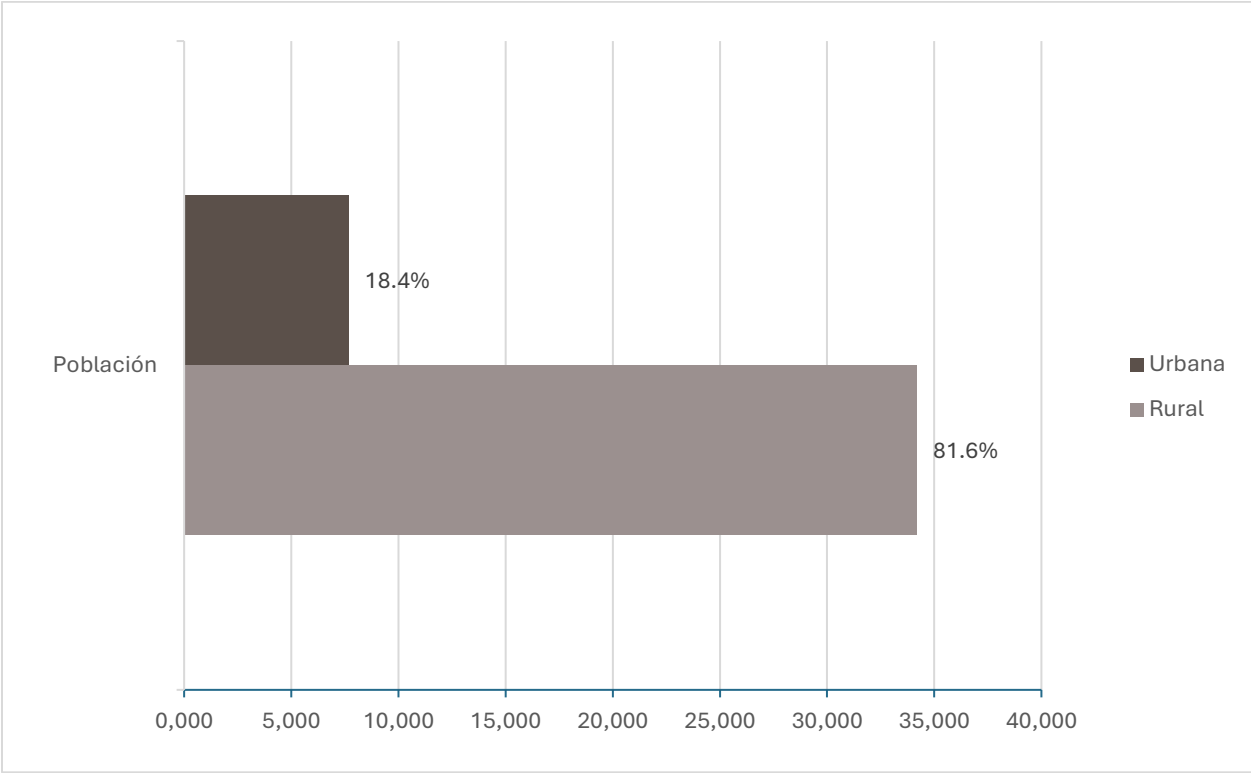
5.1.3 Aspectos socioculturales

5.1.3.1 Población Total del Cantón

El cantón registra una población total de 41 879 habitantes, de los cuales 7 686 personas (18,4 %) residen en el área urbana y 34 193 personas (81,6 %) en el área rural, evidenciando una marcada predominancia rural. Esta condición influye directamente en la estructura sociocultural del territorio, ya que gran parte de las prácticas sociales, económicas y culturales mantienen vínculos con actividades rurales, las cuales se proyectan hacia la cabecera cantonal y condicionan el uso del espacio urbano, especialmente en áreas centrales donde se concentran actividades de intercambio, servicios y equipamientos. (INEC, 2022)

Figura 24.

Población total del cantón Paján.



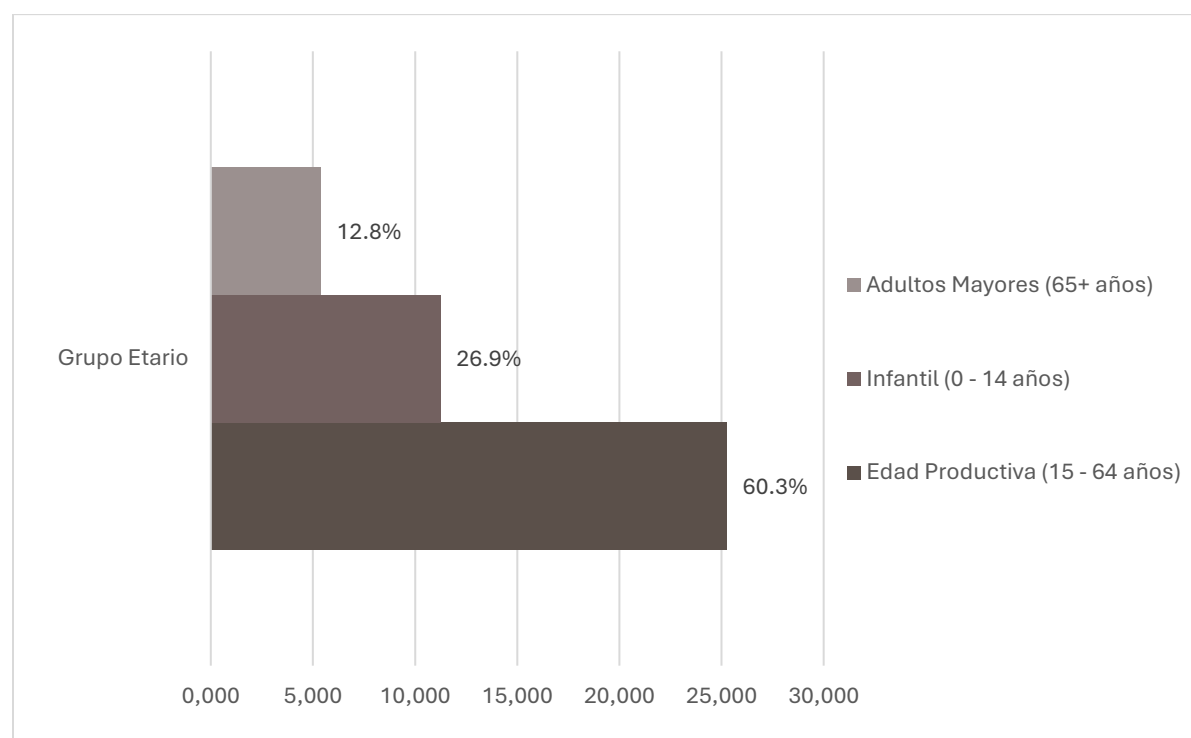
Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.3.2 Estructura Etaria

La estructura etaria del cantón muestra una predominancia de población en edad productiva, correspondiente al grupo de 15 a 64 años, que representa 60,3 % del total poblacional (25 257 personas). La población infantil, de 0 a 14 años, alcanza 26,9 % (11 244 personas), mientras que los adultos mayores de 65 años y más constituyen 12,8 % (5 378 personas). Esta distribución etaria evidencia una demanda diferenciada de servicios, equipamientos y espacios públicos, que deben responder tanto a las necesidades de la población económicamente activa como a las de niños y adultos mayores, aspecto relevante para la planificación urbana y los procesos de regeneración del espacio público. (INEC, 2022)

Figura 25.

Estructura Etaria del cantón Paján.



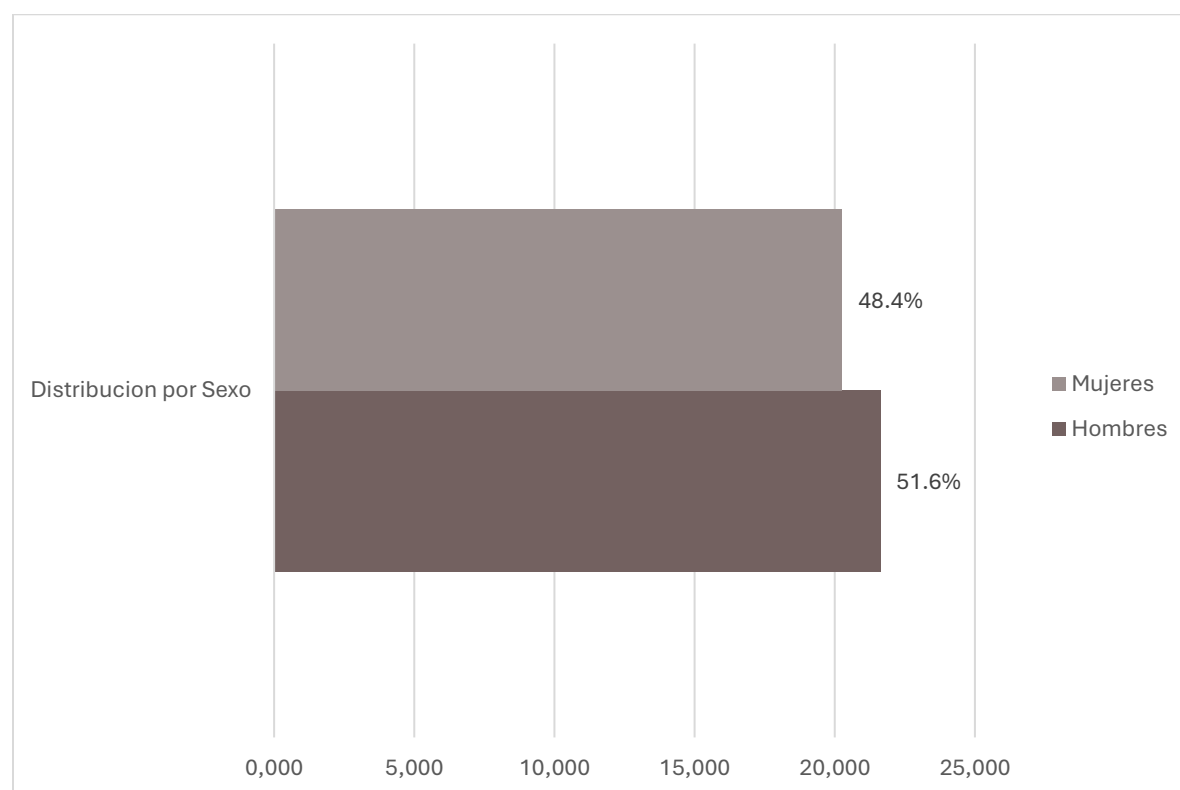
Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.3.3 Distribución por sexo

En cuanto a la distribución por sexo, el cantón Paján presenta una composición relativamente equilibrada, con 21 618 hombres (51,6 %) y 20 261 mujeres (48,4 %), lo que refleja condiciones demográficas estables y la necesidad de considerar enfoques de equidad e inclusión social en la planificación urbana. Este equilibrio poblacional incide en las dinámicas sociales y en el uso cotidiano del espacio urbano, particularmente en áreas centrales donde se concentran actividades comerciales, institucionales y comunitarias. (INEC, 2022)

Figura 26.

Distribución por sexo del cantón Paján.



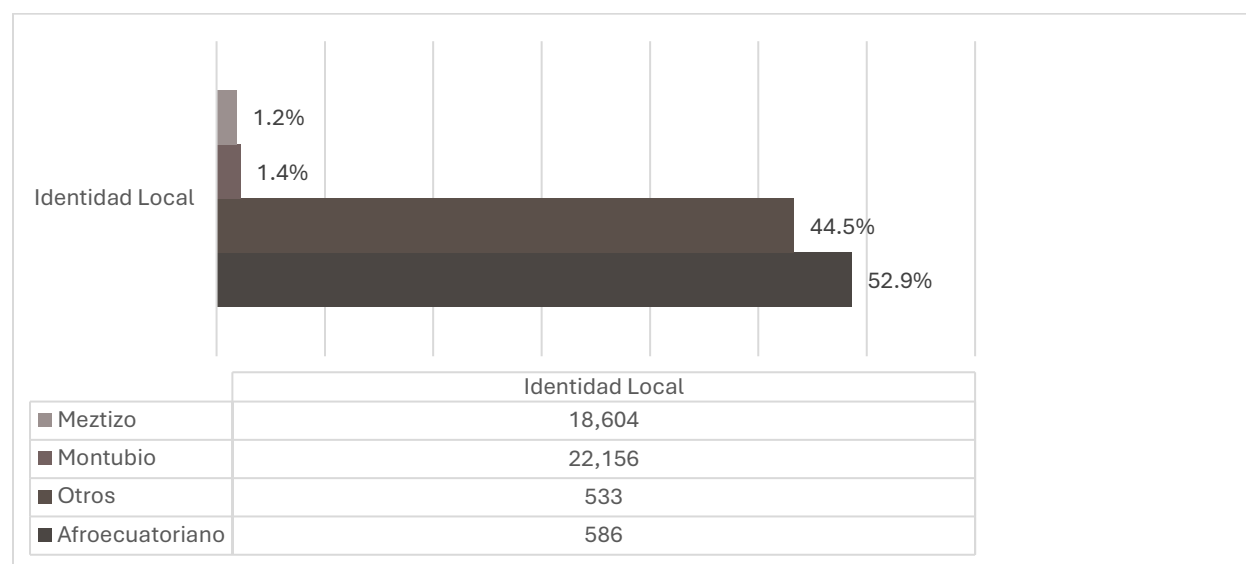
Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.3.4 Identidad Local

Desde el punto de vista cultural, la población del cantón se caracteriza por una fuerte identidad local, evidenciada en su composición étnica. Según los datos censales, 52,9 % de la población se autoidentifica como montubia (22 156 personas), seguida por la población mestiza, que representa 44,5 % (18 604 personas). Los grupos afroecuatorianos constituyen 1,4 %, mientras que los grupos blancos e indígenas representan conjuntamente menos del 2 % del total poblacional. Esta composición cultural incide directamente en las formas de organización social, prácticas comunitarias y apropiación del espacio público, elementos que deben ser considerados en cualquier propuesta de regeneración urbana orientada a fortalecer la identidad territorial del cantón Paján. (INEC, 2022)

Figura 27.

Identidad Local del cantón Paján



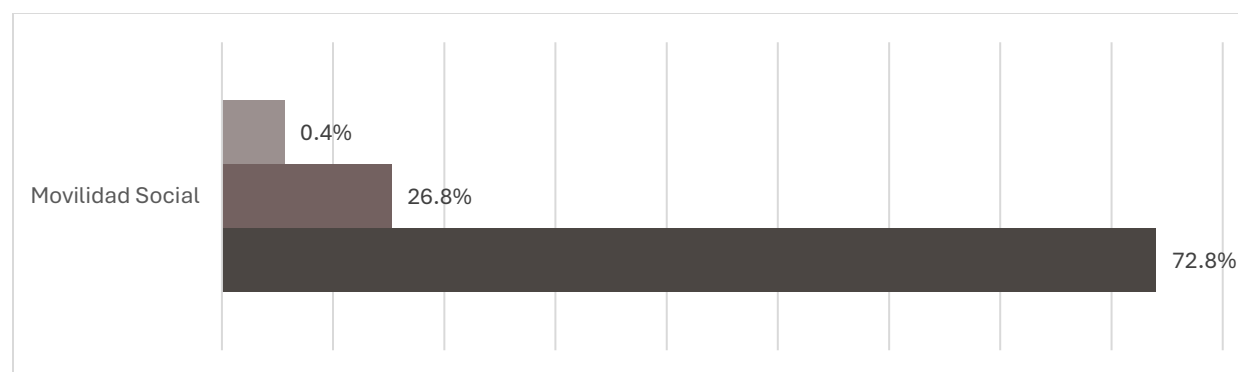
Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.3.3 Movilidad Social

En relación con la movilidad social y el arraigo territorial, el censo indica que 72,8 % de la población (30 475 personas) nació en el mismo cantón, mientras que 26,8 % proviene de otros cantones o parroquias del país, y apenas 0,4 % corresponde a población nacida en el exterior. Este alto porcentaje de población originaria del territorio refleja un fuerte sentido de pertenencia y arraigo local, condición que influye en la conservación de prácticas socio-culturales y en la manera en que la población se relaciona con el espacio urbano y los espacios públicos de la cabecera cantonal. (INEC, 2022)

Figura 28.

Movilidad Social del cantón Paján



Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

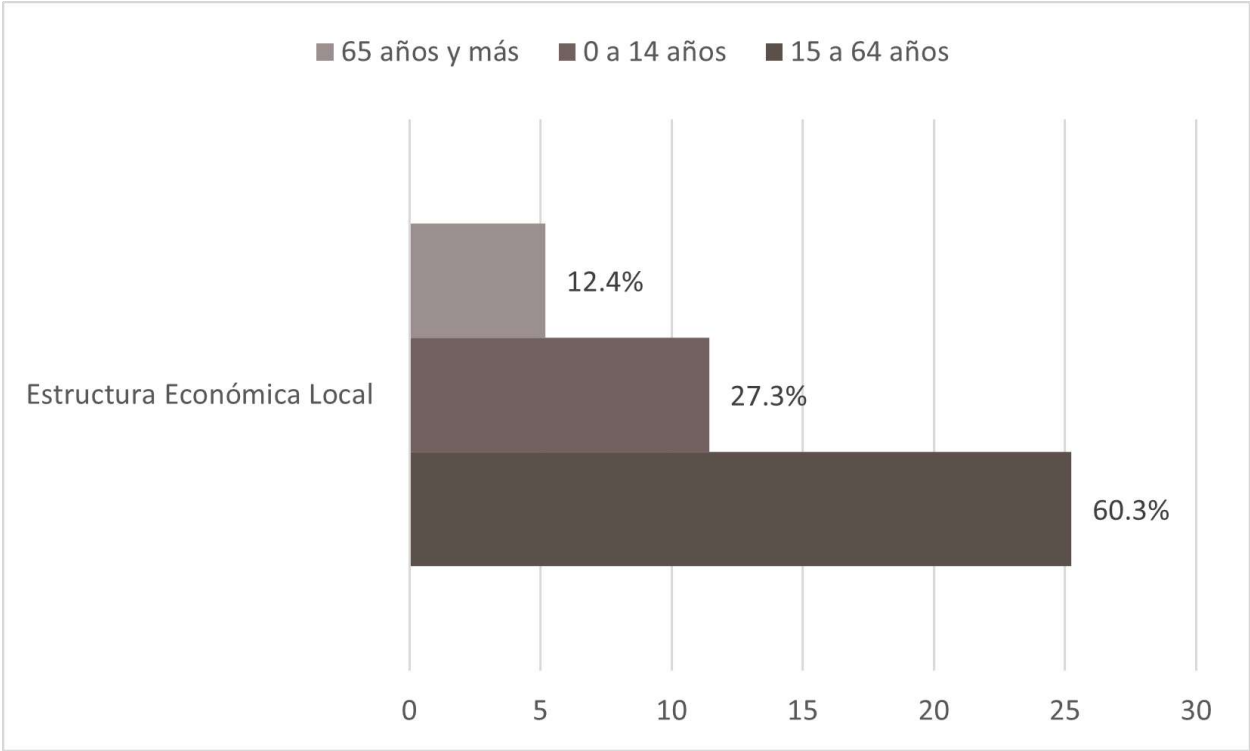
5.1.4 Aspectos económicos-productivos

5.1.4.1 Estructura Económica Local

La estructura económica local y su incidencia en la dinámica urbana de acuerdo con los datos censales, la mayor parte de la población del cantón se encuentra en edad económicamente activa, correspondiente al grupo etario de 15 a 64 años, que representa **60,3 %** del total poblacional, lo que evidencia un potencial productivo significativo que influye directamente en el uso del espacio urbano y en la demanda de áreas destinadas a actividades comerciales y de servicios. (INEC, 2022)

Figura 29.

Estructura económica local del cantón Paján



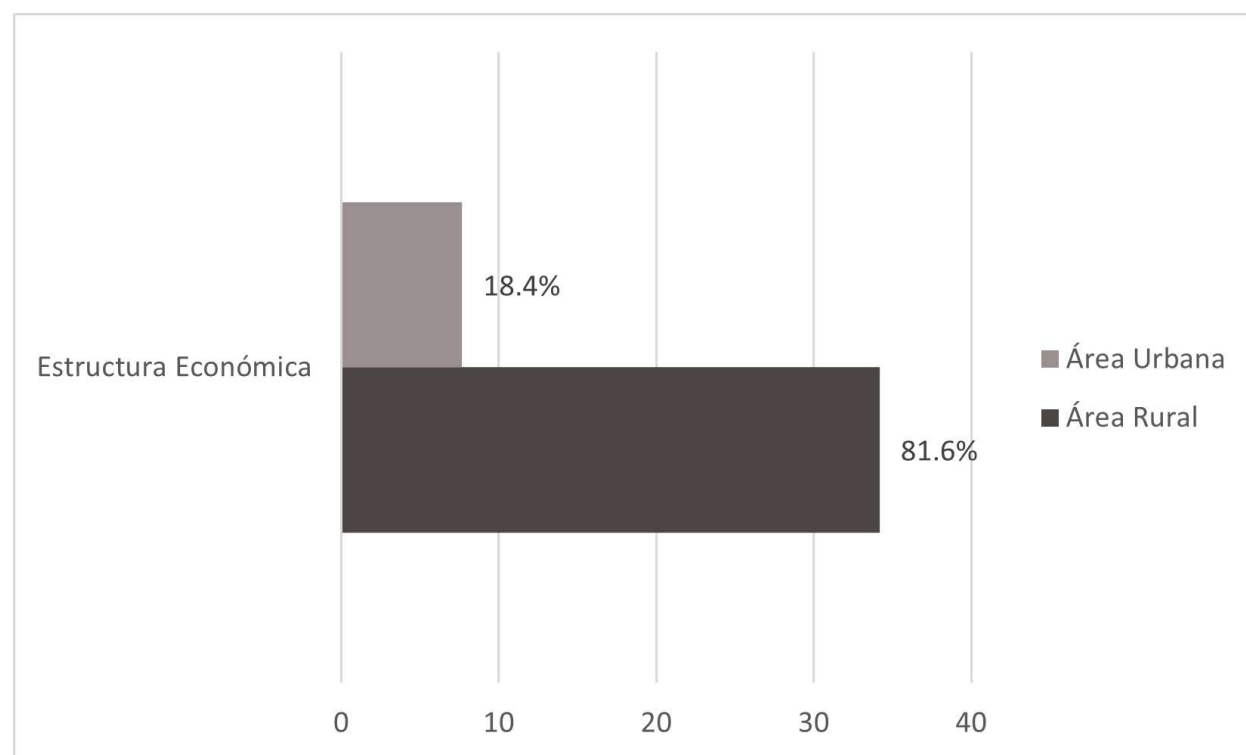
Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.4.2 Estructura Económica del Cantón Paján

La economía del cantón Paján se basa en las actividades de producción primaria, el comercio y de los servicios debido a que gran parte de su población vive en el área rural en la que representa el 81,6% de total cantonal, por lo que esta característica genera una estrecha relación entre zonas rurales y urbanas en la que la cabecera cantonal funciona como un principal intercambio comercial, prestación de servicios y comercialización de productos locales especialmente en el sector central de la ciudad. (INEC, 2022)

Figura 30.

