



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN

MODALIDAD: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA

CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021

AUTORES:

CELORIO CENTENO MAYKEL ENRIQUE

SILVA GOROZABEL ELIAN DAVID

TUTOR:

ARQ. CEDEÑO DELGADO TATIANA GABRIELA, MG.

MANTA – ECUADOR

2023

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutora de la carrera de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de 400 horas, bajo la modalidad de PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, cuyo tema del proyecto es “ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021”, el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo CERTIFICO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometido a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

La autoría del tema desarrollado corresponde a Silva Gorozabel Elian David, estudiante de la carrera de Arquitectura, período académico 2022(2), quien se encuentra apto para la sustentación de su trabajo de titulación.

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

Manta, 06 de enero de 2023.

Lo certifico,

Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, Mg.

C.C. 131204232-6

Tutora

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutora de la carrera de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de 400 horas, bajo la modalidad de PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, cuyo tema del proyecto es “ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021”, el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo CERTIFICO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometido a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

La autoría del tema desarrollado corresponde a Celorio Centeno Maykel Enrique, estudiantes de la carrera de Arquitectura, período académico 2022(2), quien se encuentra apto para la sustentación de su trabajo de titulación.

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

Manta, 06 de enero de 2023.

Lo certifico,

Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado, Mg.

C.C. 131204232-6

Tutora

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Elian David Silva Gorozabel con CC: 131589026-7, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto de Investigación con el tema “ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021”, el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 06 días del mes de enero de dos mil veinte y tres.

Arq. Elian David Silva Gorozabel

C.C. 131589026-7

Autor

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Maykel Enrique Celorio Centeno con CC: 135036446-7, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto de Investigación con el tema “ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021”, el cual fue dirigido por la tutora, Arq. Tatiana Gabriela Cedeño Delgado.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 06 días del mes de enero de dos mil veinte y tres.

Arq. Maykel Enrique Celorio Centeno

C.C. 135036446-7

Autor

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

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

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Investigación, cuyo tema es “ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCENTRALIDAD URBANA DE LA CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE PERÍODO 2000-2021” el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos 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.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 09 días del mes de marzo de dos mil veinte y tres.

Arq. Gabriel Eduardo Barba
Espinel, Msl.
C.C. 130948951-4
Tribunal 1

Arq. Marcos Rigoberto Gallo
Zambrano, Mg.
C.C. 130390888-1
Tribunal 2

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis padres, por haberme brindado su apoyo incondicional a lo largo de la carrera, en mis metas académicas y personales. A mis amistades que a pesar de ser pocas, han estado presente demostrando su apoyo y animo hacia mi persona. Y sobre todo a Dios, que me ha brindado cada una de las oportunidades que he tenido y la virtud necesaria para sobrepasar cualquier adversidad.

Arq. Elian David Silva Gorozabel

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi familia que de alguna u otra forma me enseñaron a superar las adversidades de la vida, pero especialmente este trabajo es dedicado a mi hermano Ian por ser quien me motivo a seguir adelante en mi formación académica, también dedico parte de este logro a las personas que ya no están en este mundo y que me apoyaron en este proceso, a Dios por permitirme llegar a cumplir esta meta, a los amigos que me dio la facultad que me enseñaron el valor del compañerismo en los momentos difíciles.

Arq. Maykel Enrique Celorio Centeno

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradezco a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, a mi querida Facultad de Arquitectura, lugar donde he crecido académica y profesionalmente durante la carrera. A cada uno de los docentes que me brindaron sus experiencias y conocimientos por cada semestre que he pasado, a mi tutora de trabajo de titulación, la Arq. Tatiana Cedeño Delgado, por ser parte de todo el proceso de este proyecto de investigación, su conocimiento y enseñanzas.

Agradezco a mis padres, amigos y personas que de una u otra manera forman parte de mi vida, por ser parte de mi crecimiento personal y académico, en cada uno de mis esfuerzos realizados durante la carrera, mi trabajo, constancia y perseverancia.

Arq. Elian David Silva Gorozabel

AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradezco a Dios por permitirme alcanzar un nuevo logro en la vida, a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, a la Facultad de Arquitectura por darme una formación académica que me permitirá ser un profesional, a cada uno de los docentes que me brindaron sus conocimientos a lo largo de la carrera, a mi tutora de titulación, la Arq. Tatiana Cedeño Delgado por ser la encargada de brindarnos sus conocimientos y comentarios dentro de todo el proceso que conllevó este trabajo de titulación.

Tengo que agradecer a mi familia, que me han enseñado el valor de la perseverancia y del esfuerzo, a mis amigos que me han apoyado de una u otra forma dentro de este largo proceso académico, reconociendo el esfuerzo del día a día que implico llegar hasta esta meta.

Arq. Maykel Enrique Celorio Centeno

ÍNDICE

| | |
|--|----------|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 4 |
| 2.1 Marco Contextual | 4 |
| 2.2 Formulación del problema | 5 |
| 2.2.1 Problema Central y Subproblemas: | 8 |
| 2.2.1.1 Problema Central. | 8 |
| 2.2.1.2 Subproblemas. | 8 |
| 2.3 Definición Del Objeto De Estudio | 8 |
| 2.3.1 Delimitación espacial | 9 |
| 2.3.2 Delimitación temporal | 10 |
| 2.4 Campo de acción del objeto de estudio..... | 10 |
| 2.5 Objetivos | 10 |
| 2.5.1 Objetivo General..... | 10 |
| 2.5.2 Objetivos Específicos..... | 10 |
| 2.6 Hipótesis | 11 |
| 2.7 Justificación..... | 11 |
| 2.7.1 Social..... | 12 |
| 2.7.2 Urbana..... | 12 |
| 2.7.3 Académica..... | 13 |

| | |
|--|-----------|
| 2.7.4 Institucional..... | 13 |
| 2.8 Identificación Y Operacionalización De Variables..... | 13 |
| 2.8.1 Variable Independiente | 12 |
| 2.8.2 Variable Dependiente | 13 |
| 2.9 Tareas Científicas Desarrolladas..... | 14 |
| 2.9.1 Tc1 | 14 |
| 2.9.2 Tc2 | 14 |
| 2.9.3 Tc3 | 14 |
| 2.9.4 Tc4 | 14 |
| 3. CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL Y LEGAL..... | 15 |
| 3.1 Marco antropológico..... | 15 |
| 3.2 Marco teórico | 17 |
| 3.2.1 La teoría de las ciudades pequeñas | 17 |
| 3.2.2. Teoría de los Lugares Centrales..... | 18 |
| 3.2.3. Teoría del derecho a la ciudad..... | 21 |
| 3.3 Marco Conceptual | 22 |
| 3.3.1 Planificación urbana:..... | 22 |
| 3.3.1.1 Planificación comunicativa: | 23 |
| 3.3.1.2 Planificación equitativa: | 23 |
| 3.3.1.3 Planificación participativa: | 24 |
| 3.3.2 Ordenamiento territorial: | 24 |

| | |
|---|----|
| 3.3.3 Centralidad/Descentralidad urbana:..... | 26 |
| 3.4 Marco Jurídico y/o Normativo | 29 |
| 3.4.1 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS (2015-2030) | 29 |
| 3.4.2 Directrices Internacionales sobre Planificación Urbana y Territorial, ONU HÁBITAT (2015) | 30 |
| 3.4.2.1 Los profesionales de la planificación y sus asociaciones deberían:..... | 31 |
| 3.4.3 Constitución de la República del Ecuador (2008)..... | 31 |
| 3.4.4 Plan Nacional de Desarrollo (PND) Plan de Creación de Oportunidades, 2021-2025 | 33 |
| 3.4.4.1 Directriz 1: | 33 |
| 3.4.4.2 Directriz 3: | 34 |
| 3.4.4.2.1 H. Desconcentración y descentralización. | 35 |
| 3.4.4.2.2 I. Gobernanza colaborativa..... | 35 |
| 3.4.4.3 Objetivos. | 35 |
| 3.4.5 Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo (2016)..... | 36 |
| 3.4.5.1 Instrumentos de Planeamiento del Suelo. | 36 |
| 3.4.5.2 Instrumentos de Gestión | 37 |
| 3.4.6 COOTAD (Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) (2010) | 38 |
| 3.4.7 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Rocafuerte 2030 (PDOT)..... | 39 |

| | |
|--|-----------|
| 3.5 Marco Referencial | 41 |
| 3.5.1 Análisis morfológico del área urbana de la ciudad de Pujilí. Expansión urbana y retos para la gestión municipal. (Ecuador)..... | 41 |
| 3.5.1.1 Metodología. | 42 |
| 3.5.1.2 Resultados y Conclusiones. | 44 |
| 3.5.1.3 Reflexión. | 47 |
| 3.5.2 Centro Histórico de la ciudad de Girardot como Centralidad Urbana (Colombia) | 48 |
| 3.5.2.1 Objetivos del estudio. | 49 |
| 3.5.2.2 Metodología. | 49 |
| 3.5.2.3 Resultados y Conclusiones. | 49 |
| 3.5.3 Redes institucionales y desarrollo económico en ciudades pequeñas: el caso de la localidad de Pigüé (Argentina)..... | 51 |
| 3.5.3.1 Metodología. | 52 |
| 3.5.3.2 Resultados y Conclusiones. | 53 |
| 4. CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO | 54 |
| 4.1 Métodos | 55 |
| 4.1.1 Variables de la encuesta | 56 |
| 4.1.2 Variables de la entrevista | 57 |
| 4.2 Técnicas y herramientas | 59 |
| 4.2.1 Técnicas | 59 |
| 4.2.1.1 Técnica 1. Selección y recopilación documental. | 59 |

| | |
|--|-----------|
| 4.2.1.2 Técnica 2. Diseño de la progresión urbana de la ciudad. | 59 |
| 4.2.1.3 Técnica 3. Encuestas y entrevistas. | 59 |
| 4.2.1.4 Técnica 4. Observación y medición in situ. | 60 |
| 4.2.2 Herramientas | 60 |
| 4.2.2.1 Material bibliográfico. | 60 |
| 4.2.2.2 Cartografías. | 60 |
| 4.2.2.3 Encuestas. | 61 |
| 4.2.2.4 Entrevistas. | 61 |
| 4.2.2.5 Levantamiento y tabulación de la información recopilada. | 62 |
| 4.3 Fuentes | 62 |
| 5. CAPÍTULO III. DIAGNÓSTICO Y RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN | 63 |
| 5.1 Diagnóstico de la investigación | 63 |
| 5.1.1 Aspectos claves de la planificación territorial y mecanismos de desarrollo..... | 63 |
| 5.1.1.1 Entrevista a la ciudadanía. | 63 |
| 5.1.1.2 Entrevista al gobierno local. | 67 |
| 5.1.2 Influencia de los procesos de planificación urbana en la ciudadanía | 73 |
| 5.1.2.1 Análisis de la interacción de los equipamientos antes y después de ser reubicados (mercado y terminal). | 73 |
| 5.1.2.2 Influencia en la ciudadanía. | 75 |

| | |
|---|-----|
| 5.1.3 Influencia del crecimiento, proceso de expansión urbana y equipamientos existentes en la ciudad | 96 |
| 5.1.3.1 Análisis de la expansión urbana de Rocafuerte..... | 96 |
| 5.1.3.2 Análisis de la interacción de los equipamientos de acuerdo a un modelo central y periférico. | 100 |
| 5.2 Resultados de la investigación | 104 |
| 5.2.1 Interacción de los equipamientos con la ciudad | 104 |
| 5.2.2 Influencia en la ciudadanía | 107 |
| 5.2.2.1 Nivel de participación. | 107 |
| 5.2.2.2 Accesibilidad a los servicios. | 108 |
| 5.2.2.3 Preferencia de ubicación (Mercado y Terminal). | 109 |
| 5.2.2.4 Medio de transporte (Mercado y Terminal)..... | 110 |
| 5.2.2.5 Frecuencia de visita (Mercado, Terminal y Centro). | 111 |
| 5.2.2.6 Tiempo de traslado (Mercado y Terminal). | 112 |
| 5.2.2.7 Costo de traslado (Mercado y Terminal)..... | 113 |
| 5.2.2.8 Nivel de seguridad..... | 114 |
| 5.2.3 Proceso de expansión urbana | 116 |
| 5.2.4 Interacción de los equipamientos..... | 119 |
| 5.2.5 Desarrollo estratégico | 123 |
| 5.2.5.1 Estructura de la estrategia..... | 123 |
| 5.2.5.2 Visión. | 125 |
| 5.2.5.3 Desarrollo de los pilares estratégicos. | 125 |

| | |
|---|------------|
| 5.3 Discusión | 135 |
| 6. CONCLUSIONES..... | 138 |
| 7. RECOMENDACIONES | 140 |
| 8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 142 |
| 9. ANEXOS | 148 |
| 9.1 Entrevistas | 148 |
| 9.1.1 Banco de preguntas a la ciudadanía..... | 148 |
| 9.1.1.2 Preguntas dirigidas a los representantes de las asociaciones. | 148 |
| 9.1.2 Banco de preguntas al gobierno local | 149 |
| 9.1.2.1 Preguntas dirigidas a la dirección de planificación territorial y de obras públicas..... | 149 |
| 9.2 Encuestas | 151 |
| 9.2.1 Banco de preguntas..... | 151 |
| 9.3 Observación in situ..... | 157 |
| 9.3.1 Mercado..... | 157 |
| 9.3.2 Terminal Terrestre | 159 |
| 9.3.3 Centro de la ciudad..... | 160 |
| 9.3.4 Encuestas y entrevistas | 161 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|-----------------|----|
| Figura 1 | 7 |
| Figura 2 | 9 |
| Figura 3 | 19 |
| Figura 4 | 20 |
| Figura 5 | 44 |
| Figura 6 | 45 |
| Figura 7 | 46 |
| Figura 8 | 54 |
| Figura 9 | 56 |
| Figura 10 | 73 |
| Figura 11 | 74 |
| Figura 12 | 75 |
| Figura 13 | 75 |
| Figura 14 | 76 |
| Figura 15 | 77 |
| Figura 16 | 78 |
| Figura 17 | 79 |
| Figura 18 | 80 |

| | |
|-----------------|----|
| Figura 19 | 80 |
| Figura 20 | 81 |
| Figura 21 | 82 |
| Figura 22 | 83 |
| Figura 23 | 84 |
| Figura 24 | 85 |
| Figura 25 | 86 |
| Figura 26 | 87 |
| Figura 27 | 88 |
| Figura 28 | 89 |
| Figura 29 | 90 |
| Figura 30 | 91 |
| Figura 31 | 92 |
| Figura 32 | 93 |
| Figura 33 | 94 |
| Figura 34 | 95 |
| Figura 35 | 97 |
| Figura 36 | 98 |
| Figura 37 | 99 |

| | |
|-----------------|-----|
| Figura 38 | 101 |
| Figura 39 | 102 |
| Figura 40 | 104 |
| Figura 41 | 105 |
| Figura 42 | 107 |
| Figura 43 | 108 |
| Figura 44 | 109 |
| Figura 45 | 110 |
| Figura 46 | 111 |
| Figura 47 | 112 |
| Figura 48 | 113 |
| Figura 49 | 114 |
| Figura 50 | 115 |
| Figura 51 | 117 |
| Figura 52 | 118 |
| Figura 53 | 120 |
| Figura 54 | 122 |
| Figura 55 | 124 |
| Figura 56 | 126 |

| | |
|-----------------|-----|
| Figura 57 | 127 |
| Figura 58 | 128 |
| Figura 59 | 130 |
| Figura 60 | 131 |
| Figura 61 | 133 |
| Figura 62 | 134 |
| Figura 63 | 157 |
| Figura 64 | 157 |
| Figura 65 | 158 |
| Figura 66 | 158 |
| Figura 67 | 159 |
| Figura 68 | 159 |
| Figura 69 | 160 |
| Figura 70 | 160 |
| Figura 71 | 161 |
| Figura 72 | 161 |
| Figura 73 | 162 |
| Figura 74 | 162 |
| Figura 75 | 163 |

| | |
|-----------------|-----|
| Figura 76 | 163 |
| Figura 77 | 164 |
| Figura 78 | 164 |
| Figura 79 | 165 |
| Figura 80 | 165 |
| Figura 81 | 166 |
| Figura 82 | 166 |
| Figura 83 | 167 |
| Figura 84 | 167 |
| Figura 85 | 168 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---------------|-----|
| Tabla 1 | 12 |
| Tabla 2 | 13 |
| Tabla 3 | 119 |
| Tabla 4 | 120 |
| Tabla 5 | 121 |

RESUMEN

La presente investigación tiene el objetivo general de analizar los procesos de planificación territorial y descentralidad urbana dentro del límite urbano de Rocafuerte, una ciudad pequeña con una caracterización de lugar central, en donde se percibe la pérdida de dicha centralidad y valor histórico, en virtud de esto se establece el fin de obtener un diagnóstico acerca del crecimiento y expansión del territorio a través de un estudio del sitio; para el cumplimiento de esto se mencionan unos objetivos en donde se deberán estudiar los aspectos claves de la planificación de un territorio y los métodos aplicados en el ordenamiento territorial, en relación con lo expuesto por la centralidad y descentralidad en el contexto de una ciudad pequeña. Del mismo modo, el trabajo transmitirá cómo la lógica de crecimiento urbano y los procesos estructurantes determinan el modelo de una ciudad, en este caso Rocafuerte. Como metodología de estudio se utilizó el método cuantitativo y cualitativo mediante el uso de unas técnicas y herramientas de medición en cada uno de los métodos para poder determinar las variables propuestas en la investigación. Para así conocer cuáles son los desequilibrios existentes en Rocafuerte que incidieron en la pérdida de su centro, la desconcentración de los equipamientos y malestar en la ciudadanía. Con el objetivo final de plantear unas estrategias que permitan la recuperación y consolidación del centro urbano de Rocafuerte, en búsqueda de mejorar la calidad de vida y estructuración de la ciudad.

Palabras claves: Planificación urbana, ordenamiento territorial, centralidad/descentralidad, expansión urbana, desarrollo estratégico, polo de crecimiento.

ABSTRACT

The present investigation has the general objective of analyzing the processes of territorial planning and urban decentralization within the urban limit of Rocafuerte, a small city with a characterization of central place, where the loss of such centrality and historical value is perceived, in virtue of this is established in order to obtain a diagnosis about the growth and expansion of the territory through a study of the site; In order to achieve this, some objectives are mentioned in which the key aspects of the planning of a territory and the methods applied in the territorial planning will be studied, in relation to what is exposed by the centrality and decentrality in the context of a small city. Likewise, the work will convey how the logic of urban growth and structuring processes determine the model of a city, in this case Rocafuerte. As a methodology of study, the quantitative and qualitative method was used through the use of measurement techniques and tools in each of the methods in order to determine the variables proposed in the research. In order to know which are the existing imbalances in Rocafuerte that influenced the loss of its center, the deconcentration of the facilities and discomfort in the citizenship. With the final objective of proposing strategies that allow the recovery and consolidation of the urban center of Rocafuerte, in search of improving the quality of life and structuring of the city.

Keywords: Urban planning, land use planning, centrality/decentrality, urban sprawl, strategic development, growth pole.

1. INTRODUCCIÓN

Los procesos de la descentralización entran con fuerza en América Latina a partir de los medios que conlleva la globalización, punto en donde se redefinen las relaciones existentes entre los espacios de una ciudad, a razón de buscar extraer de las ciudades la importancia, valor del concepto y aplicación de la centralidad. Sin duda la globalización genera una nueva territorialización de las relaciones estado/sociedad, espacio en donde el aspecto local juega una nueva función estratégica pero que es insuficiente para generar el equilibrio deseado.

Para ello, si se parte del punto de vista que la descentralización busca en gran medida modificar los “procesos estructurales de la centralidad” cabe destacar entonces que, “el concepto centro y lo que implica hace referencia a la relación: el centro siempre está presente, definido como un punto interno de un círculo en donde coexisten elementos importantes estructurantes, interviniendo mediante una circunferencia de relaciones permitiendo una coexistencia entre ellas (Carrión, 2003).”

A razón de esto, es significativo señalar la consideración que se debe de tener al intentar plantear una propuesta de descentralización en una ciudad, mediante el análisis del “círculo” y su “circunferencia”, esto es el poder de los agentes reguladores de una ciudad (círculo), el ámbito local y sus integrantes (circunferencia), así como también cabe destacar aquellos procesos históricos, culturales y sociales antes-durante y después de la propuesta de descentralidad.

El proceso de una descentralidad tiene un gran inconveniente, esto se debe a la falta de una planificación a nivel central que logre articular la planificación de un territorio, sobre todo en el caso de una “ciudad pequeña” y por ende el impedimento de un orden a la descentralización administrativa y la desconcentración que se provocará con la misma.

La temática de estudio “Análisis de la Planificación y Descentralidad Urbana de la Cabecera Cantonal de Rocafuerte período 2000-2021” y su desarrollo corresponde a la modalidad de titulación por medio de un proyecto de investigación correspondiente al campo investigativo número dos “Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos”.

Para ello, la investigación cuenta con una delimitación temporal y espacial, correspondiente al área establecida por el límite urbano de la ciudad, con un tiempo propuesto entre el año 2000-2021. En su primera etapa mediante un objetivo general y específicos, busca analizar y comprender los procesos de planificación y descentralidad urbana llevados a cabo en la cabecera cantonal de Rocafuerte, procesos los cuales partieron desde la historia de la ciudad en base a una centralidad histórica, hasta la actualidad que se demuestra un contexto diferente.

En el capítulo uno, a través de un marco referencial, se exponen las teorías relacionadas a las ciudades pequeñas, los lugares centrales y el derecho a la ciudad, a su vez se especifican los conceptos relacionados a la planificación urbana, ordenamiento territorial y la centralidad/descentralidad urbana; por otra parte, el estudio se sustenta mediante un marco jurídico a nivel nacional e internacional. Para realizar la comparativa y método referencial de ciudad, se ha tomado tres modelos de experiencias en ciudades, una a nivel Nacional y las otras a nivel de América Latina.

En el capítulo dos se establece el diseño metodológico a través del método cuantitativo y cualitativo mediante la utilización de algunas herramientas para el cumplimiento del proceso y los objetivos establecidos en la investigación, en virtud de esto, se implementa el uso de revisión bibliográfica, cartografías históricas, interpretación fotográfica, trabajo de campo, entrevistas y encuestas, con la finalidad de obtener unos resultados que permitan comprender los procesos de planificación y expansión urbana; a su vez que se entiende el punto de vista de las personas que habitan la ciudad obteniendo

un estudio exhaustivo crítico y descriptivo para la creación de estrategias y pautas que permitan la consolidación de una ciudad pequeña.

En el capítulo tres se obtiene el diagnóstico y los resultados de todo el proceso llevado a cabo en la investigación, en donde se denota el valor del crecimiento y la expansión urbana suscitada en la ciudad de Rocafuerte, además incluyendo la importancia de su desarrollo en el tiempo y cómo hoy en día demuestra una pérdida de su núcleo con el que nació la ciudad. Dicha ausencia se debe a la reubicación de sus equipamientos de mayor valor hacia la periferia, provocando una desconcentración de actividades y un imperfecto en el ámbito socio económico del territorio.

Finalmente, se sintetizan conclusiones evidenciando que la ciudad de Rocafuerte no es idónea para planificarse por centralidades urbanas, por lo cual, se recomienda establecer estrategias a nivel urbano que permitan reordenar el territorio y brindar facilidades de accesibilidad, habitabilidad, seguridad y calidad de vida, obteniendo una recuperación del centro.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Marco Contextual

Los países de Latinoamérica y el Caribe han pasado por profundos cambios políticos y económicos desde la década de 1970. Entre ellos, y asociados al retorno de la democracia en el continente, se encuentran la descentralización, definida como el proceso mediante el cual se transfiere poder de decisión y responsabilidad desde el nivel central de una organización, a unidades descentralizadas o alejadas del centro, en donde en la mayoría de los países latinoamericanos los factores económicos han tenido prioridad en la determinación del proceso de descentralización. (Arze & Jorge, 2003)

El proceso de descentralización se inicia en Ecuador en 1966 con la Ley de Régimen Municipal en donde se señalan los principios de autonomía y descentralización, y la administración independiente. Pero, es con la Constitución del año 1979, que la descentralización pasa a ser un modelo de gobierno a seguir, en ella se definen dos formas de descentralización: la territorial, ligada a los organismos seccionales propios del régimen autónomo de administración del Estado; y la funcional que se refiere al despliegue del poder ejecutivo en los territorios del país. (Serrano & Acosta, 2011)

“Se aborda la descentralización como transferencia de poder mediante los recursos y competencias de la administración central a las entidades del régimen seccional, y la desconcentración, a la delegación que hace la administración central al régimen seccional dependiente” (Carrión, 1996). El proceso tiene un gran ausente que es contar con una organización a nivel central que articule la planificación y que dé un sentido de orden.

Los procesos organizativos y de ocupación del territorio a través del tiempo son aspectos claves para los procesos de planificación territorial, para ello se debe considerar la estructura de los centros poblados, de acuerdo con las

competencias exclusivas del GAD (Gobierno Autónomo Descentralizado), planificación del territorio y uso de suelo. Rocafuerte se presenta como una ciudad con un territorio de un tamaño pequeño¹ en comparación con otras.

2.2 Formulación del problema

¿En qué se basa el problema?

La problemática de la investigación se basa en la forma y manera en que se da la planificación territorial y urbana de la cabecera cantonal de Rocafuerte, así como también de los mecanismos de control, ya que evidencia una descentralización poco estudiada.

¿A qué se debe el problema?

El problema a estudiar, se debe a la descentralización de los equipamientos (mercado y terminal), afectando a la ciudad y a la ciudadanía, perturbando la forma de vida que se tiene y el ámbito social, económico, cultural y paisajístico.

¿Por qué es importante el análisis del problema?

La temática de estudio es de vital importancia para todo tipo de ciudades, ya que de la planificación urbana y el ordenamiento territorial depende el correcto funcionamiento de cada uno de los elementos que hacen posible la estructura organizativa de una ciudad. A su vez constituye una de las herramientas capaces de poder moldear y diseñar una ciudad de acuerdo a su crecimiento y expansión territorial.

¹“De acuerdo a Max WEBER (1921) para definir el tamaño de una ciudad, acude en primer lugar al tamaño y la densidad del asentamiento.” Un territorio con una densidad poblacional menor a 50.000 habitantes y una centralidad, se le considera como pequeño.

Rocafuerte se constituye en un centro artesanal PYMES (Pequeñas Y Medianas Empresas) de dulces, con un área histórica central consolidada, que en ciertas zonas son no consolidadas², estructura vial, sectores habitados en potencial riesgo a inundaciones, modelo de crecimiento expansivo que se favorece con un límite urbano excedente, baja densidad poblacional urbana, paisaje ambiental deteriorado y pérdida de masas arbóreas.

De acuerdo con Beuf (2020), en su conceptualización acerca de la monocentralidad menciona que “el centro urbano es entonces el espacio urbano que concentra, con el más alto grado de densidad y de diversidad, poblaciones, hitos y símbolos urbanos, usos, flujos, intercambios” siendo así como la ciudad se ha configurado en función de las características tipológicas e históricas. Desde el punto de vista de su estructuración posee características, en donde su núcleo central tiene la más alta densidad urbana, en donde interactúan el uso comercial, administrativo y de vivienda.

Siendo así como Rocafuerte a lo largo de su historia se consolidó como una ciudad pequeña con un único centro a partir de equipamientos de alta importancia. No obstante, en los últimos años de progreso como territorio y de administraciones con diferentes planes, la ciudad ha experimentado cambios en su planificación, esto se debe a la alteración de su centralidad histórica a partir de la reubicación de aquellos equipamientos que formaban y hacían parte de la estructura con la que se fundó la ciudad, este es el caso del mercado central y terminal terrestre.

A partir de la reubicación del mercado central hacia la periferia de la ciudad en un espacio con reducida dotación de equipamiento, surgieron problemáticas de índole urbana y social, esto se debe a la desconexión del

² “La lootugs determina el uso de suelo en dos tipos: consolidado y no consolidado, en donde el consolidado es aquel posee la totalidad de los servicios, equipamientos e infraestructuras necesarios, y el no consolidado es aquel que no posee la totalidad”.

principal espacio público de la ciudad con su centro, siendo parte de la historia de Rocafuerte, perdiendo valor, características y cualidades propias que se formaron con el paso del tiempo, dando lugar a la problemática principal de esta ciudad, la pérdida de su centralidad.

Figura 1

Fotografía: Reubicación del mercado, del centro a la periferia.



Nota: Elaboración propia a través de fotografías in situ, 2022.

Dicha alteración se fomentó de forma acelerada a partir de las últimas administraciones, las cuales no contaron con un estudio adecuado en donde se tome en cuenta a la población y su expansión, ya que una ciudad debe

estar pensada y planificada para su ciudadanía en donde resultó afectada la identidad cultural y valor histórico.

2.2.1 Problema Central y Subproblemas:

2.2.1.1 Problema Central.

Pérdida del carácter de centralidad y planificación descentralizada.

2.2.1.2 Subproblemas.

Se derivan los siguientes:

- Desconexión del centro urbano.
- Discontinuidad espacial de la centralidad.
- Disminución del valor histórico.
- Pérdida de la imagen de la ciudad.
- Incidencia en la identidad cultural.
- Inaccesibilidad a los servicios.
- Dispersión de equipamientos y servicios urbanos.
- Mayor distancia de desplazamiento.

2.3 Definición Del Objeto De Estudio

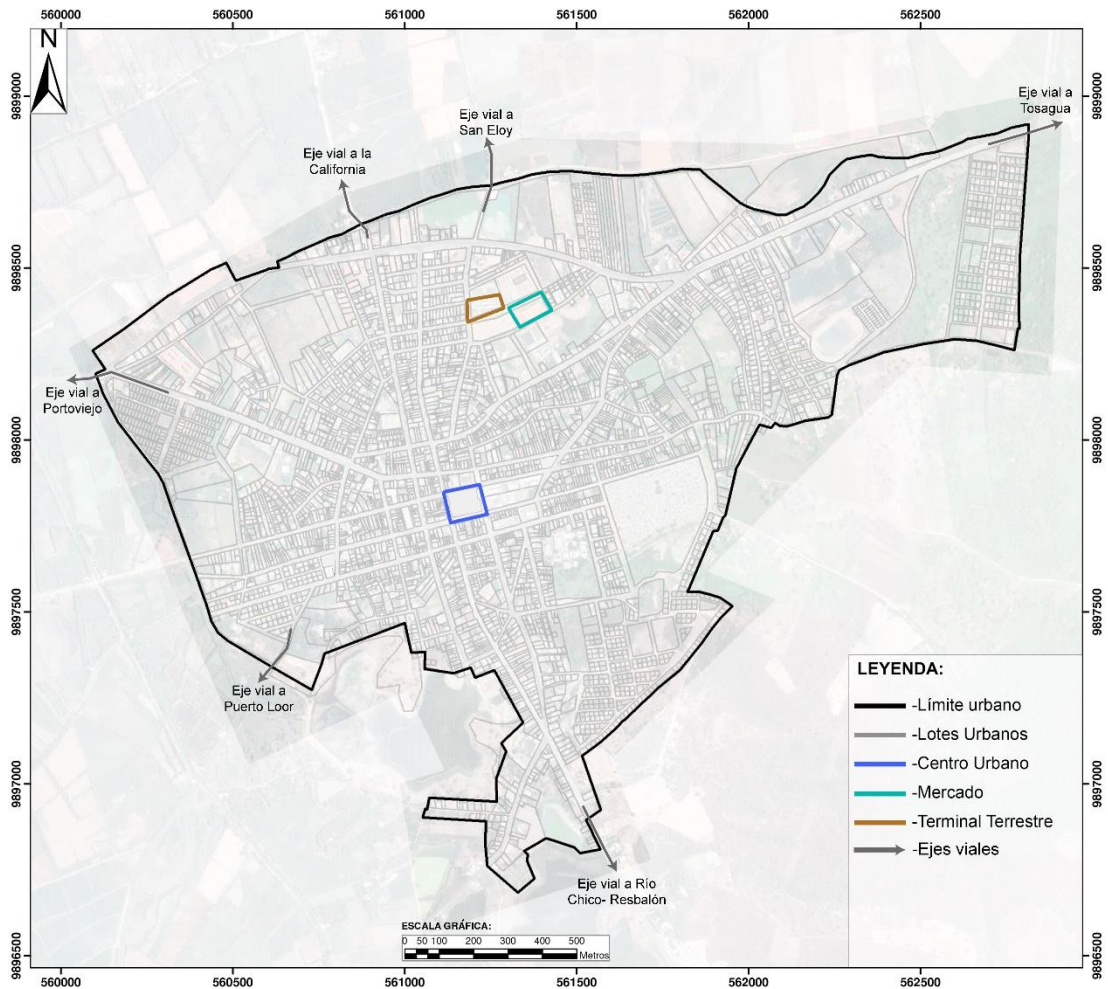
El objeto de estudio de esta investigación es el análisis de la planificación territorial y los procesos de descentralidad en Rocafuerte, ciudad con un centro poblado desarrollado y extendido mediante la monocentralidad, a través del estudio del proceso de crecimiento urbano y la influencia de su ciudadanía, así como los procesos estructurantes llevados a cabo.