Estructura económica del cantón Paján



Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

En el área urbana, las actividades económicas se concentran principalmente en el comercio y los servicios, los cuales se desarrollan a través de establecimientos de pequeña y mediana escala que forman parte de la dinámica cotidiana del cantón. Estas actividades productivas influyen directamente en la ocupación del espacio público, la movilidad peatonal y vehicular, así como en la localización de equipamientos y servicios complementarios, generando áreas de mayor intensidad de uso dentro del polígono central del casco urbano.

De manera complementaria, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Paján identifica la presencia de organizaciones y asociaciones vinculadas a la Economía Popular y Solidaria, las cuales constituyen un componente relevante del sistema productivo local. Estas formas asociativas promueven dinámicas económicas basadas en la cooperación, el autoempleo y la producción comunitaria, contribuyendo a la generación de ingresos y al fortalecimiento del tejido social. La localización y funcionamiento de estas organizaciones inciden en la configuración urbana, ya que muchas de sus actividades se desarrollan en áreas cercanas al centro urbano, reforzando la centralidad económica del sector. (GAD, 2023)

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Paján señala la presencia de organizaciones comunitarias y asociaciones vinculadas a la Economía Popular y Solidaria, las cuales forman parte del tejido socioeconómico local y contribuyen a la dinámica comercial y productiva del cantón. Estas formas de organización social fortalecen la cohesión comunitaria y generan dinámicas de interacción que se manifiestan en el uso del espacio urbano, particularmente en áreas centrales donde se concentran actividades comerciales y de encuentro social (GAD, 2023).

Las condiciones descritas evidencian la necesidad de intervenciones urbanas que respondan a la estructura demográfica, cultural y social del cantón Paján. En este sentido, la regeneración urbana del polígono central debe orientarse a la mejora del espacio público, la accesibilidad y la integración social, considerando las características reales de la población, con el fin de promover un desarrollo urbano más inclusivo, funcional y coherente con la identidad territorial del cantón.

5.1.5 Aspectos territoriales

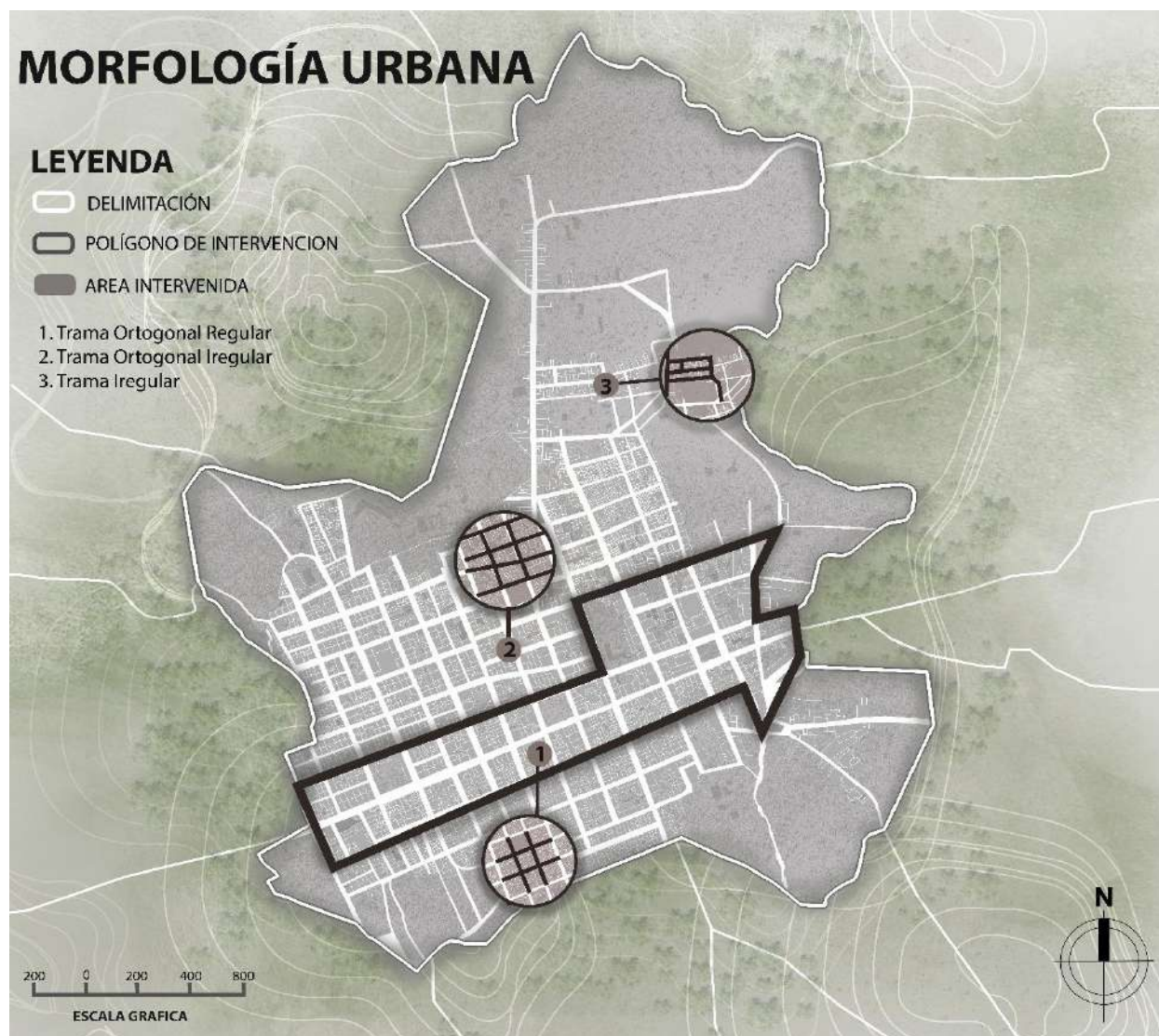
5.1.5.1 Morfología urbana

La morfología urbana del casco urbano del cantón Paján se caracteriza por ser una traza regular de tipo cuadriculada u ortogonal, conformada por manzanas de forma rectangular.

Esta configuración presenta algunas variaciones y ampliaciones en su desarrollo, evidenciando un crecimiento progresivo que ha generado irregularidades en la forma y dimensión de algunas manzanas, especialmente en algunos sectores periféricos.

Figura 31.

Mapa de morfología urbana



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.5.2 Llenos y vacíos de la parroquia Paján

El análisis de llenos y vacíos en el casco urbano de Paján evidencia un predominio del espacio construido sobre el espacio libre, especialmente en el polígono que está en el centro, donde se encuentra la mayor densidad de las edificaciones. Los llenos, corresponden principalmente a edificaciones destinadas a comercio, vivienda y servicios, las cuales se distribuyen de manera continua a lo largo de las vías principales. Mientras, los vacíos urbanos se presentan de forma puntual y dispersa. Estos corresponden a lotes sin edificación, espacios residuales o terrenos subutilizados que actualmente no cumplen una función urbana definida.

Figura 32.

Mapa de llenos y vacíos



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

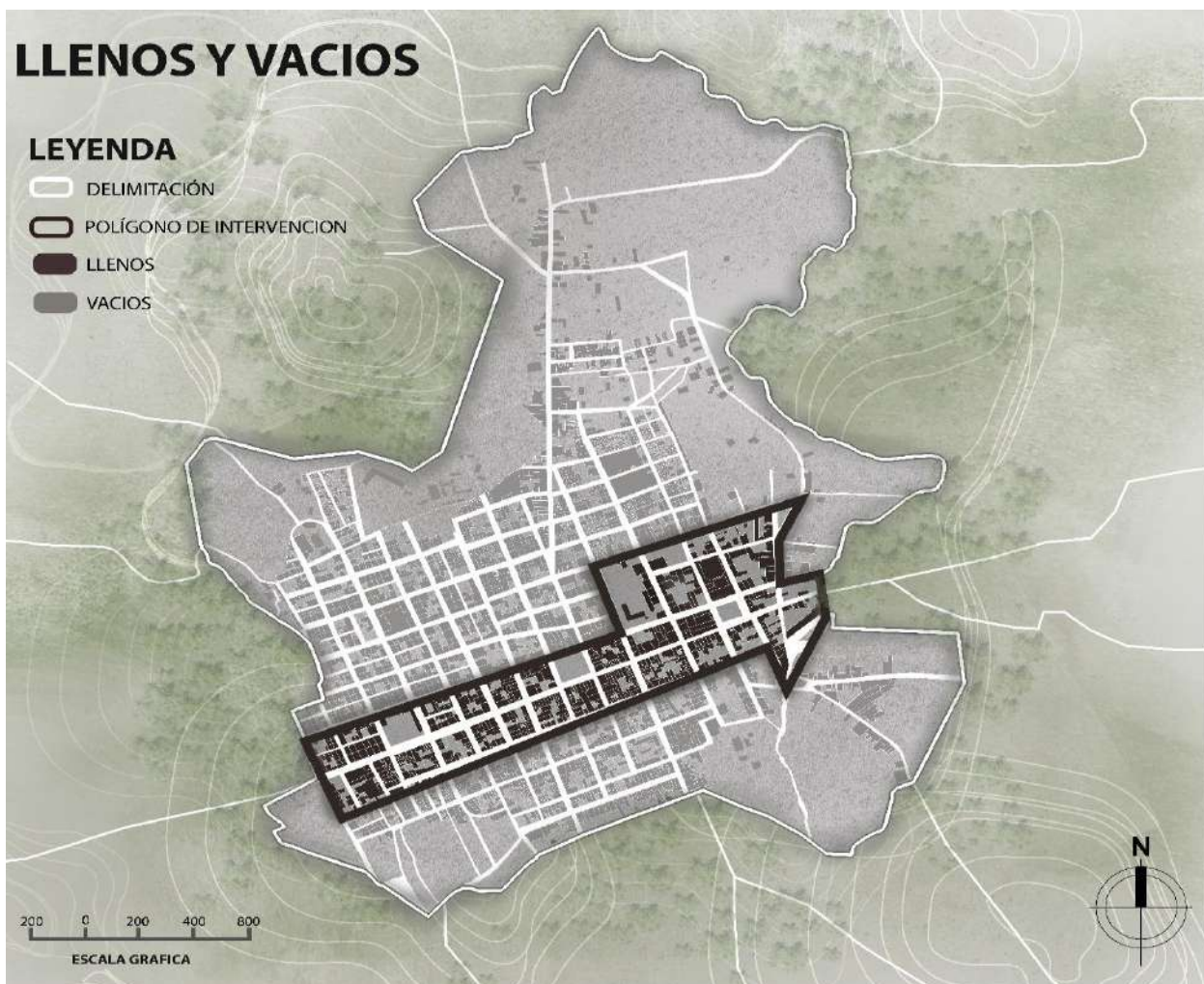
5.1.5.3 Llenos y vacíos del polígono de intervención

El análisis del tejido urbano del polígono de estudio permitió identificar un total de 655 unidades, de las cuales 547 corresponden a espacios construidos (llenos) y 108 a espacios no edificados (vacíos).

En términos porcentuales, los llenos representan aproximadamente el 83,51 % del total, mientras que los vacíos corresponden al 16,49 %, evidenciando un alto grado de ocupación del suelo y una marcada predominancia del espacio construido sobre el espacio libre. Esta relación refleja un tejido urbano compacto, con una limitada presencia de espacios disponibles para áreas verdes, equipamientos o espacios públicos, lo cual incide en la calidad ambiental y en las dinámicas de uso del espacio urbano.

Figura 33.

Mapa de llenos y vacíos en el polígono



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2025

5.1.5.4 Tejido urbano

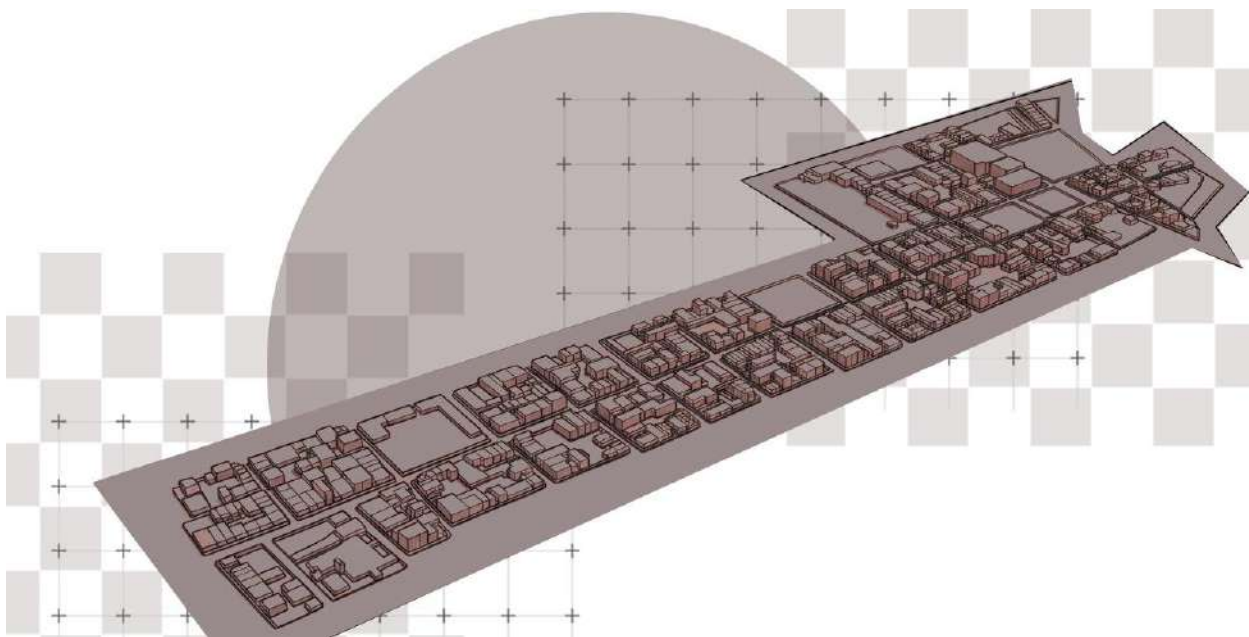
El tejido urbano del área de estudio presenta una configuración consolidada, caracterizada por una ocupación continua de las manzanas y una predominancia de edificaciones permanentes destinadas a usos residenciales, comerciales y de servicios. La estructura urbana responde a una trama ortogonal que organiza la distribución de las manzanas y facilita la conectividad entre los distintos sectores del polígono.

En cuanto a la volumetría edificada, predominan las construcciones de uno y dos pisos, mientras que las edificaciones de cuatro a cinco pisos se localizan principalmente sobre los ejes comerciales y vías de mayor actividad económica. Esta condición genera una imagen urbana relativamente homogénea, donde la escala edificatoria mantiene una relación directa con la dimensión de las calles y los espacios públicos existentes.

Asimismo, se evidencia un alto grado de consolidación urbana, reflejado en la ocupación mayoritaria de los lotes y en la continuidad de los frentes edificados. La escasa presencia de vacíos urbanos dentro del polígono confirma el papel del sector como núcleo central de actividades económicas, administrativas y sociales dentro del casco urbano de Paján.

Figura 34.

Mapa de llenos y vacíos en el polígono



Nota. Elaboración propia en base Sketchup

5.1.6 Sistemas públicos de soporte

5.1.6.1 Energía eléctrica

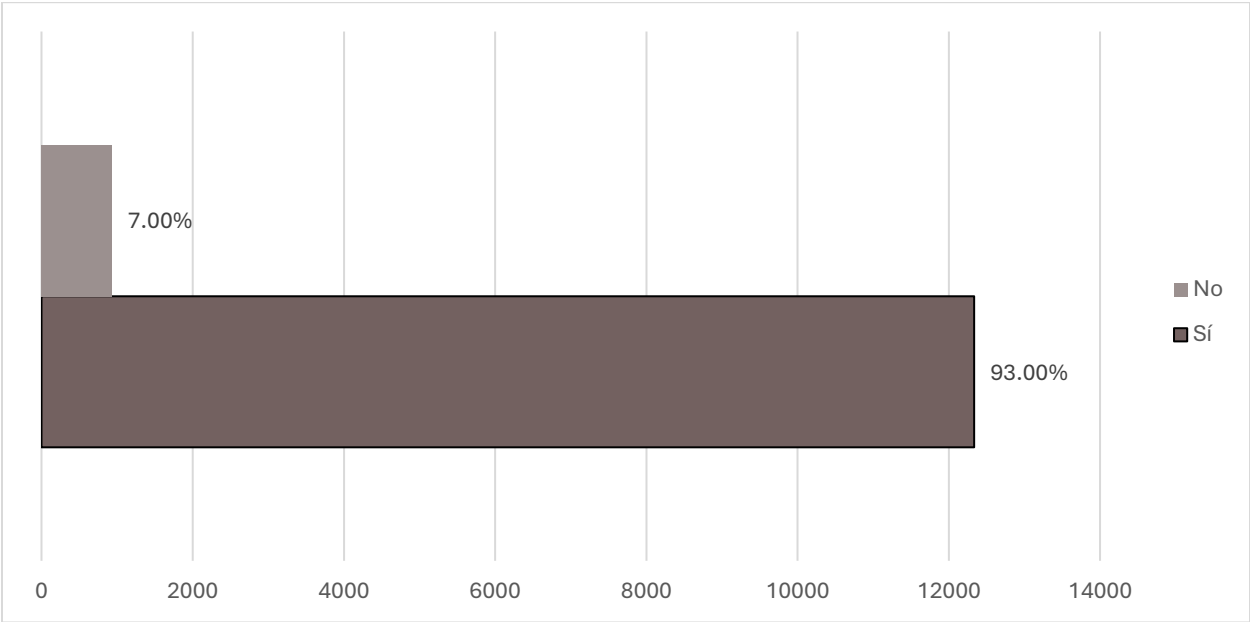
Como parte del diagnóstico de servicios básicos en el cantón Paján, se analizó el acceso a la red pública de energía eléctrica, un factor determinante para garantizar la seguridad y operatividad del polígono central. La eficiencia de un proyecto de regeneración urbana depende directamente de la capacidad de la infraestructura preexistente para soportar nuevas demandas de iluminación pública, equipamiento tecnológico y actividades comerciales. De acuerdo con los datos estadísticos obtenidos se presentan los siguientes hallazgos:

- Cobertura del Servicio: En Paján, la disponibilidad de energía eléctrica por red pública alcanza un 93.00%, lo que corresponde a un total de 12,336 viviendas con acceso al servicio.
- Brecha de Infraestructura: Existe un 7.00% de la población, equivalente a 929 viviendas, que carece de conexión a la red eléctrica pública dentro del cantón.
- Consolidación Urbana: El alto porcentaje de cobertura eléctrica en el cantón sugiere una base de infraestructura consolidada.

Este indicador es positivo para la intervención en el polígono central de Paján, ya que asegura que la zona cuenta con la conectividad necesaria para revitalizar el espacio público. No obstante, el análisis de estos datos permite identificar que la regeneración urbana no solo debe enfocarse en lo estético, sino en la optimización y soterramiento de redes en aquellas áreas donde la cobertura aún presenta deficiencias o riesgos estéticos y de seguridad. La alta disponibilidad del servicio eléctrico en el cantón garantiza que el casco urbano pueda funcionar como un centro dinámico y seguro durante las horas nocturnas, fomentando la apropiación ciudadana y el desarrollo económico local. (INEC, 2022)

Figura 35.

Servicio Eléctrico del cantón Paján



Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.6.2 Red de alcantarillado

El análisis del servicio higiénico de las viviendas en el casco urbano de Paján evidencia una cobertura limitada de la red pública de alcantarillado, lo que incide directamente en la calidad de vida y en las condiciones de salubridad urbana. De acuerdo con los datos analizados, únicamente el 17,92 % de las viviendas cuenta con inodoro conectado a la red pública, porcentaje bajo considerando que se trata de un polígono central del área urbana.