2.3.1 Delimitación espacial

El estudio se realizará en la cabecera cantonal de Rocafuerte, específicamente en su casco urbano (límite urbano), la cual de acuerdo con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2016) cuenta con una extensión de 279,49 ha, que corresponde a 2,79 km². En virtud de la investigación se tomará en cuenta tres puntos importantes de la ciudad, el centro, el mercado y la terminal.

Figura 2

Delimitación del territorio a estudiar.



Nota: Obtenido a través de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

2.3.2 Delimitación temporal

El estudio se determinará durante un período de veintiún años de evolución y planificación territorial en el límite urbano de Rocafuerte, correspondiente al espacio de tiempo establecido entre los años 2000-2021, mediante un análisis en base a la monocentralidad y posterior evolución de la problemática que nos permita contar con una visión de la retrospectiva y prospectiva de la ciudad y su proyección a largo plazo. Para beneficio del estudio, se tomará en cuenta datos referentes a la expansión urbana de años anteriores.

2.4 Campo de acción del objeto de estudio

El presente estudio se rige bajo la modalidad de titulación por proyecto de investigación, mediante el campo investigativo número dos, en lo que respecta al “Ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos”.

2.5 Objetivos

2.5.1 Objetivo General

Analizar la planificación territorial y los procesos de expansión dentro del límite urbano de Rocafuerte, a partir de su desarrollo poblacional, configuración histórica y equipamientos de alta importancia para la ciudad.

2.5.2 Objetivos Específicos

- 1.- Estudiar los aspectos claves de la planificación territorial y los mecanismos de regulación del uso, ocupación del suelo y ordenamiento del territorio, de acuerdo a lo establecido por el gobierno local y la percepción de la ciudadanía.
- 2.- Determinar los procesos de descentralidad ejecutados durante el crecimiento y desarrollo urbano de la cabecera cantonal de Rocafuerte y cómo influye en la ciudadanía.

3.- Develar cómo la lógica interna de crecimiento urbano, la planificación territorial y los equipamientos existentes dentro del límite urbano de Rocafuerte, determinan el modelo de ciudad monocéntrica y territorial.

4.- Plantear estrategias para la consolidación del centro urbano de Rocafuerte y recuperar su valor de territorio monocentral, en busca de mejorar la calidad de vida, seguridad y estructuración.

2.6 Hipótesis

Si la planificación de la ciudad de Rocafuerte estuviera determinada en relación con el tipo y tamaño territorial, tomando en cuenta los aspectos sociales, históricos y culturales; entonces, no presentaría la pérdida del carácter de centralidad en donde existe la ausencia de un modelo de planificación territorial participativo, lo que explica muchas de las dificultades para alcanzar una ciudad justa, equitativa y sostenible.

2.7 Justificación

El objetivo del estudio se basa en reflejar cómo la descentralización urbana en una localidad afecta a cada uno de los ámbitos que intervienen a lo largo de su historia como ciudad, alterando no solo a su desarrollo, sino también a su población, ya que el desapego de su núcleo central hacia la periferia obliga a la ciudad a expandirse de manera horizontal tratando de buscar lo perdido, generando una expansión no planificada.

De la ciudad interesa su pasado, cómo se formó y evolucionó, de dónde parten sus raíces, cuáles fueron los modelos y patrones utilizados en su planificación, al mismo tiempo nos preocupa su actualidad y su futuro. Es por ello, que con la investigación se traza un análisis de las etapas de crecimiento de la ciudad, para conocer el modelo definido y su afinidad o no con otros modelos.

2.7.1 Social

Este estudio pretende obtener una visión de la planificación territorial y la descentralidad, entendiendo los movimientos sociales y los cambios poblacionales establecidos en un período de tiempo, en donde se permite establecer puntos clave que afectan la percepción que tienen los habitantes de la ciudad, en tal sentido García (1995), define:

La percepción de los ciudadanos produce cambios en la manera de consumir, alterando las posibilidades y las formas de ser ciudadano en una ciudad. En ese sentido la ciudadanía se relaciona con la capacidad de apropiarse de los bienes y a los modos de usarlos.

Siendo así, que la interrelación social en la que se asume a los involucrados en los procesos de planificación son afectados o beneficiados por las intervenciones y en consecuencia están dentro del objeto de estudio, forman parte de una buena práctica de organización territorial. El desarrollo de este análisis permite que la sociedad pueda conocer su estructura, los procesos de planificación y como estos elementos fijan su proyección y determinación a largo plazo, permitiéndoles contar con un espacio bien dotado de equipamientos y servicios urbanos, que brinden una continuidad y conexión con su centro, aumento de su valor histórico e imagen de la ciudad.

2.7.2 Urbana

El crecimiento poblacional que en los últimos años ha mostrado la ciudad de Rocafuerte no ha sido muy notorio, en comparación con otras ciudades vecinas, siendo así como ha permanecido bajo las características de una ciudad pequeña, cuyo centro no está completamente consolidado ya que cuenta con disponibilidad espacial, por lo que un modelo descentralizado no solo generaría malestar en la comunidad, si no que entorpecería los procesos urbanos y viales.

Por ello, una correcta planificación contribuirá a mejorar los niveles de habitabilidad, seguridad y accesibilidad, sirviendo como referente para poner en práctica iniciativas de remediación en el ámbito del desarrollo urbanístico. Es así como “dentro de las redes urbanas, las ciudades pequeñas son importantes pues son mediadoras entre lo urbano y rural” (Vargas, 2016). Esta investigación, se podrá utilizar como un modelo base para ciudades pequeñas, que presenten condiciones similares.

2.7.3 Académica

Este trabajo constituye un soporte o una base de consulta para investigaciones futuras acerca de la planificación territorial en ciudades pequeñas y cómo afecta la descentralidad a la estructura urbana tradicional de las ciudades manabitas, brindando un análisis de los procesos y modelos territoriales, así como criterios, aspectos y sistemas que involucran lo urbano.

2.7.4 Institucional

La presente investigación asistirá al entendimiento de los distintos procesos urbanísticos que se han desarrollado durante el período 2000-2021 llevados a cabo por las diferentes administraciones del GAD cantonal de Rocafuerte, obteniendo alternativas de planificación y estructuración del territorio, como una estrategia para ayudar a los gobiernos locales a diseñar políticas, programas y medidas inclinadas a mejorar la calidad de vida.

2.8 Identificación Y Operacionalización De Variables

Permite poner a “prueba empírica” la hipótesis determinada, para evaluar la realidad de la investigación a través de variables medibles, a razón de describir y comprender los conceptos y métodos propuestos en la metodología de la investigación. Este proceso permite transformar los conceptos abstractos de una variable a términos concretos, observables y medibles.

2.8.1 Variable Independiente

Planificación urbana inadecuada en una ciudad pequeña.

Tabla 1

| Variable | Definición conceptual | Dimensiones | Indicador | Ítem | Instrumento | Resultados esperados |
|--|--|----------------------------|--|--|---|--|
| Planificación urbana inadecuada en una ciudad pequeña. | Se refiere a la planificación territorial que incluye un proceso de desconcentración poblacional y de equipamientos que al ser impuesto en una ciudad históricamente monocentral genera una pérdida de características y cualidades. | Planificación territorial. | Uso de suelo. | ¿Considera que el uso de suelo es el correcto? | Planos digitales. | Determinar el grado de eficacia de una planificación urbana descentralizada en una ciudad considerada pequeña, fundada a partir de un modelo de centralidad. |
| | | | Equipamientos urbanos. | ¿Cómo determina la localización de los equipamientos? | Encuestas/ Entrevistas/ Planos digitales. | |
| | | | Vialidad. | ¿Cómo se percibe la conectividad vial en la ciudad? | Encuestas/ Planos digitales. | |
| | | | Transporte. | ¿Cómo se realiza el transporte dentro de la ciudad? | Encuestas/ Entrevistas/ Observación. | |
| | | Gestión Territorial. | Regulación, gestión y control del suelo. | ¿Cree que el GAD está haciendo una correcta gestión del suelo? | Encuestas/ Planos digitales. | |
| | | | Participación ciudadana. | ¿Cuál es su rol en la planificación de las obras para la ciudad? | Encuestas/ Entrevistas/ Observación. | |
| | | Centralidad urbana. | Monocentralidad. | ¿La centralidad orienta la acción sobre el espacio? | Encuestas/ Planos digitales. | |
| | | | Vitalidad. | ¿La ciudad es capaz de atraer y mantener su vitalidad? | Entrevistas/ Encuestas/ Observación. | |
| | | | Habitabilidad. | ¿Se considera la ciudad de Rocafuerte como un espacio consolidado? | Encuestas/ Entrevistas/ Planos digitales. | |

Nota: Elaboración Propia.

2.8.2 Variable Dependiente

Pérdida del carácter y discontinuidad de la centralidad urbana, a través de la dispersión de los equipamientos y servicios.

Tabla 2

| Variable | Definición conceptual | Dimensiones | Indicador | Ítem | Instrumento | Resultados esperados |
|---|---|--------------------|----------------------------------|--|---|--|
| Pérdida del carácter y discontinuidad de la centralidad urbana, a través de la dispersión de los equipamientos y servicios. | Se refiere a la pérdida del modelo central con el que nace la ciudad de Rocafuerte, debido a la reubicación de los equipamientos y servicios urbanos, originando una desconexión de su centro y disminución de su valor cultural e histórico. | Carácter Cultural. | Valor histórico. | ¿Considera que la ciudad posee una historia rescatable? | Encuestas/ Planos digitales. | Determinar cómo afecta la pérdida del modelo de una ciudad monocéntrica y que a su vez le implantan un sistema ajeno a su estructuración urbanística, afectando no solo a su planificación estratégica, sino que también a cada uno de los aspectos que intervienen en la organización de un territorio. |
| | | | Identidad cultural. | ¿Ha percibido un cambio en la cultura de la ciudad o de la ciudadanía? | Encuestas/ Entrevistas. | |
| | | | Imagen de la ciudad. | ¿Cómo percibe a la ciudad de Rocafuerte a nivel urbano? | Entrevistas/ Planos digitales. | |
| | | Carácter Social. | Distancia de desplazamiento. | ¿Considera correcto la distancia, el tiempo y el tipo de transporte que existe en la ciudad? | Entrevistas/ Entrevistas/ Planos digitales. | |
| | | | Distribución de las actividades. | ¿Ha percibido un cambio notorio en las actividades? | Encuestas/ Entrevistas/ Planos digitales. | |
| | | | Factor económico. | ¿Considera justo el costo de desplazamiento existente? | Encuestas/ Entrevistas. | |

Nota: Elaboración Propia.

2.9 Tareas Científicas Desarrolladas

2.9.1 Tc1

Elaboración del marco teórico, referencial y legal, en relación con las bases teóricas de la centralidad y los pequeños centros poblados.

2.9.2 Tc2

Elaboración del diseño metodológico a través de la determinación de los procesos de descentralidad ejecutados durante el crecimiento y desarrollo urbano de la cabecera cantonal de Rocafuerte, en relación con las competencias exclusivas del GAD.

2.9.3 Tc3

Determinación del diagnóstico y develación del estado de la planificación territorial y los procesos estructurales dentro del límite urbano de Rocafuerte en relación con el modelo monocéntrico.

2.9.4 Tc4

Diseño de estrategias y pautas para la revitalización de la centralidad urbana de Rocafuerte.

3. CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL Y LEGAL

3.1 Marco antropológico

Rocafuerte fue parroquia de Portoviejo hasta el año en que logró su cantonización (30 de septiembre de 1852), en ese tiempo era uno de los pueblos más importantes de Manabí. Abarca un extenso valle que fue asentamiento de la cultura Pichota, tribu que, según la historia, arribó por el río Chota, sistema fluvial de la hoya de Ibarra (Gobierno de Manabí, 2007).

Rocafuerte es llamado “Ciudad Blanca de los Campanarios”, en alusión a una de las figuras poéticas con la cual el bardo Elías Cedeño Jerves, cantó a su ciudad natal. Ha sido fecundadora de una comunidad con valores humanos, que a través de la historia han servido y honrado a la ciudad, y más aún a su centro; ya que es aquí en donde las personas desde los inicios de la ciudad realizaban sus actividades del día a día.

Históricamente el desarrollo del ser humano en la ciudad se dio de acuerdo con su potencial en la producción de arroz, ya que a este cantón se lo conoce como el granero de Manabí. Otra de las fuentes de trabajo que tenían las personas en ese entonces que contribuía de manera directa en la forma de vida corresponde a la fabricación de las sillas de tijera. A su vez destacan la fabricación y diseño de objetos decorativos en tagua, las ollas de barro, las artesanías y sobre todo la elaboración de dulces, siendo parte fundamental.

Rocafuerte es una ciudad pequeña, con una gran variedad de actividades que la destacan como territorio en Manabí, desde sus inicios consta de un centro urbano, lugar en donde se derivan y se realizan todo tipo de actividades, ya que es en el centro en donde se desarrolla el ser humano, en aquellos equipamientos históricos de la ciudad, como lo es el mercado central y todo el comercio que se desarrolla en su alrededor, esto ha sido así desde su creación, ya que consta de un alto valor histórico y cívico para la sociedad.

Por ende, tiende a ser un territorio planificado y pensado en relación con su centro y los espacios que la conforman, un nodo de desarrollo de actividades económicas, con un fuerte potencial PYMES de elaboración de dulces, siendo el centro urbano en donde la población cumple con sus actividades, ya sean económicas, administrativas, laborales, de abastecimiento o de salud.

En la actualidad Rocafuerte presenta una pérdida de su carácter de centralidad histórica, dicha carencia ha provocado imperfectos en el ámbito social y cultural afectando el funcionamiento urbano. Es así como se ha visto afectada la forma de desarrollo del ser humano en Rocafuerte, en donde el centro de la ciudad pasó de ser un espacio predestinado para el desarrollo e interacción de los habitantes, a un espacio sin aquello que lo complementa.

De esta forma, las personas que residen en Rocafuerte muestran su descontento con la pérdida de su espacio, ya que era el lugar ideal para el cumplimiento de sus actividades, esto se debe a su fácil acceso, distribución y cercanía, debido a esto, las personas en sus labores diarias tienen que usar medios de transporte para trasladarse a las nuevas localidades, cuando antes dichas labores se hacían en un solo sector, el centro.

A través de esto, se desarrolla un cambio importante en la vida de las personas que habitan y recorren constantemente Rocafuerte, ya que involucra un cambio crucial en la realización y cumplimiento de sus necesidades, en donde no solo se ve afectado el factor social, sino que también el económico, cultural-histórico de la ciudad y del ser humano.

3.2 Marco teórico

En la presente investigación se analizarán y estudiarán las distintas teorías en relación con la temática de las ciudades pequeñas y la teoría de los lugares centrales, a su vez la teoría del derecho a la ciudad, en relación con las bases teóricas que se deben contextualizar y aplicarse.

3.2.1 La teoría de las ciudades pequeñas

Se consideran ciudades pequeñas o pequeños centros urbanos a cualquier centro urbano con menos de 50.000 habitantes (Weeber, 1921). Para ello, Hurtado (2000), describe de manera conceptual como es que se articula una ciudad pequeña con la población en su entorno céntrico:

Los pequeños centros poblados corresponden a importantes nodos, una concentración de recursos físicos, económicos y humanos, a fin de generar externalidad para el acceso a servicios, comercio, etc. Estos nodos contienen los flujos de intercambio. Por ende, un nodo central ejerce potestad a partir de las funciones y servicios que ofrece. Constituye a su vez un centro de atracción (población y bienes) y de manifestación de flujos (información, bienes y decisión), que animan y diversifican la actividad económica del entorno.

La potenciación de estos nodos tiene efectos sensibles en los equipamientos urbanos e inclusive en la inversión productiva, alterando la actividad económica. Las pequeñas ciudades son centros administrativos, estructuras urbanas para la provisión de servicios, comercialización y de venta de productos agrícolas. No solo funcionan como lugares monocentrales que cumplen el rol de conectar el campo con el exterior, si no que históricamente ha sido un lugar estimulante, no solo para la población, también entran en juego aquellas ciudades en su entorno.

Las ciudades pequeñas poseen un instrumento capaz de gestionar su propio entorno y la función de establecer una conexión entre la ciudad y lo rural. Para Corrêa (2003), la ciudad pequeña cuenta con otra conceptualización, “basada

en el grado de centralidad y no solamente en el tamaño demográfico. Un centro local ejerce una centralidad en relación con su territorio, su hinterland³.”

En el caso de Oliveira y Soares (2002), integran a esta teoría que algunas ciudades pueden encontrarse aisladas y dispersas de acuerdo con su ubicación o localización en el plano urbano. De esta forma, las autoras afirman que, a pesar de la precariedad de su accesibilidad, "es el conjunto de pequeñas ciudades el que va a proporcionar relevancia económica, política y cultural a la región en la que están presentes" (Oliveira & Soares, 2002).

3.2.2. Teoría de los Lugares Centrales

Se desarrolla a partir de Walter Christaller (1933), en su teorización de los lugares centrales, “determina a la centralidad como la posibilidad de un territorio a ofrecer bienes y servicios a la población circundante y por eso es concebida como un lugar central”. Para Christaller, el término corresponde a un rasgo de la ciudad y no una parte de ella, por otra parte, se visualiza cómo la disminución de los valores invertidos en transporte para los habitantes establece la distancia física entre los lugares pertenecientes al centro urbano.

Gracias a esto, los bienes y servicios se esparcen o distribuyen en la localidad a través del nivel de escasez. Así, el comercio de proximidad tiende a concentrarse en aquellos lugares de primer nivel en el núcleo urbano, contando con una separación espacial y física los unos de los otros. Posteriormente, la centralidad fue expresada por la “New Urban Economy”, entre 1960 y 1970. Este enfoque menciona que la forma de la ciudad depende del uso del suelo en concordancia con los comportamientos de los agentes

³ Proviene del idioma alemán, y significa "tierra posterior" (a una ciudad). En un sentido más amplio, se refiere a la esfera de influencia de un asentamiento. Es el área para la cual el asentamiento central es el nexo comercial.

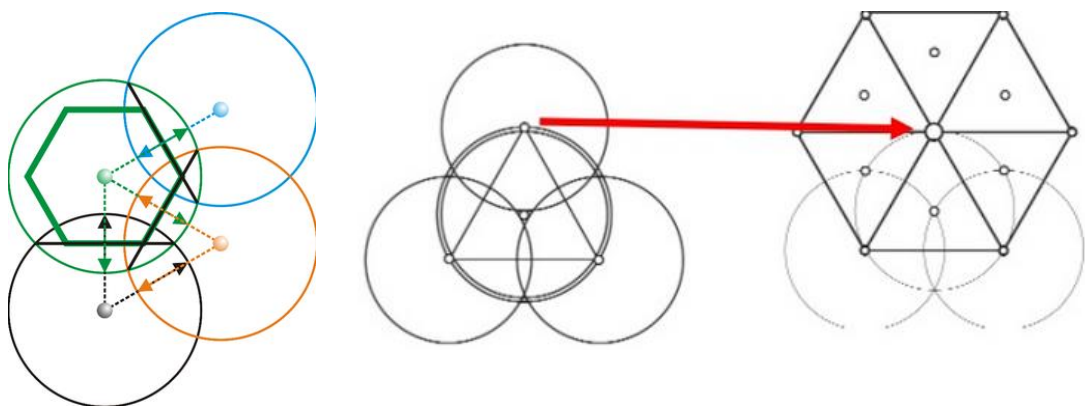
urbanos, a razón de obtener beneficios de ubicación de las actividades en el espacio urbano (comercio, industria y residencia).

“El modelo «Centro/Periferia» profundiza el concepto de centralidad y la relación jerárquica entre los espacios a partir del rol de interacciones disimétricas (Lévy, 1994)”. Por ende, el centro es el sitio estratégico de un territorio en donde se establecen relaciones de dominación hacia los espacios y la periferia, que bien puede encontrarse integrada, anexada, marginada u otro.

Cada una de estas teorizaciones del centro permiten plantear una identidad destinada a la centralidad y el factor urbano de la ciudad, considerándolos como densidad y diversidad. De ahí yace la relevancia de ejercer el derecho a la centralidad como un derecho que posee la ciudad, entendiéndolo desde un enfoque no perteneciente a lo referido por el capitalismo: estableciendo prácticas sociales y el uso correcto de éstas, constatando al centro como un espacio capaz de condensar y concentrar a la ciudad. Así según Torres (2012), esta teoría permite comprender una jerarquización y distribución de los lugares centrales en un espacio isotrópico.

Figura 3

Modelo triangular y hexagonal de localización de Walter Christaller.

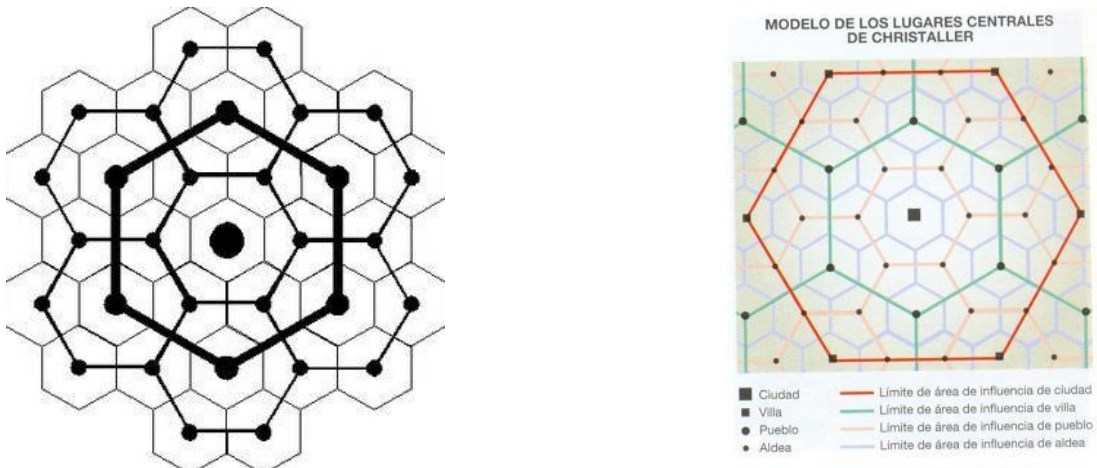


Nota: Obtenido a través de la teoría de los lugares centrales, (Christaller, 1933).

La teoría de los lugares centrales determina cómo se ubican los recursos, los productos y las posibilidades que posee una ciudad, pueden establecerse de manera económica y social, mediante una distribución establecida por medio de los espacios contenedores, en contraposición de los lugares marginales.

Figura 4

Modelo de los lugares centrales.



Nota: Obtenido a través de la teoría de los lugares centrales, (Christaller, 1933).

Christaller también nos puntualiza la existencia de dos tipos de servicios o bienes dependiendo del tamaño del local, de esta forma una tienda tiene un radio de influencia propio, siendo inferior a un establecimiento comercial de mayor tamaño que correspondería a un orden mayor. Por ello, es necesario explicar cada una de las partes que posee esta teoría como explica (Guerrero, 2011), así:

- 1. Lugar Central:** Núcleo de concentración de la población que ofrece bienes y servicios.
- 2. Rango:** Es la distancia máxima que la gente está dispuesta a recorrer.
- 3. Umbral:** Es el mínimo de personas requeridas para hacer rentable la producción.

4. Espacio hexagonal: Relación entre el rango y el umbral.

De esta manera, se puede concluir que la ciudad funciona en redes, en flujos, en sistemas, en donde existe un núcleo con un radio de interacción, mediante puntos que giran a su alrededor conectándose entre sí formando una figura hexagonal. Siendo así como cada integrante de una centralidad posee un área de influencia, un rango, umbral y un espacio hexagonal o focalizado. Cabe mencionar que según esta teoría “existen redes de influencia en torno a los centros de servicios o lugares céntricos en teselas hexagonales, esta teoría facilita la jerarquía, creando áreas de influencia y relaciones entre unos y otros” (Quintana, 2013).

3.2.3. Teoría del derecho a la ciudad

Henri Lefebvre (1975), estableció su teorización acerca del derecho a la ciudad como “la posibilidad y la capacidad de los habitantes urbanos, de crear y producir la ciudad.” A través de esto, se genera una segregación espacial, un predominio del valor del espacio, en donde se muestra una imposibilidad de que todos los miembros de una ciudad pudieran participar en las decisiones, confinando a las personas en un modo de vida basado en el consumismo, el deterioro y quebranto de la cotidianidad y la exclusión socio-espacial.

Por ende, Lefebvre contempla el derecho a la ciudad como un agente capaz de retornarle la ciudad a las personas que la conforman, sin importar su actividad laboral, económica o estatus, ya que consisten en productores activos del espacio urbano. También, y con el propósito de formar a la ciudad como una creación única y generadora de identidad, Lefebvre contó con “experimentos urbanos”, basados en propuestas de exploración urbana que invitaban a andar libremente en la ciudad, y que en sí mismos prefiguraban la posibilidad de la nueva utopía urbana (Barnard, 2011).

3.3 Marco Conceptual

En el presente estudio se analizarán y estudiarán los distintos conceptos en relación con la temática de la investigación, obteniendo un mayor entendimiento y comprensión por parte de las siguientes temáticas:

- Planificación urbana
- Ordenamiento territorial
- Centralidad/Descentralidad urbana

3.3.1 Planificación urbana:

La planificación urbana es el proceso de describir, analizar y evaluar las operaciones urbanas para generar diseños y desarrollar proyectos para ajustar la dinámica urbana y ambiental en una ciudad para abordar las anomalías en su desarrollo económico, social y cultural. Durante un período de tiempo que requiere una clara planificación, seguimiento y control (Sánchez de Madariaga, 2008).

La planificación urbana se ocupa de los aspectos geográficos, demográficos, sociológicos, culturales, económicos y legales de la historia urbana, así como la formación y transformación de los espacios urbanos, la organización y evolución de las ciudades (Osorio, 1974). Entonces, se puede considerar a la planificación como una fomentación de cambio hacia un desarrollo socialmente equitativo, económicamente viable y ambientalmente sostenible.

Davidoff (1965), él establece que la planificación urbana debe ir más allá de las consideraciones materiales para abordar el desarrollo social y económico de las ciudades. Una idea importante que propone es que los planificadores urbanos deben ser guerreros sociales profesionales, activistas, y deben ser educados para desempeñar ese papel. Por lo tanto, la práctica de la planificación pluralista requiere educar a los planificadores para que puedan participar activamente como profesionales.

Para la planificación urbana, una comunidad es un sistema interdependiente de vida y el entorno construido, donde el bienestar de uno depende de la calidad del otro. La planificación urbana tiene como objetivo analizar cuestiones relacionadas con la configuración estructural y organizativa, tales como: lugar, salud, transporte, educación, vías públicas, inversión, crecimiento de la población e industria.

3.3.1.1 Planificación comunicativa: Patsy Heale (2003), establece que la planificación comunicativa "tiene como objetivo desarrollar principios que los planificadores puedan usar para juzgar las discusiones y establecer interrelaciones a través de las diferencias, lo que permite la construcción de consensos y estrategias que sean sensibles a las diferencias culturales sobre temas comunes en los espacios urbanos". Sin embargo, no es suficiente para simplemente llamar a la ciudadanía a participar en el proceso de planificación para garantizar su democratización e inclusión social.

Por eso, es tarea del planificador adoptar un enfoque crítico de las dinámicas de comunicación que resultan de los procesos de planificación participativa y desarrollar estrategias apropiadas para negociar la mediación en torno a cuestiones urbanas. Por tanto, un buen plan es aquel que responde a los intereses de los participantes y crea un bien común. Estos beneficios incluyen el proceso de aprendizaje social y la creación de capital social.

3.3.1.2 Planificación equitativa: El enfoque replantea algunos elementos fundamentales, como el papel del estado y el significado del interés público, ya que aborda los valores que debe promover la planificación urbana para apoyar la planificación comunicativa mediante planteamientos críticos, la planificación estratégica (inspirada en los negocios), e incluso frente a posibles planes urbanísticos sustentables en curso (Fainstein, 2003).

La teoría de la planificación equitativa valora la participación de los grupos excluidos y la equidad del proceso de planificación. Sin embargo, la democratización del proceso de planificación es necesaria pero no suficiente,

y la justicia material requiere cambios en los resultados y las estructuras. Desde esta perspectiva, el foco estará en la distribución del crecimiento en los beneficios sociales de las ciudades, y en identificar la naturaleza de las ciudades buenas y equilibradas.

3.3.1.3 Planificación participativa: La planificación participativa son procesos a diferentes niveles que incorporan sistemáticamente a la ciudadanía en la definición, incidencia y seguimiento del desarrollo territorial, asignación presupuestaria, definición de programas y proyectos. Como destaca Fagence (1977), cuanto mayor sea la base para la participación en la planificación y ejecución, mayor será la influencia potencial de los políticos, expertos y ciudadanos en la política pública. Además, cuanto más diversos sean los intereses representados en los planes, más innovadoras y legítimas serán las propuestas de planes y proyectos a implementar.

La participación en la planificación representa dos innovaciones fundamentales relacionadas con la experiencia: la movilización de recursos inactivos o latentes en la economía para aprovechar el potencial de crecimiento, y la combinación de diferentes grupos sociales en la conceptualización, control de políticas y programas de interés para ellos o de forma indirecta.

3.3.2 Ordenamiento territorial:

El Ordenamiento Territorial (OT) constituye una disciplina, pero también una política pública, en donde coexisten las políticas ambientales, económicas, de desarrollo regional o territorial, las cuales se establecen a través del modelo de desarrollo económico; en este sentido Gómez & Villarino (2013) definen a la ordenación del territorio como:

La estructura espacial o física en donde se ubican aquellas actividades establecidas por las políticas económica, social, cultural y ambiental de la sociedad, a razón de tener un control regulatorio de los agentes urbanos; orientando lo antes propuesto hacia un desarrollo igualitario, equitativo y sostenible.

Este sistema funciona mediante una sistematización integradora de directrices, ejes, programas, planes y proyectos, para construir un marco referencial en búsqueda de una compatibilidad en base a los objetivos establecidos a nivel territorial. A su vez, su cualidad prospectiva permite asegurar su continuidad temporal y espacial para la creación de escenarios, abarcando varios períodos de gobierno (Massiris, 2000).

Según Mertins & Paal (2009), la fundamentación socioespacial que yace en la importancia del ordenamiento territorial, se basa en la asunción del correcto uso y gestión del espacio, bien sea de manera personal o grupal de cada uno de los grupos involucrados, resultando en estructuras específicas condicionadas por factores políticos, culturales, administrativos, sociales, religiosos, o económicos.

Para entender del todo el concepto de ordenamiento territorial, es importante tener en claro el concepto de la habitabilidad, por ello, Alcalá (2007), conceptualiza la habitabilidad dentro del espacio urbano establecido bajo una condicionante en donde la vivienda está incorporada a la ciudad, contemplando una accesibilidad a servicios y equipamientos de calidad, situándola en un lugar con una espacialidad pública en excelentes condiciones, por otro lado, no se contempla de esta manera cuando la vivienda a pesar de estar en excelentes condiciones su ubicación yace en un área vulnerable o de complicada accesibilidad.

En resumen, para poder contemplar de manera correcta la habitabilidad es necesario contar con una resolución para las condiciones de precariedad habitacional de aquellas zonas de la ciudad bajo situación de algún tipo de riesgo, en virtud de que puedan adquirir una calidad de vida en buenos términos. Es aquí donde la habitabilidad tiene su potencial dentro de la estructura organizativa, no sólo de las estructuras residenciales de los lugares habitados, si no que engloba mucho más de la ciudad.

A su vez, dentro de toda ciudad y capacidad organizativa, nos encontramos con el concepto de la vitalidad, en donde Peter Bosselmann (2009), destaca en sus investigaciones que “la vida y la vitalidad de un territorio responde a la contemplación de un “sello” condicionado por las vivencias de cada una de las personas en el entorno.”

En cambio, Jane Jacobs (1961), marca la vitalidad como una herramienta vital para regenerar y vitalizar para su permanencia temporal, en este caso, su “resiliencia”. Considera a la ciudad o un barrio saludable aquel espacio en donde sus vías y accesos gocen de una diversidad, establecida como la fuente energética y de flujos para poder contrarrestar inconvenientes urbanos.

N. J. Habraken (2000), define a la vitalidad como aquella que no considera el número o el tipo de habitantes en una ciudad, si no aquello que hacen dentro de su entorno. En este caso referido a su intervención creativa y la participación inclusiva, siendo esto, la vitalidad deseada capaz de renovar, modificar y ampliar los beneficios urbanos. Esta perspectiva permite a un territorio basarse en el accionar de sus integrantes y no en el propio proceso de diseño para el ser humano.

3.3.3 Centralidad/Descentralidad urbana:

Ostrowetsky (1994), propone una conceptualización del centro, según la cual “un centro urbano no puede definirse plenamente ni por su forma, ni por su función, ni por su ubicación.” El centro dota a la ciudad de su identidad: el centro monumental y de reunión simboliza la ciudad como punto de partida de la pertenencia política, jurídica, religiosa; porque es el lugar donde se confronta o se pone de acuerdo la vitalidad que constituye la sociedad urbana. El centro es el núcleo, el corazón y el punto clave de la organización de la ciudad.

La geometría (el punto de origen), la forma arquitectónica, el contenido político y social conforman el centro, pero ninguno de estos elementos son

condiciones necesarias para ser identificado. Por otra parte, la descentralización espacial consiste en la selección y determinación de un sistema de desarrollo urbano que pueda dispersar la población de un territorio y las actividades realizadas dentro del lugar a fin de evitar la concentración (Sanguinetti, 2010).

Los beneficios del proceso de descentralización están relacionados con diversas visiones, las cuales generalmente están orientadas a responder a las necesidades de la población, lo que conduce a una mejor y más eficiente provisión de bienes públicos en relación con las preferencias. Sin embargo, las diferentes dimensiones de estos procesos de asignación y las posibles tensiones asociadas a cada uno de ellos deben ser tenidas en cuenta en el análisis. La descentralización supone la creación de un ente distinto del que transferirá las capacidades de decisión, lo que a su vez supone el otorgamiento de personalidad jurídica propia, recursos y reglas propias.

A raíz de esto, se plantean estas dos conceptualizaciones muy diferentes de sí, pero cada una cuenta con una estructura, organización y contenido, siendo de utilidad respecto al tipo de ciudad en donde se las quiere aplicar, ya que dichos sistemas están diseñados en concordancia con el tamaño y densidad poblacional.

Por ello, es importante tener en claro el concepto de identidad cultural, ya que encierra un sentido de pertenencia e inclusión social que comparten rasgos culturales, como costumbres, valores y creencias en cada uno de los ciudadanos de la sociedad. Siendo así como, “la identidad está ligada a la historia y al patrimonio cultural. La identidad cultural no existe sin la memoria, sin la capacidad de reconocer el pasado, sin elementos simbólicos o referentes que le son propios y que ayudan a construir el futuro” (Molano, 2007).

Y como última herramienta dentro de los sistemas estructurales de una ciudad se encuentra la imagen urbana, que corresponde a la cara o la imagen que

nos proporciona una ciudad. En donde se incluyen elementos arquitectónicos, urbanos, sociales y naturales, estos son algunos de los elementos que contribuyen a crear la imagen urbana y nos crean la imagen de la ciudad.

Bazarra (2009), plantea a “La imagen urbana como el conjunto de elementos naturales o artificiales que conforman a una ciudad o territorio. Dicha imagen o visión corresponde a aquello que condiciona el estilo y visual de una ciudad, su personalidad, la que la caracteriza y por lo cual es bueno cuidar dicha imagen para mantener una buena visión de cada ciudad.”

Por otro lado, Lynch (1995), menciona que “parece haber una imagen pública de cada ciudad, conformada por muchas imágenes individuales. En donde están determinadas por un conjunto de imágenes públicas, creadas y expresadas por un grupo de ciudadanos. Estas imágenes son necesarias para que el sujeto actúe, se mueva e interactúe correctamente.”

3.4 Marco Jurídico y/o Normativo

El presente trabajo de investigación se alinearán a un conjunto de objetivos, normas, leyes y ordenanzas desarrolladas en dos secciones, como primera instancia se direcciona con un marco jurídico internacional y en segunda instancia al marco jurídico nacional como lo dictamina la República del Ecuador.

3.4.1 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS (2015-2030)

Los ODS son el núcleo central de la agenda 2030 propuesta por las Naciones Unidas donde se muestra una perspectiva integral y la colaboración internacional como un llamamiento universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad.

El objetivo vinculante al trabajo de investigación es el **ODS#11 Ciudades y comunidades sostenibles**. El mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60% para 2030.

Dentro del contenido de este objetivo, se plantea una pregunta la cual realiza una mirada dentro del tema urbano y a la sostenibilidad del territorio. ¿Qué sucede si dejamos que las ciudades crezcan orgánicamente?, direccionada a la búsqueda de ciudades con una mejor planificación.

El objetivo mencionado trae consigo metas que se vinculan al trabajo desarrollado siendo los siguientes:

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

3.4.2 Directrices Internacionales sobre Planificación Urbana y Territorial, ONU HÁBITAT (2015)

Las Directrices Internacionales sobre Planificación Urbana y Territorial definen que las autoridades locales, en cooperación con otras esferas de gobierno y con los asociados pertinentes, deberían:

- Asociar la planificación urbana y la gestión municipal con miras a vincular la etapa inicial de la planificación con la etapa posterior de la aplicación y velar por la coherencia entre los objetivos y programas a largo plazo y las actividades de gestión y los proyectos sectoriales a corto plazo;
- Conseguir que las normas se apliquen y sean eficaces desde el punto de vista funcional y adoptar medidas para evitar hechos ilícitos, prestando especial atención a las zonas en situación de riesgo y con un valor histórico, ambiental o agrícola;
- Elaborar y formular planes urbanos y territoriales que incluyan múltiples componentes espaciales, tales como:
- Un conjunto de hipótesis de desarrollo, basadas en un análisis pormenorizado de las tendencias demográficas, sociales, económicas y ambientales que tenga en cuenta los vínculos fundamentales que existen entre el uso de la tierra y el transporte;
- Planes espaciales que reflejan la escala de las previsiones de crecimiento urbano y lo aborden mediante ampliaciones previstas de las ciudades, la edificación de espacios urbanos vacíos y la reurbanización para alcanzar una densidad suficiente, y mediante la estructuración de sistemas bien conectados de calles habitables y espacios públicos de calidad;

Conseguir, en particular, que:

- El uso de la tierra y la planificación y ejecución de la infraestructura estén geográficamente relacionadas y coordinadas, ya que la infraestructura necesita terreno para su implantación y tiene un efecto directo en el valor de la tierra;
- La morfología y las formas urbanas existentes se tengan plenamente en cuenta en los programas de ampliación, mejoramiento, renovación y revitalización de las zonas urbanas.

3.4.2.1 Los profesionales de la planificación y sus asociaciones deberían: Abogar por soluciones innovadoras para promover ciudades compactas y territorios integrados, así como soluciones a los problemas que plantean la pobreza urbana y los barrios marginales, el cambio climático y la resiliencia a los desastres, la gestión de desechos y otros problemas urbanos nuevos o ya existentes.

La consideración de planes que se acoplen a la realidad de las ciudades que son intervenidas es prioridad de los profesionales que se desempeñan en el ámbito de la planificación, la importancia de saber y entender que los modelos de ciudades intervenidas no se pueden emplear completamente dentro de otra ciudad que no mantiene el mismo contexto, dentro de la realización de intervenciones urbanas se pueden usar como repertorios, pero no significa que por ello funcione completamente.

3.4.3 Constitución de la República del Ecuador (2008)

Dentro de este marco Jurídico se describen los artículos de la Constitución de la República del Ecuador (2008) que guardan relación con el trabajo de investigación los cuales son:

En la Sección segunda, Ambiente sano en el Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

En la sección sexta, Hábitat y Vivienda en el Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

En el título V, Organización Territorial del estado, capítulo primero, principios generales, en el Art. 239.- El régimen de gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

En el título V, Organización Territorial del estado, capítulo primero, principios generales, en el Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

3.4.4 Plan Nacional de Desarrollo (PND) Plan de Creación de Oportunidades, 2021-2025

El proceso de construcción del plan fue liderado por la Secretaría Nacional de Planificación de conformidad a lo estipulado en la constitución y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas públicas.

El Plan presenta la Estrategia Territorial Nacional (ETN) y sus directrices constituyen los grandes contenidos programáticos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) en el territorio y son las siguientes:

1. Soporte territorial para la garantía de derechos;
2. Gestión del territorio para la transición ecológica;
3. Articulación del territorio para el aprovechamiento de las potencialidades locales.

3.4.4.1 Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de derechos. En virtud del enfoque de la directriz 1, se establecen lineamientos a considerar en los diferentes procesos de planificación del territorio, con el proceso de focalizar intervenciones, locales, sectoriales e intersectoriales de acuerdo con la problemáticas y demanda existente.

Lineamientos territoriales:

- a) Acceso equitativo a servicios y reducción de brecha territorial.
- b) Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible de suelo para mejora del hábitat y las condiciones de vida.

3.4.4.1.1 Acceso equitativo a servicios y reducción de la brecha territorial.

Con respecto al lineamiento mencionado se considera un literal importante que guarda relación con el trabajo de investigación desarrollado y que se direcciona más con el contenido, el siguiente literal.

A5. Desarrollar infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarios para promover emprendimientos generadores de empleos locales.

3.4.4.1.2 Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible de suelo para mejora del hábitat y las condiciones de vida.

B3. Incrementar la dotación, cobertura y acceso a equipamientos urbano estratégico de soporte a la salud, educación, medios de producción, recreación y seguridad, para reducir la heterogeneidad de los territorios y la exclusión social.

B4. Considerar la densidad poblacional y las condiciones territoriales en el diseño e implementación de las prestaciones públicas, para su sostenibilidad en el tiempo, manteniendo estándares de calidad.

3.4.4.2 Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades. En virtud del enfoque de la directriz 3, Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades, esta se direcciona a la construcción de un territorio desde una visión compartida y conseguida, teniendo en cuenta los diversos actores en los procesos del progreso territorial.

Dentro de esta directriz se mencionan lineamientos territoriales que guardan relación con el tema de investigación desarrollado los cuales son los siguientes:

H. Desconcentración y descentralización.

I. Gobernanza colaborativa.

3.4.4.2.1 H. Desconcentración y descentralización.

H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.

H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas a la planificación territorial especial diferenciada.

3.4.4.2.2 I. Gobernanza colaborativa.

I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles de gubernamentales.

I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva del estado.

3.4.4.3 Objetivos.

En el eje económico, objetivo 3 fomentar la productividad y competitividad en los sectores agrícolas, industrial, acuícola y pesquero, bajo el enfoque de la economía circulante, menciona dentro de sus políticas la fomentación de asociatividad y productiva que estimule la participación de los ciudadanos en los espacios de producción y comercialización.

En el eje social, objetivo 5 se menciona el proteger a las familias, garantizar sus derechos y servicios erradicar la pobreza y promover la inclusión social

menciona que es prioritario la creación de oportunidades para una sociedad más justa.

3.4.5 Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo (2016)

Dentro de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) emitida en el año 2016, dictamina en los siguientes artículos la Clasificación Del Suelo Urbano, Y Los Tratamientos, en los cuales se direccionas a instrumentos:

3.4.5.1 Instrumentos de Planeamiento del Suelo.

Dentro de este marco jurídico se describen los instrumentos de planeamiento del suelo los cuales son herramientas que orientan la generación y aplicación de la normativa urbanística, y consisten en:

1. Polígonos de intervención territorial.
2. Tratamientos.
3. Estándares urbanísticos.

En la sección III, en el Art. 41.- Polígonos de intervención territorial. Los polígonos de intervención territorial son las áreas urbanas o rurales definidas por los planes de uso y gestión de suelo, a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socioeconómico e histórico-cultural, así como de la capacidad de soporte del territorio, o de grandes obras de infraestructura con alto impacto sobre el territorio, sobre las cuales se deben aplicar los tratamientos correspondientes.

En la sección III, en el Art. 42.- Tratamientos urbanísticos-. Los tratamientos son las disposiciones que orientan las estrategias de planeamiento urbanístico de suelo urbano y rural, dentro de un polígono de intervención territorial, a

partir de sus características de tipo morfológico, físico ambiental y socioeconómico.

En la sección III, en el Art. 43.- Estándares urbanísticos. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos establecerán las determinaciones de obligatorio cumplimiento respecto de los parámetros de calidad exigibles al planeamiento y a las actuaciones urbanísticas con relación al espacio público, equipamientos, previsión de suelo para vivienda social, protección y aprovechamiento del paisaje, prevención y mitigación de riesgos, y cualquier otro que se considere necesario, en función de las características geográficas, demográficas, socio-económicas y culturales del lugar.

3.4.5.2 Instrumentos de Gestión.

En el capítulo II, Art. 49.- Unidades de actuación urbanística.- Las unidades de actuación urbanística son las áreas de gestión del suelo determinadas mediante el plan de uso y gestión de suelo o un plan parcial que lo desarrolle, y serán conformadas por uno o varios inmuebles que deben ser transformados, urbanizados o construidos, bajo un único proceso de habilitación, con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas, y proveer las infraestructuras y equipamientos públicos. Su delimitación responderá al interés general y asegurará la compensación equitativa de cargas y beneficios.

Las unidades de actuación urbanísticas determinaran lo siguiente:

Las unidades de actuación urbanística determinarán la modalidad y las condiciones para asegurar la funcionalidad del diseño de los sistemas públicos de soporte tales como la vialidad, equipamientos, espacio público y áreas verdes; la implementación del reparto equitativo de cargas y beneficios mediante la gestión asociada de los propietarios de los predios a través de procesos de reajuste de terrenos, integración parcelaria o cooperación entre partícipes; y permitir la participación social en los beneficios producidos por la planificación urbanística mediante la concesión onerosa de derechos de uso y edificabilidad. (Nacional, 2016)

3.4.6 COOTAD (Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) (2010)

Se menciona a continuación los artículos del COOTAD (2010) que se vinculan al trabajo de investigación desarrollado:

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;

g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública, a través de convenio, los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán construir y mantener infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, en su jurisdicción territorial.

En el capítulo I, Modalidades de Gestión, Art. 274.- Responsabilidad.- Los gobiernos autónomos descentralizados son responsables por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras que les corresponda ejecutar para el cumplimiento de las competencias que la Constitución y la ley les reconoce de acuerdo con sus respectivos planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, asegurando la distribución equitativa de los beneficios

y las cargas, en lo que fuere aplicable, de las intervenciones entre los distintos actores públicos y de la sociedad de su territorio.

Los gobiernos autónomos descentralizados deberán obligatoriamente zonificar la infraestructura de la prestación de los servicios públicos que sean proporcionados a la comunidad a fin de evitar desplazamientos innecesarios para acceder a ellos.

En el capítulo III, La Participación Ciudadanía de los Gobierno Autónomos Descentralizados, Art. 303.- Derecho a la participación. - El derecho a la participación ciudadana se ejercerá en todos los niveles de los gobiernos autónomos descentralizados a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria.

La ciudadanía tiene derecho a ejercer la democracia directa a través de la presentación de proyectos de normas regionales, ordenanzas provinciales, distritales o cantonales, acuerdos y resoluciones parroquiales. También tienen derecho a ejercer el control social de los actos de los gobiernos autónomos descentralizados y a la revocatoria del mandato de sus autoridades en el marco de la Constitución y la Ley.

3.4.7 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Rocafuerte 2030 (PDOT)

Dentro del PDOT del cantón Rocafuerte se consideran los Sistemas de Asentamientos y Centralidades. Estrategia de Ocupación Territorial Cantonal por ello se menciona lo siguiente:

“Se ha previsto que el conjunto de asentamientos humanos del cantón, se constituyan en un sistema policéntrico, articulado, complementario y ambientalmente sustentable de acuerdo con lo que establece la LOOTUGS (GAD, 2019)”.

Dentro de la conformación de asentamientos humanos del cantón Rocafuerte tenemos:

- La ciudad de Rocafuerte se constituye en la mayor centralidad urbana, localizada en el centro occidental del Cantón, colindante con el valle del Río Portoviejo. Rocafuerte es el centro urbano, político y administrativo del cantón; es el eje de actividades comerciales y relaciones productivas fundamentalmente agrarias.

El GAD municipal del cantón Rocafuerte plantea seis objetivos estratégicos un mejor manejo de su territorio, de los cuales son tres los objetivos que se direccionan más con el tema de investigación desarrollado, los cuales son:

- OBJETIVO 2: Brindar servicios continuos y de calidad que posibiliten oportunidades para el desarrollo de la población.
- OBJETIVO 3: Potenciar y otorgar espacios de encuentro a la ciudadanía y la construcción participativa de proyectos colectivos que involucren los intereses comunes.
- OBJETIVO 5: Promover la planificación cantonal con el objetivo de optimizar los recursos en la infraestructura física, en el desarrollo cantonal, seguridad ciudadana, control operativo, espacios y equipamiento público para el cumplimiento de sus metas en beneficio del cantón.

3.5 Marco Referencial

El desarrollo de la investigación se alinearán en relación con un vasto conocimiento de referentes de ciudades en similares condiciones a la ciudad de Rocafuerte, para ello se realiza un análisis y comparativa entre estas, a razón de conocer el desarrollo de cada ciudad, como una alternativa investigativa de los territorios pequeños.

3.5.1 Análisis morfológico del área urbana de la ciudad de Pujilí. Expansión urbana y retos para la gestión municipal. (Ecuador)

Los procesos llevados a cabo en relación a la consolidación en las ciudades en América Latina y sobre todo en Ecuador, corresponden a un sistema que se organiza y ordena de acuerdo a un asentamiento central, mediante sitios estratégicos que facilitan la habitabilidad; así, “las mejores tierras eran destinadas para la clase dominante, mientras que en los alejados alrededores se alojaban los denominados en condiciones precarias” (Vallejo & Mena, Plan de rehabilitación urbana del barrio Belisario Quevedo, 2003).

Por otro lado, en cuanto al tejido urbano, se realizó de forma regular, basados en “manzanas regulares” alrededor de calles con una retícula centralizada en una plaza principal agrupando a los edificios públicos importantes, a su vez, “los procesos de expansión urbana y crecimiento giraban en torno a estos centros, sin otro planeamiento más que éste, los actuales centros urbanos aún conservan rasgos de este modelo y se los puede identificar con claridad” (Pesci, 2000).

De acuerdo con esto, se desarrolla el análisis de la ciudad de Pujilí, ya que posee unas características y cualidades similares en comparación con Rocafuerte. Se debe al estudio de Vallejo & Mena (2019), en donde se menciona que Pujilí posee una estructura urbana primigenia hacia el centro, así como la trama vial y la sociedad han sido los elementos estructurantes, caracterizando a la ciudad otorgándole identidad y valor histórico.

Se ha tomado como objeto de estudio a la ciudad de Pujilí, debido a las condiciones urbanas similares a las de Rocafuerte, luego, la capacidad técnica instalada es algo mejor, sin embargo, corresponden a ciudades pequeñas con características administrativas y de provisión, por lo que se pretende establecer un proceso de análisis urbano, que contribuya al entendimiento de Pujilí y su estructuración.

Las actividades de desarrollo, utilización y ocupación de suelo han ayudado a dar forma a las tendencias y expansiones en estos centros urbanos en particular, teniendo un impacto en los patrones de crecimiento debido a las actividades agrícolas y comerciales como una importante actividad de mercado que continúa hasta el día de hoy.

3.5.1.1 Metodología.

El proceso metodológico utilizado en este estudio usa como fuente de información primaria la recolección y recopilación de datos en campo y entrevistas con funcionarios del GAD de Pujilí. Para el análisis, se ha determinado la forma de desplazamiento de las personas, el uso y gestión de suelo, a su vez que se verificó cada una de las áreas del sector a estudiar; en las entrevistas se profundizó el tema de la dispersión de asentamientos en la periferia y la eficacia de la normativa.

Para diagnosticar y estudiar la planimetría urbana, la ubicación de los equipamientos y el contexto de la ciudad, se la realizó mediante las variables expuestas por Sgroi (2011), el cual menciona el uso del plano o soporte (trama vial y parcelaria), uso de suelo (actividades predominantes) y edificación (forma y altura). Además, se facilitaron las cartografías históricas para determinar el límite urbano definido entre los años 1974 y 2014, año en el que se estableció la última delimitación.

A su vez, se hace referencia al autor Kevin Lynch (1959), en donde “describe a la imagen de la ciudad como aquellos actores que la componen, en este

caso a las vías, bordes e hitos, estos elementos brindan valor e importancia a la imagen colectiva, siendo necesarios para un correcto funcionamiento e interacción de la población residente y flotante, así como el respeto y cuidado del medio ambiente, ya que determinarán la función de la forma de la estructura urbana.”

Otro autor tomado en cuenta en esta investigación es Christopher Alexander (1981), quien expone cómo la relación plano urbano y forma de las edificaciones permiten conocer las características arquitectónicas de la ciudad, así como la cultura y valores de ésta, es decir, establece que una ciudad se desarrolla por medio de la naturaleza interna. Este proceso facilita la determinación del uso y la correcta gestión del suelo urbano, el crecimiento edificatorio, la compactación y dispersión urbana, así como las directrices de crecimiento no adecuado hacia aquellos espacios no establecidos como adecuados para la vida de un asentamiento.

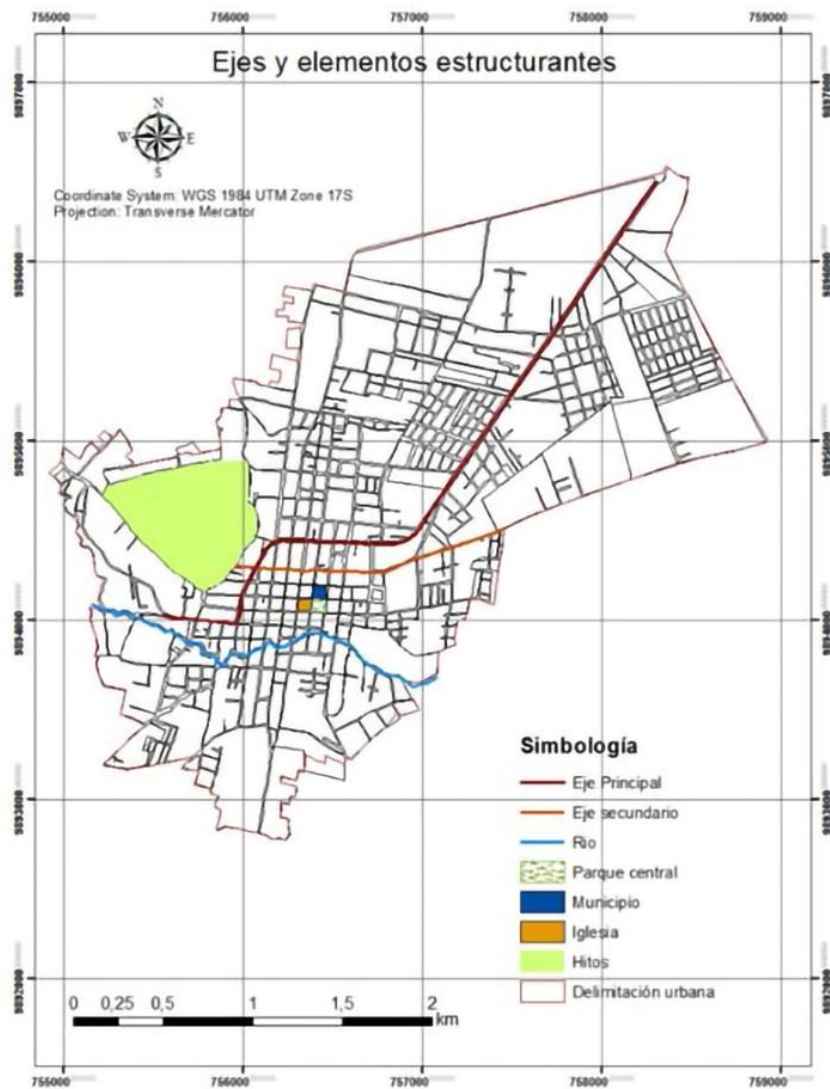
3.5.1.2 Resultados y Conclusiones.

Con relación a la variación histórica, se ha determinado lo siguiente:

- La configuración de Pujilí se base en una planimetría regular de forma ortogonal, con procesos de expansión irregulares y desordenados en crecimiento.

Figura 5

Ejes y elementos estructurantes de Pujilí

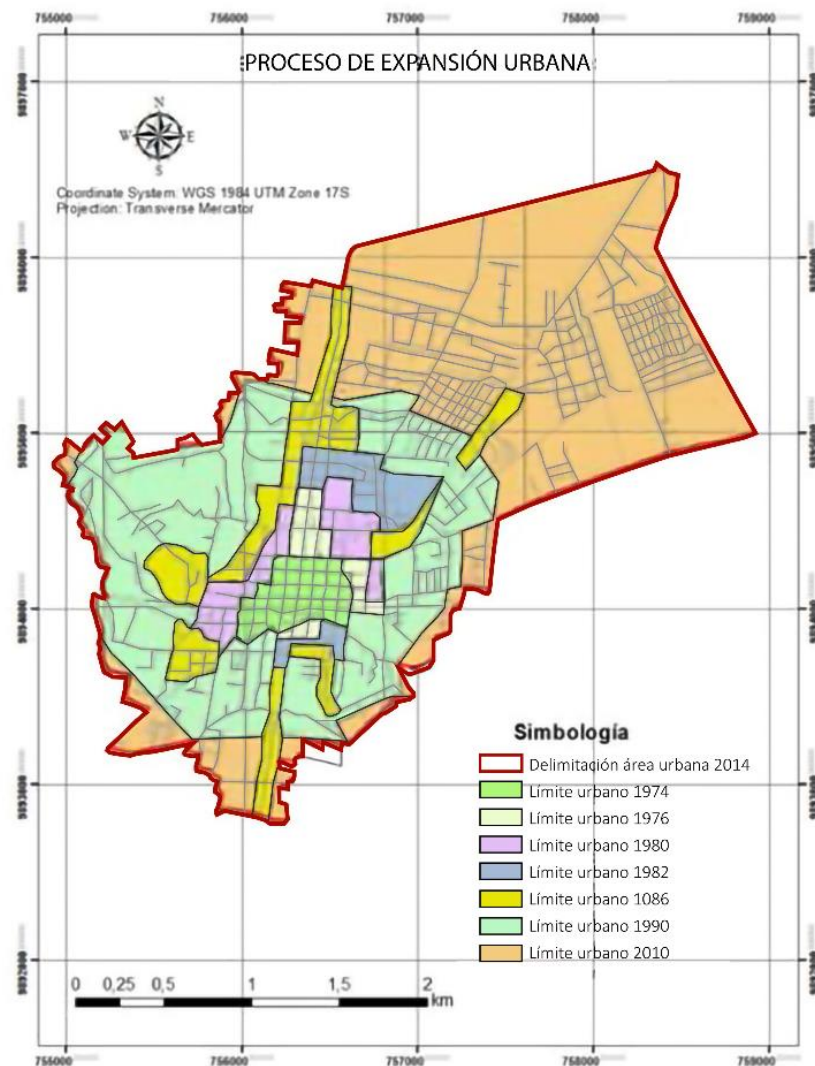


Fuente: Obtenido a través de Vallejo & Mena (2019), Análisis morfológico de Pujilí.

- La expansión urbana de manera irregular y hacia la periferia atrae consecuencias negativas para el desarrollo urbano, el crecimiento de estas áreas periféricas conduce a un mayor gasto administrativo-municipal, esto se debe a la necesidad de llevar infraestructura básica a esos puntos poco eficientes atrayendo un posible movimiento poblacional no deseado y un deterioro ambiental.

Figura 6

Proceso de expansión urbana Pujilí

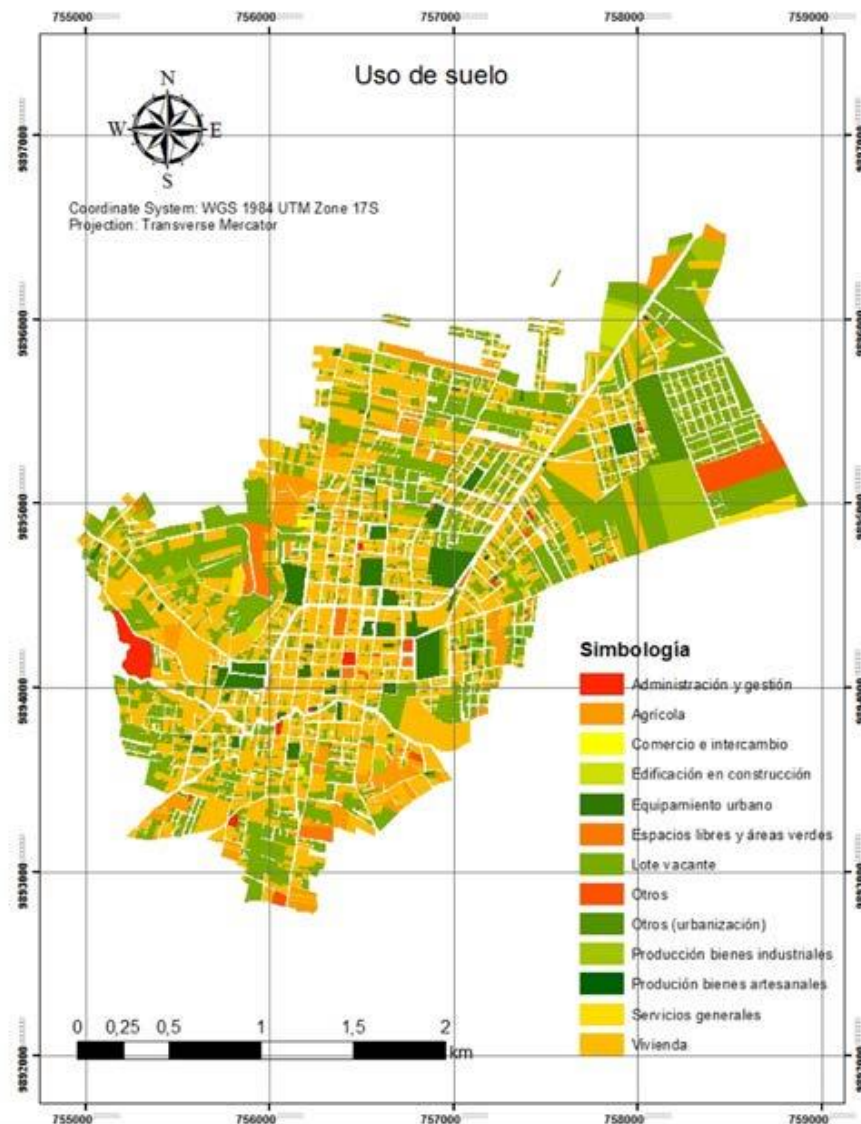


Fuente: Obtenido a través de Vallejo & Mena (2019), Análisis morfológico de Pujilí.

- Se presentan principios y rasgos de segregación urbana a causa de que la centralidad cuenta con todos los servicios mientras que aquellas áreas periféricas carecen de servicios, por ende, la estructuración vial en la periferia es deficiente y con transportación irregular.

Figura 7

Uso de suelo Pujilí



Fuente: Obtenido a través de Vallejo & Mena (2019), Análisis morfológico de Pujilí.

- Posee características y cualidades que merecen ser resguardadas a través de estrategias y normas de carácter municipal aplicables al área de estudio, con el fin de evitar el crecimiento del desorden urbano y la pérdida de la centralidad urbana.

- En Pujilí se debe proteger aquellos espacios de valor paisajístico, el Sinchaguasín, el río Pujilí, equipamiento patrimonial, equipamiento religioso, parques y espacios públicos.