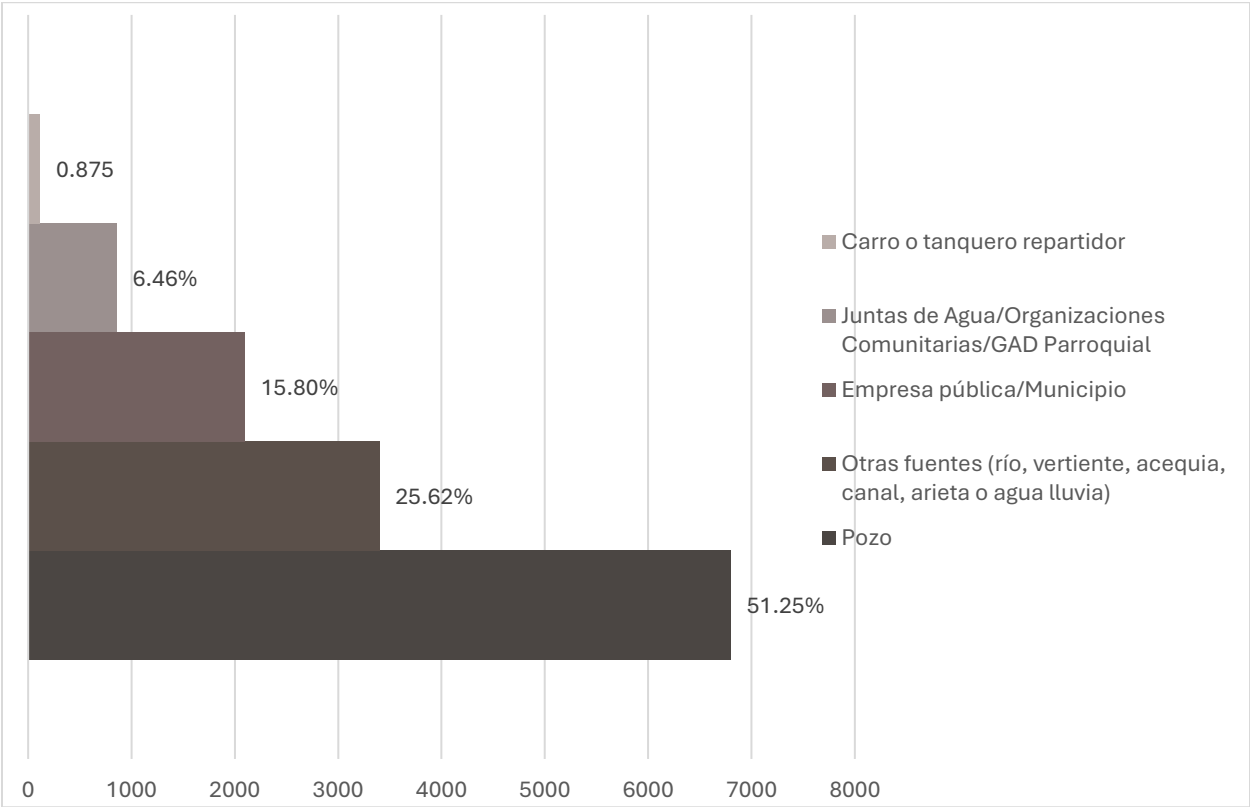
La mayoría de las viviendas depende de sistemas individuales de saneamiento, principalmente pozos ciegos (27,11 %) y pozos sépticos (26,50 %), los cuales, si no reciben un adecuado control técnico, representan riesgos potenciales de contaminación del suelo y de las aguas subterráneas. Asimismo, un 23,37 % de las viviendas utiliza letrinas, lo que refleja la persistencia de condiciones sanitarias precarias dentro del tejido urbano.

Aunque en menor proporción, se identifican viviendas que no cuentan con servicio higiénico (4,71 %) y aquellas que realizan descargas directas a cuerpos de agua (0,14 %), prácticas que constituyen un riesgo para la salud pública y el ambiente. (INEC, 2022)

En este contexto, el déficit de infraestructura sanitaria se consolida como una problemática prioritaria en el casco urbano de Paján, justificando la necesidad de una propuesta de regeneración urbana orientada a la ampliación y mejora de la red de alcantarillado, como eje fundamental para fortalecer la habitabilidad, sostenibilidad y funcionalidad del área de estudio.

Figura 36.

Servicio Higiénico del cantón Paján



Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

5.1.6.3 Agua potable

El análisis de la infraestructura sanitaria en el cantón Paján es un componente vital para diagnosticar las condiciones de habitabilidad y salud ambiental del polígono central. Al integrarse debe considerar el estado actual de los sistemas de alcantarillado para proponer soluciones que mitiguen la contaminación y mejoren la calidad de vida urbana.

Los datos analizados sobre el servicio higiénico de las viviendas en el cantón Paján establecen los siguientes hallazgos:

- **Conexión a Red Pública:** Únicamente el 17.92% de las viviendas (2,377 unidades) cuentan con inodoro conectado a una red pública de alcantarillado.
- **Sistemas Individuales Predominantes:** La mayor parte de la población utiliza métodos de eliminación locales, destacando la conexión a pozo ciego con un 27.11% (3,596 viviendas) y a pozo séptico con un 26.50% (3,515 viviendas).
- **Uso de Letrinas y Déficit:** Un 23.37% de las viviendas (3,100 unidades) todavía utiliza letrinas, mientras que un 4.71% (625 viviendas) carece totalmente de servicio higiénico.
- **Impacto Ambiental Marginal:** Se registra un 0.14% de descargas directas a cuerpos de agua y un 0.26% de conexiones a biodigestores.

La baja cobertura de la red pública de alcantarillado (17.92%) indica que la regeneración del polígono central debe priorizar de manera urgente la ampliación y modernización de la red hidrosanitaria. Para que el casco urbano funcione como un centro regenerado y saludable, es indispensable transaccionar de sistemas individuales (pozos ciegos y sépticos) a una red colectiva eficiente que evite la infiltración de lixiviados en el suelo urbano.

La presencia de un alto porcentaje de letrinas y la falta de servicios en el cantón subrayan la necesidad de que tu intervención urbana no solo sea estética, sino que incluya un plan de saneamiento básico que garantice la salubridad en el corazón del polígono central, sentando las bases para un desarrollo urbano sostenible y digno para todos sus habitantes. (INEC, 2022)

5.1.6.4 Recolección de desechos

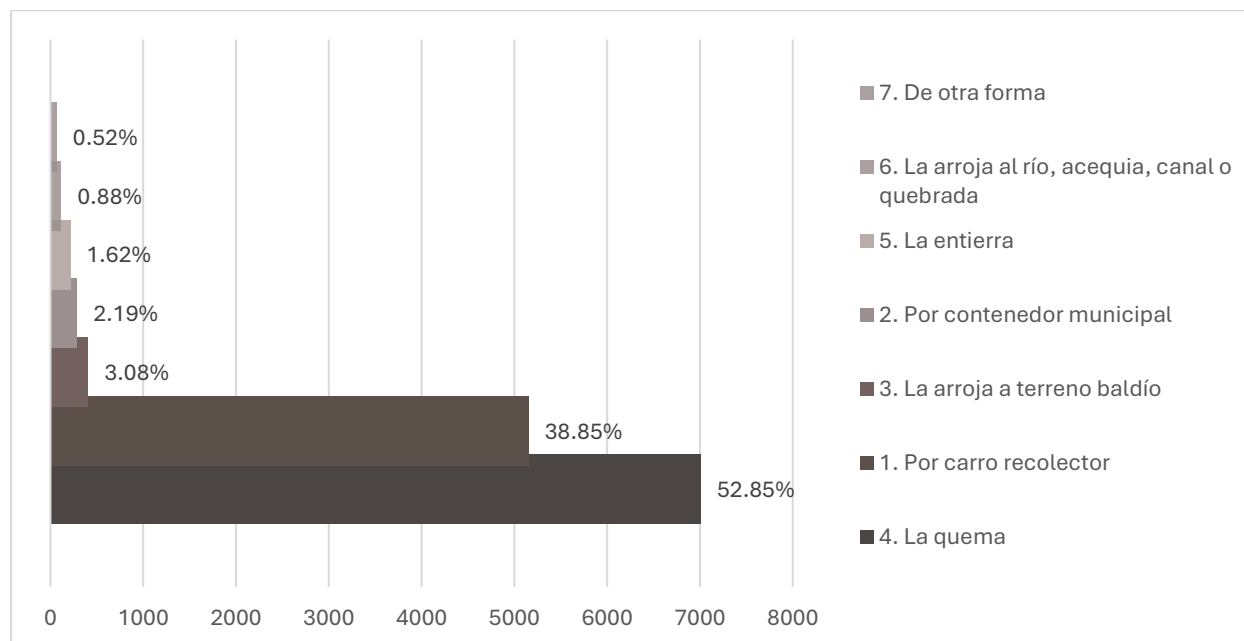
El análisis de la eliminación de residuos sólidos domiciliarios en el casco urbano del cantón Paján evidencia deficiencias significativas en la gestión ambiental urbana, particularmente dentro del polígono central de estudio. De un total de 13 265 viviendas, únicamente el 38,85 % dispone sus residuos mediante carro recolector, mientras que apenas el 2,19 % utiliza contenedores municipales, lo que refleja una cobertura limitada de los sistemas formales de recolección.

En contraste, se identifica una alta prevalencia de prácticas inadecuadas de disposición final, destacando la quema de basura, utilizada por 7 011 viviendas, equivalente al 52,85 % del total. Asimismo, el 3,08 % de las viviendas arroja sus residuos en terrenos baldíos, el 1,62 % los entierra y el 0,88 % los deposita en ríos, acequias, canales o quebradas, prácticas que generan impactos negativos sobre la calidad ambiental, la salubridad y la imagen urbana del centro de Paján.

Estas formas de eliminación inciden directamente en la degradación del espacio público, la contaminación del aire, suelo y cuerpos de agua, así como en la aparición de focos insalubres dentro del polígono central del casco urbano. (INEC, 2022)

Figura 37.

Tipo de Eliminación de Basura del cantón Paján



Nota. Elaboración propia en Excel a base del INEC 2022

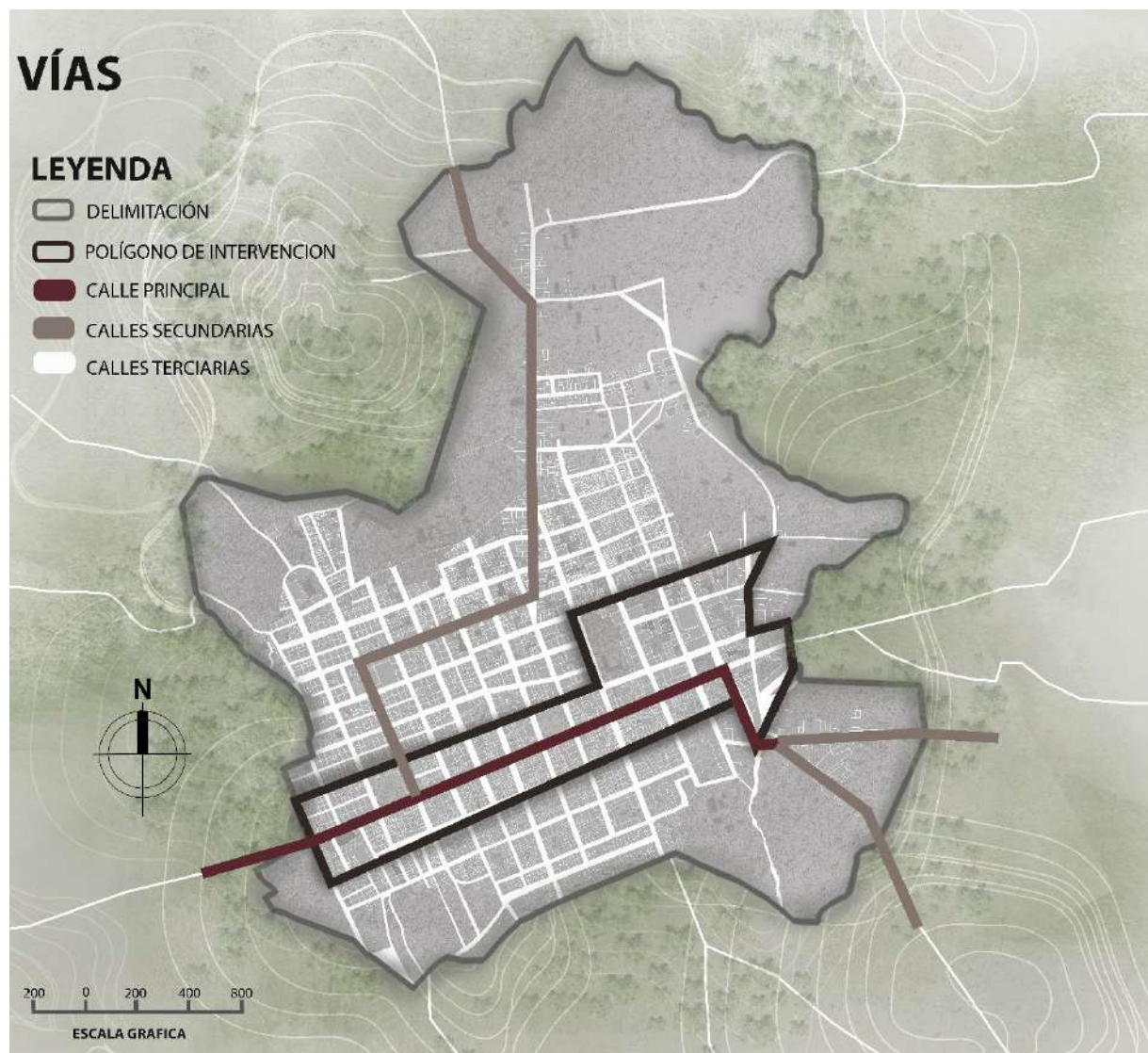
5.1.6.2 Infraestructura vial y transporte público

El estudio se fundamenta en un sistema vial jerarquizado, compuesto por una vía principal que atraviesa longitudinalmente el polígono de intervención y constituye el eje de mayor conectividad y articulación del casco urbano del cantón Paján. A partir de esta se estructuran diversas vías secundarias que distribuyen los flujos vehiculares y peatonales hacia los diferentes sectores, mientras que la mayor parte de la red vial corresponde a vías terciarias que proporcionan acceso directo a las manzanas y viviendas. Este sistema de ejes, predominantemente asfaltados, articula la movilidad interna del casco urbano y permite el acceso a la diversidad de usos de suelo presentes en el sector. Si bien la funcionalidad operativa se califica como aceptable, el estado de la calzada, oscilante entre bueno y regular, revela un proceso de degradación técnica incipiente que demanda programas de mantenimiento preventivo para garantizar la seguridad vial y la durabilidad de la infraestructura. Esta configuración física se complementa, desde la óptica del diseño urbano, con una sección vial que incorpora aceras continuas en la mayor parte del área; no obstante, dicha continuidad no asegura la accesibilidad universal, debido a las limitaciones en la calidad del pavimento peatonal, la presencia de tramos con dimensiones insuficientes y la carencia de elementos de confort urbano y jerarquización del espacio. Estas deficiencias actúan como barreras que desincentivan el desplazamiento peatonal, limitando la apropiación del espacio público y la experiencia del usuario en el entorno.

En cuanto a la dinámica de transporte, el polígono evidencia una ausencia crítica de rutas formales de transporte urbano, lo que ha derivado en la consolidación de sistemas alternativos como las tricimotos, las cuales constituyen la columna vertebral de la movilidad capilar y resuelven la conectividad de proximidad dentro del tejido urbano. Esta dependencia de la informalidad se ve acentuada por una desconexión escalar con el transporte intercantonal; aunque la terminal terrestre garantiza la inserción del cantón en la red regional, su segregación física respecto al polígono limita una integración directa y eficiente. La inexistencia de paradas planificadas subraya una desarticulación entre la infraestructura existente y las necesidades del usuario, evidenciando la urgencia de incorporar criterios de planificación sostenible y regeneración urbana. En última instancia, resulta imperativo transitar hacia un modelo que jerarquice la movilidad colectiva y mejore la calidad del espacio público, garantizando un entorno más seguro, inclusivo y conectado.

Figura 38.

Mapa de vías



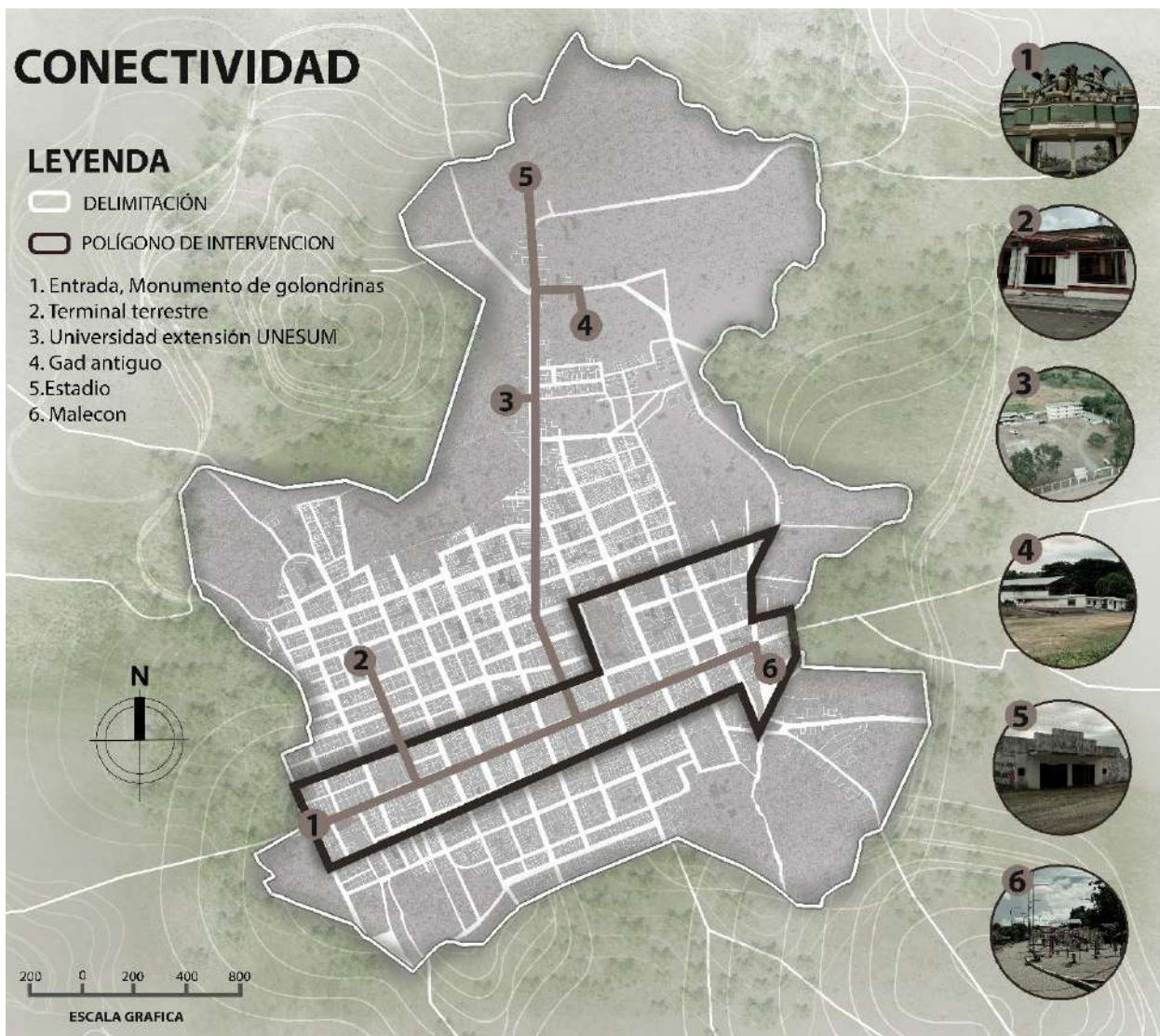
Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.6.3 Conectividad

La red de conectividad del sector articula los principales nodos de actividad mediante ejes que vinculan puntos estratégicos de movilidad y servicio. El sistema conecta directamente hitos clave como la Entrada Monumento de golondrinas (1), la Terminal terrestre (2) y la Universidad extensión UNESUM (3), facilitando el flujo hacia equipamientos administrativos como el Gad antiguo (4) y áreas recreativas como el Estado (5) y Malecón (6). Esta estructura vial define el polígono de intervención

Figura 39.

Mapa de conectividad



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.6.4 Servicios públicos y equipamiento

El área de intervención concentra los principales hitos de servicio y equipamiento urbano del sector. El sistema se articula a través de nodos comerciales como el Monumento de las golondrinas (1) El terminal Terrestre (2), Mercado Principal (3) y de Mariscos (6), junto a servicios críticos de salud y transporte como el Hospital (4), el polígono integra importantes espacios cívicos y recreativos, incluyendo el Municipio (8), la Iglesia (9), y áreas de esparcimiento como el Parque el Papagayo (5), Monumento a la virgen de la Merced (7), Parque (12) y el Malecón (10), sistemas educativo la universidad UNESUM (11)

Figura 40.