3.5.1.3 Reflexión.

Son evidentes las relaciones espaciales campo/ciudad que existen en la ciudad pequeña, siendo éste un factor interesante dentro del análisis de la planificación territorial, ya que el análisis de tipo morfológico brinda una determinación de las condicionantes y determinantes dentro de una ciudad de este tipo, en este caso de Pujilí, siendo está considerada como un territorio que gira y funciona en torno a su centralidad, que a pesar de estarse extendiendo de manera periférica, su función de monocentralidad se mantiene.

Este tipo de análisis referencial establece posibles situaciones a futuro que podrían darse en Rocafuerte, por ello, este caso de estudio gracias a sus características y proceso de expansión urbana permite obtener unas semejanzas y entendimiento con la ciudad a desarrollar el análisis, Rocafuerte, facilitando la tarea de investigación y proponiendo una metodología con unos resultados que funcionen de guía.

3.5.2 Centro Histórico de la ciudad de Girardot como Centralidad Urbana (Colombia)

La conservación de la centralidad histórica en las ciudades es de vital importancia a nivel urbano, en algunos casos condicionados por la cantidad de patrimonios históricos presentes, que pueden ser de mayor o menor nivel. Por ello, se elige el análisis presentado a la ciudad de Girardot establecido por Castro & Riveros (2020), en donde se presenta a Girardot como una ciudad que guarda una similitud con Rocafuerte, debido a su centralidad urbana e importancia histórica.

A su vez, debido a la diversidad de actividades y poco planeamiento o proyección por el trazado urbano, viéndose afectada la morfología urbana en ambas ciudades, afectando también la centralidad urbana en la estructura de la ciudad. En el caso de la ciudad de Girardot, se hace un recuento histórico en donde se puede observar la cantidad de inmuebles de tipo histórico que presenta, así como también de aquellos espacios de valor para la ciudad, en ambos casos construidos con características propias de la época, materialidad y proceso de construcción.

Sin embargo, con la presencia de los procesos de expansión urbana, el crecimiento poblacional y los centros comerciales, se presentó un abandono del equipamiento patrimonial, formándose una pérdida de identidad y memoria colectiva, lo que obstaculiza poder comprobar y verificar si la ciudad aún posee su centro histórico.

Lo anterior permite visualizar la pérdida de igualdad entre la preservación del patrimonio y su desarrollo en la ciudad. Por su parte, es de gran importancia, tener en claro que una centralidad de valor histórico puede concentrar uno o más centralidades tradicionales y que debido a esto no tiene por qué verse afectada la funcionalidad de estos centros, esto se debe a que dentro de Girardot estas dos centralidades coexisten entre sí, siendo en ese punto en donde la ciudad se fundó y se desarrolló de manera económica y social.

3.5.2.1 Objetivos del estudio.

- Analizar la presencia de un centro histórico dentro de la ciudad Girardot y su rol como una centralidad tomada en cuenta en la estructura urbana.
- Estudiar la historia de la ciudad para poder identificar su creación e importancia del centro histórico consolidado.
- Identificar cuáles son las características físicas y de función que se generan en el centro histórico.
- Determinar el rol actual que cumple el centro histórico en la estructura urbana.

3.5.2.2 Metodología.

Se realizó mediante la fijación y localización de la problemática, el cual se logra conseguir respondiendo a una premisa (Si la ciudad de Girardot actualmente tiene un centro histórico y si esté es parte de la estructura). Posteriormente, se elaboran unas herramientas que permiten la recopilación de datos como los aforos vehiculares y peatonales, entrevistas y fotografías, con la finalidad de adquirir información relevante que permita delimitar el espacio que comprende el centro.

Esta metodología involucra un sistema de mediación por observación para posterior presentar los datos recolectados, categorizándolos e interpretándolos como una opción de poder comprender y responder a la problemática de la investigación y a su vez generar recomendaciones.

3.5.2.3 Resultados y Conclusiones.

A través del análisis realizado por medio del referente, la ciudad de Girardot aún cuenta con su centro histórico; el centro histórico no solo es en su forma física, sino también en sus funciones (económicas, sociales, culturales y turísticas) e historia. Para ello, se establece lo siguiente:

- El centro histórico presenta una coexistencia con un centro tradicional generando una confusión que involucra su existencia, no obstante, gracias al análisis de su historia, ubicación, área de implantación y su función, brinda una perspectiva de su dinámica económica y social, la cual sigue permaneciendo en la actualidad con un alto nivel de importancia y posibilidad de seguir implantando edificaciones en este espacio determinado.

- Se analizó el crecimiento urbano que presenta la ciudad, obteniendo como resultado la diversificación de inmuebles que representan su historia y arquitectura hasta la actualidad, declarados con una gran importancia de valor histórico social y cultural.

- Se deben respetar, valorar y cuidar los inmuebles de valor patrimonial que se encuentran en el centro de Girardot, pues estos permiten ilustrar la historia y evolución de la ciudad, a su vez que se visualiza su identidad y representación para sus residentes.

- El centro histórico de la ciudad contempla un rol de gran importancia para la estructuración urbana, en mayor medida debido al comercio y la historia que se desarrolla en su interior generando una aglomeración poblacional.

3.5.3 Redes institucionales y desarrollo económico en ciudades pequeñas: el caso de la localidad de Pigüé (Argentina)

Las ciudades de tamaño y característica de ciudad pequeña han recuperado su valor dentro del sistema urbano a su alrededor, tanto en el análisis bibliográfico de manera científica como en la propia creación de estrategias acorde al ordenamiento y desarrollo de un territorio. Por ende, este análisis permite sostener que las ciudades pequeñas y medias gracias a su existencia e interacción en el tejido institucional es de cierta forma determinante, en virtud de poder asegurar una correcta competencia territorial.

Por lo tanto, se toma como base de estudio lo establecido por Diez & Urtizberea (2015) en donde se presenta un análisis a la ciudad de Pigüé, una ciudad pequeña que posee cualidades y características que van de la mano o se asimilan a las presentadas en la ciudad de Rocafuerte, ya que ambos territorios fueron concebidos como centros de servicios dedicados a funciones comerciales y agrícolas. Para ello, estas localidades plantean la necesidad de conocer y mejorar su funcionamiento.

El estudio de la ciudad de Pigüé se basa en un análisis y diagnóstico de la dinámica presente en el funcionamiento de la red organizacional de apoyo a la producción (OAP), con el objetivo de comprender en qué medida las instituciones antes descritas ayudan a mejorar la situación de competencia y desarrollo del territorio.

Siendo así, como las redes institucionales surgen o funcionan como una herramienta ideal para alcanzar el objetivo antes mencionado. De este modo, factores como la economía regional y urbana sobresale la distribución de las tramas como un elemento determinante con la capacidad de innovar, en donde se tendrá en cuenta el cambio tecnológico y la acumulación de capital.

En relación con este punto, autores como Méndez (1997), menciona que, “dentro de los núcleos urbanos de naturalidad dinámica, las organizaciones

referidas al territorio son generadoras de recursos capaces de combinarse a través del espacio de las redes, obteniendo una generación de beneficios a nivel de competencia con la capacidad de adquirir atractividad y fertilidad, promoviendo los procesos de desarrollo económico local”.

3.5.3.1 Metodología.

Dentro de la metodología aplicada en este estudio, yace el uso de dos disciplinas sociales, geografía y economía, integrando además aquellos elementos que permitan una discusión teórica sobre el cuestionamiento urbano, el desarrollo económico y el capital de una ciudad. Para el correcto entendimiento se emplea la teoría de redes, haciendo énfasis en el papel que cumplen las tramas organizacionales como generadoras de los procesos del desenvolvimiento económico territorial.

Para el cumplimiento del estudio, se analiza el proceso de creación de las instituciones distritales, para luego poder determinar la comunicación que existen entre ellas. La investigación se focaliza en realizar esquemas que permitan comprender y entender los procesos de intercambio entre las organizaciones, a razón de manifestar el desarrollo de un territorio. Posteriormente, se toma en consideración factores para el estudio de las redes sociales (grado de centralidad, densidad, centralidad cercana y la intermediación) con la intención de valorar estos procesos de comunicación.

Este método de valoración de redes es de gran utilidad, siendo usada en mayor razón en estudios de categoría antropológica social y de sociología, pese a esto, ha ido cobrando valor en el análisis referente al desarrollo económico territorial, debiéndose a la facilidad de uso y la factibilidad que presenta en el análisis por niveles: meso (estudio de la trama) y micro (referente a la posición de cada actor en la red).

Según Méndez (1998), “una porción importante del éxito competitivo de diversas localidades de tamaño pequeño y medio está íntimamente ligada al

uso que estas sociedades hacen de los recursos genéricos y específicos presentes en el territorio”. Bajo este razonamiento, se puede entender a los recursos genéricos como aquellos elementos que existen en los lugares (recursos naturales), mientras que en el caso de los recursos específicos se los puede considerar a aquellos que se generan a partir del proceso de la evolución económica y el desarrollo urbano.

3.5.3.2 Resultados y Conclusiones.

- Dentro de los factores determinantes para el crecimiento y consolidación de este tipo de núcleos poblacionales, se encuentran las redes institucionales. Estas redes forman parte de los insumos para el impulso de la competitividad urbana, ya que estimulan la innovación económica y social.
- La trama institucional de apoyo a la producción posee una insuficiente interacción en relación con las posibilidades de desarrollo del territorio. Sin embargo, a través del análisis de cada uno de los agentes entrevistados permite determinar cuales tienen mayor y menor posibilidad para modificar la dinámica institucional.
- Los representantes de estas redes deben plantearse a razón de lograr redes de comunicación más estructuradas y complejas, que mejoren la interacción dentro de la trama institucional para un posterior crecimiento y acumulación de capital.
- Se pretende generar lugares o espacios de colaboración, en busca de sinergias, a fin de obtener una innovación, conocimientos e inversión, con el objetivo de mejorar la calidad y generación de empleos, calidad de vida y el bienestar de la población.

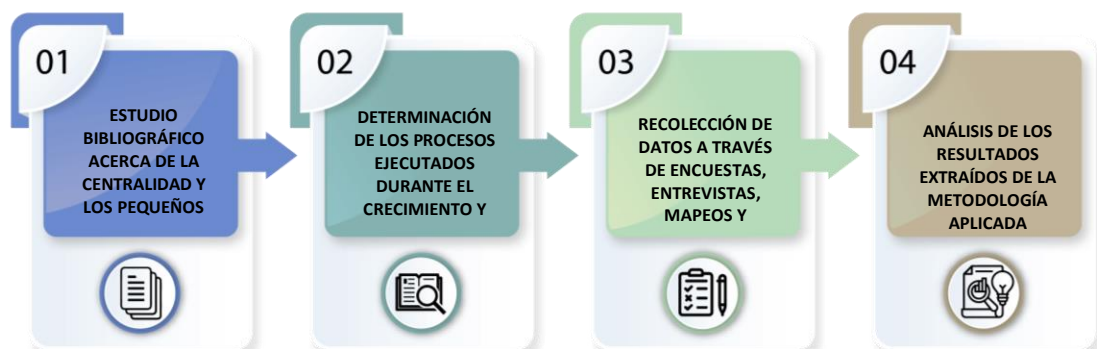
4. CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

La presente investigación tiene como objetivo analizar y comprender los procesos de planificación y desarrollo urbano, a razón de conocer la evolución a nivel de ciudad que ha experimentado el casco urbano (límite urbano) de Rocafuerte, para ello, se plantea mediante el empleo del método cuantitativo y cualitativo, el primero debido a la necesidad de realizar un estudio, observación, realización de encuestas y entrevistas mediante la determinación de una muestra de la población. En segundo lugar, a través del método cualitativo se obtendrá una recopilación de datos en relación con la revisión bibliográfica referente a la centralidad, analizado a través de la planificación y diagnóstico de la progresión mediante cartografía histórica.

La metodología a aplicar se basa en la determinación y creación de estrategias, pautas y normas que permitan la consolidación de una ciudad sostenible en base a la revitalización de su centralidad y una caracterización territorial participativa, en donde, “un conjunto de acciones concertadas para orientar la transformación, ocupación y utilización de los espacios geográficos permiten buscar un desarrollo, teniendo en cuenta las necesidades e intereses de la población, las potencialidades del territorio considerado y la armonía con el medio ambiente” (Jordán & Sabatini, 1998).

Figura 8

Esquema metodológico aplicado en el trabajo de titulación.



Nota: Elaboración propia en base a los pasos a seguir en la metodología.

4.1 Métodos

A razón de cumplir el primer objetivo relacionado con el estudio de los aspectos claves de la planificación territorial y los mecanismos, se desarrolla un proceso metodológico para realizar el análisis y diagnóstico de la ciudad de Rocafuerte, en virtud de determinar su progresión urbana y desarrollo, esto debido a la pérdida de su cualidad de centro administrativo-comercial; haciendo hincapié en aquellos sitios estratégicos de la ciudad, teniendo en consideración los procesos de planificación y ordenamiento territorial, en concordancia con Schlotfeldt (1998), el cual menciona:

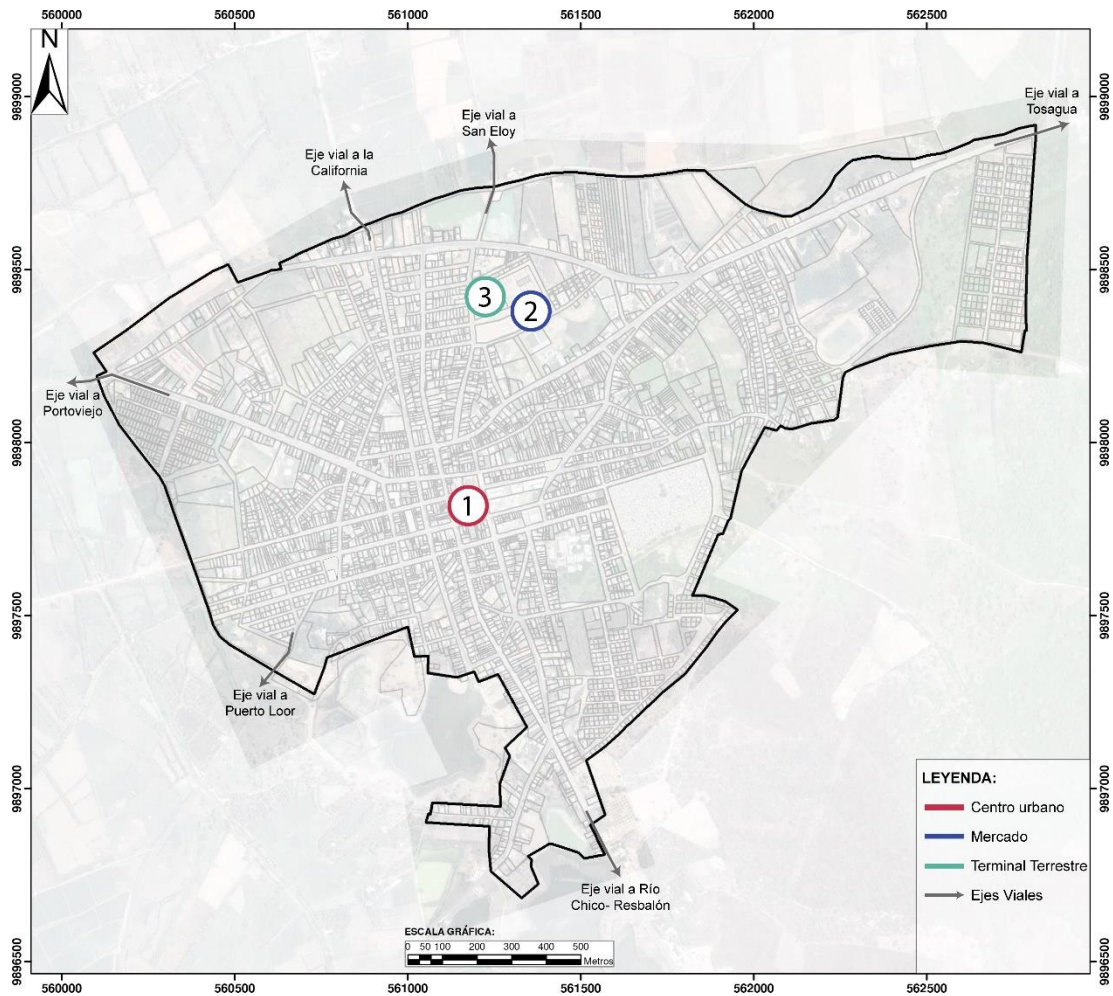
“Ordenar el territorio significa vincular las actividades humanas al territorio, con participación de los ciudadanos y a su vez coordinadora e integradora de políticas; por lo que ha de tomar en consideración las tendencias y evolución a largo plazo de los aspectos económicos, sociales, culturales y ambientales en el territorio”.

Por lo tanto, se establecerán encuestas de forma presencial y virtual, a través de la plataforma Forms, en aquellos puntos estratégicos o de interés para el análisis propuesto: la terminal terrestre, el mercado y el centro (Figura 9). Con una frecuencia de todos los días de la semana, en el período de tiempo de 07h00 a 14h00, permitiendo obtener una perspectiva de los usuarios, cómo se desenvuelven y llevan a cabo sus actividades en la ciudad.

A causa de lo antes mencionado, se ha determinado una muestra para el estudio, obtenida en correlación con la fórmula $n = \frac{Z^2 \alpha * p * q}{e^2}$; correspondiente al cálculo de la población infinita, como dato de la población universo se tiene el número de personas que habitan la ciudad de Rocafuerte, y que por ende, acuden e interactúan día tras día dentro del límite urbano, y a su vez el centro de la ciudad; siendo así como el tamaño de la muestra por medio de la fórmula reflejó un total de 246, en un rango establecido entre los 18 años hasta los 60 años. No obstante, es necesario puntualizar que no se cuenta con información poblacional actualizada por parte del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) así como también dentro del PDOT de Rocafuerte.

Figura 9

Ubicación de los puntos estratégicos a tomar en cuenta.



Nota: Obtenido a través de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

4.1.1 Variables de la encuesta

- Conformidad con la administración del GAD.
- Nivel de participación ciudadana.
- Accesibilidad a los servicios públicos.
- Tipo de transporte utilizado.
- Conformidad con la localización de los equipamientos.
- Frecuencia de visita a los equipamientos (antes y después de la reubicación).
- Valor del traslado hacia los equipamientos y el centro.

- Concurrencia de las personas en el centro (antes y después de la reubicación de los equipamientos).
- Número de personas que realizaban sus actividades en el centro (antes y después de la reubicación de los equipamientos).
- Tiempo de desplazamiento hacia los equipamientos (antes y después de la reubicación).
- Nivel de seguridad (antes y después de la reubicación).
- Conformidad con la centralidad urbana.
- Percepción de un cambio cultural.

A su vez se realizarán entrevistas dirigidas a la población y a los agentes claves que pudieron evidenciar el desarrollo o declive del centro de la ciudad, gracias a esto, se conocerá más a fondo la realidad que ha vivido Rocafuerte, un adentramiento a las posibles causas de la problemática que presenta su centralidad. De igual manera que en las encuestas, se las plantea con una frecuencia de todos los días de la semana, entre las 07h00 a 14h00.

4.1.2 Variables de la entrevista

- Planificación, ordenamiento territorial, el uso y gestión del suelo.
- Localización de equipamientos.
- Participación ciudadana.
- Centralidad urbana.
- Estructuración de la ciudad.
- Percepción de la identidad y valor patrimonial del centro.
- Determinación de estrategias para la planificación y ordenamiento territorial.
- Planificación a futuro del sistema urbano, vial, económico, cultural y social.
- Conformidad con las decisiones del GAD.
- Distancia recorrida.
- Tiempo de desplazamiento.
- Valor del traslado.

En continuidad con el cumplimiento de los objetivos referentes a los procesos de descentralidad y desarrollo urbano, se procederá a realizar un análisis del proceso de expansión y crecimiento urbano histórico de la cabecera cantonal de Rocafuerte.

Para ello, se hará uso de información adquirida por medio de sistemas geográficos, compilación de información histórica de los censos poblaciones del INEC y el análisis de las cartografías de diferentes años de la ciudad hasta la actualidad, los cuales se obtendrán a través del GAD de Rocafuerte y el Sistema Nacional de Información (SNI); en virtud de conseguir la mancha evolutiva de crecimiento, para así obtener un análisis de la planificación y desarrollo territorial en la línea de tiempo de Rocafuerte, comprendiendo cómo ha crecido la ciudad o no.

Como resultado de este análisis se tendrá un conocimiento de la progresión histórica de Rocafuerte, en donde para tener un mayor entendimiento se pondrá en punto de comparación con otras ciudades manabitas, exponiendo cómo la ciudad de análisis no ha demostrado una expansión notoria; haciendo énfasis en su núcleo central y su caracterización territorial pequeña, aplicando diversos tipos de análisis, que van desde el tipo de modelo de ciudad, la interacción de los equipamientos, este último por medio de dos tipos de equipamientos, de primer y segundo orden.

Por otra parte en relación con el objetivo de develar cómo la lógica interna de crecimiento, la planificación y los procesos estructurales condicionan el modelo de ciudad, se llevará a cabo un análisis planimétrico exponiendo cómo la ubicación de aquellos equipamientos importantes como el mercado y la terminal terrestre influyen de manera directa en el desarrollo, movimiento e interacción de las personas que habitan Rocafuerte, mediante una comparativa del antes y después de los cambios suscitados en el núcleo central; frente a la nueva realidad que viven los integrantes de la ciudad estando expuestos ante la pérdida de la imagen, identidad y centralidad.

Como objetivo final dentro de la investigación, se diseñaron y plantearon estrategias para la revitalización del núcleo urbano y recuperación de su valor, obteniendo medidas de planificación y estructuración, en virtud de ayudar a los gobiernos locales en la gestión del territorio.

Por tanto, se visualiza una apuesta por la planificación y el ordenamiento territorial, en el marco del régimen de competencias referido a nivel de ciudad, implicando apuntar a superar las prácticas urbanas y la gestión, demandando que los GAD asuman un efectivo rol de gobierno en sus territorios, a través de una planificación participativa y respeto hacia el valor histórico-cultural y el desarrollo del ser humano como actor principal y generador de identidad.

4.2 Técnicas y herramientas

4.2.1 Técnicas

4.2.1.1 Técnica 1. Selección y recopilación documental.

En base a documentos referentes a la temática de forma textual, gráfica y estadística.

4.2.1.2 Técnica 2. Diseño de la progresión urbana de la ciudad.

Elaboración de planimetría y gráfica del proceso de expansión urbana.

4.2.1.3 Técnica 3. Encuestas y entrevistas.

Indagación a la ciudadanía mediante encuestas y entrevistas a través de un cuestionario.

4.2.1.4 Técnica 4. Observación y medición in situ.

Registro manual y fotográfico del desenvolvimiento de la ciudad y sus integrantes.

4.2.2 Herramientas

4.2.2.1 Material bibliográfico.

Para efecto del análisis se tomará en consideración todo tipo de información relevante acerca de los puntos antes mencionados en el marco teórico y conceptual, a razón de comprender el desarrollo a nivel urbano de Rocafuerte hasta la actualidad, los cambios que se han experimentado e influido en la estructura organizativa del área a estudiar.

Para la cual el entendimiento del ámbito urbano es fundamental, ya que consiste en lograr un desarrollo integrado, armonioso y equitativo, preservando y mejorando las condiciones existentes, incluyendo aspectos sociales, económicos, culturales y ambientales. Es necesario comprender los fundamentos que sirven de antecedente para un correcto modelo territorial y creación de estrategias acorde a una ciudad pequeña.

4.2.2.2 Cartografías.

Correspondiente a este punto, perteneciente al diagnóstico del proceso de expansión urbana presentado en la ciudad, se recopilará aquella planimetría presente y actual que permitan denotar la planificación territorial y los procesos llevados a cabo de acuerdo a los conceptos de centralidad y posteriormente a las centralidades urbanas o descentralidad, en virtud de cumplir con los objetivos establecidos dentro del área de estudio y en el rango de la delimitación temporal fijada con anterioridad.

4.2.2.3 Encuestas.

A través de esta herramienta se pretende recopilar información dentro de la ciudad a los distintos grupos existentes, sobre todo a la población residente y que habita Rocafuerte, en cumplimiento de la metodología cuantitativa como una herramienta de medición de las variables que están presentes en la investigación, por tanto, se determinará un cuestionario de preguntas de estilo dicotómicas, cerradas, de opción múltiple, con valoración o ponderación, etc. Obteniendo un mayor conocimiento acerca del estado de la población y su percepción.

4.2.2.4 Entrevistas.

Mediante la entrevista se podrá recolectar información cualitativa a través de los relatos de actores esenciales de la población que con vivencias del día a día permitirá obtener la visión de estas personas acerca de su entorno territorial y social, dichas entrevistas se las realizará a aquellos líderes barriales y asociaciones como:

- Asociación de Matarifes y Expendedores de Carnes Rocafuerte.
- Asociación de Comerciantes del Mercado Central Virgen de la Dolorosa.

A su vez, se tomarán entrevistas a aquellos actores principales pertenecientes a la administración del GAD de Rocafuerte, esta herramienta es de vital interés ya que brinda una visión del punto de vista de las dos partes que conforman la ciudad, el poder administrativo y el poder ciudadano. A continuación, se detalla aquellos actores del GAD que serán entrevistados:

- Dirección de Obras Públicas.
- Dirección de Planificación Territorial.

4.2.2.5 Levantamiento y tabulación de la información recopilada.

Como última herramienta de la investigación, es aquí en donde recaen los resultados obtenidos a través de los objetivos y métodos utilizados, está comprendido por dos factores, el primero nos permite obtener mapeos resultantes de cada uno de los análisis realizados, una vez completada esta primera fase se continúa con la tabulación de manera estadística y de resultados adquiridos por medio de las encuestas y entrevistas.

4.3 Fuentes

Las fuentes utilizadas a lo largo de la investigación serán de nivel primario y secundario, se utilizará información obtenida a través del INEC y del SNI, a su vez se tomará como elemento de apoyo la documentación establecida por el GAD de Rocafuerte, en donde se tendrá en consideración el PDOT 2019-2030 y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), dichos medios proporcionarán la información poblacional y de la ciudad para poder concretar el estudio.

Para el cumplimiento de lo antes mencionado, se le solicitará al GAD de la ciudad de Rocafuerte información planimétrica y cartográfica actualizada de la cabecera cantonal, así como también de años anteriores. Por otra parte, se hará la petición de datos poblacionales y líderes barriales. La muestra de la población obtenida se la elegirá de manera aleatoria mediante encuestas a hombres y mujeres residentes en Rocafuerte, así como también aquellas familias consolidadas. Para el correcto análisis y estudio se tomará en cuenta a personas de cualquier condición social y económica, actividad laboral o estatus social. Por ende, se la realizará en distintos puntos de la ciudad (límite urbano) para conocer la situación y criterio de la población.

5. CAPÍTULO III. DIAGNÓSTICO Y RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Los resultados de este trabajo se presentan de acuerdo con los objetivos establecidos en la investigación. De tal forma se desarrolla mediante gráficos, esquemas y mapeos en relación con los puntos concernientes con el diseño metodológico y los objetivos específicos planteados a través del texto.

5.1 Diagnóstico de la investigación

5.1.1 Aspectos claves de la planificación territorial y mecanismos de desarrollo

5.1.1.1 Entrevista a la ciudadanía.

La entrevista fue dirigida a los representantes de la Asociación de Expendedores de Ganado Mayor y Menor del cantón Rocafuerte, más conocida como la asociación de matarifes, encabezada por el señor Francisco Carreño y a la Asociación de Comerciantes del Mercado Central Virgen de la Dolorosa, dirigida provisionalmente por el señor Francisco Carreño. A continuación, se describe la perspectiva de estos actores ante los puntos abarcados en la entrevista.

5.1.1.1.1 Conformidad de la gestión aplicada en la ciudad.

No se sienten conformes, puesto que el comercio se desarrolla en niveles bajos, argumentando que se está haciendo una lucha por mantener las actividades comerciales en el actual mercado, obra que no puede ser desaprovechada por la gran inversión que representa para la ciudad. Mencionando la labor realizada por parte de la administración municipal por mitigar el impacto que generó la reubicación del mercado y la apuesta al polo de crecimiento.

5.1.1.1.2 Comunicación entre la administración y la ciudadanía.

Esta comunicación se ha mantenido desde un principio entre los representantes de las asociaciones y funcionarios municipales, contemplando el comportamiento de la ciudadanía. La socialización se vio afectada por factores como la ausencia de la ciudadanía a reuniones y por la poca planificación de conversatorios por parte de la administración; pero como factor a evidenciar se tiene la ausencia de la aceptación por parte de la ciudadanía a lo que corresponde al nuevo mercado.

5.1.1.1.3 Percepción a partir de la reubicación de los equipamientos.

A partir de la reubicación de los equipamientos se considera la pérdida parcial de la centralidad urbana de Rocafuerte, desde un punto de vistas de las actividades comerciales tradicionales realizadas en el centro urbano como la feria y la adquisición de víveres de la canasta familiar. Por otra parte, se evidencia el incremento de la inversión de grandes comercios a partir de la reubicación del mercado central, entre ellos tenemos: comercial Tía, TuTi, comercial Patilín, comercial Ozaeta, comercial Centeno, comercial Cedeño, entre otros, estos establecimientos mencionados han presentado un crecimiento acelerado a partir de la pérdida del centro de abastecimiento tradicional.

Los comerciantes que laboran en el nuevo mercado central han visto la reducción de sus ingresos por la competencia de grandes establecimientos que poco a poco están reemplazando la función tradicional que desarrollaba el mercado central en el casco urbano de la ciudad, añadiendo que la nueva ubicación no cuenta con equipamientos que fortalezcan las actividades comerciales. En cuanto a la terminal terrestre se tiene gran aceptación debido a que era una obra necesaria para Rocafuerte.

5.1.1.1.4 Necesidad de construcción y de la reubicación.

Por motivos del cumplimiento de la vida útil de las instalaciones y a raíz de lo suscitado por el terremoto del 16A, el mercado (originario) tuvo que ser demolido, luego de estos acontecimientos se empezó a retomar las actividades comerciales en espacios improvisados que no aportaban beneficios; mayormente en la higiene de los productos. Por lo que se construyen un nuevo mercado (2019) que presenta las condiciones necesarias para trabajar.

No obstante, existe una afectación en el aspecto social y cultural en lo que corresponde a la aceptación de la ubicación del nuevo mercado. Por otra parte, de acuerdo al terminal terrestre se menciona que la ciudadanía ha reflejado una gran aceptación por temas de espacialidad y flujo vehicular.

5.1.1.1.5 Análisis de cambios a partir de la reubicación.

Desde una perspectiva de los efectos y beneficios que se pueden obtener actualmente, es muy premeditado sacar conclusiones de si realmente el mercado funcionará en un 100% de su capacidad, esto debido a que, de las 200 plazas disponibles dentro de las instalaciones, solo están en funcionamiento 90, reflejando que solo se cuenta con menos del 50% de la capacidad.

Es importante señalar que fuera de las instalaciones se encuentra la explanada Plaza Rocafuerte que forma parte de una estrategia para fomentar parte del comercio informal, cuenta con una capacidad para 300 puestos y que en los actuales momentos solo se usa los fines de semana por una cantidad de 60 puestos, el uso de la explanada comercial se efectúa solo los fines de semana con un 20% de su capacidad. Como resultados podemos definir que en los actuales momentos el equipamiento se encuentra laborando con menos del 50% de la capacidad de las instalaciones y evidenciando una

gran cantidad de plazas disponibles, las cuales aún están a la espera de nuevos comerciantes.

5.1.1.1.6 Distancia y tiempo en el traslado.

Rocafuerte al ser una ciudad pequeña, la distancia no se ha visto tan afectada ya que a pesar de los cambios se puede llegar caminando, pero es verdad que a diferencia que cuando estaba dentro del centro se tenía contemplada una menor distancia y tiempo de recorrido del resto de equipamientos que se ubican en la zona céntrica de Rocafuerte, hablando del caso de la terminal terrestre, este es más notorio pero a que su vez funciona adecuadamente, ya que existe una mejor circulación a la hora de salir de la ciudad.

5.1.1.1.7 Aspecto económico en el desplazamiento.

Dentro del aspecto económico en base al desplazamiento de las personas hacia el nuevo polo de crecimiento si se denota una afectación económica, sobre todo para aquellas familias que no poseen una estabilidad económica y necesiten transportarse para realizar sus actividades diarias, esto añadiendo el alza gradual del precio del combustible que se vive en el país. Dentro de las observaciones obtenidas a través de la entrevista se especifica que se tiene una preferencia en el transporte por medio de vehículos que utilicen diésel como combustible por temas de economía.

5.1.1.1.8 Afluencia de personas que visitan los equipamientos.

En el caso del mercado se ve una reducción en la afluencia de personas debido a que en el centro de la ciudad se encuentran comercios residuales que brindan las mismas opciones y precios que en el nuevo mercado, como es el caso de productos de la canasta básica familiar. Por otra parte, la terminal terrestre no se ve afectada debido a que es un equipamiento que acoge a personas que se dirigen a diferentes destinos y que a su vez se destaca por sus instalaciones adecuadas.

5.1.1.1.9 Planificación del desarrollo económico y social a largo plazo.

Dentro del desarrollo económico no se evidencia un decrecimiento de las actividades comerciales en el centro de la ciudad debido a que actualmente existen pequeños negocios y el arribo de cadenas comerciales, mientras tanto en el nuevo polo de desarrollo las actividades comerciales son débiles y carecen de una conexión que les permita crear una relación de beneficio mutuo con el centro de la ciudad.

5.1.1.1.10 Implementación de medidas en la planificación desde la perspectiva de los dirigentes.

Desde la perspectiva de los dirigentes se solicita la creación de ordenanzas en regulación de actividades comerciales en el centro de la ciudad, ya que por lo mencionado se evidencia la flexibilidad de las autoridades en la regulación de actividades económicas, se entiende que a partir de la pandemia del COVID-19 se permitió la apertura de pequeños comercios que permitían ser el sustento de muchas familias. No obstante, esta alternativa de negocios ha permitido la generación de problemas para las agrupaciones de la ciudad y comerciantes regulados del mercado, ya que se evidencia la falta de una regulación dentro de las actividades en el centro de la ciudad.

5.1.1.2 Entrevista al gobierno local.

La entrevista fue dirigida al GAD del cantón Rocafuerte, específicamente al director del departamento del planificación y ordenamiento territorial, el arquitecto Santiago Lema, con el que se mantuvo un diálogo de los temas tratados en esta investigación. A continuación, se describe la perspectiva de las autoridades administrativas ante los puntos abarcados en la entrevista.

5.1.1.2.1 Planteamiento del uso y gestión del suelo en la cabecera cantonal.

De acuerdo a lo que implica la planificación del territorio y lo que determina la ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo, amparados en la constitución nacional de la república del Ecuador y el código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización, se ha realizado el plan de uso y gestión del suelo y la respectiva actualización dentro del cantón Rocafuerte; es un plan acercado al contexto y realidad de la ciudad, pero que se puede ir modificando a medida del crecimiento del territorio.

5.1.1.2.2 Justificación en la realización de modificaciones en la cabecera cantonal.

El cambio que ha presentado la cabecera cantonal de Rocafuerte se considera como parte de los elementos estratégicos que se han incluido dentro de la planificación de la ciudad, se ha regularizado el uso y gestión del suelo, acciones que no se tomaron en períodos anteriores a la administración 2019-2022, la creación de una nueva centralidad nace con la expectativa de alcanzar una igualdad en el territorio y no concentrar todas las actividades comerciales en un punto determinado de la ciudad, permitiendo a Rocafuerte crecer de manera equitativa y con un aparente óptimo desarrollo económico.

5.1.1.2.3 Justificación en la reubicación de los equipamientos.

Es un proceso de varios años, pasando por diferentes administraciones el tema de desconcentrar a la ciudad, evitar la congestión y crear otro punto donde desarrollar las actividades comerciales, respetando el uso y gestión de suelo y el plan de ordenamiento territorial.

Se hace una apuesta por la creación de un nuevo polo de crecimiento en este caso una subcentralidad donde el mercado y la terminal terrestre son los dos equipamientos base que promoverán la implementación e incorporación de

nuevos equipamientos importantes, como el nuevo centro de revisión vehicular y la estación de bomberos, estos dos equipamientos antes mencionados se encuentran en fase de proyección.

5.1.1.2.4 Análisis del factor histórico y patrimonial.

Desde el punto de vista administrativo no se deduce en la pérdida de un valor histórico y patrimonial, al general una subcentralidad es normal que exista un período de adaptabilidad, dentro de lo que corresponde la pregunta no se maneja la teoría de que se esté perdiendo el tradicionalismo, al contrario, se lo impulsa con algunas actividades. La finalidad del cabildo con el polo de desarrollo no es desconectar el centro de la ciudad.

5.1.1.2.5 Imagen de la ciudad y paisaje urbano.

En el tema del uso y regulación del suelo se ha tratado de mantener lo que ya existe, sin crear una amenaza a futuro, se trata de mantener a la ciudad desde una visión ordenada sin tener un desorden agresivo para los intereses del territorio, como parte de ello se han realizado esfuerzos mediante la regulaciones emitidas con la finalidad de evitar la construcción de edificaciones en las orillas de los humedales o alguna otra zona de peligro debido al riesgo que significa; partiendo de lo descrito se trata de proteger la ciudad teniendo una visión a largo plazo.

5.1.1.2.6 Causas de la modificación de la estructura de la ciudad.

La idea desde un principio siempre fue promover y desconcentrar la parte del casco central de Rocafuerte, ya que desde la visión de la administración se estaba convirtiendo en un nudo crítico, por temas como la congestión vehicular y la ocupación desordenada de las actividades comerciales; se mantienen las actividades económicas en el centro y se desarrollan poco a poco las actividades comerciales en el nuevo polo de desarrollo, el cambio de una estructura descentralizada para la ciudad obedece a factores como el

crecimiento urbano, por ello la nueva centralidad nace como una apuesta a futuro pensando en el desarrollo de la ciudad permitiendo una equidad de progreso en el territorio, evitando concentrar todas las actividades en un punto determinado.

5.1.1.2.7 Efectos a largo plazo.

Se considera dentro de la planificación de territorio la creación del nuevo polo de desarrollo como una oportunidad para crecer dentro de las actividades económicas de la ciudad, la creación de la terminal era una necesidad de muchos años debido a que la ciudad solo contaba con parada de buses, en el planteamiento de la ubicación de la terminal se pudo ubicar en otros puntos, pero estaban más alejados de la ciudad.

Sin embargo observando el desarrollo de otras ciudades no se quiso cometer los mismos errores de conexión, es por ello que la decisión se tomó a partir de la cercanía al centro y con la idea de crear un nuevo polo de desarrollo que incentive el crecimiento de la ciudad, como efecto positivo se considera la consolidación de los espacios dentro del casco urbano donde no se desarrollaba ninguna actividad para potenciarlo; la colocación de infraestructura es un aspecto que se está llevando a cabo con la finalidad de complementar este punto de la ciudad.

5.1.1.2.8 Estrategias tomadas para revitalizar la ciudad.

Dentro de las acciones que se toman para revitalizar la ciudad y tomando en cuenta los diagnósticos realizados, tenemos que la optimización de los recursos es un tema a destacar, se realiza esfuerzos en cooperación de otros frentes para fomentar el desarrollo del nuevo polo de desarrollo y la parte del casco central; la intervención en el sistema vial es una de las apuestas de la administración para fortalecer la conectividad dentro de la ciudad.

5.1.1.2.9 Planteamiento de estrategias en la planificación y ordenamiento territorial.

Al momento de implementar estrategias se debe tener en cuenta un diagnóstico claro del territorio, todas las acciones empleadas en la ciudad han respondido a los diagnósticos desarrollados, la estrategia del GAD municipal es ir consolidando el polo de crecimiento progresivamente aprovechando el máximo de los recursos económicos destinados, mediante la intervención de elementos estratégicos se mantiene el desarrollo planificado, respetando el ordenamiento del territorio.

5.1.1.2.10 Comunicación con la ciudadanía.

La comunicación con la ciudadanía es un factor importante, porque son partícipes de las decisiones para la ciudad, las personas deben empoderarse de los procesos para actividades de planificación de proyectos, programas, ejecución de obras, etc.

5.1.1.2.11 Planificación en el sistema urbano con proyección a futuro.

El sistema urbano agrupa una cantidad de cosas, como infraestructura, vías, equipamientos, todos los elementos que conforman la ciudad, para ello se tiene una ordenada regulación, respaldada con el PDOT y plan y uso de gestión del suelo, ya que dentro de ellos existen proyectos que ya están ejecutados y otros en proyección; es importante la visión de estos trabajos, se necesita la planificación de una ciudad para un desarrollo más organizado reforzando lo que se encuentra ya consolidado y potenciar los espacios no consolidados.

5.1.1.2.12 Sistema vial.

Para la administración es importante el sistema vial, la actualización de este plan se presenta como una medida de vital importancia, se están realizando diagnósticos con el fin de tener una decisión acertada en la redirección de las vías, dentro de esta administración en el año 2019 se realizó el redireccionamiento de vías con el fin de tener una conexión más eficiente mejorando el flujo vehicular, conectar vías con proyecciones estratégicas.

5.1.1.2.13 Sistema económico.

En el sistema económico dentro del plan de desarrollo se cuenta con varios componentes, que tienen relación con la parte productiva, por esto se debe tener en cuenta aspectos importantes como que más de $\frac{3}{4}$ de la población viven en el área rural, dentro de esto no se puede concentrar solo los esfuerzos en el área urbana; es por ello que se intenta potenciar el área rural específicamente en actividades agrícolas, en el área urbana se está potenciando las áreas estratégicas de la ciudad que son productivas económicamente, como son las áreas consolidadas y promoviendo el desarrollo de las áreas que aún no están consolidadas.

5.1.1.2.14 Planificación en el sistema cultural y social.

En lo que corresponde dentro de la planificación del PDOT en la parte de desarrollo económico, social y cultural se manejan programas relacionados a la potencialización de estos aspectos. En los actuales momentos se está promoviendo la imagen de Rocafuerte, es de interés para la administración que conozcan la parte cultural del territorio y de su historia, en la parte social se mantiene una relación ligada con la ciudadanía y otros departamentos; los cuales están realizando esfuerzos por mantener una ciudad más equitativa.

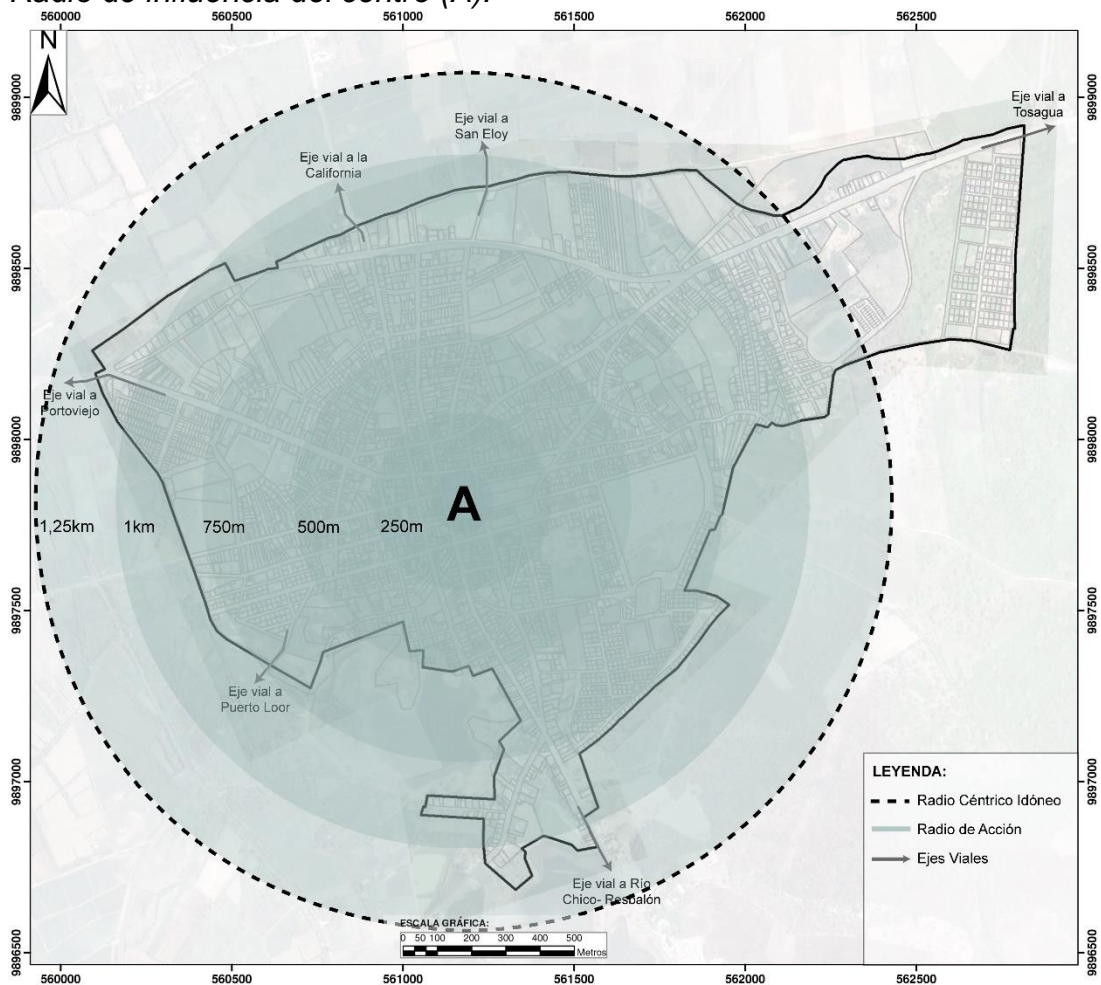
5.1.2 Influencia de los procesos de planificación urbana en la ciudadanía

5.1.2.1 Análisis de la interacción de los equipamientos antes y después de ser reubicados (mercado y terminal).

Se describe el proceso analítico de los cambios suscitados en la ciudad por la reubicación de los equipamientos, mercado y terminal. Para ello, se realizó un estudio de la ubicación del mercado y la terminal desde un punto de vista céntrico (antes) y uno periférico (actual), dicho análisis se realiza mediante un radio de influencia en cada uno de los casos.

Figura 10

Radio de influencia del centro (A).

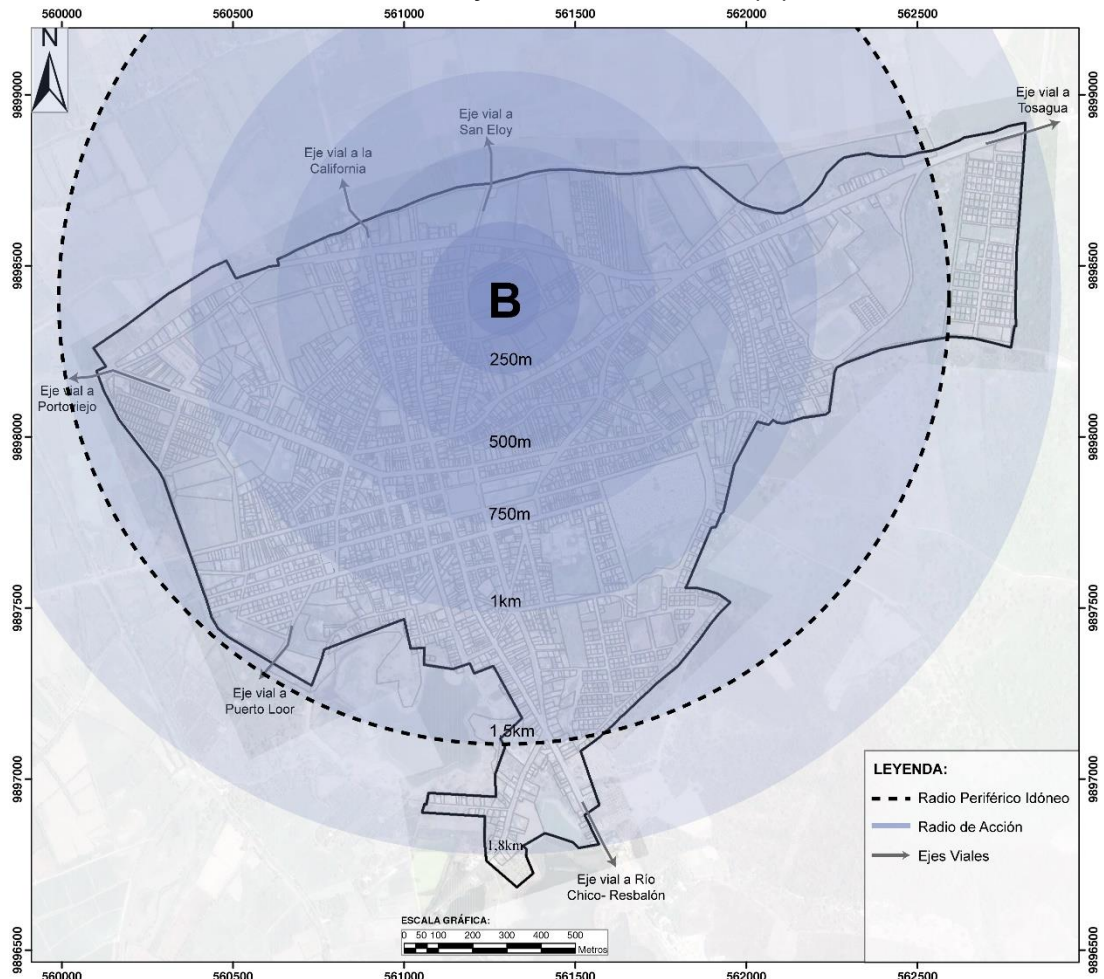


Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

A través de la centralidad (A) se demuestra un radio de influencia idóneo de 1,25 km, de esta forma se cubre con la totalidad de la población evidenciando una interacción con la ciudad de manera igualitaria, equilibrada y equitativa. Por consiguiente, se encuentra el análisis de la ubicación de los equipamientos de manera periférica (B), correspondiente al estado actual, se puede percibir la necesidad de contar con un mayor radio de interacción establecido entre 1,5 km para cubrir con la totalidad de la población; demostrando cómo interactúa de manera desigual con la población, evidenciando un aumento de la distancia recorrida, así como un incremento en el gasto de traslado y tiempo invertido.

Figura 11

Radio de influencia del mercado y terminal terrestre (B).



Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

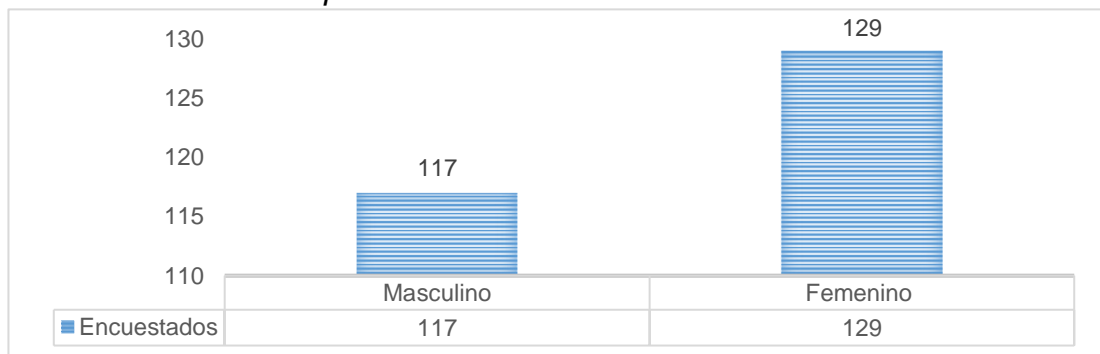
5.1.2.2 Influencia en la ciudadanía.

Se realizó una encuesta dirigida a personas residentes de la ciudad, obteniendo un total de 246 encuestas, destacando la siguiente información:

5.1.2.2.1 Participación.

Figura 12

Gráfico: Género de la población

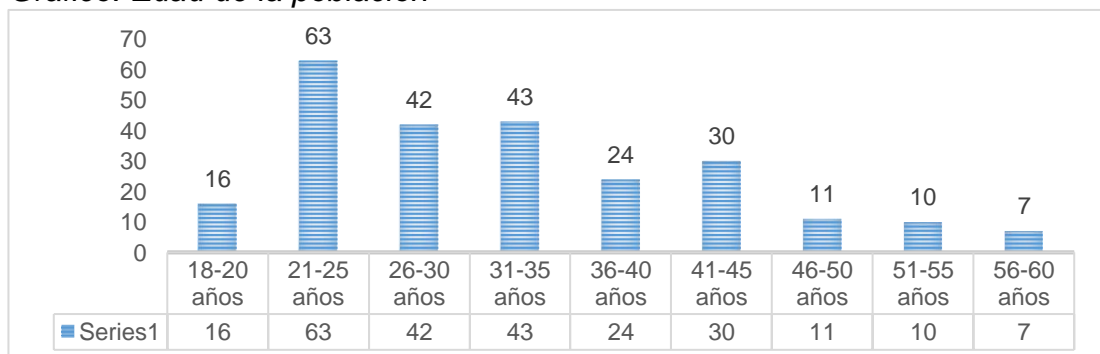


Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Se contó con una participación mayoritaria de mujeres, esto debido al mayor flujo de ellas en los lugares fijados para la encuesta, obteniendo un 52% de participación. En el caso de los hombres se contó con un 48% del total de las encuestas.

Figura 13

Gráfico: Edad de la población



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

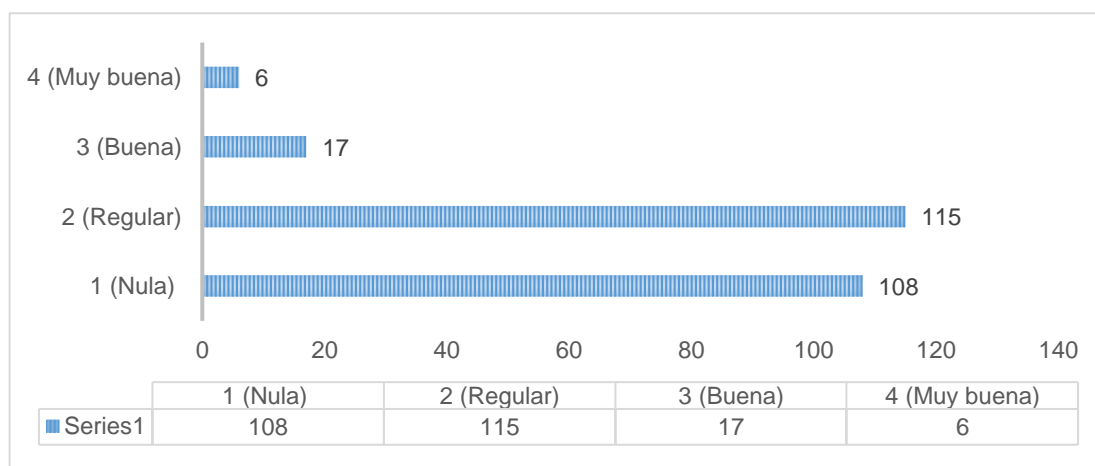
El rango de edad de la totalidad encuestados varia, siendo más notables los rangos entre los 21 a 25 años, correspondiente a un 26% del porcentaje total, siguiéndole a este se encuentra el rango entre 31 a 35 años con un 17% al igual que el rango establecido entre los 26 a 30 años, por consiguiente, los otros rangos se encuentran de manera equitativa, demostrando que estos espacios son de uso variado.

5.1.2.2.2 Nivel de participación ciudadana.

Objetivo: Conocer el nivel de participación ciudadana dentro de la toma de decisiones y planificación urbana de Rocafuerte, verificando la existencia o no, de una relación administración-ciudadanía.

Figura 14

Gráfico: Nivel de participación.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

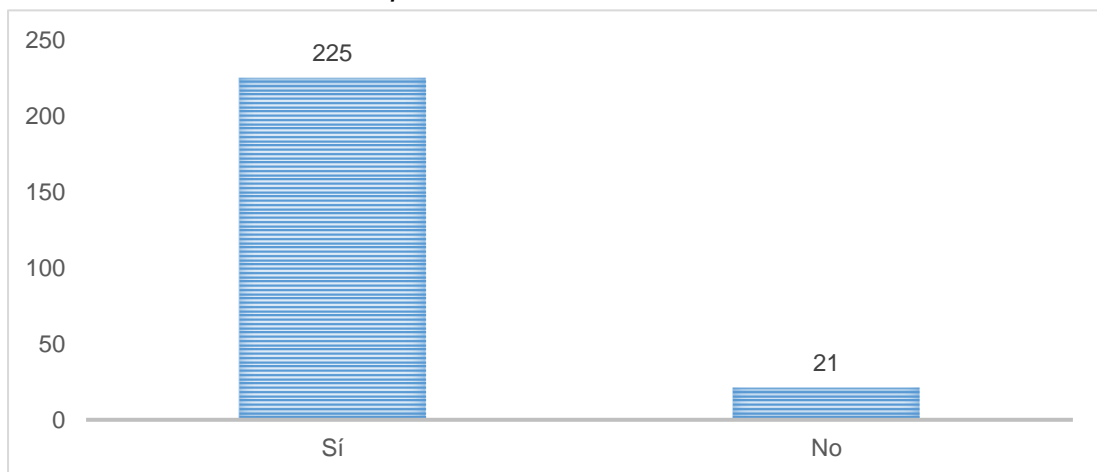
El 44% de los encuestados certifica tener una participación nula dentro de la planificación y la decisión de las obras para la ciudad, un 47% de forma regular, un 7% una relación buena y solo el 2% una participación muy buena. Demostrando así que la ciudad de Rocafuerte no cuenta con una administración que involucre a sus integrantes para el beneficio de la ciudadanía.

5.1.2.2.3 Intervención en la planificación de la ciudad.

Objetivo: Conocer la opinión pública acerca de una posible participación ciudadana en la toma de decisiones, exponiendo la necesidad e importancia de la comunidad en la gestión urbana.

Figura 15

Gráfico: Intervención en la planificación de la ciudad.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

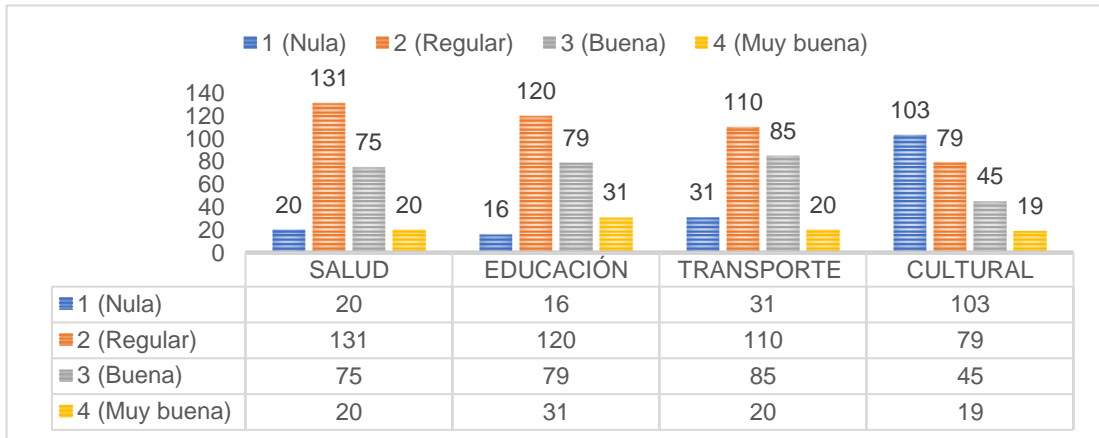
Del total de las encuestas, el 91% de las personas establece querer ser parte de la planificación de la ciudad, los cuales establecen una necesidad de poder intervenir y opinar en lo que se necesita para crecer como territorio, con el objetivo de obtener unos beneficios, dar a conocer las necesidades y proponer ideas. Por su contraparte, el 9% de los encuestados establece que no quiere ser parte de la planificación de la ciudad al no estar de acuerdo con la administración actual o no ser de interés.

5.1.2.2.4 Accesibilidad a los servicios públicos.

Objetivo: Obtener una idea clara sobre la accesibilidad a los servicios que se tiene en la ciudad de Rocafuerte, en donde se toma en cuenta el factor salud, educación, transporte y cultura. A razón de poder evidenciar la necesidad que se experimenta en la ciudad.

Figura 16

Gráfico: Accesibilidad a los servicios públicos.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

En primer lugar, se encuentra el factor salud, en donde un 8% tiene una accesibilidad nula a este servicio, un 53% lo tiene de forma regular, un 30% de forma buena y por último un 8% de forma muy buena, demostrando que existe un deficiente servicio de salud para los ciudadanos, ya que no cumple con la totalidad de la necesidad.

En segundo punto, se encuentra la educación en donde se demuestra que un 7% no tiene acceso, un 49% lo tiene de forma regular, un 32% de forma buena y un 13% de forma muy buena, manifestando que no cumple de forma completa con la necesidad que tiene la ciudad.

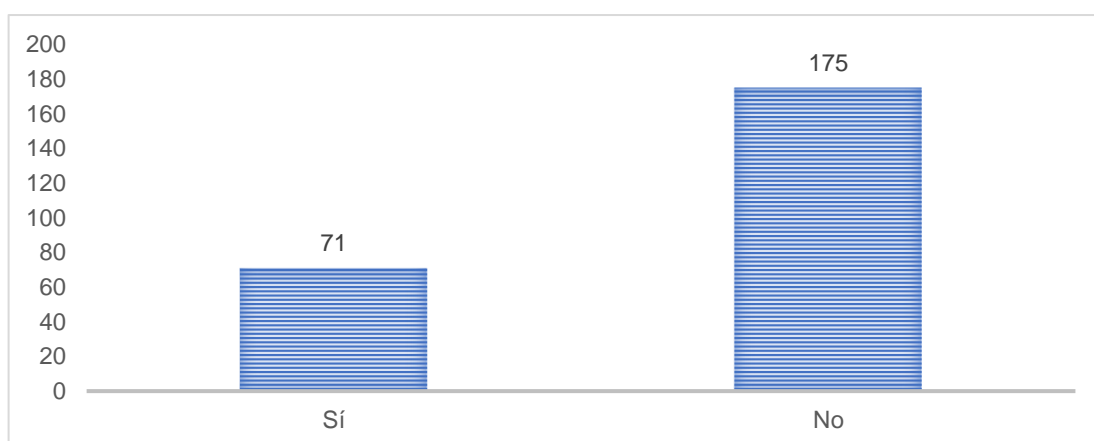
Por otro lado, se encuentra el factor transporte y cultural, en estos dos casos se demuestra que existe una prevalencia de forma regular, siendo así como en el primero existe un valor del 45% y el segundo con un valor del 32%. De esta forma se verifica y evidencia que existe una reducida accesibilidad a los servicios para la ciudad y sus ciudadanos.

5.1.2.2.5 Conformidad de la nueva localización del mercado y la terminal terrestre.

Objetivo: Exponer la conformidad o aceptación que se tiene hacia la ubicación actual del mercado y la terminal terrestre, en busca de conocer el sentir de la ciudadanía acerca de estos equipamientos y su nueva ubicación.

Figura 17

Gráfico: Conformidad de la nueva localización.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Del total de las encuestas, solo un 29% demuestra estar conforme con la nueva ubicación del mercado y la terminal terrestre, esto se debe al mejoramiento del acceso y cumplimiento con la necesidad de espacio. Por otro lado, el 71% no está de acuerdo con la nueva ubicación, ya que dichos espacios se encuentran lejos del centro, denotando una desconexión.

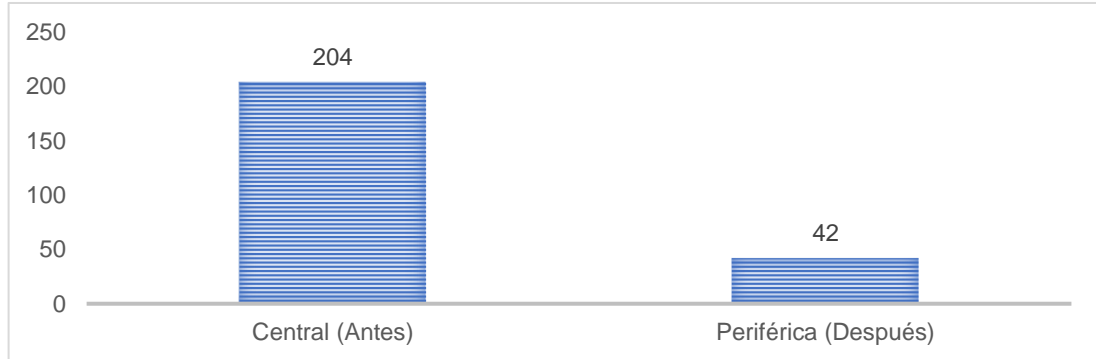
5.1.2.2.6 Preferencia de ubicación de los equipamientos.