Mapa de servicios y equipamientos públicos



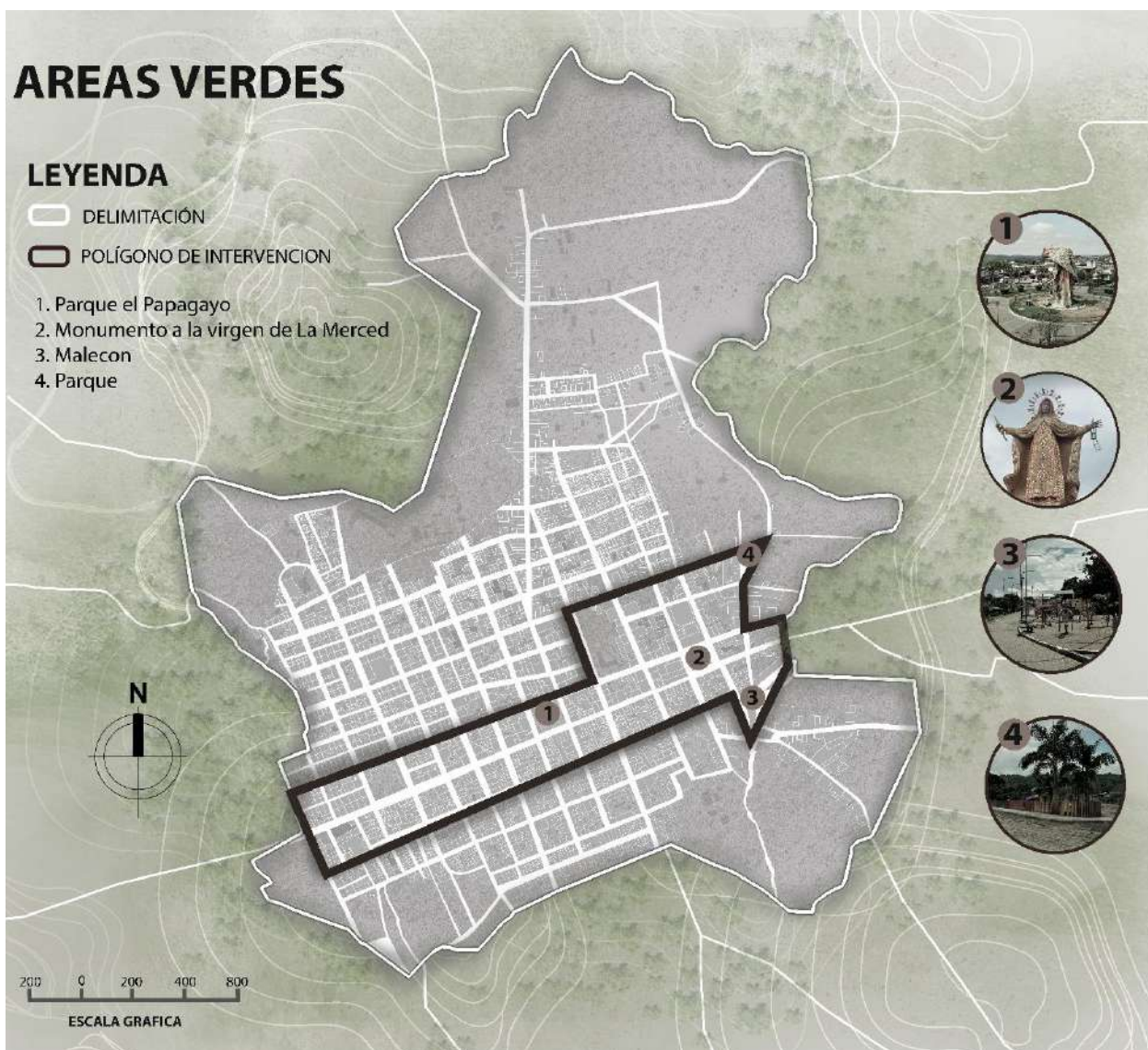
Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.6.5 Áreas verde

El polígono de intervención integra una red de espacios abiertos y recreativos que funcionan como pulmones urbanos y puntos de encuentro social. El sistema destaca hitos como el Parque el Papagayo (1) y el Malecón (3), los cuales ofrecen superficies de esparcimiento directo a la ciudadanía. Complementan esta estructura el Monumento a la virgen de La Merced (2) y el Parque (4), consolidando una oferta de áreas verdes que busca equilibrar la densidad edificada del sector y mejorar la calidad ambiental del entorno urbano.

Figura 41.

Mapa de servicios y equipamientos públicos



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.6.6 Codificación de manzanas

Con el levantamiento de información se evidenciaron 40 manzanas dentro del polígono de intervención.

Figura 42.

Codificación de cruces peatonales



Nota. Elaboración propia en base a cartografía del GAD Paján 2023

5.1.6.7 Codificación y evaluación de tramos de acera (veredas)

Los resultados del levantamiento de información cuentan con que la mayoría de los tramos de acera evaluados presentan condiciones inadecuadas, alcanzando un 52,5% en estado malo, lo que refleja la existencia de deficiencias, mientras, un 42,5% de las aceras se encuentran en estado regular, lo que indica la presencia de condiciones parcialmente adecuadas, por último, solo un 5% corresponde a aceras en buen estado, evidenciando una limitada presencia de espacios peatonales con condiciones óptimas.

Figura 43.

Codificación de aceras



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

En múltiples tramos evaluados se identificó la ausencia total de aceras. En particular, en el tramo M1 (A4) y M2 (A2), se trata de un callejón peatonal, donde el tránsito vehicular es muy limitado, ya que solo se utiliza para el acceso a estacionamientos privados de las viviendas. Sin embargo, esta falta de aceras obliga a los peatones a compartir la calzada, lo que incrementa el riesgo de accidentes. Por otro lado, en otros callejones, aunque no se prevé un uso peatonal formal, también se carece de aceras, lo que genera una discontinuidad en la red peatonal, afectando la seguridad y la continuidad del recorrido urbano

Figura 44.

Ausencia de acera



Nota. Fotografía de callejón sin acera (2/03/2026)

En la calle principal que conecta el área, se inician las ramificaciones hacia las manzanas M2 (A3) y M4 (A1), siendo esta una arteria clave del recorrido urbano. Ambas aceras, con un ancho de 1.20 metros, se encuentran en una ubicación estratégica, ya que desde aquí se distribuye el flujo peatonal hacia los sectores superiores e inferiores del sector. Aunque estas aceras cumplen con el ancho mínimo, presentan deficiencias en su continuidad, ya que no se extienden con la fluidez necesaria a lo largo del recorrido, lo que afecta la experiencia peatonal en este eje principal.

Figura 45.

Aceras mínimas de 1.20 m



Nota. Fotografía de aceras en estado regular (2/03/2026)

Las aceras de mayor ancho se localizan principalmente en las vías principales del sector en las que se destacan los tramos M4 (A4) y M6 (A2), estas dimensiones permiten una circulación peatonal más cómoda y segura así facilitando el desplazamiento de las personas, a todo esto, las condiciones no se presentan de forma uniforme en todo el sector reflejando diferencias en la calidad y disponibilidad del espacio destinado al peatón.

Figura 46.

Aceras en buen estado



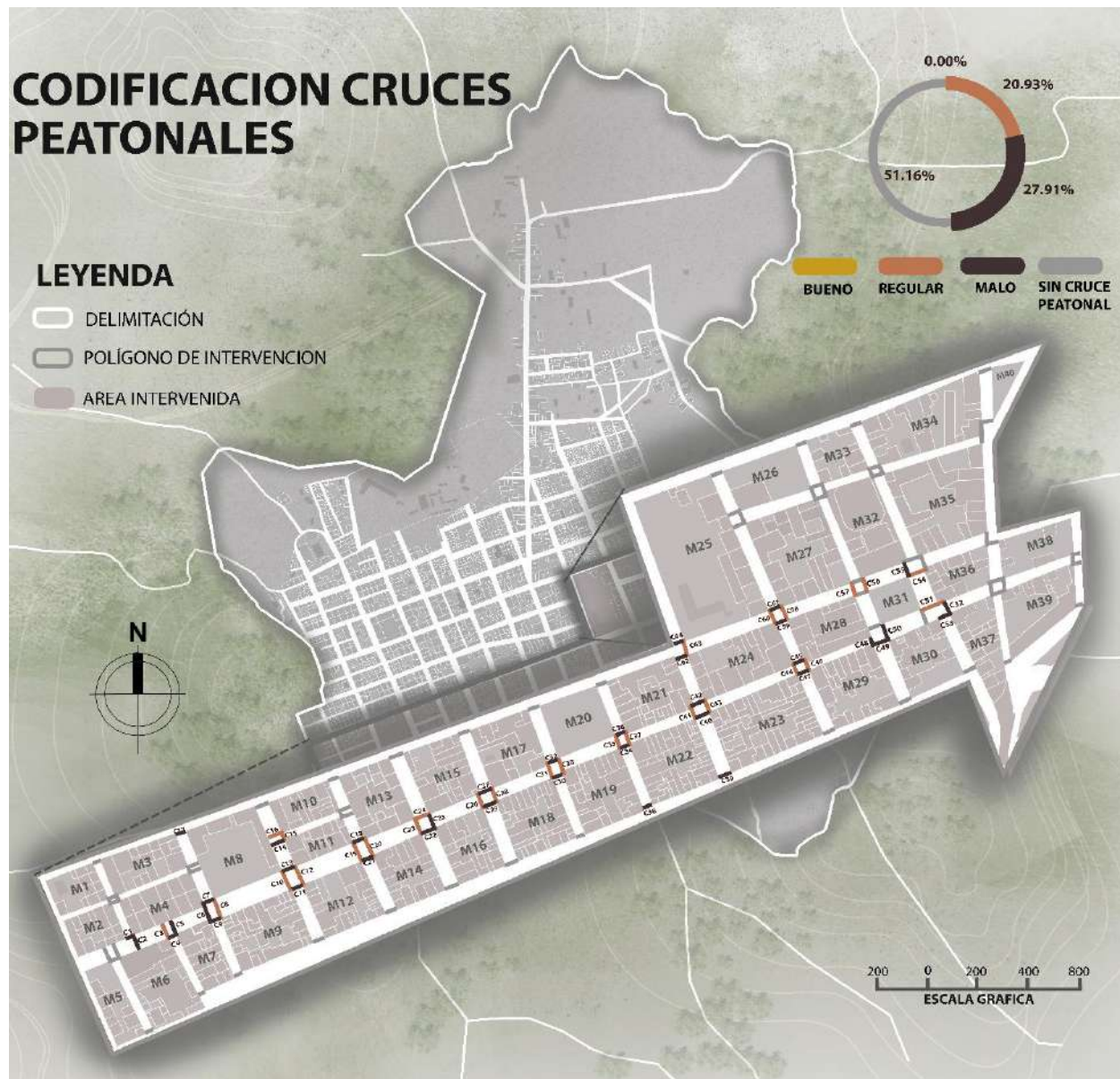
Nota. Fotografía de aceras en la calle 9 de octubre (2/03/2026)

5.1.6.8 Codificación y evaluación de cruces peatonales

El análisis de cruces muestra una carencia crítica de infraestructura, con un 51,16% sin cruce peatonal y un 27,91% en estado malo. El 20,93% restante se encuentra en estado regular, mientras que existe una ausencia total (0,00%) de cruces en buen estado, evidenciando la necesidad urgente de intervención.

Figura 47.

Codificación de cruces peatonales



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

En la manzana M8, donde se localiza un equipamiento educativo, se evidencia la ausencia o deficiencia de señalización peatonal adecuada. A pesar de tratarse de una zona con alta presencia de usuarios vulnerables, como niños y adolescentes, no se identifican elementos claros de señalización vertical ni horizontal que garanticen un cruce seguro. Esta condición incrementa el riesgo vial y refleja la falta de adecuación del espacio público en relación con su contexto inmediato.

Figura 48.

Cruces peatonales en mal estado



Nota. Fotografía de paso peatonal (2/03/2026)

En una de las calles principales del sector se identifican cruces peatonales en estado regular, específicamente en los puntos C26, C27, C28 y C29. Estos cruces son perceptibles dentro del entorno urbano; sin embargo, presentan deficiencias en su calidad, como baja visibilidad y desgaste en la señalización horizontal. Además, las rampas asociadas se encuentran en mal estado o no cumplen con condiciones adecuadas, lo que limita la accesibilidad universal. Estas condiciones reducen su efectividad, ya que no garantizan plenamente la seguridad del peatón ni refuerzan su prioridad frente al vehículo, afectando la calidad del recorrido peatonal en este eje principal.

Figura 49.

Cruces peatonales en estado regular



Nota. Fotografía de paso peatonal (2/03/2026)

5.1.6.9 Codificación y evaluación de calles

El diagnóstico vial revela que la mayor parte de la red se encuentra en un estado regular (71,43%), lo que indica un deterioro moderado que requiere mantenimiento preventivo. Solo un 18,37% de las vías presenta condiciones óptimas (bueno), mientras que un 10,20% se clasifica en estado malo, señalando tramos críticos con deficiencias estructurales que dificultan la movilidad.

Figura 50.

Codificación de calles



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

La calle secundaria V5 presenta condiciones regulares en su superficie, evidenciando la presencia de pequeños baches y ligeros deterioros. Aunque estos no impiden completamente la circulación vehicular, sí afectan la calidad del tránsito y reflejan la necesidad de mantenimiento en este tipo de vías dentro del sector.

Figura 51.

Calles en estado regular



Nota. Fotografía de la calle secundaria (2/03/2026)

La vía principal V50, con un ancho aproximado de 11.50 metros y dos carriles de circulación, se encuentra en buen estado en términos de superficie, sin presencia significativa de baches ni deterioros. De manera general, la mayoría de las calles principales del sector presentan condiciones adecuadas para el tránsito vehicular, lo que favorece la movilidad en el área. Sin embargo, esta condición contrasta con las deficiencias identificadas en la infraestructura peatonal, evidenciando un desarrollo urbano enfocado principalmente en el vehículo.

Figura 52.

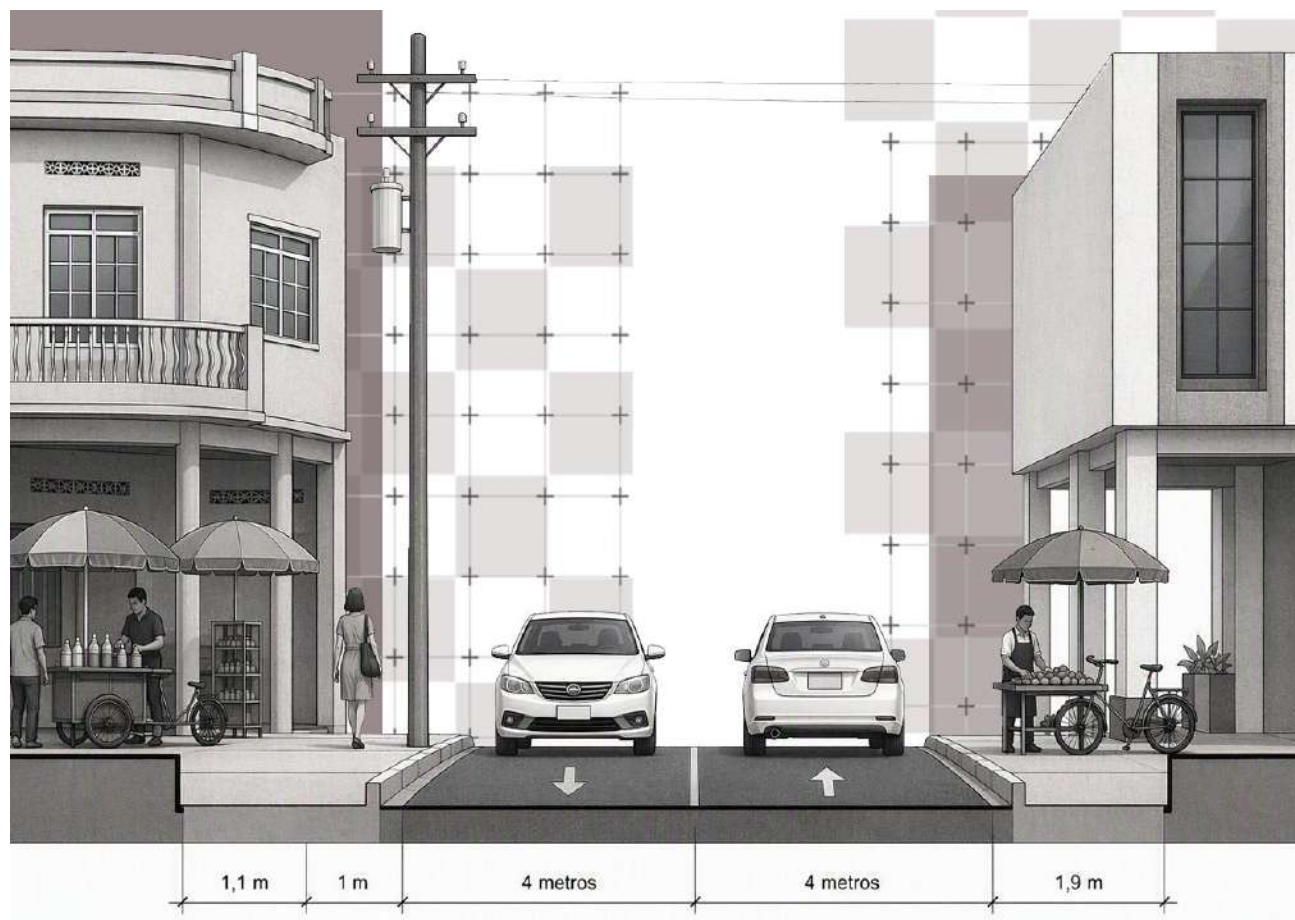
Calle en buen estado



Nota. Fotografía de la calle 9 de octubre (2/03/2026)

Figura 53.

Corte Vial Arquitectónico



Nota. Elaboración propia de la calle Lorenzo Nieto

Figura 54

Corte Vial Arquitectónico



Nota. Elaboración propia de la calle 9 de octubre

5.1.6.10 Identificación y evaluación de áreas verdes

La evaluación de los espacios abiertos muestra una carencia significativa de mantenimiento, predominando el estado regular con un 53,00%. A esto se suma un 34,00% en estado malo, lo que evidencia un abandono considerable en la calidad de la vegetación y el mobiliario. Finalmente, apenas un 13,00% de las áreas verdes se encuentran en buen estado, reflejando una oferta limitada de espacios recreativos de alta calidad.

Figura 55.

Codificación de áreas verdes



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

En la mayoría de las áreas verdes del sector se identificó la presencia predominante de palmeras, las cuales no resultan óptimas para el contexto urbano, ya que no proporcionan sombra suficiente ni contribuyen al confort térmico de los usuarios. Esta condición limita la permanencia y el uso del espacio público, especialmente en zonas destinadas al descanso y recreación, evidenciando la necesidad de incorporar especies arbóreas más adecuadas que mejoren la calidad ambiental y funcional de estos espacios.

Figura 56.

Áreas Verdes



Nota. Fotografía de la calle secundaria (2/03/2026)

5.1.6.11 Identificación y evaluación del uso del suelo

El análisis de la zona revela una predominancia del uso residencial con un 45,00%, consolidándose como la función principal del sector. El uso mixto ocupa un 17,50%, seguido por el recreativo con un 15,00% y el institucional con un 12,50%, lo que indica una distribución de servicios complementarios a la vivienda. Finalmente, el uso comercial representa el 10,00%, evidenciando una actividad económica localizada pero esencial para el dinamismo del área intervenida.

Figura 57.

Codificación de áreas verdes



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

5.1.6.12 Identificación y evaluación de comercio informal

La evaluación del comercio informal evidencia una alta presencia en el área de estudio, predominando las zonas con mucho comercio informal (77,27%), lo que refleja una ocupación significativa del espacio público y una incidencia directa en la movilidad peatonal. Por otro lado, un 18,18% presenta una condición regular, generando interferencias moderadas, mientras que apenas un 4,55% corresponde a poco comercio informal, evidenciando una limitada presencia de espacios menos afectados.

Figura 58.

Codificación de comercio informal



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

En la calle V12 se identifica una alta concentración de comercio informal, lo que genera ocupación del espacio público y reduce la disponibilidad de las aceras para la circulación peatonal. Esta actividad, aunque dinamiza la economía local, provoca desorden en el uso del espacio y conflictos entre peatones y comerciantes, afectando la continuidad y seguridad del recorrido urbano.

Figura 59.

Comercio informal en la calle Lorenzo Nieto



Nota. Fotografía de la calle Lorenzo Nieto (2/03/2026)

En la vía V41, ubicada en el entorno del parque, se identifica la presencia de comercio informal asociado a espacios de permanencia. Esta actividad se desarrolla principalmente en áreas de descanso y recreación, generando ocupación puntual del espacio público. Aunque aporta dinamismo al lugar, también puede interferir con el uso previsto del parque, afectando la circulación y el disfrute adecuado de los usuarios.

Figura 60.

Comercio informal en la calle Lorenzo Nieto



Nota. Fotografía de la calle Lorenzo Nieto (2/03/2026)

En la calle V11 se identifica la presencia de comercio informal que ocupa el espacio público de manera intermitente. En ausencia de esta actividad, el área es utilizada como zona de estacionamiento informal de motocicletas, evidenciando un uso no regulado del espacio. Esta condición genera una ocupación variable que afecta la circulación peatonal y produce conflictos en el uso del espacio urbano.

Figura 61.

Comercio informal



Nota. Fotografía de la calle secundaria (2/03/2026)

5.1.6.13 Mobiliario urbano

La evaluación del mobiliario urbano evidencia una predominancia de condiciones regulares (45%), lo que indica la presencia de elementos que, si bien cumplen su función, presentan deficiencias en su estado o mantenimiento, un 37% se encuentra en buen estado, reflejando la existencia de ciertos espacios con condiciones adecuadas para el uso ciudadano y un 18% corresponde a mobiliario en mal estado, evidenciando la necesidad de intervención en algunos sectores del área de estudio.

Figura 62.

Codificación de mobiliario urbano



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

En el sector se identificó la presencia de mobiliario urbano, principalmente bancas, las cuales son utilizadas por los usuarios. Sin embargo, estas se encuentran en estado regular a deteriorado, evidenciando desgaste en sus materiales. Además, su ubicación carece de condiciones adecuadas de confort, ya que están expuestas directamente a la radiación solar, lo que limita su uso prolongado y afecta la calidad de la permanencia en el espacio público.

Figura 63.

Mobiliario urbano



Nota. Fotografía de la calle (2/03/2026)

5.1.7 Resultados de encuestas

5.1.7.1 Edad:

Tabla 3

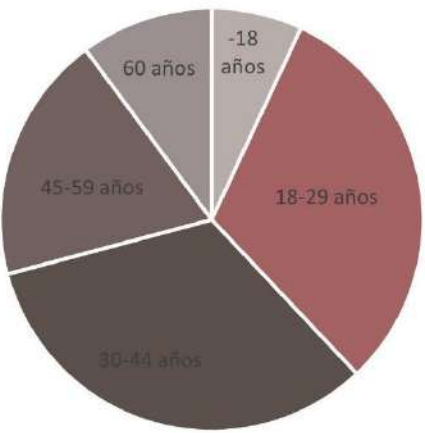
Tabulación de resultados – Edad de los encuestados

Opción	Respuestas	% de respuestas
Menor de 18 años	26	7,0 %
18-29 años	116	31,0 %
30-44 años	123	32,9 %
45-59 años	71	19,0 %
60 años o más	38	10,1%
Total	374	100 %

Nota: Los resultados demuestran que la mayor parte de los encuestados son adultos jóvenes y medianos, concentrándose el 63,9% de la muestra 18 y 44 años. El resto de la población se distribuye entre adultos de mediana edad (19%), adultos mayores (10,1%) y en menor medida, menores de 18 años con un 7,0%.