Objetivo: Indicar la preferencia que se tiene acerca de la ubicación del mercado y la terminal terrestre, en comparativa de una ubicación céntrica (antes) a una ubicación periférica (actual), exponiendo la visión de la ciudadanía ante los cambios suscitados en su ciudad.

5.1.2.2.6.1 Mercado.

Figura 18

Gráfico: Preferencia de ubicación del mercado.



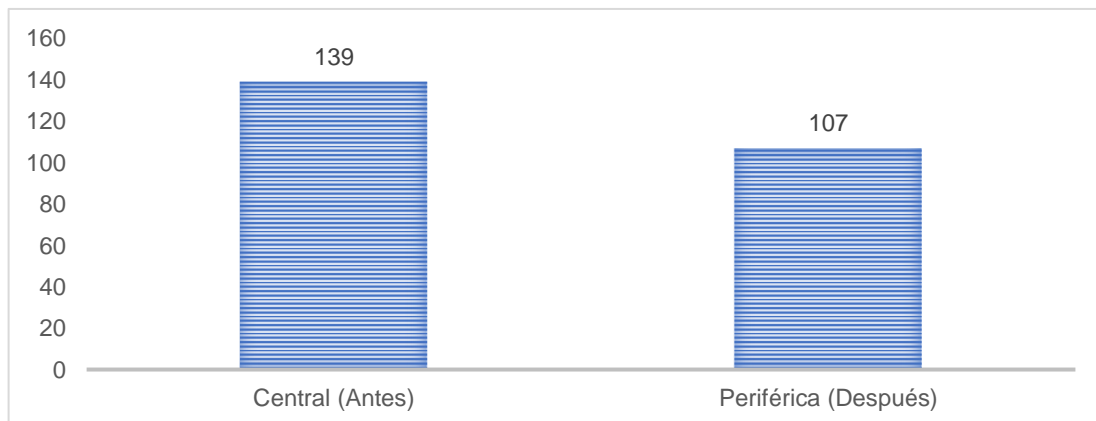
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

En promedio, el 83% de los involucrados expresa una preferencia céntrica, mencionando que esto se debe a la cercanía de los equipamientos, en donde existía un alto flujo de personas y de la economía, así como una distancia de recorrido menor. En contrariedad a esto, el 17% de los encuestados establece una preferencia periférica debiéndose a la ubicación y seguridad.

5.1.2.2.6.2 Terminal Terrestre.

Figura 19

Gráfico: Preferencia de ubicación de la terminal terrestre.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

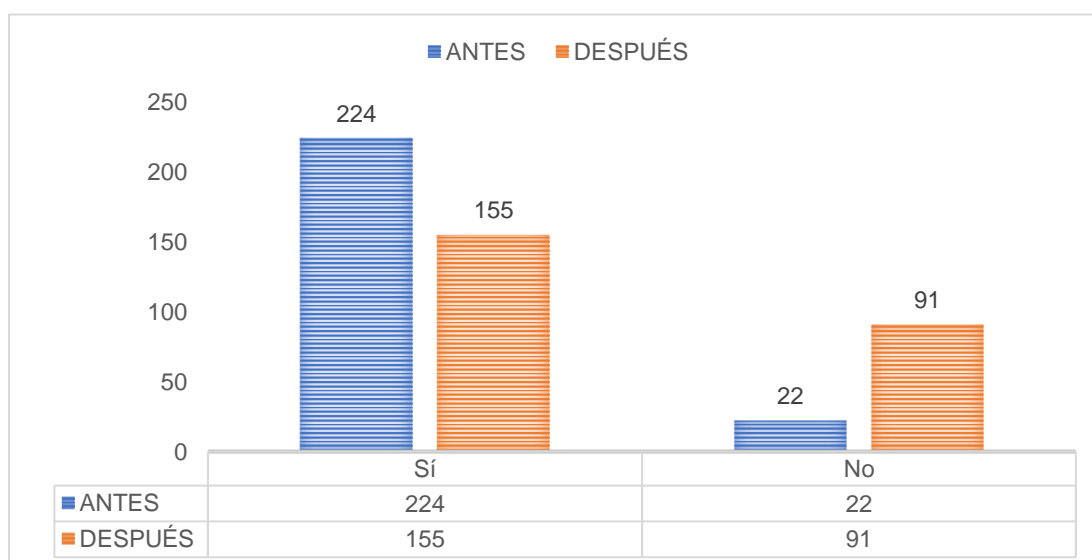
El 57% de los encuestados expresan una preferencia de ubicación céntrica, atribuyéndose a que al existir una parada de buses en cercanía al centro no existían gastos extras de transporte, facilitando un ahorro de tiempo y dinero al ubicarse dentro del centro de la ciudad. En contrariedad a esto, el 43% la instaure de manera periférica, debiéndose a un mejoramiento en el espacio, organización y reducción del congestionamiento vehicular.

5.1.2.2.7 Concurrencia del centro de la ciudad (Antes y Después).

Objetivo: Entender la importancia del centro de la ciudad como un ente fundamental en la planificación y estructuración urbana, exponiendo cómo el cambio de lugar del mercado y de la terminal interfieren en su desarrollo.

Figura 20

Gráfico: Visita el centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Existe una disminución en cuanto a la visita del centro de la ciudad que va desde un 91% antes de la reubicación, hasta un 63% en la actualidad, en relación con las encuestas. Así mismo se presencia una negativa en cuanto a la visita del centro que va desde un 9% antes, hasta un 37% en la actualidad.

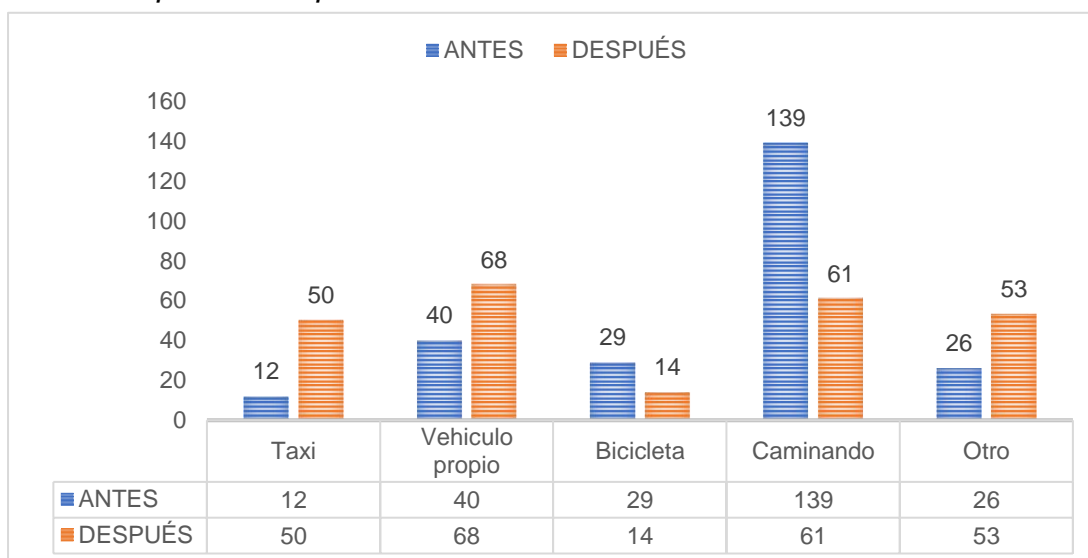
5.1.2.2.8 Medio de transporte hacia los equipamientos (Antes y Después).

Objetivo: Evidenciar los cambios experimentados en el tipo de transporte usado por la ciudadanía para dirigirse hacia el mercado y la terminal terrestre, antes y después de su reubicación, revelando el tipo de movilización que existía y existe en la actualidad.

5.1.2.2.8.1 Mercado.

Figura 21

Gráfico: Tipo de transporte hacia el mercado.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

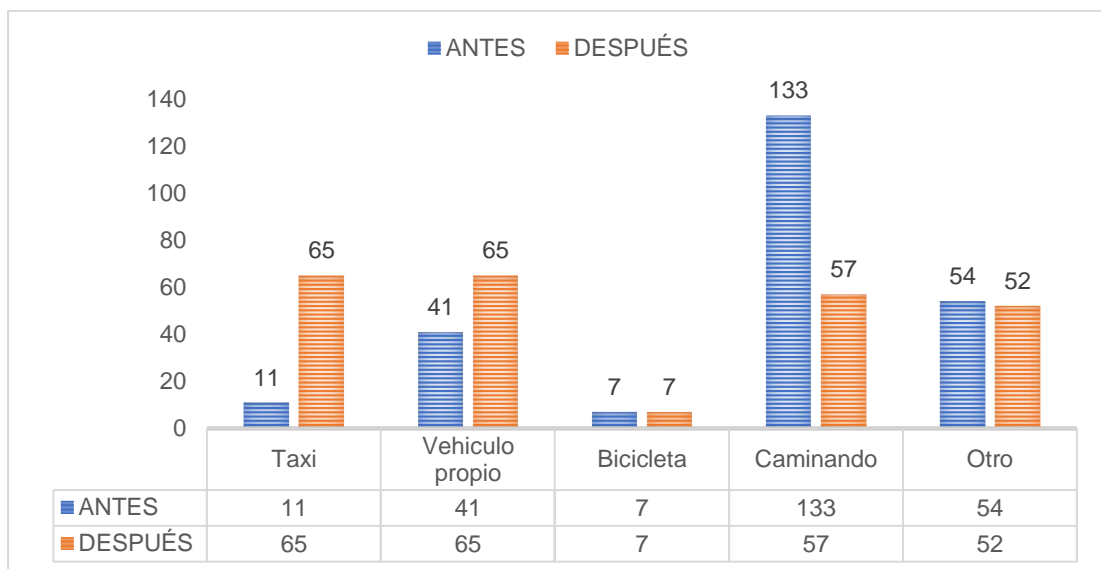
Se visualiza que antes de la reubicación del mercado la movilidad se realizaba caminando con un 57% de las encuestas, mientras que en la actualidad solo demuestra un 25%, así mismo existe un declive en el uso de la bicicleta que va de un 12% a un 6%. Por otro lado, el uso de taxi se vio incrementado, de un 5% antes y actualmente con un 20%. Así mismo se denota un aumento del

uso de vehículo propio de un 16% a un 28%, en el caso del valor otro, por medio de buses y la cooperativa de camionetas va de un 11% a un 22%.

5.1.2.2.8.2 Terminal terrestre.

Figura 22

Tipo de transporte hacia la terminal terrestre.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

A través de las encuestas se representa que antes de la creación de una terminal terrestre en remplazo de la parada de bus ubicada en cercanía del centro, la movilidad de las personas hacia la parada se realizaba caminando con un 54%, valor que actualmente solo demuestra un 23%. Por otro lado, el uso de taxis en la ciudad se vio acrecentado, desde un 4% hasta un 26%. Así mismo se experimenta un aumento en el uso del vehículo propio, de un 17% a un 26%, en el caso de la bicicleta su valor se mantiene en un 3% antes y después de la creación de la terminal. A través del valor de otro, siendo este por medio de buses y la cooperativa de camionetas disminuye de un 22% a un 21%.

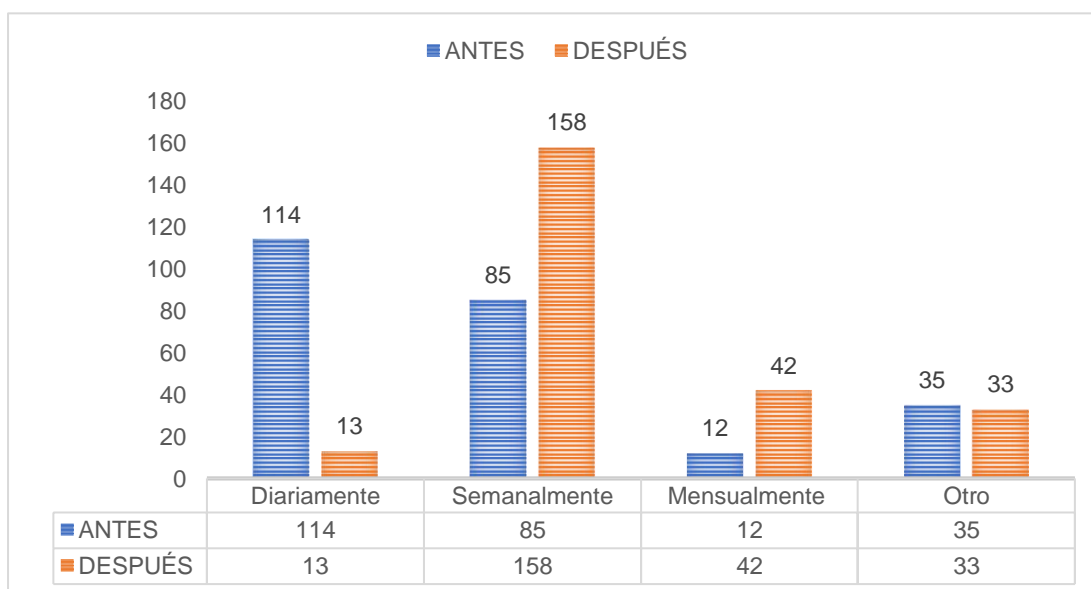
5.1.2.2.9 Frecuencia de visita hacia el centro de la ciudad y los equipamientos (Antes y Después).

Objetivo: Analizar la regularidad con la que la ciudadanía visita el centro de la ciudad, mercado y la terminal terrestre para conocer la afluencia de personas y la aceptación antes y después de la reubicación de los equipamientos.

5.1.2.2.9.1 Mercado.

Figura 23

Gráfico: Frecuencia de visita al mercado.



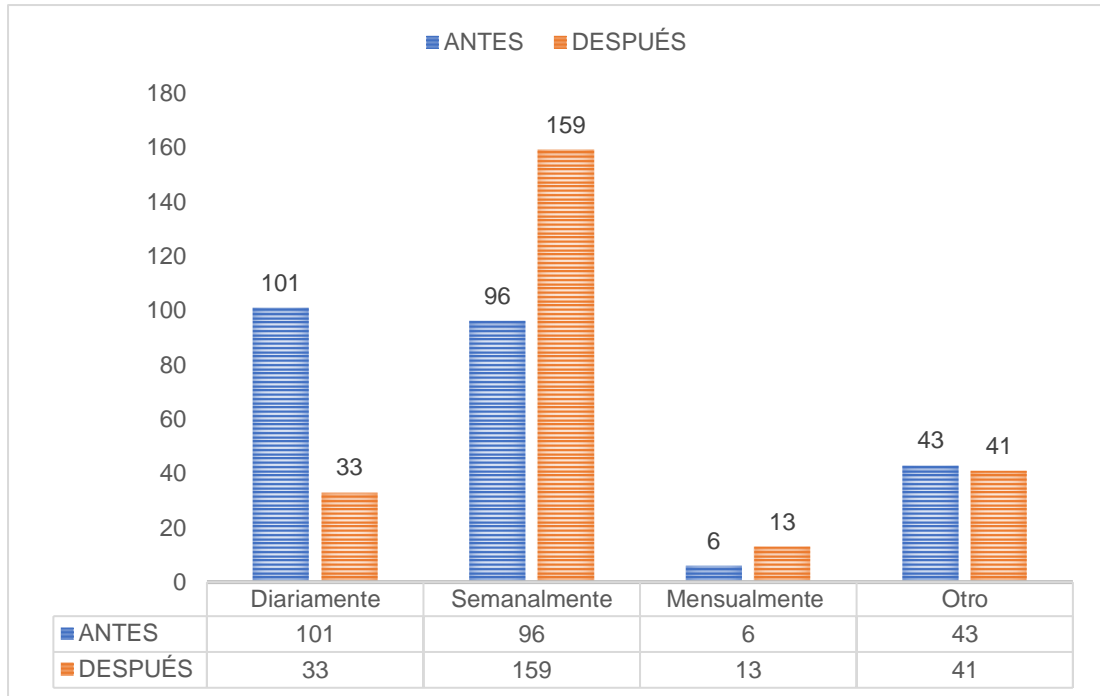
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Partiendo de la recolección de información se ve reflejado que el mercado antes de su reubicación contaba con un mayor flujo cotidiano de personas, correspondiente al 46% de las encuestas, por lo contrario, en la actualidad tan solo un 5%. Por otra parte, se demuestra un incremento de forma semanal, debido a que antes el 35% visitaba el mercado y en la actualidad un 64%. Así mismo de forma mensual presenta un aumento del 5% al 17%.

5.1.2.2.9.2 Terminal Terrestre.

Figura 24

Gráfico: Frecuencia de visita a la terminal terrestre.



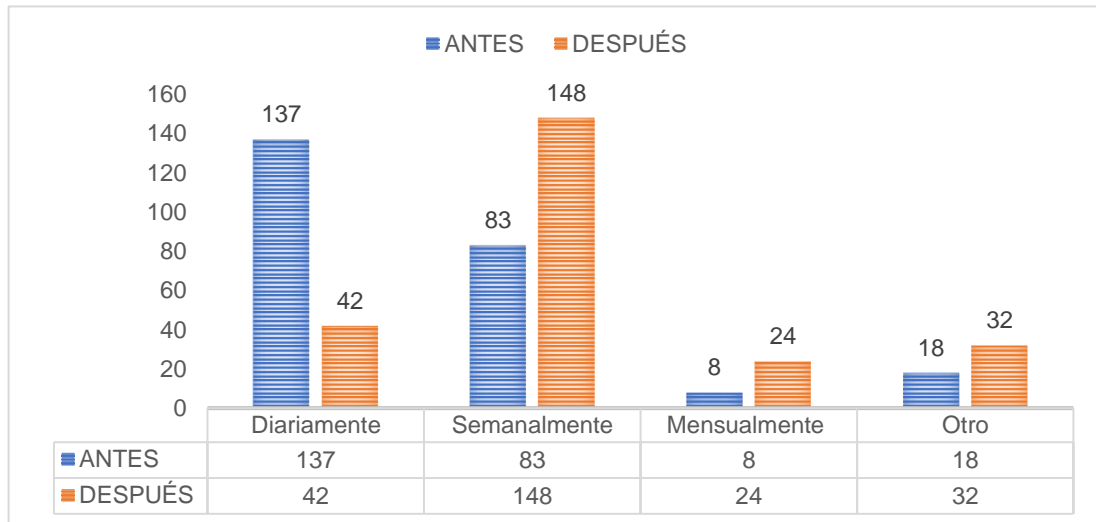
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Se observa una frecuencia diaria donde se percibe una disminución en la regularidad, reflejando resultados en donde antes de la reubicación presenta un 41%, en contrariedad a esto, después de la reubicación presenta un 13% del total de los encuestados. Así como en el caso del mercado, existe un aumento en la frecuencia semanal, ya que antes presentaba un 39% y en la actualidad un 65%, en el caso de la frecuencia mensual existe un aumento del 2% a un 5%.

5.1.2.2.9.3 Centro de la ciudad.

Figura 25

Gráfico: Frecuencia de visita al centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Los resultados obtenidos demuestran una disminución en la frecuencia diaria, esta reducción se estima que va del 56% al 17% de las encuestas. Al igual que en el caso del mercado y la terminal terrestre, presenta un incremento en la frecuencia semanal, señalando que antes contaba con un 34% hacia un 60%. Se presenta una situación similar de aumento en el factor mensual que va de un 3% a un 10%.

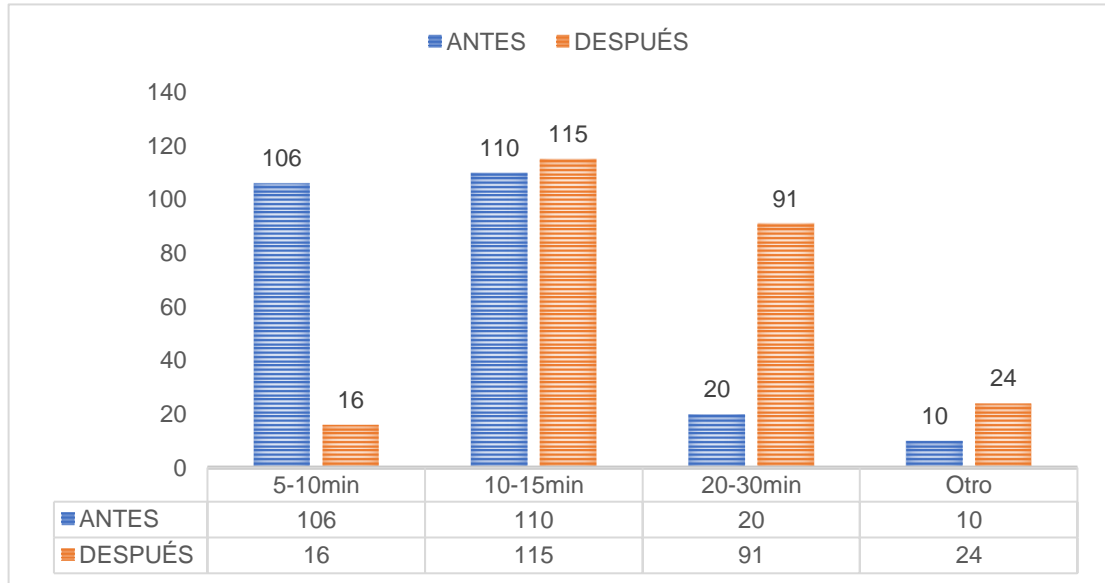
5.1.2.2.10 Tiempo de traslado hacia el centro y los equipamientos (Antes y Después).

Objetivo: Conocer el tiempo de movilización de las personas, con el propósito de poder tener una visión y diferenciación en lo que respecta al tiempo invertido, analizando el antes y después de la reubicación de los equipamientos.

5.1.2.2.10.1 Mercado.

Figura 26

Graficó: Tiempo de movilización hacia el mercado.



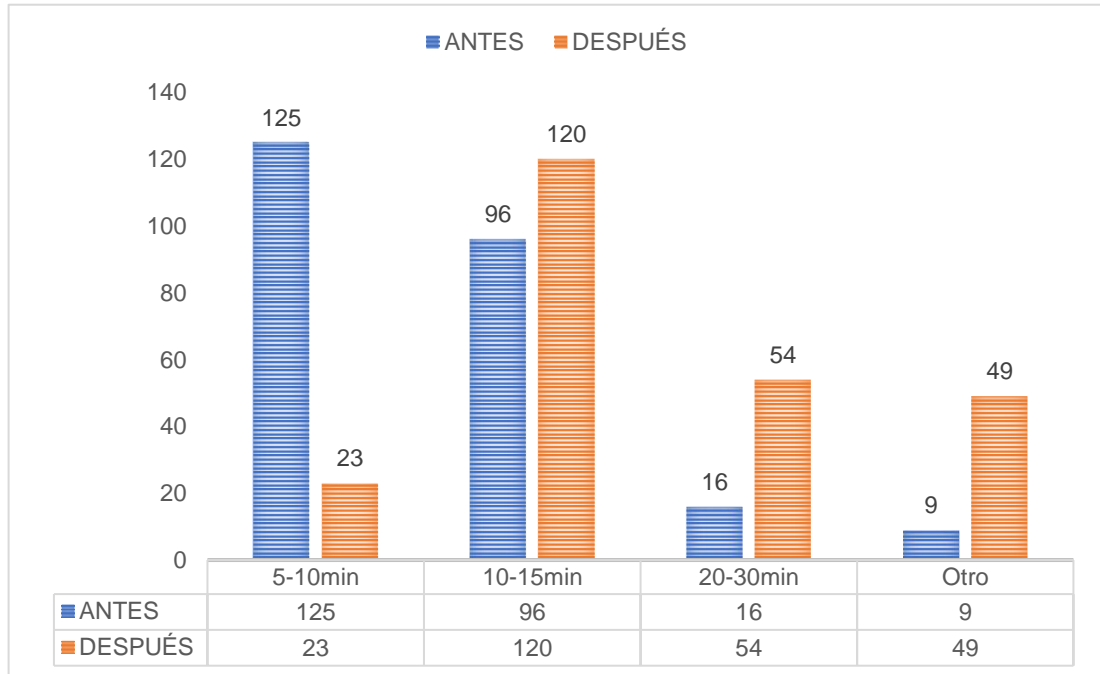
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Las encuestas reflejan que un 43% de las personas expresan que antes se invertía un tiempo estimado entre 5 a 10 min, mientras que ahora solo un 7% de los involucrados emplan este intervalo de tiempo. No obstante, en el intervalo de 10 a 15 min existe un pequeño incremento, ya que antes reflejaba un 45% y ahora se eleva a un 47%, de la misma forma se denota un crecimiento en los valores de 20 a 30 min que va desde un 8% a un 37%. Por otra parte, la opción otro, estando comprendido por valores de tiempo de 5 min o una hora, presenta un aumento del 4% al 10%.

5.1.2.2.10.2 Terminal Terrestre.

Figura 27

Gráfico: Tiempo de movilización hacia la terminal terrestre.



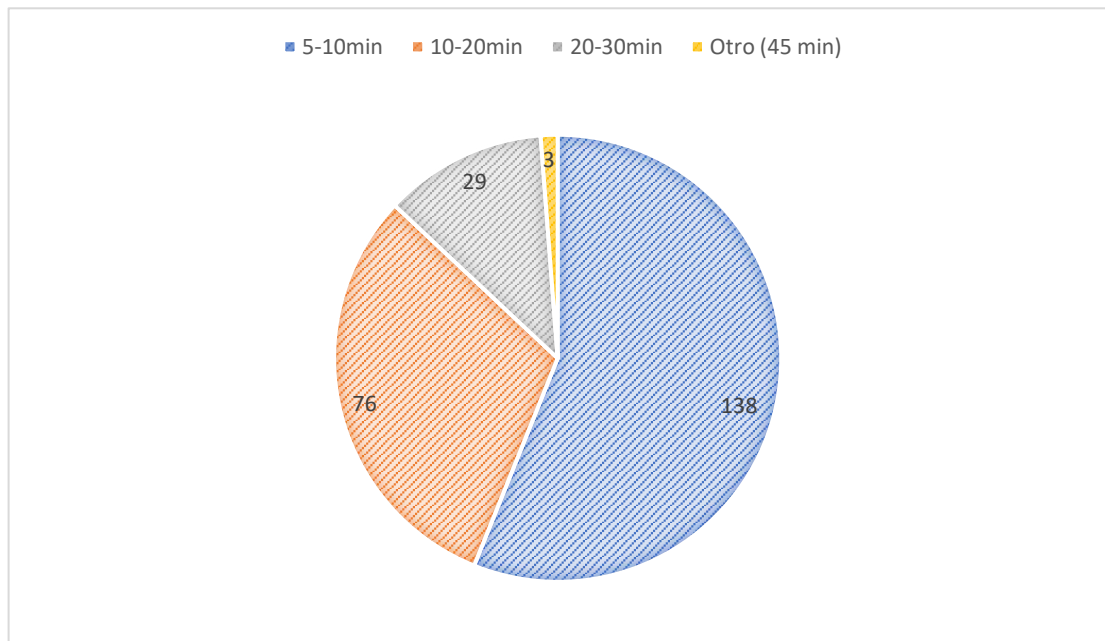
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

EL 51% de las encuestas reflejan que antes al estar presente una parada de buses en el centro de la ciudad, se invertía un tiempo estimado entre 5 a 10 min, mientras que actualmente solo un 9%. Por otro lado, en el lapso de 10 a 15 min existe un incremento, que va de un 39% a un 49%, de la misma forma se indica un crecimiento del valor en el lapso de 20 a 30 min que va desde un 7% a un 22% de los encuestados. El elemento otro, estando comprendido por valores de tiempo de 5 min o una hora, presenta un aumento del 4% al 20%.

5.1.2.2.10.3 Centro de la ciudad.

Figura 28

Gráfico: Tiempo de movilización hacia el centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

La grafica expresa que un 58% de los encuestados tienen un tiempo de traslado que va entre los 5-10 min. Posteriormente se encuentra el lapso de 10-20 min con un 31% de las encuestados y en último lugar con un 12% el intervalo entre los 20-30 min. En el caso de la frecuencia otro, se presenta en mayor parte un valor de 45 min de traslado, que corresponde a un 1%.

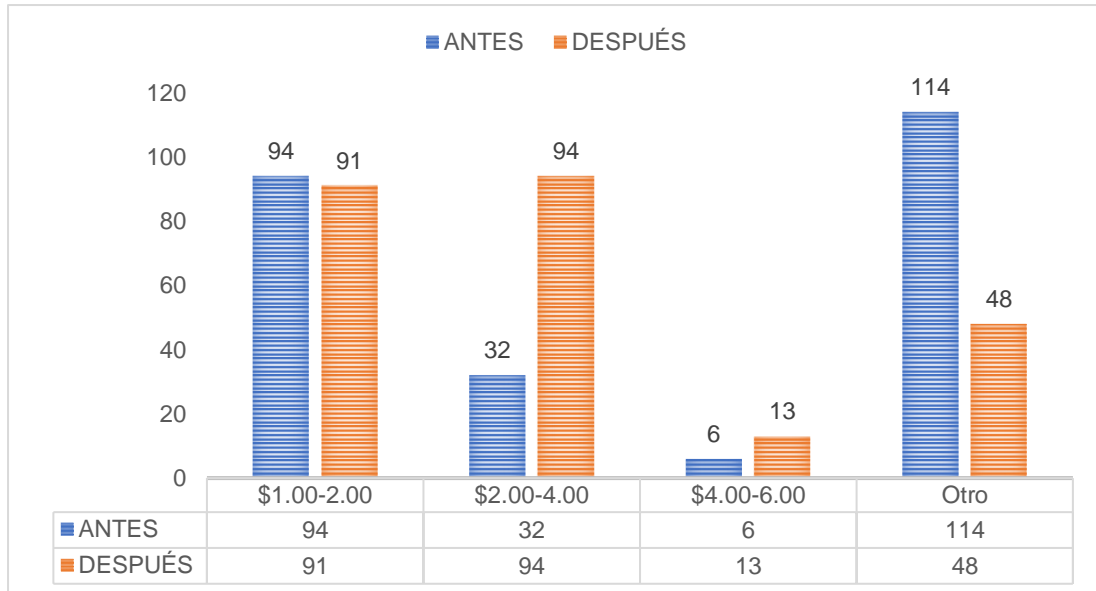
5.1.2.2.11 Costo de traslado hacia los equipamientos (Antes y Después).

Objetivo: Analizar el impacto del factor económico en el ciudadano Rocafortense, a partir del cambio de lugar de los equipamientos, antes (Central) y después (Periferia).

5.1.2.2.11.1 Mercado.

Figura 29

Gráfico: Cantidad de dinero por trasladarse hacia el mercado.



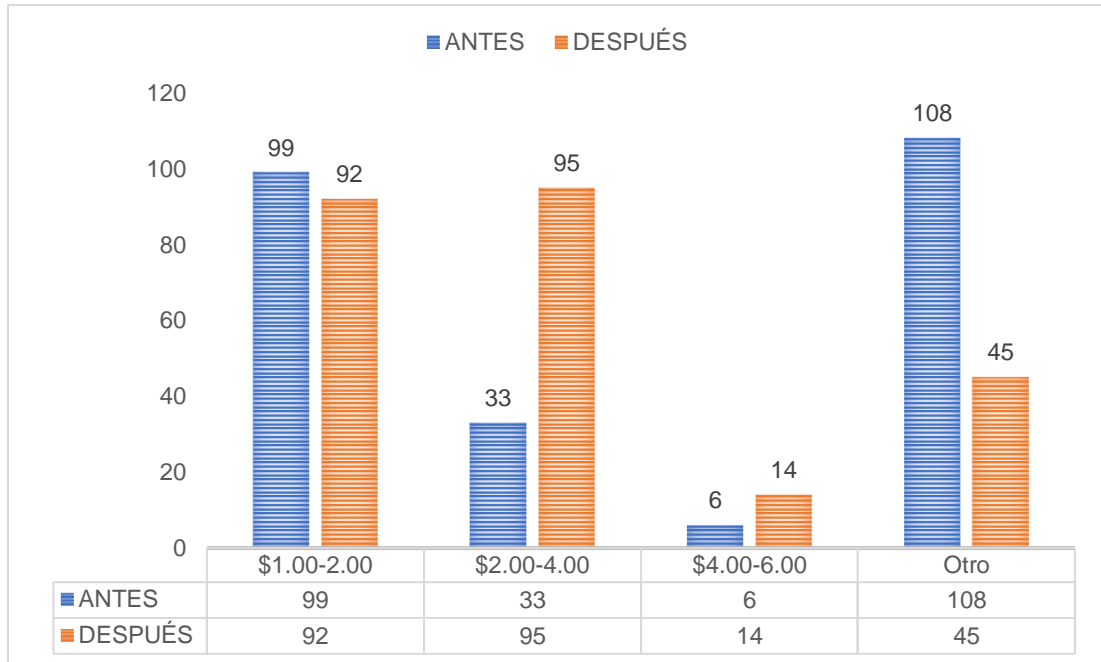
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Los resultados obtenidos en el proceso de encuestas reflejan que en el intervalo de \$1.00 a \$2.00 se presencia una pequeña disminución, esto se debe al cambio de ubicación de los equipamientos, se debe tener en cuenta que primero un 38% se encontraba en ese rango y ahora un 37%. En el intervalo de \$2.00 a \$4.00 se evidencia un aumento que va desde el 13% a un 38%, así mismo pasa en el siguiente intervalo con un valor que antes se encontraba en un 2% a un 5%, se demuestra un incremento en el gasto por traslado de la ciudadanía. Por otro lado, se presenta un decrecimiento en la casilla de otro, equivalente a aquellas personas que gastaban poco o residen cerca del centro, de un 46% a un 20%.

5.1.2.2.11.2 Terminal Terrestre.

Figura 30

Gráfico: Cantidad de dinero por movilizarse hacia el mercado.



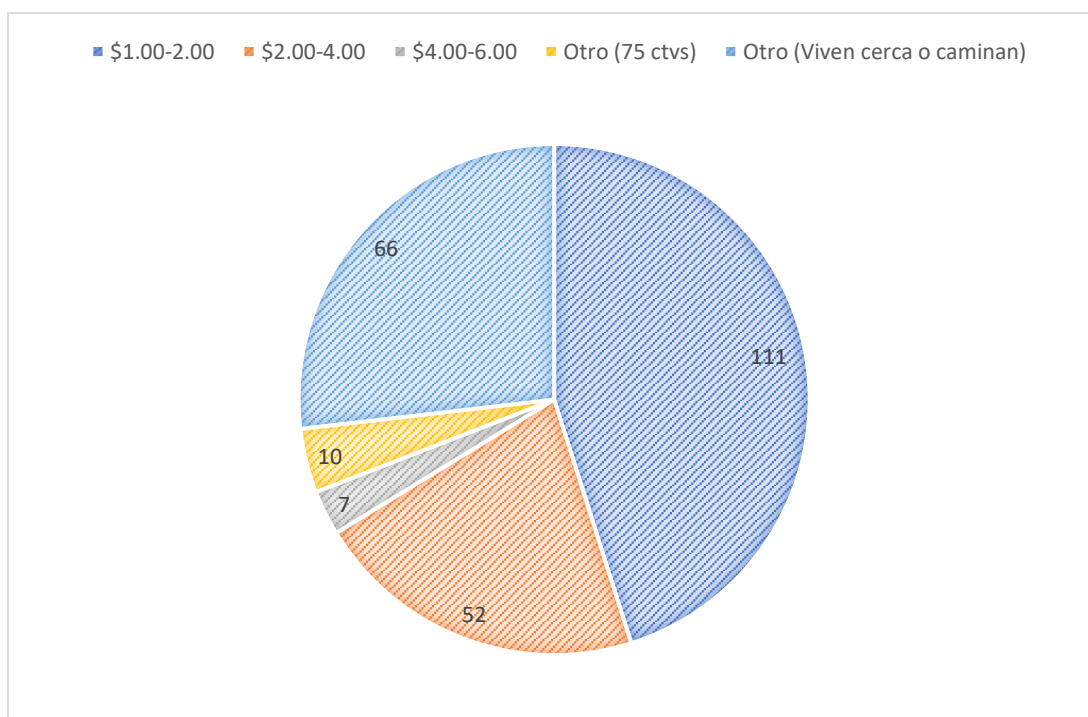
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

La obtención de resultados a partir de las encuestas refleja que antes de la creación de la nueva terminal terrestre y la existencia de la parada de buses cerca del centro, dentro del rango de \$1.00 a \$2.00 se encontraba un 40%, en la actualidad este valor es diferente, ya que cuenta con un 37% mostrando un decrecimiento. En el caso de la segunda escala que va desde \$2.00 a \$4.00 presencia un incremento que va desde un 13% a un 39%, así mismo pasa en el rango con valores entre \$4.00 a \$6.00 con un aumento del 2% al 6% de las encuestas, demostrando un mayor valor por traslado hacia la terminal terrestre. A su vez, se presenta un descenso en la casilla de otro, equivalente a aquellas personas que gastaban poco o residen cerca del centro, de un 44% a un 18%.

5.1.2.2.11.3 Centro de la ciudad.

Figura 31

Gráfico: Cantidad de dinero por trasladarse hacia el centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

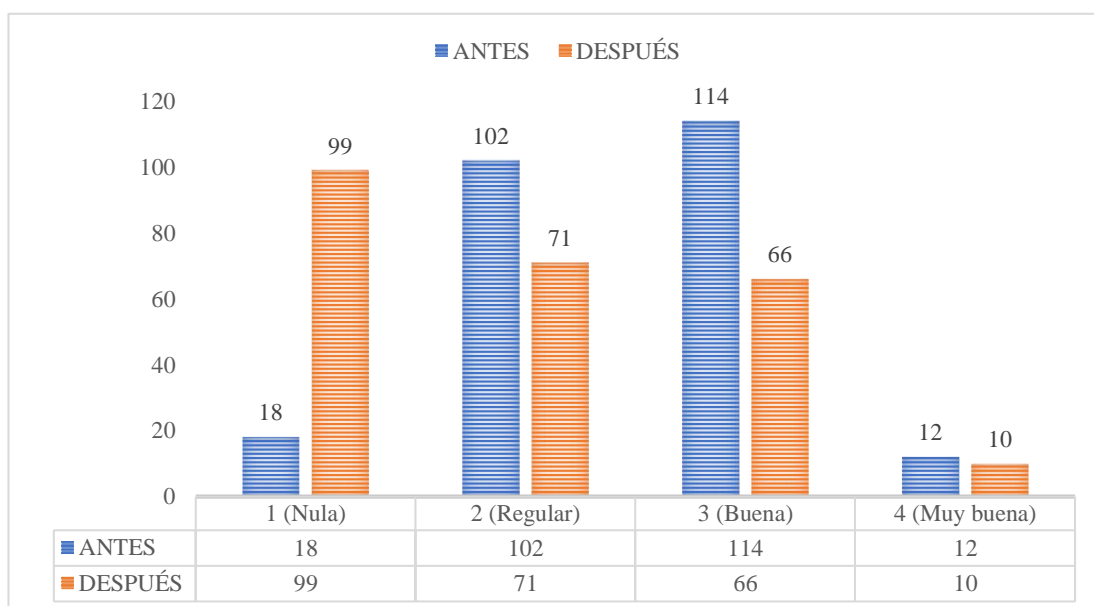
Se observa en el gráfico que un 45% de los encuestados tiene un gasto que ronda entre \$1.00 a \$2.00, en lo que respecta al rango que va desde los \$2.00 a \$4.00 corresponde a un valor del 21%, en el caso de la escala de \$4.00 a \$6.00 se presenta con un 3%; como último se encuentra el valor “otro” el cual se divide en dos partes, la primera correspondiente a un valor de 75 ctvs., en donde se observa un valor del 4% y la segunda se relaciona con las personas que caminan esto debido a la cercanía que guardan, con un 27% del total de las encuestas realizadas.

5.1.2.2.12 Nivel de Seguridad (Antes y Después).

Objetivo: Evaluar e identificar el nivel de seguridad social, tomando en cuenta la ubicación de los equipamientos en este caso el mercado y la terminal terrestre analizando la localización céntrica (antes) y la reubicación periférica (actual).

Figura 32

Gráfico: Nivel de seguridad en la cabecera cantonal de Rocafuerte.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

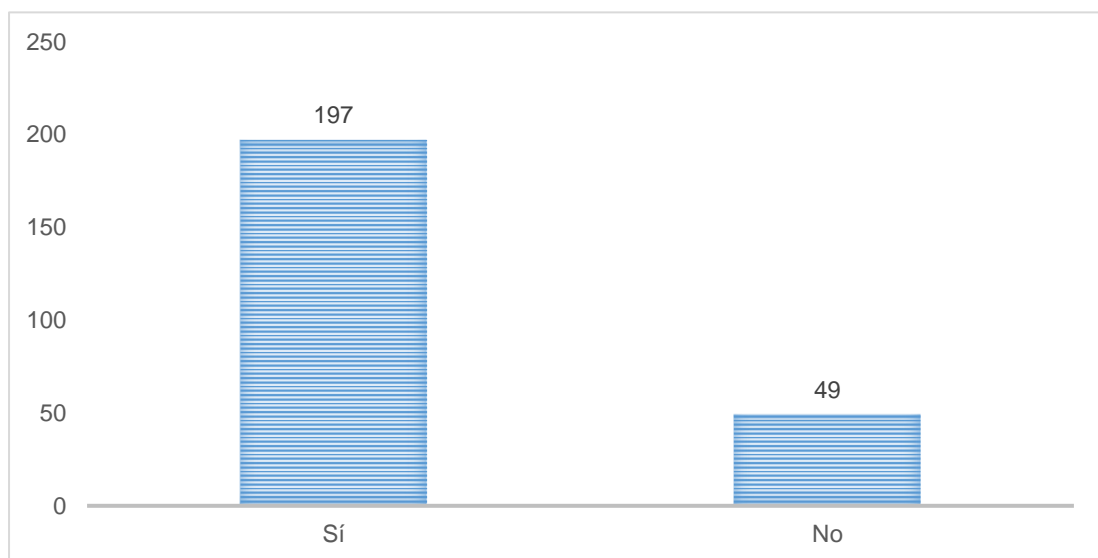
De acuerdo a las encuestas un 46% de los ciudadanos expresa que la ciudad antes de la reubicación de los equipamientos contaba con un buen nivel de seguridad, no obstante, este valor disminuyó a un 29% en la actualidad. Por otro lado, el 41% refleja antes un nivel de seguridad regular y un 29% ahora, en el caso del nivel de seguridad nula, se determina a través de un 7% antes y un 40% ahora. Y solo un 5% determina un nivel muy bueno de seguridad antes con relación a un 4% en la actualidad.

5.1.2.2.13 Cambio en la cultura de la ciudadanía.

Objetivo: Percibir la existencia de cambios en la cultura de la ciudadanía, relacionados con la reubicación del mercado y la terminal, y a su vez la modificación de la estructura tradicional como ciudad, resaltando la pérdida de la centralidad urbana que experimenta el centro de Rocafuerte.

Figura 33

Gráfico: Percepción de cambio en la cultura de la ciudadanía.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

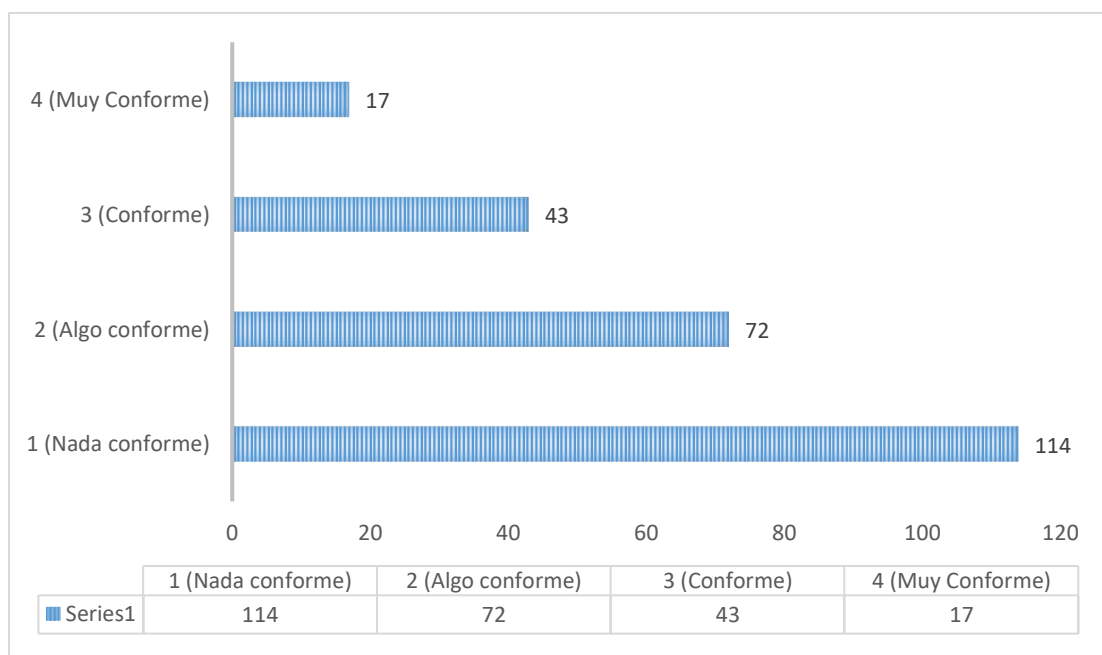
A través de la gráfica se evidencia que el 80% de los encuestados aceptan que existe un cambio en la cultura de la ciudad, expresando que el centro se encuentra apagado, con una menor movilización de personas, una desconexión del nuevo polo de crecimiento y un desánimo en la ciudadanía. Por otra parte, un 20% establece una negativa referida al cambio de la cultura de las personas, ya que expresan que se han adaptado y ha mejorado. La percepción del cambio en la cultura del centro de la ciudad es evidente y se ve reflejado en porcentajes claros.

5.1.2.2.14 Conformidad con la administración del GAD.

Objetivo: Conocer el grado de conformidad que tiene la ciudadanía que reside en cabecera cantonal de Rocafuerte, en lo que respecta a la administración del periodo 2019-2023, evidenciando una opinión general de cómo el ciudadano observa la planificación llevada a cabo por el GAD Rocafuerte.

Figura 34

Gráfico: Conformidad con la administración del GAD.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta. Tabulación de datos.

Las encuestas reflejan que un 47% de los involucrados expresan tener un nivel de conformidad nula referente a la administración del GAD, mientras que un 30% establece que está algo conforme, un 19% está conforme y por último lugar, tan solo un 9% afirma estar muy conforme con la administración del periodo actual.

5.1.3 Influencia del crecimiento, proceso de expansión urbana y equipamientos existentes en la ciudad

Se realizó el proceso de expansión y evolución que ha experimentado el área urbana de la ciudad de Rocafuerte, sobre todo su expansión territorial. Para ello, se tomó en consideración aquellos periodos establecidos en la investigación, elegidos a partir de la información recolectada por parte de la administración del GAD, así como también de las herramientas tecnológicas utilizadas en el proceso; en los espacios de tiempo de 1974, 1990, 2010 y 2021, elementos claves para el análisis ya que permiten evidenciar el proceso urbano de la ciudad.

5.1.3.1 Análisis de la expansión urbana de Rocafuerte.

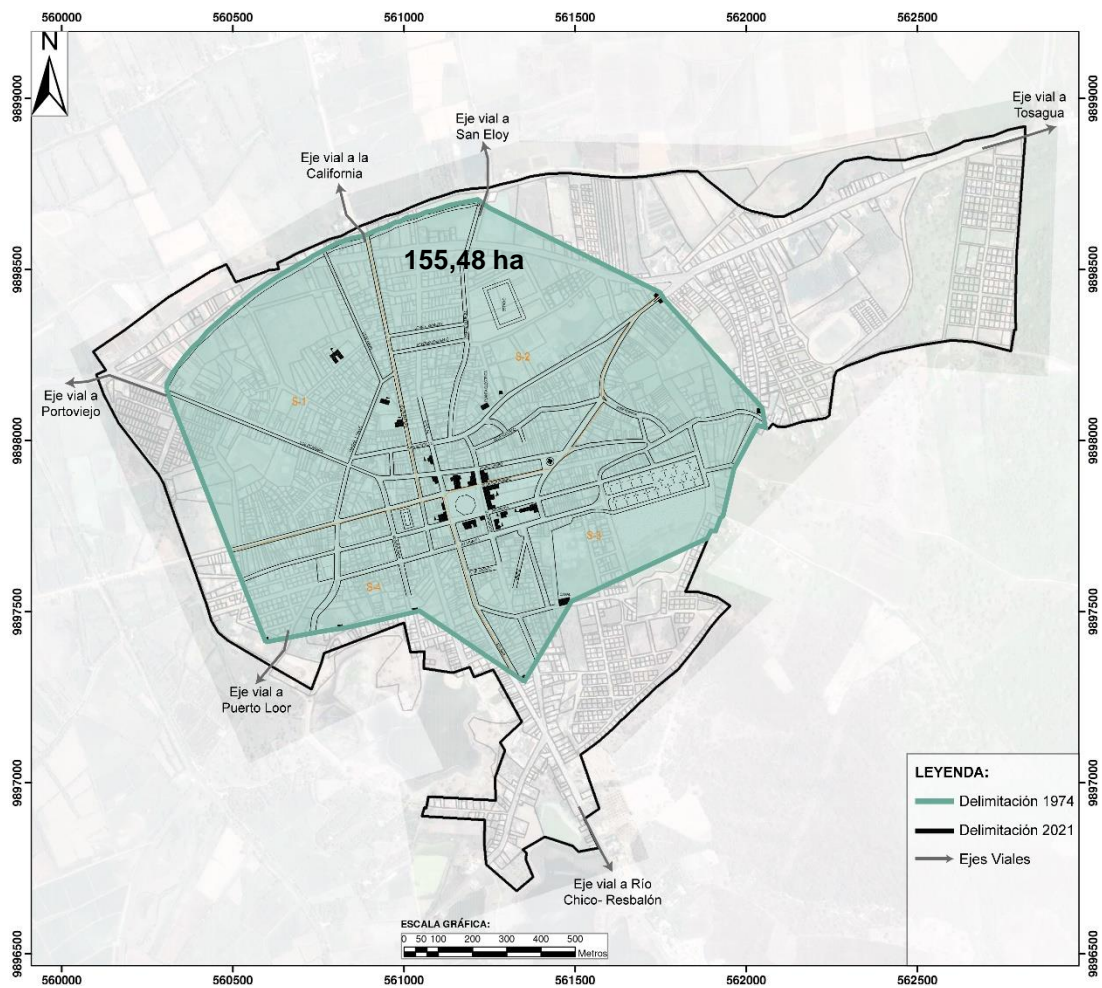
Se establece mediante el uso de las cartografías históricas de la ciudad para poder obtener un análisis completo, a razón de comprender el proceso de la expansión y crecimiento urbano. Para esto, primeramente, se realizó el estudio de la cartografía del año 1974 en donde se puede presenciar la estructura primigenia de la ciudad, constituida de forma ortogonal.

Para un correcto análisis se hace uso de un plano base actualizado para poder contrastar cada una de sus primeras formas en donde se puede notar una estructuración sencilla, hacia su centro, conectando a la ciudad y sus equipamientos, concentrando la mayoría de sus espacios en un solo punto focalizado y desarrollando su población en torno a ello. A su vez se puede notar una conexión de la ciudad con diferentes puntos cercanos a ella.

De esta forma, de los 279,49 ha con las que cuenta en el año 2021 el límite urbano de Rocafuerte, en el año 1974 la ciudad contaba aproximadamente con unas 155,48 ha, un equivalente al 56% de su territorio en la actualidad, siendo más de la mitad de su expansión que ha tenido en años posteriores.

Figura 35

Proceso de expansión urbana: Delimitación 1974.

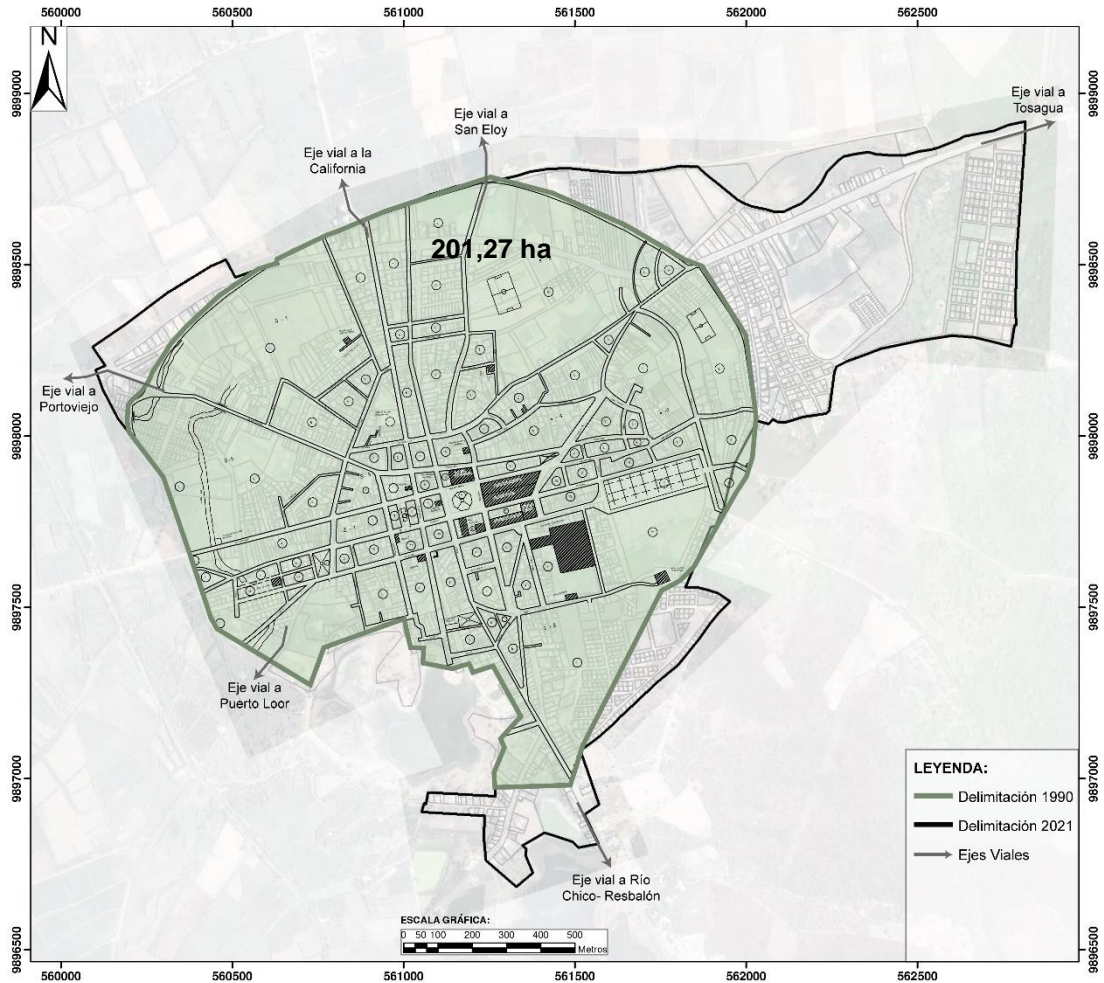


Nota: Elaboración propia mediante cartografía histórica obtenida del INEC, 2022.

En segundo lugar, se realiza el estudio de la cartografía correspondiente al año 1990 la cual presencia un mayor crecimiento en comparación con la del año 1974 pasando de tener 155,48 ha a contar con 201,27 ha, correspondiendo a un 72% de la totalidad territorial presentada en el 2021, denotando un mayor desarrollo, evolución y ampliación del área urbana, así como del número de lotes urbanos y de las vías de acceso a la ciudad. A su vez se evidencia una prevalencia de la centralidad y sus característicos equipamientos, una planificación y ordenamiento acorde a su historia como un territorio monocéntrico.

Figura 36

Proceso de expansión urbana: Delimitación 1990.

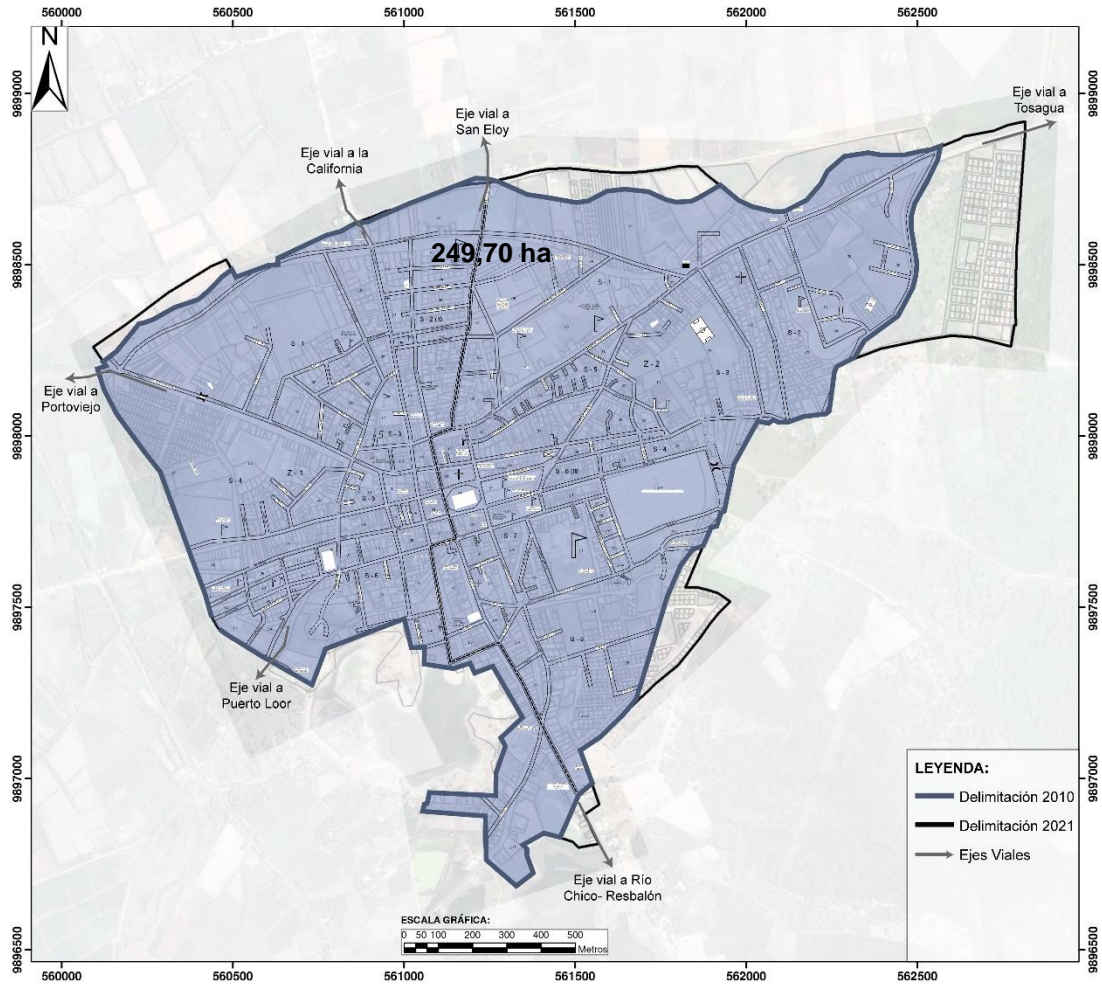


Nota: Elaboración propia mediante cartografía histórica obtenida del INEC, 2022.

Dentro de la siguiente representación gráfica, se evidencia el proceso de expansión urbana llevado a cabo mediante la delimitación del año 2010, en donde la ciudad mantiene su función central y sus equipamientos, constando con un territorio de 249,70 ha, siendo un 89% de su totalidad en el año 2021. A su vez se presencia una expansión no solo territorial, sino que también residencial y de un mayor número de lotes, multiplicando el promedio de habitantes por hogar, no obstante, el crecimiento a nivel de territorio no ha sido tan notoria como en los dos análisis anteriores. (Figura 37)

Figura 37

Proceso de expansión urbana: Delimitación 2010.



Nota: Elaboración propia mediante cartografía histórica obtenida del INEC, 2022.

De esta forma se puede evidenciar como ha sido el proceso de crecimiento urbano de la ciudad de Rocafuerte, a través de tres cartografías históricas mediante la comparación y uso de una planimetría actualizada, dando a conocer cómo nace y se desarrolla una ciudad pequeña con características monocéntricas, en donde la implementación de un sistema descentralizado no es una opción viable, esto debido a su lento crecimiento territorial y densidad poblacional.

5.1.3.2 Análisis de la interacción de los equipamientos de acuerdo a un modelo central y periférico.

Es evidente notar el tipo de interacción que poseen los equipamientos existentes con la ciudad de Rocafuerte hoy en día, este se plantea de dos formas gracias a los cambios suscitados en la estructura organizativa y planimetría de la ciudad. En primer lugar, se encuentra el tipo de interacción de acuerdo al modelo central (A), siendo este la base primigenia de la ciudad, junto con sus ejes viales principales y secundarios tal como se puede apreciar en la Figura 38, en este tipo de sistemas se presenta una agrupación de equipamientos funcionando en torno a un centro urbano; la cual es muy importante en ciudades pequeñas en donde la ubicación de los espacios, equipamientos e infraestructura se encuentran accesibles a la ciudadanía.

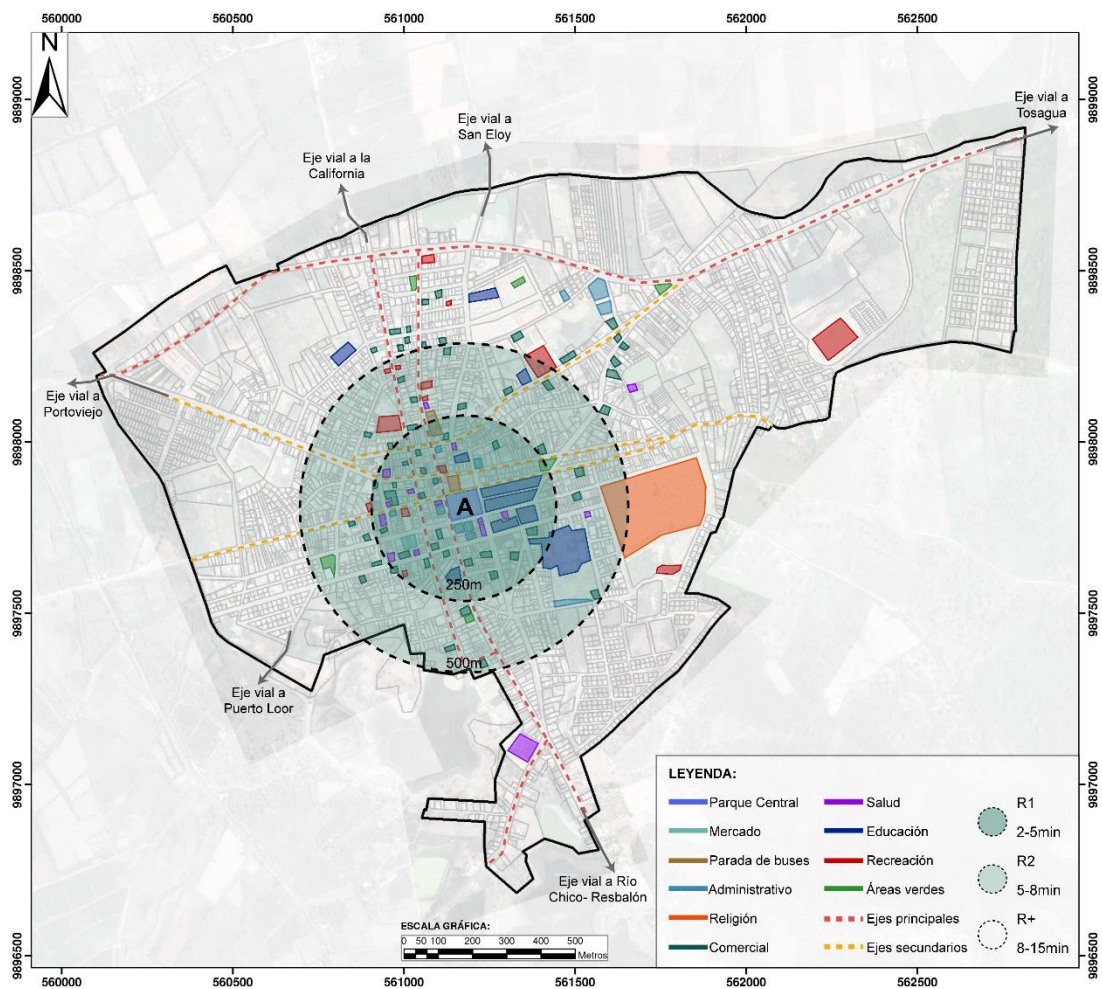
Es interesante constatar el valor de la accesibilidad y el reparto equitativo de los espacios que conforman la ciudad. La consideración de un modelo de interacción céntrica ofrece una cobertura equilibrada, siendo la ideal para territorios pequeños con una densidad poblacional inferior a 50.000 habitantes. Uno de los aspectos del modelo céntrico que queremos resaltar consta que al ubicarse o concentrarse en un solo nodo de desarrollo, se obtiene una mayor concentración poblacional y por ende el establecimiento de una interacción entre las personas y su entorno inmediato.