Figura 64

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.2 Sexo:

Tabla 4

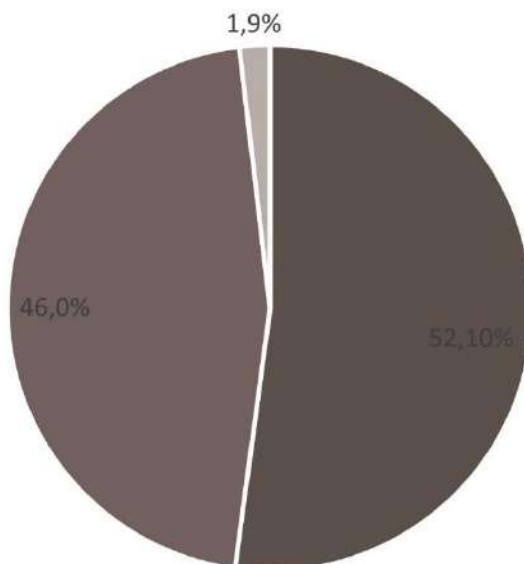
Tabulación de resultados – Sexo de los encuestados

Opción	Respuestas	% de respuestas
Femenino	195	52,1 %
Masculino	172	46,0 %
Prefiere no decir	7	1,9 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados demuestran una distribución equitativa con ligera mayoría de participación femenina, alcanzando el 52,1%, el sexo masculino representa el 46,0%, mientras que un porcentaje de 1,9 opto por no registrar su sexo.

Figura 65

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.3 Relación con el centro de Paján:

Tabla 5

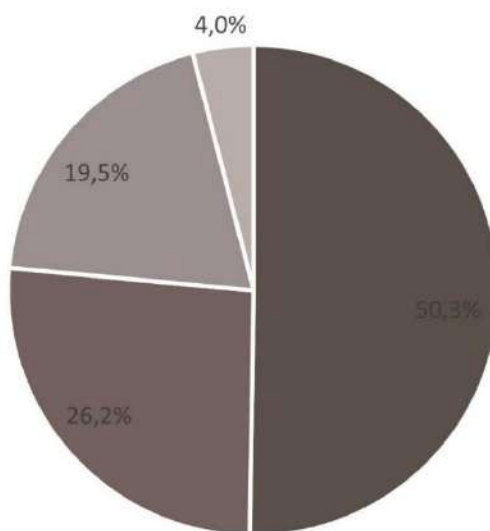
Tabulación de resultados – Sexo de los encuestados

Opción	Respuestas	% de respuestas
Residente del sector	188	51,3 %
Comerciante	98	26,2 %
Visitante frecuente	73	19,5 %
Visitante ocasional	15	4,0 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que la mayoría de los encuestados mantienen un vínculo diario y el directo con el sector, donde los residentes ocupan el 50,3% y los comerciantes el 26,2%. El porcentaje restante se compone de visitantes 19,5% y una presencia muy baja de visitantes ocasionales con apenas un 4,0%.

Figura 66

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.4 ¿Qué tan cómodo/a se siente al caminar por las aceras del centro de Paján?:

Tabla 6

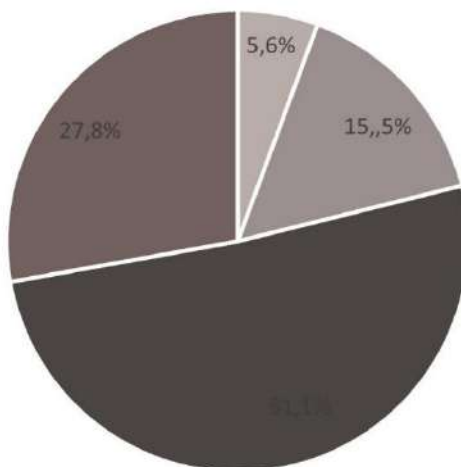
Tabulación de resultados – Comodidad al caminar por las aceras.

Opción	Respuestas	% de respuestas
Muy cómodo	21	5,6 %
Cómodo	58	15,5 %
Poco cómodo	191	51,1 %
Nada cómodo	104	27,8 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican una insatisfacción en la población, ya que el 78,9% de los encuestados afirma sentirse poco cómodo al caminar en las aceras del centro urbano. En cambio, el 21,1 manifiesta una percepción positiva respecto a la infraestructura peatonal actual.

Figura 67

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia

5.1.7.5 ¿Considera que el espacio público permite desplazarse con facilidad a personas adultas mayores, niños o personas con discapacidad?:

Tabla 7

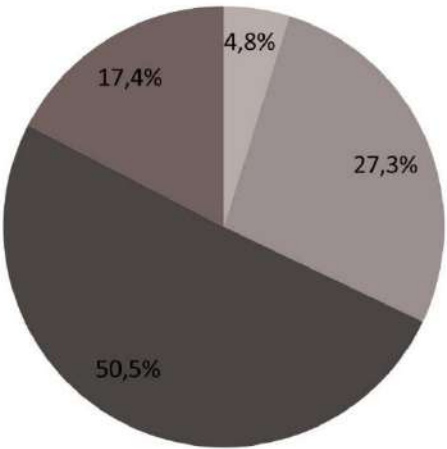
Tabulación de resultados – Accesibilidad universal en el espacio público

Opción	Respuestas	% de respuestas
Sí, sin dificultad	18	4,8 %
Con algunas dificultades	102	27,3 %
Con muchas dificultades	189	50,5 %
No lo permite	65	17,4 %
Total	374	100 %

Nota: Existe una opinión mayoritaria desfavorable sobre la accesibilidad urbana, ya que el 67,9% de los ciudadanos señala que el desplazamiento de las personas vulnerables se realiza con muchas dificultades o que directamente el espacio no lo permite. En cambio, apenas el 4,8% considera que el entorno actual permite una movilidad libre de obstáculos.

Figura 68

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.6 ¿Los cruces peatonales le generan confianza al momento de cruzar la vía?:

Tabla 8

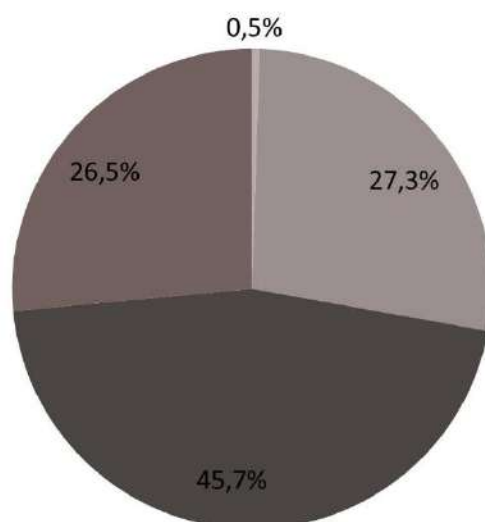
Tabulación de resultados – Confianza en los cruces peatonales

Opción	Respuestas	% de respuestas
Siempre	2	0.5 %
A veces	102	27,3 %
Rara vez	171	45,7 %
Nunca	99	26,5 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados reflejan un nivel crítico de desconfianza vial, puesto que el 72,2% de los encuestados manifiesta que los cruces les generan seguridad rara vez o nunca. La opción de confianza constante es casi inexistente, representando apenas el 0,5% del total de la muestra.

Figura 69

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.7 ¿Cómo percibe la facilidad para desplazarse a pie en el centro urbano de Paján?:

Tabla 9

Tabulación de resultados – Facilidad de desplazamiento peatonal

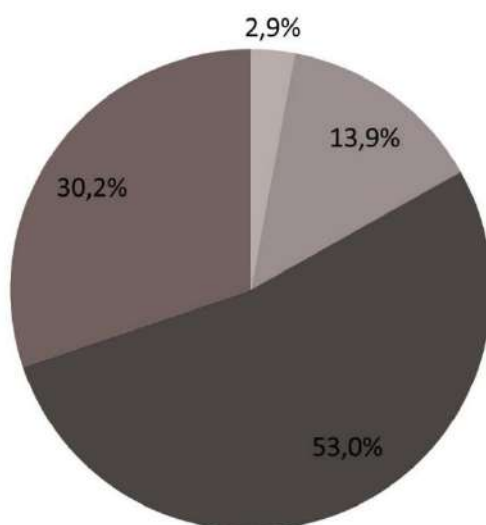
Opción	Respuestas	% de respuestas
Muy buena	11	2,9 %
Buena	52	13,9 %
Regular	198	53,0 %
Mala	113	30,2 %
Total	374	100 %

Nota: La movilidad peatonal es mayoritariamente desfavorable ya que el 83,2% de los ciudadanos califica la facilidad para desplazarse a pie como regular o mala. Por el contrario, solo un 16,8% de los encuestados considera que las condiciones actuales para caminar por el centro urbano son buenas o muy buenas.

Figura 41

Figura 70

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.8 ¿Qué factor dificulta principalmente el desplazamiento peatonal?:

Tabla 10

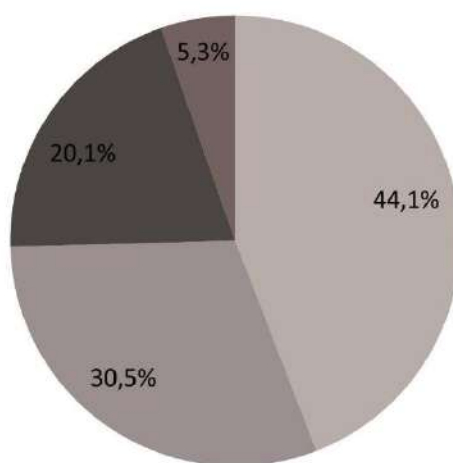
Tabulación de resultados – Factores que dificultan el desplazamiento peatonal

Opción	Respuestas	% de respuestas
Aceras en mal estado	20	5,3 %
Tránsito vehicular	165	44,1 %
Comercio informal	114	30,5 %
Falta de cruces peatonales	75	20,1 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que el tránsito vehicular es el obstáculo principal para la movilidad urbana con un 44,1%, seguido por la ocupación del espacio debido al comercio informal 30,5% y la falta de cruces peatonales seguros 20,1%. Por el contrario, las aceras en mal estado pasaron a ser el factor menos crítico según los encuestados.

Figura 71

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.9 ¿Qué tan seguro/a se siente al transitar por el centro de Paján durante el día?:

Tabla 11

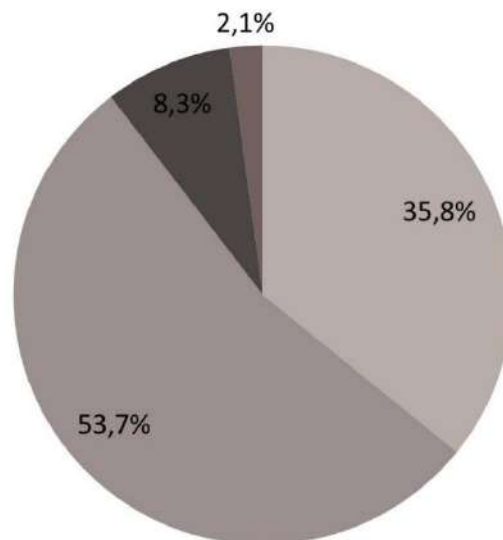
Tabulación de resultados – Seguridad peatonal durante el día

Opción	Respuestas	% de respuestas
Muy seguro	134	35,8 %
Seguro	201	53,7 %
Poco seguro	31	8,3 %
Nada seguro	8	2,1 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que la mayoría de los ciudadanos percibe que transitar por el centro de Paján durante el día es una actividad segura, acumulando un 89,5%. En cambio, los niveles de desconfianza son mínimos ya que solo el 10,4% de los encuestados manifiesta sentirse poco o nada seguro.

Figura 72

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.10 ¿Y durante la noche?:

Tabla 12

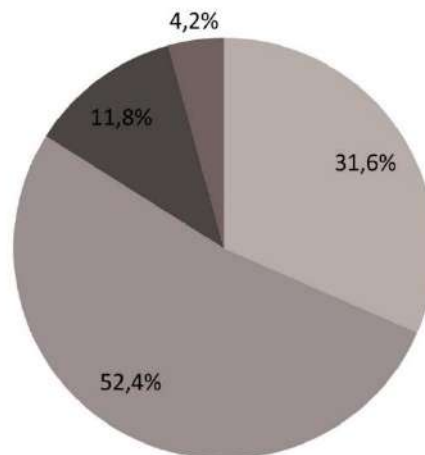
Tabulación de resultados – Seguridad peatonal durante la noche

Opción	Respuestas	% de respuestas
Muy seguro	118	31,6 %
Seguro	196	52,4 %
Poco seguro	44	11,8 %
Nada seguro	16	4,2 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que la percepción positiva de seguridad se mantiene durante la noche, ya que el 84,0% de la muestra afirma sentirse seguro o muy seguro al transitar por el centro en este horario. Por el contrario, solo un 16,0% de los ciudadanos expresa desconfianza o temor al caminar durante las horas nocturnas.

Figura 73

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.11 ¿En qué espacios del centro percibe mayor inseguridad?:

Tabla 13

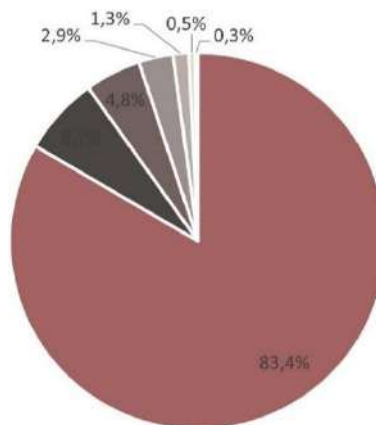
Tabulación de resultados – Espacios con mayor percepción de inseguridad

Opción	Respuestas	% de respuestas
No percibe inseguridad	312	83,4 %
Calles con poca iluminación	25	6,7 %
Espacios sin actividad nocturna	18	4,8 %
Zonas de comercio informal	11	2,9 %
Aceras deterioradas	5	1,3 %
Cruces peatonales	2	0,5%
Otros	1	0,3 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que la mayoría el 83,4% dice que no nota inseguridad en ningún lado, los poco que marcaron algún problema se fijaron mas en cosas pequeñas como la que a veces falta luz en algunas calles con el 6,7% o zonas donde no hay movimiento en la noche con el 4,8%. En resumen, el centro se percibe como un lugar bastante tranquilo.

Figura 74

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.12 ¿Considera que el uso del espacio público está bien organizado entre peatones, comercio y tránsito vehicular?:

Tabla 14

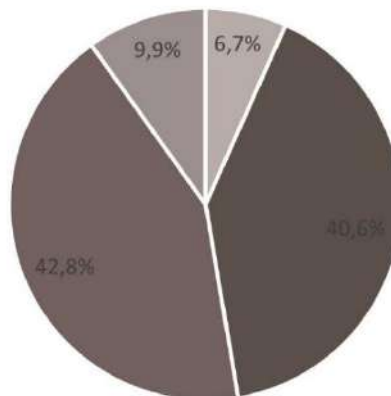
Tabulación de resultados – Organización del espacio público

Opción	Respuestas	% de respuestas
Muy organizado	25	6,7 %
Organizado	152	40,6 %
Poco organizado	160	42,8 %
Nada organizado	37	9,9 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados indican que la opinión de la gente es mucho mas neutral, ya que la mayoría de las respuestas se concentran en el medio el 42,8% siente que esta poco organizado, pero casi la misma cantidad el 40,6% piensa que esta organizado. Esto tiene sentido ya que, en las anteriores preguntas, la gente considera que el orden entre los peatones, las tiendas y los carros no es un desastre total, sino que esta en un punto intermedio que se puede mejorar.

Figura 75

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.13¿Cuáles de los siguientes espacios considera usted como puntos de encuentro o referencia urbana?

Tabla 15

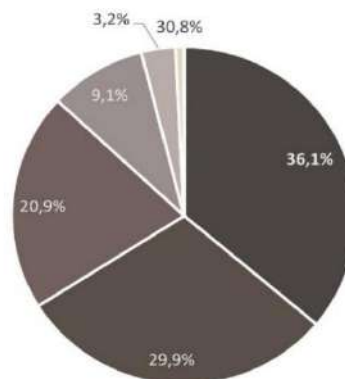
Tabulación de resultados – Organización del espacio público

Opción	Respuestas	% de respuestas
Parque	135	36,1 %
Equipamiento público	112	29,9 %
Calle comercial	78	20,9 %
Plaza o espacio cívico	34	9,1 %
Esquina o cruce concurrido	12	3,2 %
Ninguno/otro	3	0,8 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados muestran que los parques son el principal punto de referencia para los habitantes de Paján con un 36,1%, seguido por los equipamientos públicos con el 29,9%. Esto tiene mucha lógica con lo que respondieron las preguntas de seguridad como la gente del centro lo ve como un lugar seguro y tranquilo para caminar tanto de día como de noche. Por otro lado, las calles comerciales también tienen un peso importante con el 20,9% ya que a pesar de los problemas del orden sigue siendo un motor que mueve a la población.

Figura 76

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.14 ¿Cómo califica la presencia de áreas verdes y sombra en el centro de Paján?

Tabla 16

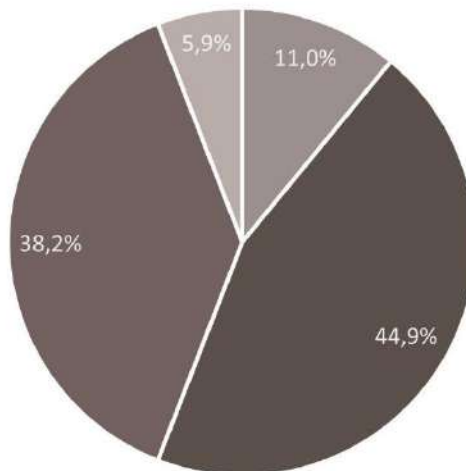
Tabulación de resultados – Organización del espacio público

Opción	Respuestas	% de respuestas
Adecuada	41	11,0 %
Regular	168	44,9 %
Insuficiente	143	38,2 %
Inexistente	22	5,9 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados evidencian que la población no está del todo conforme con la vegetación actual en el centro urbano, la mayoría se divide entre la califican como regular 44,9% e insuficiente 38,2%. Esto nos da un mensaje muy claro que, aunque los parques sean el principal punto de encuentro de los ciudadanos, la gente siente que la cantidad de árboles y zonas sombra no es óptima.

Figura 77

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.7.15 ¿Qué tipo de acciones considera más necesaria para mejorar el centro urbano del cantón Paján?

Tabla 17

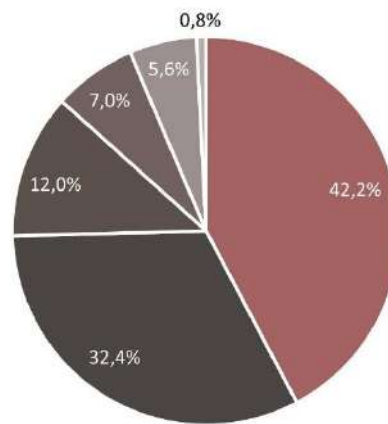
Tabulación de resultados – Organización del espacio público

Opción	Respuestas	% de respuestas
Ordenamiento del comercio informal	158	42,2 %
Incremento de áreas verdes	121	32,4 %
Equipamiento y mobiliario urbano	45	12,0 %
Mejoramiento de aceras y espacios peatonales	26	7,0 %
Mejora del alumbrado publico	21	5,6 %
Otro	3	0,8 %
Total	374	100 %

Nota: Los resultados muestran la acción considerada como más urgente por los ciudadanos es el ordenamiento del comercio informal con un 42,2% lo que coincide con la molestia expresada por el bloque de aceras y el tránsito. Con el 32,4% la población ve la necesidad del incremento de áreas verdes, mientras que el 7,0% de la mejora de aceras y el 5,6% de mejora de alumbrado la población ve como menos urgentes ya que los habitantes perciben a Paján como un cantón seguro.

Figura 78

Tabulación de resultados



Nota: Elaboración propia.

5.1.8 Interpretación de resultados

La información obtenida de la encuesta permite entender como los habitantes perciben y usan los espacios públicos del centro de Paján. Se identifica que el casco central es vital para la vida diaria y muy valorado por su excelente seguridad tanto el día como de noche sin embargo las condiciones actuales de ordenamiento y confort ambiental no son del todo adecuadas para que la población los aproveche de forma cómoda y fluida.

Los resultados muestran que las personas suelen usar más los parques y áreas verdes como sus principales puntos de encuentro. Esto indica que existe un fuerte interés por compartir y realizar actividades al aire libre aprovechando los altos índices de seguridad, pero muchos de estos espacios no cuentan con la cobertura vegetal necesaria ya que en este sentido se identifica una necesidad clara de áreas que ofrezcan sombra y protección climática especialmente para contrarrestar el sol y mejorar la experiencia peatonal.

Los habitantes consideran que el centro urbano influye directamente en su calidad de vida, pero también reconocen que existen problemas que limitan su comodidad y organización ya que los principales se encuentra el poco ordenamiento del comercio informal y los vehículos parqueados en las aceras factores que obstruyen el paso y hacen que caminar sea complicado. Esta situación contribuye a que el espacio público sea percibido con una calificación neutral o regular

donde el desorden del entorno frena un mejor desarrollo del sector y confirma que el crecimiento comercial en su estado actual actúa como obstáculo para la movilidad libre si no se regula de manera adecuada, así los habitantes reconocen el potencial del centro para transformarse en un lugar más ordenado y atractivo siempre que se realice una intervención enfocada en la gestión del espacio.

Existe además una aceptación general hacia la idea de priorizar el ordenamiento comercial y el incremento de arborización urbana en las calles principales. Los habitantes también mostraron interés directo por ver mejoras en la organización y el mobiliario lo demuestra que las quejas actuales no se deben a un rechazo hacia la actividad comercial sino a la ausencia de regulaciones que ordenen las aceras y las zonas de parqueo.

Los resultados relacionados con la infraestructura y la imagen del cantón muestran que la población siente la necesidad de un equilibrio entre el concreto y la naturaleza ya que la falta de sombra y orden afecta la estética del casco central y limita las oportunidades de disfrutar plenamente de los espacios públicos de referencia. Por ello se refuerza la necesidad de incorporar proyectos de diseño urbano que organicen las ventas, liberen las camineras y siembren árboles para fortalecer el confort de los ciudadanos representando así una oportunidad para mejorar el uso del espacio peatonal y reducir los conflictos de circulación. La propuesta no solo responde a las necesidades físicas del orden estético sino también a aspectos de movilidad y confort ambiental que influyen directamente en la calidad de vida de los habitantes.

6. Capítulo 3 Propuesta

6.1 Nivel de complejidad

Tabla 18

Nivel de complejidad

NIVEL DE COMPLEJIDAD	OBJETIVO PRINCIPAL	ENFOQUE METODOLOGÍA	Y EJEMPLO DE ACTIVIDADES
Nivel Básico (Urbanismo Táctico)	Desarrollar una propuesta de regeneración urbana en el polígono central del cantón Paján, orientada a mejorar la movilidad peatonal, la organización del espacio público y la articulación de las dinámicas sociales y comerciales.	Aplicación de estrategias de intervención urbana integral mediante la rehabilitación y rediseño del espacio público, priorizando la accesibilidad peatonal, la continuidad espacial y la jerarquización del sistema urbano. La propuesta se basa en la consolidación de un eje cívico estructurante y una red de espacios públicos interconectados.	Ampliación y rehabilitación de aceras, implementación de cruces peatonales seguros, incorporación de mobiliario urbano, arborización de ejes peatonales, reorganización del comercio informal en espacios definidos y mejora de la imagen urbana mediante tratamiento de fachadas y espacio público.

6.1.1 Descripción y conceptualización de la propuesta urbana

La propuesta urbana para el polígono central del cantón Paján se plantea como una intervención orientada a la regeneración del espacio público mediante la mejora de la movilidad peatonal, la reorganización de la actividad comercial y la recuperación de espacios urbanos deteriorados. La propuesta surge como respuesta a problemáticas identificadas en el diagnóstico, tales como la discontinuidad de aceras, la deficiencia en cruces peatonales y la ocupación inadecuada del espacio público por comercio informal.

La conceptualización del proyecto se fundamenta en la consolidación de un eje cívico lineal que articula los principales espacios de actividad urbana, permitiendo fortalecer la conectividad y accesibilidad dentro del polígono de intervención. Asimismo, se plantea la implementación de una red peatonal continua, complementada con estrategias de arborización, mejoramiento de cruces peatonales y rehabilitación del espacio urbano, con el fin de generar un entorno más ordenado, seguro y funcional para la población.

6.1.2 Imagen conceptual de la propuesta.

Se fundamenta en la consolidación de un sistema urbano articulado a partir de la continuidad espacial y la jerarquización del espacio público, donde el peatón se establece como el elemento principal dentro del polígono central del cantón Paján. La propuesta responde a la necesidad de transformar un entorno urbano fragmentado en un sistema más ordenado, accesible y funcional.

El esquema conceptual se organiza mediante un eje cívico lineal que actúa como elemento estructurante del proyecto, conectando parques, áreas de estancia y zonas comerciales. A partir de este eje, se configura una red de espacios públicos interconectados que fortalece la movilidad peatonal, la interacción social y la apropiación del espacio urbano.

Asimismo, la propuesta incorpora una red peatonal continúa complementada con estrategias de arborización y mejoramiento del espacio público, permitiendo generar una estructura urbana más legible, segura y dinámica. De esta manera, la imagen conceptual busca consolidar un centro urbano funcional y representativo para el cantón Paján.

6.1.3 Objetivo de la propuesta.

Desarrollar una propuesta de regeneración urbana para el polígono central del cantón Paján, mediante la consolidación de un sistema continuo de espacios públicos, la mejora de la movilidad peatonal y la reorganización de la actividad comercial, con el fin de generar un entorno urbano más accesible, ordenado, seguro y funcional que fortalezca la identidad urbana y la calidad de vida de la población.

6.1.4 Capacidad de la propuesta urbana

La propuesta urbana presenta capacidad de respuesta frente a las problemáticas identificadas en el diagnóstico, mediante estrategias orientadas a mejorar la accesibilidad peatonal, la organización del espacio público y la regulación de la actividad comercial dentro del polígono central del cantón Paján.

En términos de movilidad, la propuesta mejora la circulación peatonal a través de la implementación de una red continua de aceras y cruces seguros, garantizando accesibilidad y conectividad dentro del área de intervención. Asimismo, permite optimizar el uso del espacio

público mediante la recuperación de áreas deterioradas y la incorporación de espacios de estancia y arborización urbana.

Desde el ámbito comercial, la intervención contribuye a reorganizar el comercio informal, evitando la ocupación inadecuada de calles y aceras y mejorando la funcionalidad del entorno urbano. De igual manera, la propuesta plantea intervenciones viables y progresivas que pueden ejecutarse por etapas, permitiendo su adaptación a las condiciones reales y recursos del cantón Paján.

6.1.5 Programa Urbano

Tabla 19

Programa urbano

ZONA	ESPACIO/ EQUIPAMI ENTO	USUARI OS	ACTIVID AD	MOBILIARIO	ESTRATEGIAS INTERVENCIONES	Y
RESIDEN CIAL	Viviendas (manzanas M1–M40)	Habitantes, familias	Habitar, permanenci a, convivencia	Luminarias peatonales, arborización y jardineras ubicadas estratégicamente en ejes de conexión y puntos de permanencia	Mejoramiento del entorno residencial mediante la organización de accesos a viviendas y la ampliación y adecuación de aceras en tramos específicos que no cumplen con las dimensiones mínimas, incorporando iluminación peatonal y elementos verdes estratégicos para mejorar la accesibilidad, el confort y la continuidad del espacio público.	
	Calles internas residenciales	Habitantes, peatones	Circulación, interacción vecinal	luminarias peatonales	*Mejora de condiciones peatonales y fortalecimiento de la accesibilidad, la implementación de pavimento en adoquín	
COMERCI AL	Calle V12 (corredor comercial)	Comerciantes, peatones, compradores	Comercio, circulación, interacción social	Pavimento de adoquín, módulos comerciales organizados, pérgolas o cubiertas ligeras, bancas, luminarias, basureros, bolardos y señalética	Peatonalización de la calle mediante la restricción del tránsito vehicular y la implementación de pavimento de adoquín, complementado con la organización del comercio informal en módulos definidos y la incorporación de mobiliario urbano, con el fin de mejorar la circulación peatonal, reducir el desorden y consolidar un corredor comercial activo y ordenado.	

INSTITUCIONAL Y RELIGIOSO	Calle V11 (uso mixto)	Comerciantes, peatones, conductores	Comercio informal, estacionamiento, circulación	Módulos comerciales organizados, señalización horizontal y vertical, bolardos, luminarias, basureros, zonas delimitadas para estacionamiento de motocicletas y acera adecuada	Organización de la calle mediante la delimitación de áreas para comercio, estacionamiento de motocicletas y circulación peatonal, complementada con la implementación de módulos comerciales definidos, señalización y adecuación de aceras en tramos deficientes, con el fin de reducir el desorden, mejorar la movilidad y garantizar la convivencia entre peatones, comerciantes y vehículos.
	V41 (entorno de parque)	Comerciantes, usuarios del parque	Venta informal, permanencia	Módulos comerciales organizados, bancas, luminarias, basureros, señalización horizontal y vertical, bolardos y delimitación de áreas	Organización del comercio en el entorno del parque mediante la delimitación de áreas específicas para su ubicación, evitando la ocupación de zonas de estancia y circulación peatonal, complementado con la incorporación de mobiliario urbano y elementos de control, con el fin de mejorar la funcionalidad del espacio, garantizar la accesibilidad y mantener el equilibrio entre uso recreativo y actividad comercial.
	Escuelas (M8)(M25) Colegio (M10)	Estudiantes, docentes, peatones	Educación, circulación peatonal	Señalización horizontal y vertical, luminarias peatonales, reductores de velocidad, y elementos de protección (bolardos), semáforos	Mejoramiento del entorno escolar mediante la implementación de señalización vial visible, cruces peatonales seguros, reductores de velocidad y adecuación de aceras, con el fin de garantizar la seguridad peatonal y el acceso seguro de estudiantes y usuarios.
	Hospital	Pacientes, personal médico, visitantes	Atención de salud, circulación	Luminarias peatonales, bancas, basureros, señalética direccional, rampas accesibles y elementos de protección peatonal (bolardos)	Mejoramiento del entorno inmediato del hospital mediante la adecuación y ampliación de aceras, incorporación de rampas accesibles, organización de accesos y áreas de espera, así como la implementación de señalización y elementos de protección peatonal, garantizando condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y circulación para usuarios y visitantes.
	Municipio	Ciudadanos, personal administrativo	Gestión administrativa, atención al público	Luminarias peatonales, bancas, basureros, señalética institucional, arborización estratégica, jardineras, semáforos	Fortalecimiento del acceso y relación con el espacio público Rehabilitación de áreas deterioradas
	Iglesia	Feligreses, visitantes	Actividades religiosas, reunión	Bancas, luminarias peatonales, basureros, arborización estratégica, jardineras, señalética y elementos de sombra (pérgolas)	Mejoramiento y jerarquización del espacio público en el entorno de la iglesia mediante la adecuación de aceras, organización de accesos y la incorporación de áreas de estancia y mobiliario urbano, con el fin de fortalecer su función

					como espacio de encuentro social, religioso y urbano.
RECREAT IVA	Parque Papagayo	El Niños, adultos, visitantes, comerciantes	Recreación, permanencia, comercio	Bancas rehabilitadas (mantenimiento y pintura), luminarias existentes mejoradas (reposición de luminarias), basureros, juegos infantiles reorganizados, señalética, arborización	Rehabilitación integral del parque mediante el mantenimiento del mobiliario existente, reorganización del área de juegos infantiles para garantizar su seguridad respecto al estacionamiento, reemplazo de pavimentos deteriorados por superficies antideslizantes, e incorporación de arborización con especies que generen sombra efectiva, con el fin de mejorar el confort térmico, la seguridad y la permanencia de los usuarios.
	Parque Virgen de la Merced + calle peatonal	Familias, peatones	Encuentro social, descanso, tránsito peatonal	Bancas rehabilitadas, luminarias peatonales mejoradas, basureros, señalética, pavimento continuo antideslizante y arborización	Consolidación del espacio como eje peatonal y nodo de encuentro mediante la implementación de un pavimento continuo antideslizante, reorganización y mejora del mobiliario existente, incorporación de arborización con especies de sombra y elementos de estancia, con el fin de fortalecer la circulación peatonal, mejorar el confort ambiental y promover la permanencia y el encuentro social en el centro urbano.
	Malecón	Jóvenes, usuarios ocasionales	Recreación, deporte, permanencia	Bancas rehabilitadas, luminarias peatonales mejoradas, basureros, mejorar graderíos, pérgolas y arborización	Reactivación del malecón mediante la rehabilitación de áreas deterioradas, mejora de iluminación, incorporación de mobiliario recreativo y deportivo, implementación de áreas de sombra con arborización adecuada y pérgolas, y adecuación de pavimentos antideslizantes, con el fin de fortalecer el uso recreativo, mejorar la seguridad y promover la permanencia de los usuarios.
	Parque 3	Usuarios ocasionales	Recreación, permanencia	Arborización y mejoramiento de calles	* Activación del parque para aumentar uso * Mejora de accesibilidad * Incorporación de sombra
MOBILIDAD	Rampas peatonales	Personas con movilidad reducida, peatones	Accesibilidad	Rampas peatonales nuevas con barandales, pavimento antideslizante, señalización horizontal y vertical y semáforos peatonales en cruces estratégicos	Reconstrucción de rampas peatonales en mal estado mediante la implementación de nuevas rampas con pendientes adecuadas y superficies antideslizantes, señalización horizontal y vertical visible, así como la instalación de semáforos peatonales en cruces de mayor flujo, con el fin de garantizar la accesibilidad universal, mejorar la seguridad

					vial y facilitar el desplazamiento de todos los usuarios.
Cruces peatonales	Peatones	Cruce de vía	Señalización horizontal (pasos tipo cebra) y señalética vertical		Implementación y reforzamiento de cruces peatonales mediante la incorporación de señalización horizontal tipo cebra y señalética vertical visible en puntos estratégicos, con el fin de mejorar la visibilidad del peatón y fortalecer la seguridad en el cruce de vías.
Tramos aceras	sin Peatones	Circulación sobre calzada	Aceras nuevas, luminarias peatonales, pavimento antideslizante		Implementación de aceras en tramos donde actualmente no existen, mediante la construcción de superficies continuas, accesibles y antideslizantes, complementadas con iluminación peatonal
Aceras mínimas y insuficientes	Peatones	Circulación peatonal limitada	Aceras ampliadas, pavimento antideslizante, luminarias peatonales		Adecuación y ampliación de aceras en tramos que presentan dimensiones insuficientes, mediante la redistribución del espacio vial y la incorporación de superficies continuas, accesibles y antideslizantes
Vías principales	Conductores , peatones	Circulación vehicular y peatonal	Señalización horizontal, señalética vertical y demarcación vial		Organización de las vías principales mediante la implementación de señalización horizontal y vertical, así como la demarcación vial, con el fin de mejorar la legibilidad del sistema vial, ordenar el tránsito vehicular y fortalecer la seguridad de todos los usuarios.
Vías secundarias	Conductores , peatones	Circulación vehicular y peatonal	Señalización horizontal, señalética vertical y demarcación vial		Organización de las vías secundarias mediante la implementación de señalización horizontal y vertical y demarcación vial, priorizando la reducción de velocidad y la convivencia entre peatones y vehículos, con el fin de mejorar la seguridad y el uso compartido del espacio
Vías terciarias	Conductores , peatones	Circulación vehicular y peatonal	Señalización horizontal, señalética vertical y demarcación vial		Mejoramiento de vías terciarias mediante la sustitución de calzadas de tierra por pavimento asfáltico, complementado con señalización horizontal y vertical, con el fin de mejorar la accesibilidad, reducir el polvo y el deterioro superficial, y garantizar condiciones adecuadas de circulación vehicular y peatonal

7. Zonificación Urbana

7.1 Criterios y consideraciones de la propuesta:

- **Funcionales**

La propuesta busca mejorar el funcionamiento del espacio urbano mediante una mejor organización de los usos del suelo y una movilidad más eficiente, para lo cual se plante fortalecer una red peatonal a través de la construcción, ampliación y adecuación de las aceras con el objetivo de ofrecer recorridos continuos seguros y accesibles para todos los usuarios. Asu vez, se plantea la jerarquización del sistema vial, diferenciando vías principales, secundarias y terciarias con el fin de ordenar el tránsito junto con la reducción de conflictos entre peatones y vehículos.

En el ámbito comercial, se establece la organización del comercio informal mediante su integración en espacios definidos, evitando la ocupación descontrolada de aceras y vías. De igual manera, se incorporan zonas específicas para el estacionamiento de motocicletas, lo que permite mejorar la circulación y reducir el desorden en calles de uso mixto. En conjunto, estas acciones buscan generar un sistema urbano más eficiente, accesible y funcional.

- **Formales**

Desde el punto de vista formal, la propuesta busca consolidar una imagen urbana ordenada, legible y coherente. Se plantea el uso de materiales como el adoquín en calles peatonales, con el fin de diferenciar espacialmente los usos y reforzar el carácter del eje cívico y comercial. La incorporación de mobiliario urbano como bancas, luminarias, bolardos y módulos comerciales contribuye a estructurar el espacio público y mejorar su calidad estética.

Así mismo, se incorpora estrategias de mejoramiento de la imagen urbana orientadas al embellecimiento del espacio público a través de la organización visual de los elementos urbanos y la reducción del desorden visual existente. Estas acciones permiten lograr una lectura urbana mas clara y fortalecer la identidad del centro urbano como un espacio atractivo, ordenado y funcional.

- **Ambientales**

La propuesta incorpora criterios ambientales orientados a mejorar el confort y la calidad del espacio urbano. Se plantea la implementación de arborización urbana estratégica en ejes peatonales y espacios de estancia, con el fin de generar sombra, reducir la exposición solar y mejorar las condiciones térmicas del entorno.

La arborización se concibe como un elemento estructurante del espacio público, que permite conectar los distintos puntos del polígono, tales como parques, áreas comerciales y ejes peatonales. Esta continuidad vegetal favorece la conectividad urbana, mejora la orientación espacial y contribuye a la activación del espacio público, incentivando su uso y permanencia.

- **Técnicos**

La propuesta incorpora criterios técnicos orientados a garantizar la viabilidad constructiva, la seguridad y la durabilidad de las intervenciones planteadas dentro del polígono de estudio en la que se consideran los lineamientos establecidos en la normativa nacional vigente relacionados con accesibilidad universal, movilidad sostenible, espacio público y diseño urbano, asegurando que cada elemento proyectado responda a parámetros técnicos que favorezcan su adecuado funcionamiento y mantenimiento.

Las intervenciones propuestas se incluyen la construcción de aceras accesibles, rampas, franjas guía para personas con discapacidad visual, mobiliario urbano, señalización y áreas de descanso con el fin de poder brindar espacios más seguros, cómodos y accesibles para toda la población, a su vez se plantea un uso de materiales resistentes y de fácil mantenimiento en lo que permitirá reducir los costos de conservación y garantizar una mayor durabilidad de la infraestructura urbana.

La propuesta considera aspectos técnicos relacionados con la circulación peatonal, la organización del tránsito, la evacuación de aguas lluvias y la integración de áreas verdes dentro del espacio público, garantizando condiciones adecuadas de funcionalidad, confort y sostenibilidad, ya que estos criterios permiten consolidar una intervención urbana técnicamente factible, acorde con las necesidades del cantón Paján y con los estándares de calidad requeridos para el desarrollo de espacios públicos seguros e inclusivos.

Tabla 20.

Estrategia de ejecución por fases de la propuesta de regeneración urbana

FASE	INTERVENCIÓN	COMPONENTES PRINCIPALES	OBJETIVO
FASE 1	Estructura vial y peatonal	Mejoramiento de aceras, rampas accesibles, superficies podotáctiles, señalización, cruces peatonales y reorganización vial.	Garantizar la accesibilidad universal, la movilidad segura y la conectividad urbana.
FASE 2	Recuperación del espacio público	Instalación de mobiliario urbano, iluminación, arborización y áreas de estancia.	Mejorar la calidad del espacio público y fortalecer la convivencia ciudadana.
FASE 3	Rehabilitación de parques y áreas recreativas	Rediseño de parques, incorporación de áreas verdes, equipamiento recreativo y elementos paisajísticos.	Incrementar las áreas de recreación y mejorar las condiciones ambientales del sector.
FASE 4	Reordenamiento de la actividad comercial	Implementación de módulos comerciales, organización del comercio informal y adecuación de espacios para actividades económicas.	Fortalecer la actividad económica local y optimizar el uso del espacio público.

7.2 Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.

La propuesta se desarrolla bajo criterios técnicos orientados a garantizar accesibilidad, funcionalidad, seguridad y calidad espacial dentro del espacio público. Las intervenciones contemplan la rehabilitación y ampliación de aceras, la implementación de cruces peatonales seguros y la reorganización del espacio urbano, priorizando la movilidad peatonal y la adecuada articulación de las actividades existentes.

En el aspecto técnico, las aceras deberán cumplir condiciones de accesibilidad universal mediante superficies continuas, firmes y antideslizantes, libres de obstáculos, incorporando rampas y pendientes adecuadas en zonas de cruce peatonal, así como la implementación de pavimento podotáctil para la orientación y seguridad de personas con discapacidad visual. Asimismo, se plantea la utilización de materiales duraderos y de bajo mantenimiento, como adoquín en zonas peatonales y pavimentos resistentes en vías vehiculares, permitiendo mejorar la funcionalidad y permanencia del espacio urbano. De manera complementaria, se contempla la incorporación de mobiliario urbano, tales como luminarias, bancas, basureros, señalética y elementos de arborización, contribuyendo al confort ambiental y a la seguridad de los usuarios.

En el ámbito normativo, la propuesta se fundamenta en los lineamientos establecidos en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT (2023), en relación con la regeneración del espacio público y la organización del entorno urbano. Asimismo, se consideran las Normas Técnicas Ecuatorianas INEN (2022), referentes a accesibilidad al medio físico y circulación peatonal, garantizando condiciones adecuadas de inclusión y movilidad dentro del área de intervención.

En cuanto al componente tecnológico, se propone la incorporación de un sistema de iluminación urbana eficiente, basado en tecnología LED y control de intensidad lumínica, permitiendo la regulación del nivel de iluminación según el uso y la demanda del espacio. Esta estrategia contribuye a la optimización del consumo energético, mejora la seguridad en horarios nocturnos y garantiza un uso más eficiente de los recursos. Asimismo, se integran elementos de señalización urbana que favorecen la orientación, la legibilidad del entorno y el correcto funcionamiento del espacio público. En conjunto, estas acciones fortalecen la calidad del espacio urbano y consolidan una propuesta funcional, accesible y adaptada a las condiciones del cantón Paján.

7.3 Análisis de viabilidad

7.3.1 Inventario de recursos urbanos:

Cuenta con infraestructura básica que permite el funcionamiento de las actividades urbanas y comerciales presentes en el sector. En relación con los servicios básicos, el área dispone de red de agua potable, sistema de alcantarillado sanitario, energía eléctrica y servicios de telecomunicaciones, evidenciando condiciones favorables para el desarrollo de la propuesta urbana. En cuanto al sistema de alcantarillado, se identifican deficiencias relacionadas con el manejo de aguas lluvias, debido a que durante la temporada invernal ciertas vías presentan colapsos e inundaciones temporales que afectan la circulación peatonal y vehicular. Esta condición evidencia la necesidad de mejorar el sistema de drenaje urbano como parte complementaria de las intervenciones planteadas.

Respecto a la infraestructura vial, las vías principales del polígono presentan condiciones adecuadas de pavimentación y funcionamiento, mientras que algunas vías secundarias evidencian deterioro y limitaciones en su estado físico. Asimismo, el sector cuenta con iluminación pública y acceso a servicios de internet, aunque se identifica presencia de cableado aéreo desordenado en ciertos tramos de la calle principal 9 de octubre, afectando la imagen urbana del entorno. En relación con la movilidad, el principal sistema de transporte utilizado corresponde a mototaxis, las cuales constituyen un medio de desplazamiento frecuente dentro del cantón. Esta dinámica influye directamente en la movilidad urbana y en el funcionamiento del espacio público dentro del área de intervención.

El inventario de recursos urbanos evidencia que el polígono central dispone de infraestructura básica suficiente para el desarrollo de la propuesta urbana, aunque presenta ciertas deficiencias funcionales y de mantenimiento que justifican las estrategias de regeneración planteadas.

7.3.2 Condiciones sociales y culturales:

Presenta una dinámica social caracterizada por una población tranquila, activa y con predominio de actividades comerciales y familiares. Dentro del sector se evidencia la presencia de adultos mayores, jóvenes y grupos familiares que utilizan los espacios urbanos como puntos de

encuentro y circulación cotidiana, generando una relación constante entre la población y el espacio público. En relación con el uso del espacio público, los parques y áreas de estancia presentan una ocupación media por parte de la ciudadanía, principalmente durante horarios nocturnos entre las 19h00 y 20h00, debido a las dinámicas laborales de la población. Estas áreas son utilizadas principalmente para actividades familiares, recreativas y de distracción infantil, consolidándose como espacios de convivencia dentro del centro urbano.

En el ámbito social y cultural, el sector presenta actividad comercial constante, tanto formal como informal, especialmente en calles principales y durante fines de semana. Asimismo, las ferias, eventos y festividades se desarrollan principalmente en fechas representativas del cantón, generando temporalmente una mayor concentración de personas y actividad urbana dentro del área de estudio. De igual manera, el centro urbano mantiene elementos de identidad reconocidos por la población, destacando el parque central y las principales vías comerciales como espacios representativos y de referencia para la comunidad. Estas condiciones permiten establecer una base social y cultural favorable para el desarrollo de la propuesta urbana, fortaleciendo la apropiación del espacio público y la interacción ciudadana dentro del polígono de intervención.

7.3.3 Condiciones legales y normativas:

La propuesta urbana planteada para el polígono central del cantón Paján presenta viabilidad legal y normativa debido a que las intervenciones se desarrollan principalmente sobre espacios públicos existentes, tales como calles, aceras, parques y áreas de circulación peatonal, evitando conflictos relacionados con ocupación de propiedad privada o cambios de uso de suelo.

La propuesta se fundamenta en los lineamientos establecidos en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT (2023), y en el Plan de Uso y Gestión de Suelo PUGS (2023), instrumentos que regulan el ordenamiento territorial, el uso del suelo y las intervenciones urbanas dentro del área urbana consolidada. Asimismo, se consideran las disposiciones establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2025) y en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOTUS, 2025), las cuales establecen competencias municipales relacionadas con la planificación urbana, recuperación del espacio público y regulación del uso del suelo.

De igual manera, la propuesta incorpora criterios de accesibilidad universal mediante la aplicación de Normas Técnicas Ecuatorianas (INEN, 2022) relacionadas con circulación peatonal, rampas y accesibilidad al medio físico, garantizando condiciones adecuadas de movilidad e inclusión dentro del espacio urbano.

En el ámbito urbano, las estrategias planteadas responden a criterios de regeneración y mejoramiento del espacio público, fortaleciendo la conectividad, funcionalidad y seguridad del sector. Estas acciones se encuentran alineadas con los principios de ordenamiento territorial y desarrollo urbano sostenible establecidos en la normativa nacional y en los instrumentos de planificación territorial vigentes para el cantón Paján.

7.3.4. Sistemas de accesibilidad

Las condiciones de accesibilidad resultan favorables debido a su ubicación dentro del centro urbano y la conexión existente entre las principales vías de circulación. El área cuenta con accesos directos y facilidad de ingreso, permitiendo una adecuada conectividad entre las zonas comerciales, espacios públicos y equipamientos urbanos presentes en el sector. En relación con la movilidad peatonal, el polígono dispone de aceras continuas en gran parte de las vías, aunque se identifican diferencias en su estado físico y funcionalidad, existiendo tramos en buenas condiciones y otros con deterioro, obstáculos y limitaciones para el desplazamiento seguro de los peatones, situación que se refleja en que el 52,5% de las aceras se encuentran en mal estado y el 42,5% en estado regular, frente a un limitado 5% en buenas condiciones. Asimismo, se evidencian deficiencias en infraestructura inclusiva, debido a la escasa presencia de rampas y elementos de accesibilidad universal, además del deterioro existente en algunos de estos componentes.

Respecto a los cruces peatonales, se identificó la presencia de señalización horizontal deteriorada y parcialmente desaparecida, principalmente en sectores cercanos a equipamientos educativos como escuelas y colegios, condición que se vincula con el 48,84% de cruces existentes (entre estado regular y malo), afectando la seguridad peatonal y limitando la correcta interacción entre peatones y vehículos dentro del área de estudio. En términos de movilidad urbana, el principal medio de transporte utilizado corresponde a mototaxis, las cuales facilitan la conectividad dentro del cantón. De igual manera, se evidencia una importante presencia de desplazamientos

peatonales, debido a la cercanía entre actividades comerciales, espacios públicos y equipamientos urbanos. Sin embargo, algunos espacios y áreas de estancia presentan limitada articulación con el resto del polígono, generando sectores aislados y poco integrados dentro de la dinámica urbana.

En conjunto, el análisis de accesibilidad evidencia que el polígono cuenta con condiciones adecuadas de conectividad y movilidad, aunque presenta deficiencias relacionadas con accesibilidad universal, seguridad peatonal y articulación del espacio urbano, aspectos que justifican las estrategias de intervención planteadas en la propuesta urbana. solo sería esto verdad.

7.3.5 Análisis de Sistemas públicos de soporte

Los sistemas públicos de soporte permiten el funcionamiento de las actividades urbanas y comerciales presentes en el sector la cual el área cuenta con infraestructura básica de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, pavimentación y telecomunicaciones, condiciones que favorecen la viabilidad de la propuesta urbana planteada.

En relación con el sistema de agua potable, se identifican limitaciones en el abastecimiento debido a problemas de caudal dentro del cantón, situación que obliga a distribuir el servicio en horarios determinados para la población. Aunque el sistema se encuentra operativo, esta condición evidencia la necesidad de futuras mejoras en la capacidad de abastecimiento para garantizar un servicio más eficiente.

Respecto al sistema de alcantarillado y drenaje, durante temporadas invernales se presentan colapsos e inundaciones temporales en algunas de las principales vías del polígono de intervención, afectando la movilidad peatonal y vehicular. Esta problemática demuestra la necesidad de fortalecer el sistema de evacuación de aguas lluvias como parte complementaria de las estrategias urbanas propuestas.

En cuanto a la infraestructura vial, las principales calles del sector presentan condiciones adecuadas para la circulación urbana, permitiendo un funcionamiento relativamente eficiente de la movilidad dentro del centro urbano. Asimismo, el sistema de iluminación pública funciona de manera aceptable en gran parte del polígono, aunque se identifican zonas con menor cobertura lumínica en áreas cercanas a los límites urbanos.

En relación con el espacio público, la mayoría de los parques y áreas de estancia cuentan con mobiliario urbano, iluminación, vegetación; sin embargo, algunos espacios presentan abandono y limitado uso por parte de la población. De igual manera, el sistema de movilidad mediante mototaxis funciona de manera estable dentro del cantón, facilitando la conectividad y el desplazamiento de los usuarios.

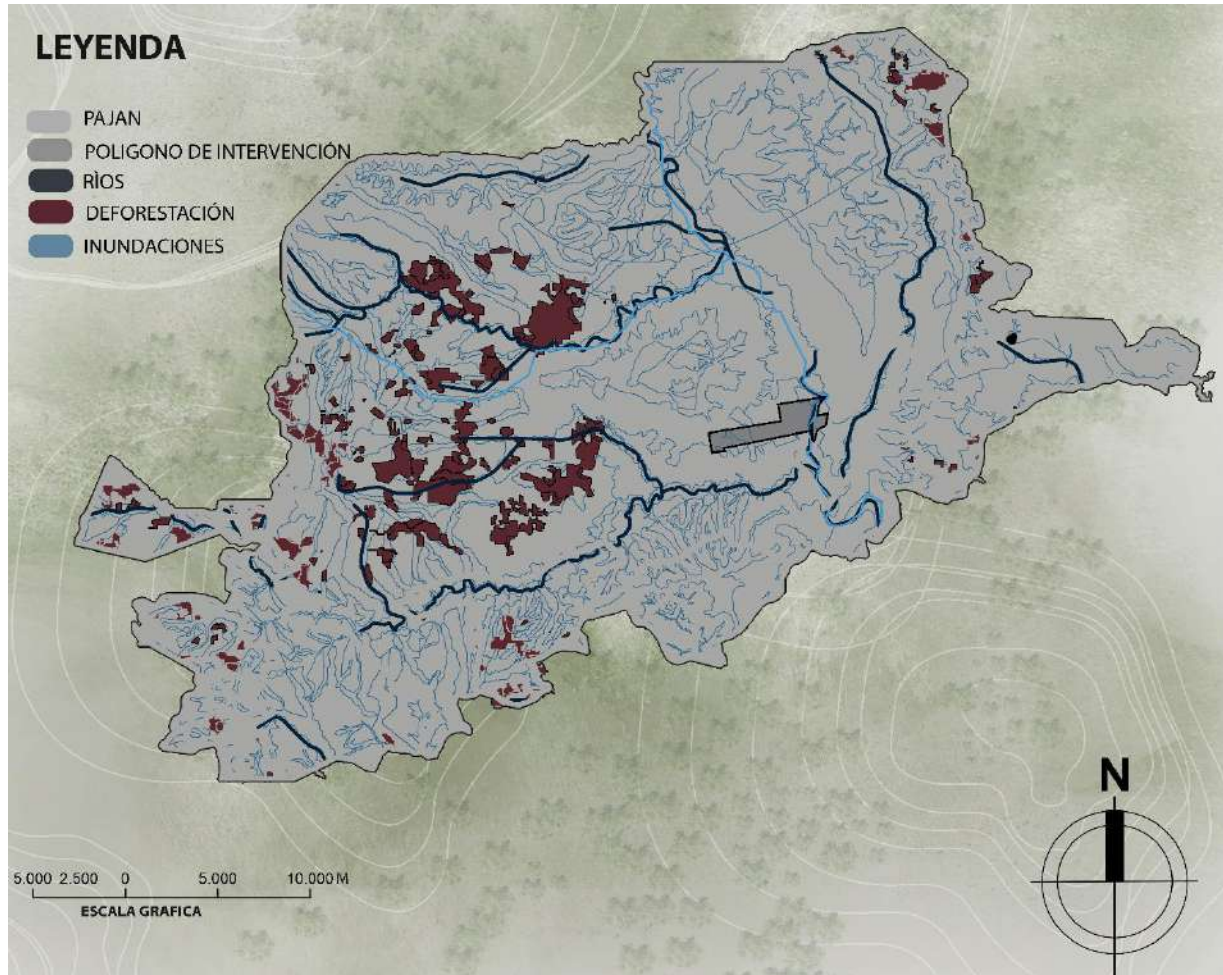
En conjunto, el análisis de los sistemas públicos de soporte evidencia que el polígono cuenta con infraestructura básica suficiente para el desarrollo de la propuesta urbana, aunque presenta ciertas deficiencias funcionales y de mantenimiento que justifican la implementación de estrategias de mejoramiento y regeneración urbana dentro del área de intervención.

7.3.6 Mapa de riesgo

El mapa identifica la distribución espacial de las principales amenazas ambientales presentes en el cantón Paján, correspondientes a zonas de deforestación e inundación, permitiendo comprender su relación con el polígono de intervención y las condiciones del territorio.

Figura 79.

Mapa de riesgos de Paján y el polígono de intervención



Nota. Elaboración propia en base a QGIS

7.3.7 Estudio de topografía:

Presenta una topografía semiplana con pendientes suaves y una circulación relativamente uniforme dentro del área de intervención. Estas condiciones favorecen la conectividad urbana y facilitan el desarrollo de las estrategias planteadas en la propuesta, especialmente en relación con la movilidad peatonal y la adecuación del espacio público. A nivel físico, el terreno no presenta pendientes pronunciadas ni limitaciones topográficas significativas que dificulten la implementación de la propuesta urbana. Sin embargo, se identifican zonas con tendencia a

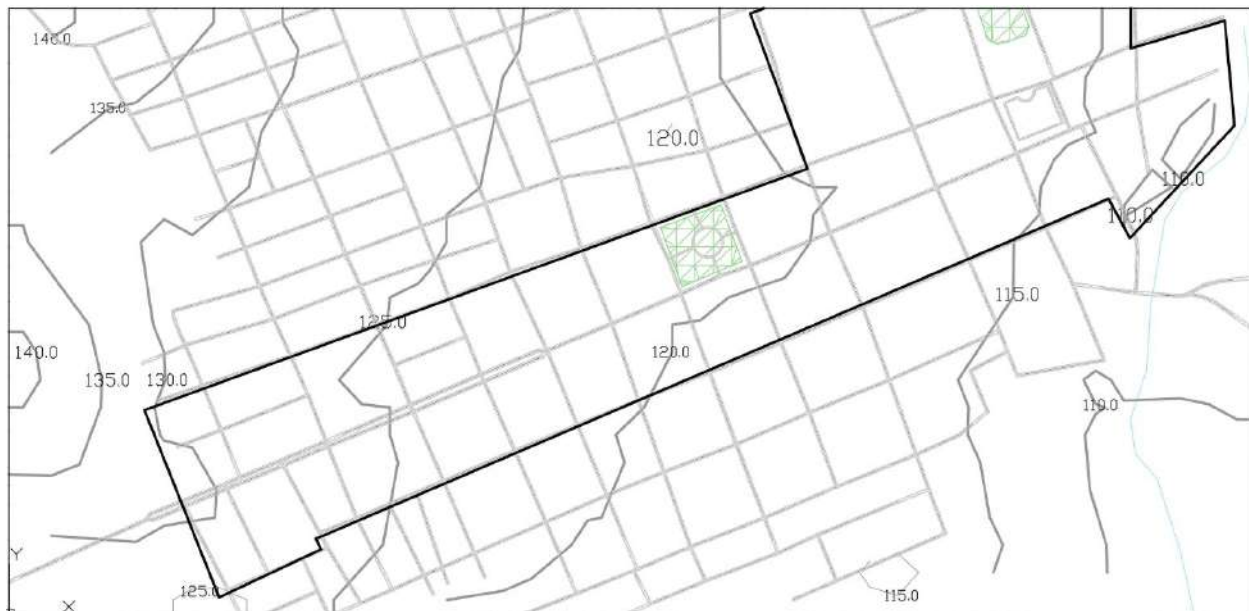
acumulación de agua durante temporadas invernales, situación asociada principalmente a niveles bajos del terreno y a deficiencias en el sistema de drenaje pluvial existente.

Asimismo, dentro del entorno se evidencia la presencia de elementos naturales como quebradas y cuerpos hídricos cercanos, los cuales forman parte de las condiciones naturales del sector y deben ser considerados dentro del análisis territorial y ambiental del área de estudio.

En términos generales, las características topográficas del polígono resultan favorables para la ejecución de la propuesta urbana, debido a que permiten desarrollar intervenciones de accesibilidad, rehabilitación peatonal y recuperación del espacio público sin presentar mayores condicionantes físicas para su implementación.

Figura 80.

Topografía del Polígono de intervención



Nota. Elaboración propia en base de topoexport_2D

7.3.8 Análisis de Viabilidad Económica

La viabilidad económica de la propuesta puede sustentarse mediante diversas fuentes de financiamiento vinculadas al desarrollo urbano, la sostenibilidad ambiental, la inclusión social y el mejoramiento del espacio público. Entre las principales entidades se encuentra el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE), organismo que financia proyectos de infraestructura, equipamiento urbano, movilidad, regeneración urbana y mejoramiento de espacios públicos para los Gobiernos Autónomos Descentralizados. La participación de esta entidad resulta viable debido a que el cantón

Paján registra antecedentes de financiamiento otorgado por el BDE para la ejecución de obras públicas y proyectos de infraestructura local. Asimismo, la actual Primera Fase de la Regeneración Urbana de las calles 9 de octubre y Rocafuerte constituye un referente local que evidencia la capacidad institucional para gestionar recursos destinados al mejoramiento urbano.

De manera complementaria, la propuesta puede fortalecerse mediante convenios interinstitucionales entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Paján y el Gobierno Provincial de Manabí, permitiendo la ejecución compartida de obras relacionadas con espacio público, áreas recreativas, infraestructura peatonal, paisajismo urbano y equipamientos comunitarios. Este mecanismo de cooperación representa una alternativa frecuente para la gestión de proyectos de desarrollo territorial en los gobiernos locales.

Dentro del ámbito internacional, existen organismos que promueven el financiamiento de proyectos orientados a la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad universal, la movilidad sostenible y el fortalecimiento del espacio público. Entre ellos destacan el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), entidades que mantienen programas dirigidos al desarrollo urbano sostenible, la resiliencia climática, la inclusión social y el mejoramiento de la calidad de vida en ciudades latinoamericanas. Estas líneas de cooperación representan alternativas potenciales para la obtención de recursos complementarios destinados a la ejecución de proyectos urbanos con enfoque social y ambiental.

La incorporación de criterios de accesibilidad universal dentro de la propuesta, tales como recorridos peatonales seguros, señalización accesible, mobiliario inclusivo y superficies podotáctiles para personas con discapacidad visual, permite además vincular el proyecto con programas y fondos orientados a la atención de grupos prioritarios, fortaleciendo sus posibilidades de financiamiento mediante políticas públicas de inclusión social y accesibilidad.

Asimismo, la propuesta admite la participación de alianzas público-privadas mediante convenios con empresas interesadas en asociar su imagen institucional a espacios urbanos estratégicos.

Finalmente, el cantón Paján registra antecedentes de cooperación internacional vinculados a organismos de los Estados Unidos para el desarrollo de espacios públicos comunitarios, situación que evidencia la posibilidad de gestionar futuras alianzas destinadas a financiar intervenciones relacionadas con sostenibilidad ambiental, regeneración urbana, inclusión social y mejoramiento

de la infraestructura pública. En este contexto, la propuesta presenta viabilidad económica al articular recursos municipales, financiamiento estatal, cooperación internacional, entidades multilaterales y mecanismos de inversión compartida que permiten una ejecución progresiva y sostenible del proyecto.

7.3.9 Análisis de la Viabilidad Ambiental

La propuesta urbana para el polígono central del cantón Paján presenta viabilidad ambiental debido a que las intervenciones planteadas se desarrollan principalmente sobre espacio público existente y no generan afectaciones significativas sobre el entorno natural. La propuesta se orienta al mejoramiento de la calidad urbana mediante estrategias de regeneración peatonal, incorporación de áreas verdes y recuperación del espacio público.

En el área de intervención se identifica una limitada presencia de vegetación y áreas verdes, condición que influye en el confort climático y en la calidad ambiental del entorno urbano. Asimismo, se evidencian ciertos niveles de contaminación visual relacionados con cableado, elementos urbanos desordenados y deterioro del espacio público, mientras que la contaminación por vehículos y acumulación de basura se presenta en menor proporción dentro del polígono.

En relación con las condiciones naturales del sector, el área mantiene cercanía con cuerpos hídricos y quebradas ubicadas en los límites del polígono, los cuales funcionan como receptores naturales de aguas lluvias y no representan afectaciones directas para la propuesta urbana. De igual manera, las características del proyecto no requieren tala de árboles ni generan impactos ambientales relevantes, aunque podrían existir movimientos menores de tierra relacionados con adecuaciones peatonales y mejoramiento de infraestructura urbana.

La propuesta incorpora estrategias de arborización y recuperación ambiental que permiten aumentar las áreas verdes, mejorar la generación de sombra y fortalecer el confort climático dentro del espacio público. Estas acciones contribuyen a mejorar la calidad ambiental y visual del entorno urbano, favoreciendo espacios más adecuados para la permanencia y circulación de los usuarios.

Finalmente, debido a que la propuesta corresponde a una intervención de regeneración urbana de bajo impacto ambiental y desarrollada sobre infraestructura existente, no se prevé la

necesidad de permisos ambientales complejos, manteniendo coherencia con criterios de sostenibilidad y mejoramiento urbano para el cantón Paján.

7.3.10 Estudio de Viabilidad Legal y Administrativa

La propuesta urbana planteada para el polígono central del cantón Paján presenta viabilidad legal y administrativa debido a que las intervenciones se desarrollan principalmente sobre espacio público existente, tales como calles, aceras, parques y áreas de circulación peatonal, evitando la necesidad de procesos de expropiación o adquisición de terrenos privados.

La intervención se encuentra alineada con el uso actual del suelo correspondiente a un área urbana consolidada con actividades comerciales, administrativas y de servicios. En este contexto, la propuesta no modifica la estructura funcional del sector, sino que plantea estrategias de regeneración urbana orientadas a mejorar la movilidad peatonal, la organización espacial y la funcionalidad del espacio público. Asimismo, la incorporación de una calle peatonal como parte de la propuesta busca reorganizar y fortalecer la actividad comercial existente, especialmente aquella vinculada al comercio informal presente en el sector.

Desde el ámbito administrativo, la ejecución del proyecto será gestionada principalmente por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Paján, entidad competente en materia de planificación urbana, espacio público y movilidad dentro del cantón. De igual manera, la propuesta podría complementarse mediante coordinación con instituciones provinciales o alianzas estratégicas orientadas al desarrollo urbano y recuperación del espacio público.

En términos legales, la propuesta no requiere cambios de zonificación ni procesos complejos relacionados con afectaciones ambientales o intervención sobre propiedad privada, lo que favorece su factibilidad administrativa. Además, las estrategias planteadas pueden ejecutarse de manera progresiva y por etapas, permitiendo una implementación adaptable a la disponibilidad de recursos y a la planificación institucional del cantón.

En conjunto, el estudio de viabilidad legal y administrativa evidencia que la propuesta urbana presenta condiciones favorables para su ejecución, manteniendo coherencia con la normativa urbana vigente y con las competencias institucionales relacionadas con el desarrollo urbano del cantón Paján.

7.3.11 Condiciones legales de propiedad:

El área de intervención se desarrolla principalmente sobre espacios públicos de administración municipal, tales como calles, aceras, parques y áreas de circulación peatonal, condición que favorece la viabilidad jurídica de la propuesta urbana.

La intervención no contempla ocupación de propiedades privadas ni procesos de expropiación, debido a que las estrategias planteadas se implementan sobre infraestructura urbana existente y áreas de dominio público. Asimismo, la propuesta de incorporación de una calle peatonal se desarrolla sobre una vía pública municipal, manteniendo compatibilidad con el uso urbano y comercial presente dentro del sector.

En términos legales, no se identifican conflictos relacionados con tenencia del suelo o limitaciones de propiedad que impidan el desarrollo de la propuesta. Esta condición facilita los procesos administrativos y técnicos necesarios para la ejecución de las intervenciones urbanas planteadas. De igual manera, la propuesta mantiene coherencia con las disposiciones de uso y ocupación del suelo establecidas para el área urbana consolidada del cantón, permitiendo desarrollar estrategias de regeneración urbana y recuperación del espacio público sin alterar la estructura jurídica del sector.

En conjunto, las condiciones legales de propiedad evidencian que el área de intervención presenta características favorables para la ejecución de la propuesta urbana, garantizando factibilidad jurídica y administrativa dentro del contexto urbano del cantón Paján.

7.4 Presupuesto referencial.

Tabla 21

Presupuesto referencial de la propuesta de regeneración urbana

RUBRO	Unidad	Cantidad	Precio Unitario (USD)	Subtotal (USD)
Replanteo y nivelación	m2	27.770	1,80	49.986,00
Demolición de aceras existentes	m2	8.950	8,90	79.655,00
Excavación y desalojo	m3	3.450	18,50	63.825,00
Bordillos de hormigón prefabricado	m	5.850	26,80	156.780,00
Construcción de aceras de hormigón	m2	8.950	68,50	613.075,00
Piso podotáctil	m2	540	58,90	31.806,00
Rampas accesibles	u	118	385,00	45.430,00
Adoquín decorativo en plazas	m2	2.850	74,50	212.325,00
Áreas verdes y jardinería	m2	4.320	27,80	120.096,00
Arborización urbana	u	235	248,00	58.280,00
Bancas metálicas con madera	u	68	1.180,00	80.240,00
Basureros urbanos	u	46	460,00	21.160,00
Bolardos metálicos	u	186	175,00	32.550,00
Luminarias LED ornamentales	u	96	2.850,00	273.600,00

Señalización horizontal	m2	1.180	19,50	23.010,00
Señalización vertical	u	74	90,950	36.630,00
Mobiliario complementario		1	65,300	62.500,00
Subtotal			1.960.948,00	
Administración (5 %)			98.047,40	
Imprevistos (5 %)			98.047,40	
Utilidad (5 %)			98.047,40	
Subtotal General			2.255.090,20	
IVA (15 %)			338.263,53	
TOTAL, REFERENCIAL			USD 2.593.353,73	

El presupuesto referencial fue elaborado a partir de costos promedio de proyectos de regeneración urbana ejecutados en el Ecuador, considerando obras de mejoramiento vial, espacio público, accesibilidad, áreas verdes, mobiliario urbano e infraestructura complementaria. Los valores presentados tienen carácter estimativo y sirven únicamente como referencia para evaluar la viabilidad económica de la propuesta, por lo que deberán ser verificados mediante estudios definitivos y análisis de precios unitarios previo a una eventual ejecución.

7.5 Cronograma de obra referencial.

La ejecución de la propuesta se plantea de manera progresiva mediante cinco fases constructivas, estructuradas de acuerdo con la secuencia lógica de los rubros contemplados en el presupuesto referencial. Esta planificación permite desarrollar de forma ordenada las actividades

preliminares, las obras de infraestructura vial y peatonal, la adecuación del espacio público, la incorporación del paisajismo y la instalación del equipamiento urbano, garantizando una ejecución técnica eficiente, una adecuada administración de los recursos y el cumplimiento del plazo estimado de la obra.

Tabla 22

Cronograma referencial de ejecución de la propuesta de regeneración urbana.

ETAPA	ACTIVIDADES PRINCIPALES	RUBROS ASOCIADOS	TIEMPO ESTIMADO
Fase 1 Infraestructura vial y peatonal	Intervención de vías principales, mejoramiento de aceras, rampas de accesibilidad y drenaje pluvial.	Demolición y retiro de infraestructura existente, rehabilitación de vías urbanas, construcción de aceras accesibles, drenaje pluvial complementario y obras de accesibilidad universal.	8 meses
Fase 2 Espacio público y áreas de estancia	Recuperación y adecuación de plazas, espacios de permanencia y senderos peatonales.	Regeneración de plazas y espacios de estancia, implementación de senderos peatonales y adecuación de áreas recreativas.	6 meses
Fase 3 Paisajismo y sostenibilidad urbana	Incorporación de vegetación y mejoramiento ambiental del sector.	Arborización urbana, áreas verdes y jardinería.	6 meses
Fase 4 Equipamiento e imagen urbanos	Instalación de mobiliario urbano, iluminación y señalización	Bancas urbanas, basureros, bolardos, luminarias LED, señalización horizontal y vertical.	4 meses
Fase 5 Fiscalización, control y cierre del proyecto	Seguimiento técnico, recepción de obra y cierre administrativo.	Fiscalización de obra, administración del proyecto e imprevistos.	2 meses

Duración total estimada 24 meses.

8 Conclusiones

Durante el desarrollo de esta investigación se nos permitió conocer las condiciones físicas, sociales, ambientales y funcionales del polígono central del casco urbano del cantón Paján, por ello se identificaron diversas problemáticas como el deterioro de infraestructura urbana, deficiencias en la movilidad peatonal, escasez de áreas verdes junto con el uso inadecuado del espacio público en las cuales afectan al funcionamiento del sector disminuyendo la calidad ambiental y la imagen urbana en las que influyen de manera negativa a las actividades diarias y a la calidad de vida de la población.

A partir de los resultados obtenidos en el diagnóstico se pudo evidenciar la necesidad de poder desarrollar estrategias integrales en las que permitan mejorar la calidad del espacio público, fortalecer la accesibilidad y optimizar la conectividad dentro del área de estudio, lo cual se determinó que en el centro del cantón Paján cuenta con un alto potencial urbano esto se debe a la concentración de actividades comerciales, administrativas y sociales por lo que convierte en un sector estratégico para poder impulsar el desarrollo del cantón.

De acuerdo con las respuestas a las problemáticas identificadas se plantea propuestas de regeneración urbana basada en criterios de sostenibilidad, accesibilidad universal, movilidad segura y fortalecimiento de la identidad local, por lo que la propuesta contempla intervenciones orientadas al mejoramiento de la infraestructura peatonal y vial, por lo que, la recuperación de los espacios públicos, la incorporación de áreas verdes junto con el mobiliario urbano en la que las acciones dirigidas a consolidar una imagen urbana más ordenada, accesible y atractiva para la población.

Finalmente, el análisis de viabilidad económica y la planificación por etapas demuestran que la propuesta puede ejecutarse de manera progresiva de acuerdo con la disponibilidad de recursos institucionales permitiendo priorizar las intervenciones de mayor impacto para la comunidad. De esta manera, la propuesta constituye una alternativa viable para contribuir al desarrollo urbano sostenible del cantón Paján promoviendo espacios públicos de mayor calidad, fortaleciendo la interacción social y mejorando las condiciones generales de habitabilidad del entorno urbano.

9 Recomendaciones:

Se recomienda al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Paján considerar la propuesta de regeneración urbana como un instrumento de apoyo para futuros procesos de planificación e intervención del espacio público, priorizando aquellas acciones orientadas al mejoramiento de la movilidad peatonal, la accesibilidad universal y la recuperación de áreas de uso colectivo.

Es recomendable que, previo a una posible ejecución de la propuesta, se desarrollen estudios técnicos complementarios relacionados con topografía, tránsito, drenaje pluvial, redes de infraestructura básica y análisis de costos definitivos, con el fin de garantizar la viabilidad técnica y económica de las intervenciones planteadas.

Se sugiere implementar la propuesta mediante una planificación por etapas, priorizando inicialmente las obras relacionadas con la infraestructura vial y peatonal, debido a su impacto directo sobre la movilidad, seguridad y accesibilidad de la población. Esta estrategia permitirá optimizar los recursos disponibles y facilitar la gestión financiera del proyecto.

Asimismo, se recomienda fortalecer los mecanismos de participación ciudadana durante las diferentes fases de desarrollo del proyecto, promoviendo la inclusión de habitantes, comerciantes y actores locales en los procesos de toma de decisiones, con el propósito de garantizar que las intervenciones respondan a las necesidades reales de la comunidad.

Finalmente, se recomienda dar continuidad a investigaciones relacionadas con la regeneración urbana, movilidad sostenible y espacio público en el cantón Paján, con el fin de generar información actualizada que contribuya al desarrollo de futuras propuestas de planificación urbana y al fortalecimiento de la calidad de vida de la población.

Referencias

- Arendt, H. (1993). *La condición humana*. Barcelona, España: Paidós.
- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi, Ecuador: Registro Social. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/242133-2/>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito, Ecuador: Registro Oficial del Ecuador. Obtenido de <https://www.asambleanacional.gob.ec/documentos/LEY-COOTAD-.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: Registro Oficial del Ecuador. Obtenido de <https://biblioteca.defensoria.gob.ec/handle/37000/3371>
- Borja, J. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.
- Carrión, F. (2012). *El derecho a la ciudad en América Latina: Visiones desde la política*. Quito, Ecuador: UASB/OLACCHI.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2024). *Informe urbano de América Latina y el Caribe 2024*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/80858-panorama-social-america-latina-caribe-2024-desafios-la-proteccion-social>
- Conzen, M. R. (1960). *Alnwick, Northumberland*. London, England: Institute of British Geographers.
- Cullen, G. (1961). *El paisaje urbano*. Barcelona, España: Blume.
- Espinal, H. (2021). *Procesos de gentrificación en el paisaje urbano regenerado de la ciudad de portoviejo a partir del 16A*. Manta, Ecuador: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.
- Friedmann, J. (1987). *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- GAD Paján. (2023). *ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO*. Obtenido de ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO: file:///C:/Users/Carlo/Downloads/ilide.info-actualizacion-pdyot-pajan-ver-9-pr_388227fdcc3fa9c86012eed835b90237.pdf
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona, España: Reverté.

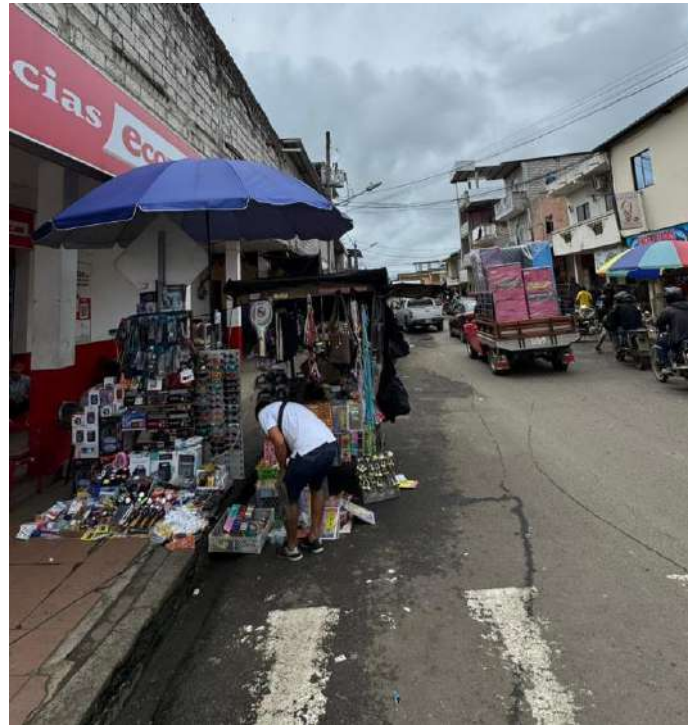
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Washington, D. C.: Infinito.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington, D. C.: Island Press.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Paján . (2023). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Cantón Paján 2023-2027*. Paján: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Paján .
- Hall, P. (2002). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Rebel Cities.
- Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London, England: Macmillan Press.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *Pedestrians First*. New York, Estados Unidos: Institute for Transportation and Development Policy. Obtenido de <https://itdp.org/publication/pedestrians-first-tools-for-a-walkable-city/>
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2010). *NTE INEN 2243: Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico*. Quito, Ecuador: Instituto Ecuatoriano de Normalización.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2013). *Índice Verde Urbano 2012*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/camas/web-inec/Encuestas_Ambientales/Verde_Urbano/Presentacion_Indice%20Verde%20Urbano%20-%202012.pdf
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2022). *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU): Indicadores laborales. Diciembre 2022*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2022/Diciembre_2022/202212_Mercado_Laboral.pdf
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. New York: Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona, España: Península.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Cambridge, Massachusetts: Gustavo Gili.

- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2019). *Norma Ecuatoriana de la Construcción. Capítulo NEC-HS-AU: Accesibilidad Universal*. Quito, Ecuador: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Municipio de Loja. (s.f.). *Regeneración Urbana*. Obtenido de Municipio de Loja: <https://www.loja.gob.ec/contenido/regeneracion-urbana>
- Newman, P. (1999). *Sustainability and cities*. Washington, D. C.: Island Press.
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La agenda 2030 para el desarrollo sostenible*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito, Ecuador: ONU-Hábitat.
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable*.
- Rogers, R. (1997). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Secretaría Nacional de Planificación. (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025-2029: Ecuador no se detiene*. Quito, Ecuador: Secretaría Nacional de Planificación.
- Speck, J. (2012). *Walkable City*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Whyte, W. H. (1980). *La vida social de los pequeños espacios urbanos*. Washington, D. C.: Conservation Foundation.

Anexos:

Recolección de datos.









Datos obtenidos Excel.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE
1	ACERAS VERDES																														
2	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
3	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
4	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
5	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
6	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
7	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
8	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
9	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
10	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
11	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
12	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
13	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
14	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
15	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
16	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
17	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
18	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
19	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
20	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
21	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
22	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
23	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
24	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
25	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
26	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
27	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
28	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
29	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
30	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
31	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
32	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
33	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
34	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
35	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
36	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
37	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
38	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
39	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
40	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
41	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
42	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
43	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
44	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
45	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
46	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
47	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
48	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
49	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
50	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
51	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
52	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
53	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
54	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
55	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
56	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
57	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
58	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
59	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
60	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
61	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
62	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
63	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
64	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
65	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
66	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
67	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
68	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
69	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
70	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
71	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
72	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
73	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
74	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
75	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
76	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
77	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
78	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
79	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
80	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
81	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
82	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
83	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
84	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
85	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
86	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
87	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
88	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
89	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
90	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
91	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
92	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
93	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
94	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
95	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
96	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
97	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
98	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
99	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
100	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
101	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
102	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
103	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
104	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
105	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
106	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
107	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
108	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
109	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
110	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
111	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
112	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
113	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
114	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
115	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
116	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
117	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
118	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
119	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
120	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
121	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
122	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
123	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
124	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
125	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
126	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
127	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
128	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
129	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
130	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
131	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
132	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
133	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
134	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
135	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
136	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
137	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
138	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
139	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
140	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
141	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
142	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
143	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
144	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
145	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
146	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
147	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
148	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
149	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
150	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
151	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
152	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
153	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
154	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
155	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
156	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
157	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
158	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
159	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
160	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
161	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
162	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
163	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
164	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
165	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
166	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
167	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
168	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
169	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
170	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
171	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
172	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
173	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
174	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
175	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
176	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
177	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
178	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
179	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
180	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
181	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
182	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
183	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
184	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
185	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
186	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
187	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
188	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
189	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
190	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
191	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
192	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
193	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
194	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
195	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
196	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
197	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
198	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
199	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
200	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
201	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
202	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
203	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
204	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
205	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
206	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
207	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
208	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
209	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
210	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
211	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
212	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
213	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
214	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
215	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
216	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
217	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
218	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
219	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
220	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
221	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
222	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
223	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
224	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
225	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
226	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
227	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
228	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
229	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
230	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
231	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
232	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
233	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
234	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
235	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
236	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
237	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
238	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
239	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
240	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
241	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
242	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
243	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
244	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
245	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
246	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
247	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
248	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
249	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
250	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
251	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
252	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
253	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
254	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
255	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
256	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
257	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
258	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
259	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
260	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
261	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
262	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
263	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
264	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
265	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
266	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
267	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
268	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
269	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
270	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
271	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
272	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
273	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
274	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
275	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
276	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
277	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
278	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
279	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
280	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
281	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
282	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
283	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
284	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
285	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
286	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
287	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
288	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
289	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
290	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
291	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
292	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
293	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
294	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
295	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
296	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
297	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
298	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
299	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
300	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
301	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
302	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
303	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
304	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
305	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
306	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
307	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
308	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
309	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
310	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
311	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
312	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
313	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
314	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
315	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
316	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
317	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
318	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
319	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
320	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
321	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
322	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
323	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
324	MUNICIPIO ACERAS VERDES																														
325																															

Encuesta realizada.

Datos generales del encuestado

Edad:

- ☐ Menor de 18 años
- ☐ 18 – 29 años
- ☒ 30 – 44 años
- ☐ 45 – 59 años
- ☐ 60 años o más

Sexo:

- ☐ Femenino
- ☒ Masculino
- ☐ Prefiere no decir

Relación con el centro de Paján:

- ☒ Residente del sector
- ☐ Comerciante
- ☐ Visitante frecuente
- ☐ Visitante ocasional

Movilidad Peatonal Y Accesibilidad

¿Qué tan cómodo/a se siente al caminar por las aceras del centro de Paján?

- ☐ Muy cómodo
- ☐ Cómodo
- ☒ Poco cómodo
- ☐ Nada cómodo

¿Considera que el espacio público permite desplazarse con facilidad a personas adultas mayores, niños o personas con discapacidad?

- ☐ Sí, sin dificultad
- ☒ Con algunas dificultades
- ☐ Con muchas dificultades
- ☐ No lo permite

¿Los cruces peatonales le generan confianza al momento de cruzar la vía?

- ☐ Siempre
- ☐ A veces
- ☐ Rara vez
- ☒ Nunca

¿Cómo percibe la facilidad para desplazarse a pie en el centro urbano de Paján?

- ☐ Muy buena
- ☒ Buena
- ☐ Regular
- ☐ Mala

¿Qué factor dificulta principalmente el desplazamiento peatonal?

- ☐ Aceras en mal estado

- ☒ Comercio informal
- ☐ Falta de cruces peatonales
- ☐ Tránsito vehicular
- ☐ Otro: _____

Seguridad Y Convivencia Social

¿Qué tan seguro/a se siente al transitar por el centro de Paján durante el día?

- ☐ Muy seguro
- ☒ Seguro
- ☐ Poco seguro
- ☐ Nada seguro

¿Y durante la noche?

- ☐ Muy seguro
- ☒ Seguro
- ☐ Poco seguro
- ☐ Nada seguro

¿En qué espacios del centro percibe mayor inseguridad?

- ☐ Calles con poca iluminación
- ☐ Aceras deterioradas
- ☐ Zonas con comercio informal
- ☐ Espacios sin actividad nocturna
- ☐ Cruces peatonales
- ☒ No percibe inseguridad
- ☐ Otros: _____

¿Considera que el uso del espacio público está bien organizado entre peatones, comercio y tránsito vehicular?

- ☐ Sí, está bien organizado
- ☐ Medianamente organizado
- ☒ Poco organizado
- ☐ Nada organizado

Identidad E Imagen Urbana

¿Cree que el centro de Paján refleja una imagen urbana ordenada y agradable?

- ☐ Sí, totalmente
- ☐ En parte
- ☒ Muy poco
- ☐ No refleja una buena imagen

¿Existen espacios del centro que identifique como puntos de encuentro o referencia urbana?

- ☐ Sí, varios
- ☒ Algunos
- ☐ Muy pocos
- ☐ Ninguno

¿Cuáles de los siguientes espacios considera usted como puntos de encuentro o referencia urbana?

- ☒ Parque o área verde
- ☐ Plaza o espacio cívico
- ☐ Calle comercial
- ☐ Esquina o cruce concurrido
- ☐ Equipamiento público (municipio, iglesia, mercado, etc.)
- ☐ Ninguno
- ☐ Otro: _____

Calidad Ambiental Y Confort

¿Cómo califica la presencia de áreas verdes y sombra en el centro de Paján?

- ☐ Adecuada
- ☒ Regular
- ☐ Insuficiente
- ☐ Inexistente

¿Qué tan agradable le resulta permanecer en el espacio público (descansar, conversar, esperar)?

- ☐ Muy agradable
- ☒ Agradable
- ☐ Poco agradable
- ☐ Nada agradable

¿Cómo percibe la limpieza y el manejo de residuos en el centro?

- ☒ Buena
- ☐ Regular
- ☐ Mala
- ☐ Muy mala

Percepción General

En general, ¿cómo evalúa la calidad del espacio público del centro de Paján?

- ☐ Buena
- ☒ Regular
- ☐ Mala
- ☐ Muy mala

¿Considera necesaria una intervención urbana para mejorar el centro del cantón?

- ☐ Si, es muy necesaria
- ☒ Si, es necesaria
- ☐ Poco necesaria
- ☐ No es necesaria

¿Qué tipo de acciones considera más necesarias para mejorar el centro urbano del cantón Paján?

- ☐ Mejoramiento de aceras y espacios peatonales
- ☐ Ordenamiento del comercio informal
- ☒ Incremento de áreas verdes y sombra
- ☐ Mejora del alumbrado y seguridad
- ☐ Equipamiento y mobiliario urbano
- ☐ Otra: _____

Planos Arquitectónicos