Existe una interconectividad dentro de la ciudad de Rocafuerte, esto debiéndose a las vías principales y secundarias, gracias a la existencia del trazado urbano en damero, establecido desde que empezó el desarrollo urbanístico de la ciudad. Teniendo en cuenta la interconectividad de la zona, se analiza esta como un conjunto urbano que posee infraestructura vial y equipamientos que se encuentran conectados, ya que en este punto es en donde se ubican la mayoría de los equipamientos de alta importancia de la ciudad, como lo es el caso del parque central, municipio, bancos, centros administrativos, educativos, médicos y religiosos.

De esta forma se puede apreciar cómo funciona la interacción del modelo original de la ciudad con sus equipamientos (Figura 38), se plantea de acuerdo a radios de interacción en donde R1 engloba la mayoría de los espacios de la ciudad contando con un tiempo de desplazamiento óptimo para la ciudadanía establecido entre los 2 a 5 min. En el caso de R2 presenta un tiempo que va de los 5 a 8 min conectando con equipamientos de segundo orden y por último el caso de R+ que presenta un tiempo entre los 8 a 15 min estableciendo una conexión con espacios de segundo orden más alejados del centro.

Figura 38

Interacción del centro (A) con los equipamientos de la ciudad.

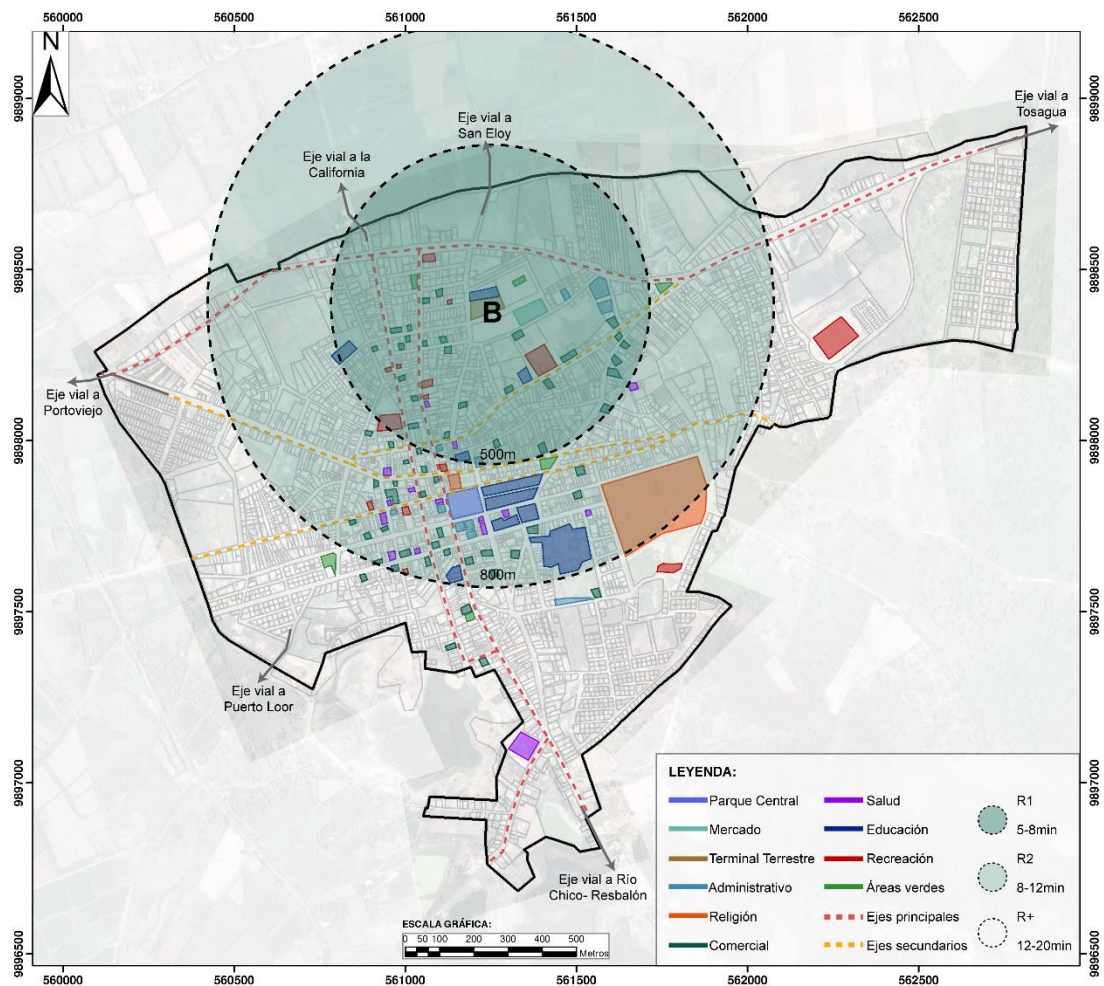


Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

A continuación, se describe el modelo periférico (B), propuesto por el GAD de Rocafuerte como un polo de desarrollo o de crecimiento. No obstante, dicho polo no ofrece un correcto nivel de interacción con la ciudad y la ciudadanía, viéndose afectada la planificación y estructura de la ciudad. En donde R1 responde a un tiempo de desplazamiento entre los 5 a 8 min abarcando equipamientos de segundo nivel, mientras que R2 un tiempo que va de los 8 a 12 min en donde se encuentran los equipamientos de primer nivel de la ciudad. En el caso de R+ ofrece un tiempo que va de 12 a 20 min abarcando espacios de primer y segundo nivel.

Figura 39

Interacción de la periferia (B) con los equipamientos de la ciudad.



Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

De acuerdo al análisis antes ejecutado, es imprescindible denotar la importancia que posee el centro en relación con el polo de crecimiento, ya que el centro de la ciudad de Rocafuerte es considerado un conjunto urbano, compuesto por infraestructura vial, edificios, viviendas y equipamiento de todo tipo, permitiendo la conjunción de diversos inmuebles representativos para la ciudadanía.

Ya que una ciudad nace y se desarrolla en la medida que los aspectos sociales, económicos, políticos, culturales y ambientales se relacionan y logran generar un asentamiento de personas en un territorio, en este caso de categoría pequeña. Esto se puede comprobar en la configuración de la trama urbana, donde se pone en manifiesto un núcleo compacto en el centro, pero que sin embargo posee asentamientos dispersos en la periferia, lotes desproporcionados y subutilizados. Existiendo rasgos de segregación urbana debido a que el centro cuenta con una mayor capacidad de dotación de servicios que la población que se ubica en la parte periférica.

Por ello, el desarrollo de una población se ve condicionada por aquellos aspectos claves, definiendo la identidad y las características de un asentamiento poblacional. Es de esta manera que la ciudad, en la medida que crece y se desarrolla, consolida su valor, identidad colectiva, y que en este caso al ser una ciudad históricamente monocéntrica, el centro constituye un espacio que aglomera y comprende espacios establecidos desde su fundación.

Por su parte, es importante establecer la tendencia de crecimiento de la ciudad y aquellas actitudes que adopta el ser humano para apropiarse de su territorio, cómo lo ha transformado y moldeado, producto de la necesidad de la población. En el caso de Rocafuerte, es una ciudad que posee unas características de tendencia central que deben ser protegidas, con la finalidad de que no reine el desorden o las irregularidades, sobre todo en el mercado inmobiliario; siendo así como se debe rescatar el valor del centro y aquellos espacios fundacionales de la ciudad, el mercado.

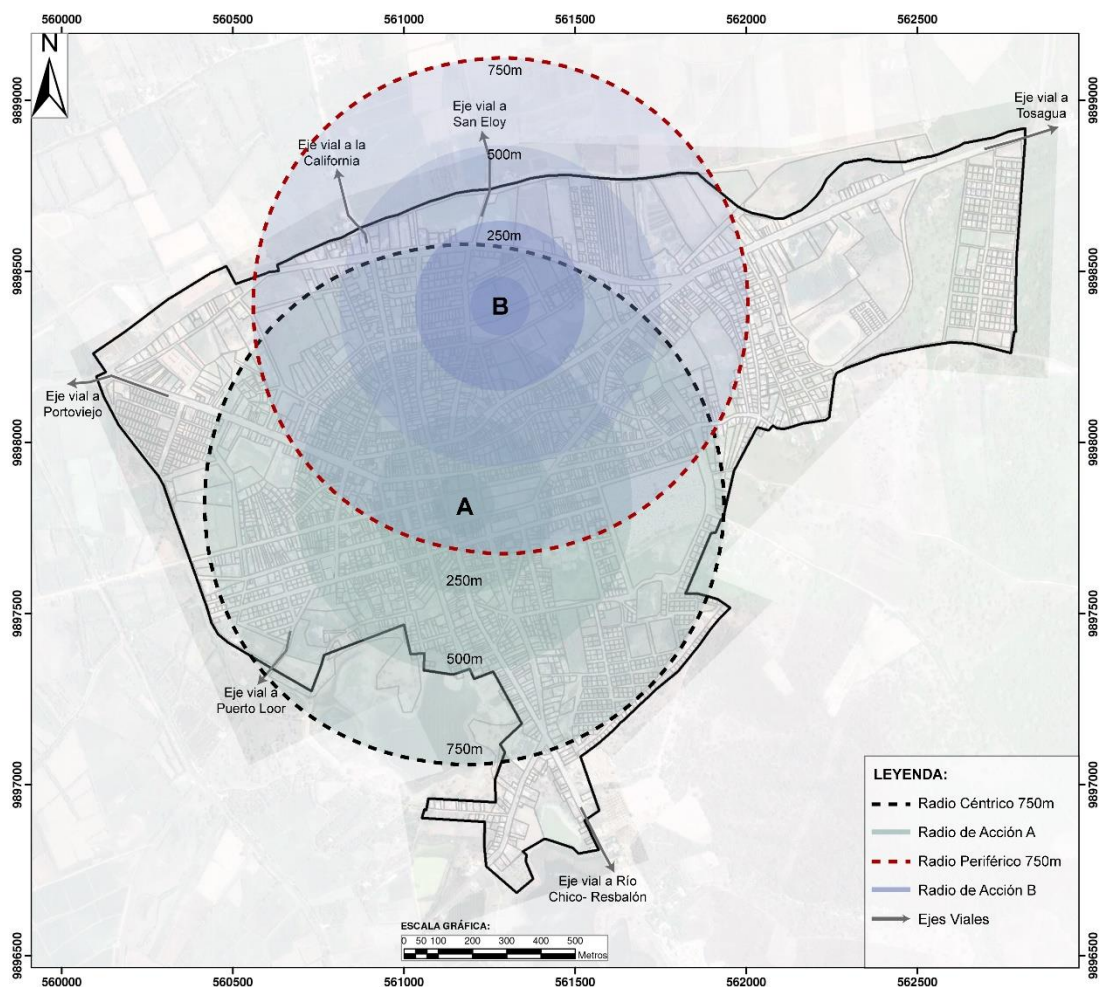
5.2 Resultados de la investigación

5.2.1 Interacción de los equipamientos con la ciudad

De acuerdo al diagnóstico desarrollado en el apartado anterior, se presentan los resultados comparativos de la centralidad (A) y la nueva centralidad de forma periférica (B). Obteniendo y destacando lo presentado a continuación:

Figura 40

Resultado del análisis interactivo del centro (A) y la periferia (B).

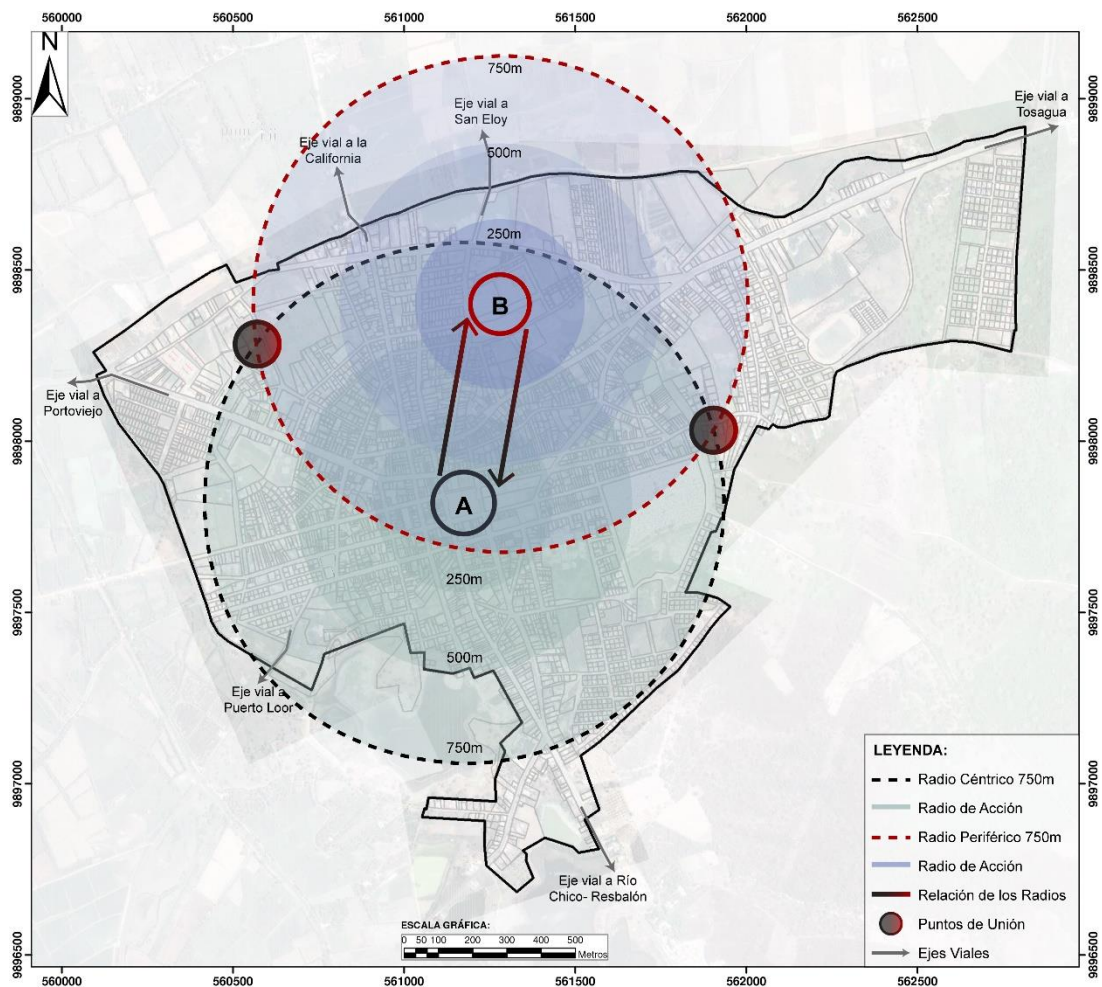


Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

Estos dos puntos de la ciudad ofrecen unas características y una interacción diferente con la ciudad, ya que el modelo central abarca una buena parte de la ciudad, mientras que el modelo descentralizado ofrece una cobertura que no es fácilmente accesible a todos los sectores de la ciudad (Figura 40).

Figura 41

Resultado de la interacción del centro (A) y la periferia (B).



Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

No obstante, tomando en consideración la existencia de este polo de crecimiento y ubicando los dos puntos con una interacción de 750 m, se obtiene como resultado una posible coexistencia funcional; pero no siendo considerada como un modelo descentralizado, ya que el nuevo polo de

crecimiento no funciona por sí solo, necesita del centro para nutrirse y poder tener una función real y justa, ya que una ciudad pequeña no puede solventarse sin un centro que le permita poder distribuir sus servicios y cumplir con las necesidades de la ciudadanía.

A partir de este punto es necesario generar unas alternativas o estrategias que permitan una libre y eficaz coexistencia entre estos dos puntos, ya que el centro cuenta con una historia detrás que lo avala, mientras que el polo de crecimiento es un punto totalmente nuevo; por lo que se requiere del establecimiento de una conexión e interacción entre ellos, la cual debe ser de tipo comercial, social y cultural (Figura 41).

Por su parte, esta interacción entre el centro y la periferia ofrece unos puntos de unión (Figura 41), en donde se puede generar puntos de interés o de conexión entre el centro y el polo de crecimiento, haciendo alusión a lo expuesto por la teoría de los lugares centrales mencionando que la centralidad se considera como el punto estratégico y de vital importancia para una ciudad; en donde se establecen relaciones directas hacia los espacios periféricos, en el caso de Rocafuerte de manera integrada y anexada. Gracias a esto se permite plantear una identidad que revitalice el núcleo central y el elemento urbano, conectando el centro con la periferia.

5.2.2 Influencia en la ciudadanía

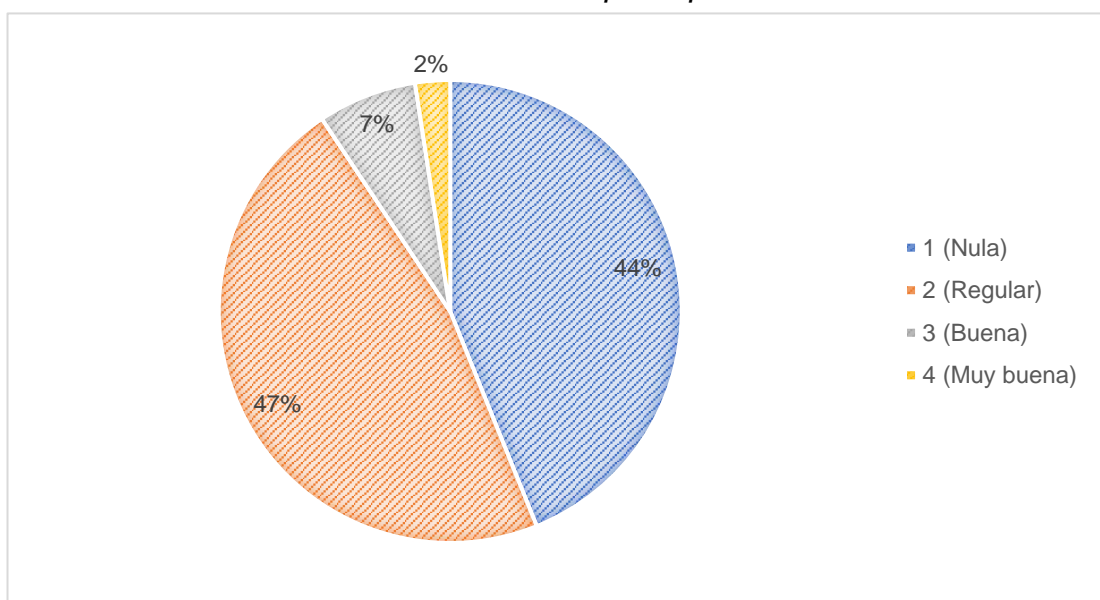
A partir de las encuestas realizadas dentro de los puntos clave de la ciudad de Rocafuerte (mercado, terminal terrestre y centro), se pueden obtener unos resultados y tener un acercamiento preciso y claro a la forma en cómo se desenvuelve el entorno y las personas que habitan en estos espacios. Haciendo hincapié en aquellos cambios suscitados dentro de Rocafuerte, desde un puesto de vista céntrico y uno periférico. A su vez realizando una determinación de los resultados por medio de variables medibles a través de la encuesta, en donde se tomó en cuenta el factor social, económico y cultural.

5.2.2.1 Nivel de participación.

Se observa el resultado del procesamiento de las encuestas, en donde se detecta el bajo nivel de participación que tienen los ciudadanos en cuanto a la planificación urbana y el ordenamiento territorial. Así como la clara necesidad de generar espacios de diálogo entre la ciudadanía y la administración.

Figura 42

Gráfico: Resultado de acuerdo al nivel de participación ciudadana.

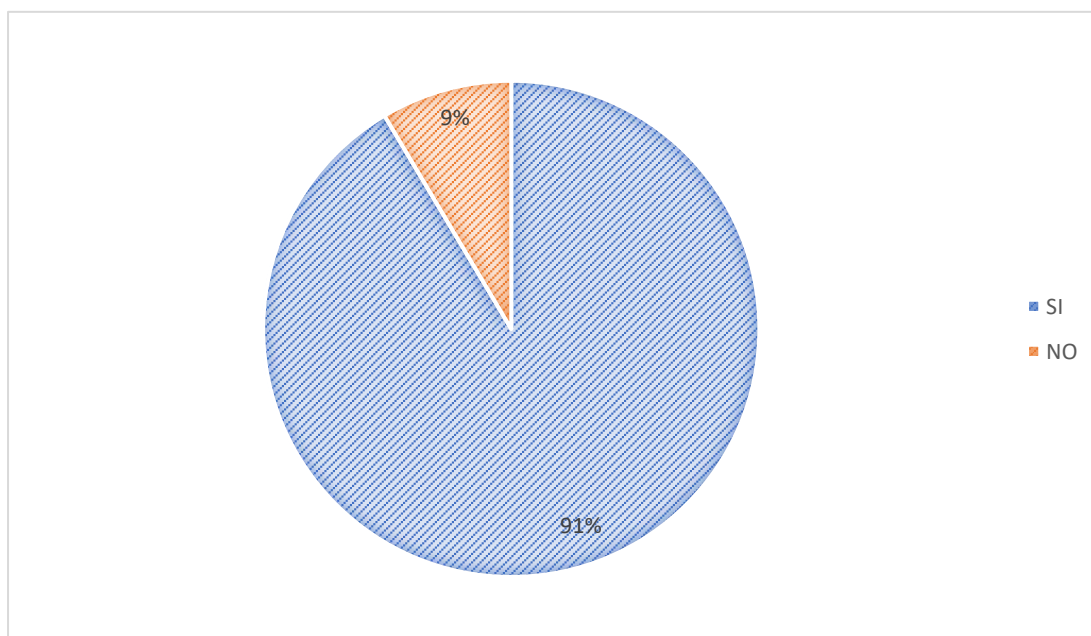


Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

Debido a esto, se realizó la determinación de la necesidad de una posible capacidad interventiva de los ciudadanos Rocafortenses, los cuales han expuesto de forma directa su deseo y ánimo por ser parte de la toma de decisiones de la ciudad, expuesta mediante el siguiente gráfico.

Figura 43

Gráfico: Resultado de acuerdo al nivel de participación ciudadana.



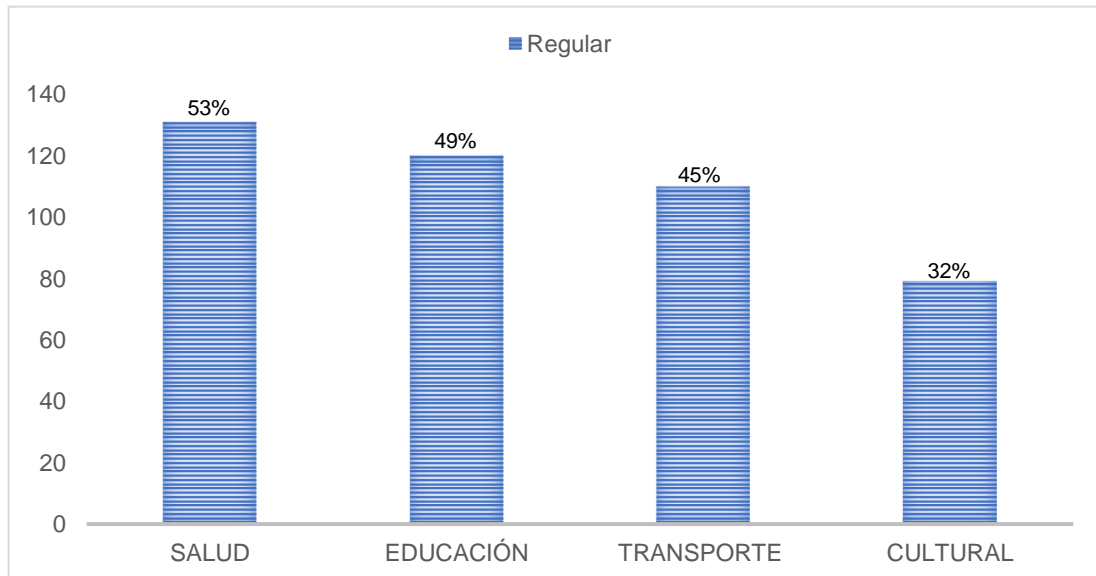
Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

5.2.2.2 Accesibilidad a los servicios.

En virtud a los resultados obtenidos acerca de la participación ciudadana, es importante mencionar en nivel de accesibilidad que se tiene en la ciudad de Rocafuerte a aquellos servicios básicos, como lo son la salud, educación, transporte y cultura. Obteniendo como resultado una prevalencia a la accesibilidad de nivel regular a estos servicios (Figura 44), evidenciando la necesidad de mejoramiento y adecuación, procurando obtener una mejoría del tipo de servicio brindado y aseguramiento del bienestar público.

Figura 44

Gráfico: Resultado de la prevalencia del nivel de accesibilidad a los servicios.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

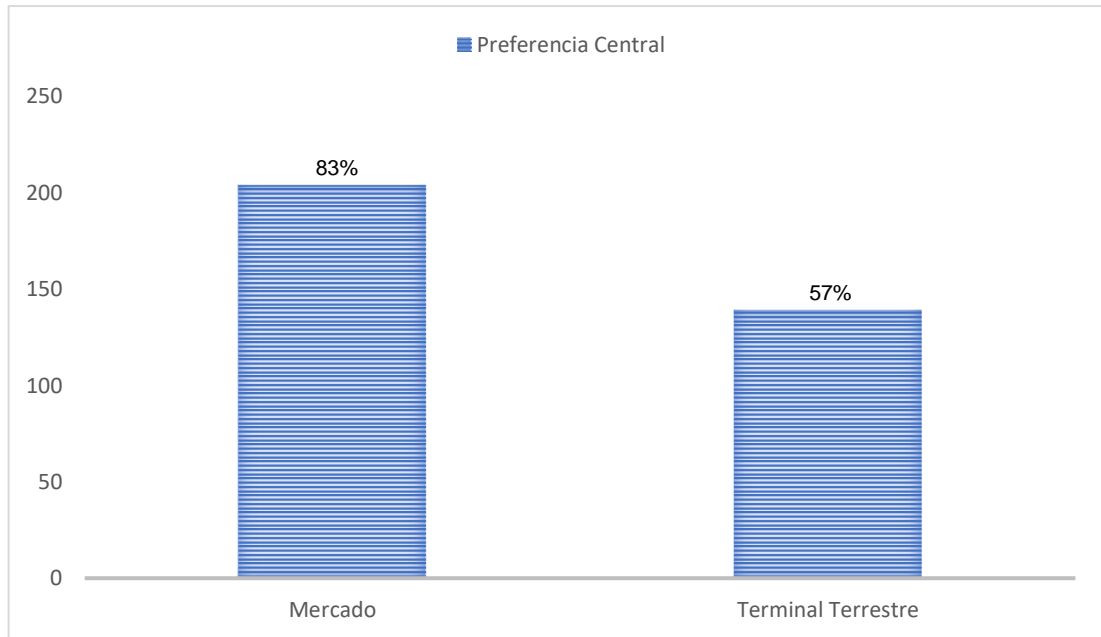
Es indispensable tener en cuenta los tipos de barreras que presenta la ciudad para poder determinar y asociar cómo y de qué manera se deben prestar los servicios. A su vez generar lineamientos que minimicen y permitan disminuir aquellas barreras en la accesibilidad física, espacial, social y de comunicación, garantizando inclusión, equidad y calidad, promoviendo el crecimiento sostenido.

5.2.2.3 Preferencia de ubicación (Mercado y Terminal).

De los resultados derivados de la encuesta se puede destacar el nivel de preferencia que tiene la ciudad ante sus equipamientos, siendo notoria la predilección hacia el desarrollo céntrico de estos, debiéndose a factores de cercanía y economía. Esto sobre todo en el caso del mercado de la ciudad, y en una buena de la terminal terrestre (Figura 45).

Figura 45

Gráfico: Resultado de la preferencia de los equipamientos.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

5.2.2.4 Medio de transporte (Mercado y Terminal).

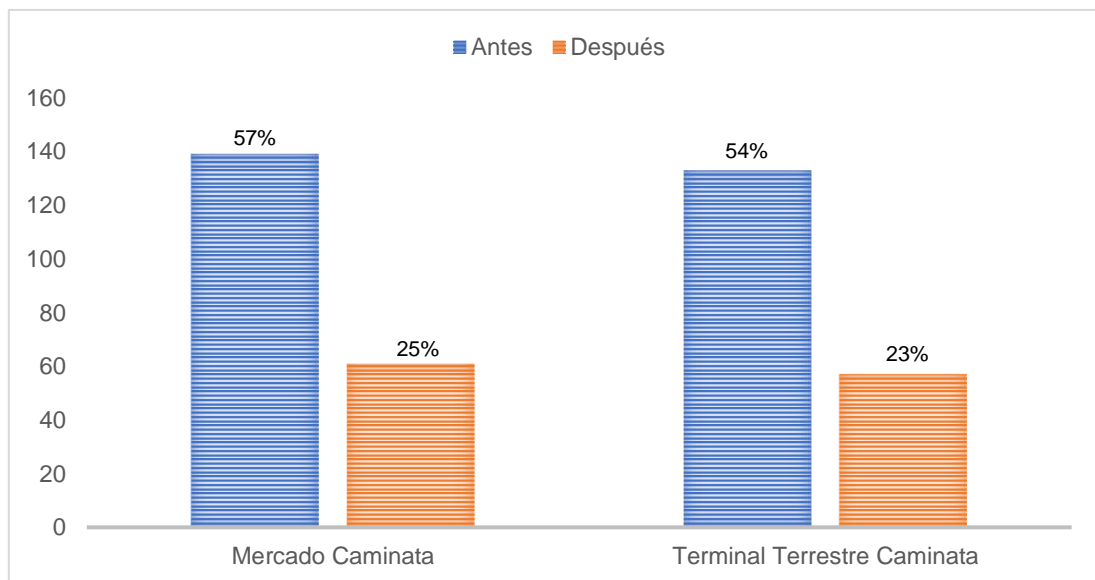
La forma de transporte y movilización dentro de la ciudad de Rocafuerte constituye un elemento clave para el desarrollo organizativo y estructural de la ciudad, en donde se pretende cumplir con las necesidades de la ciudadanía por medio del tipo y forma de transporte. De esta forma mediante el análisis realizado se puede determinar cómo las personas se movilizan día a día hacia las principales prestaciones de la ciudad, bien sea por trabajo, salud, educación, recreación, cultura, entre otros.

Con respecto a la forma de movilización dentro de la ciudad, destaca en mayor dimensión aquella realizada mediante la caminata hacia los equipamientos, debido a la cercanía y ubicación en el centro de la ciudad, haciendo de Rocafuerte una ciudad caminable. No obstante, en concordancia con el estudio realizado, se ha obtenido como resultado que por medio de la reubicación de los equipamientos y la creación de un nuevo polo de

crecimiento; esta forma de transporte se ha visto en constante disminución, esto debido a que antes los equipamientos de la ciudad se encontraban dentro del área urbana del centro, brindando cercanía y cortos períodos de desplazamiento.

Figura 46

Gráfico: Resultado de preferencia de la movilización hacia los equipamientos.



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

5.2.2.5 Frecuencia de visita (Mercado, Terminal y Centro).

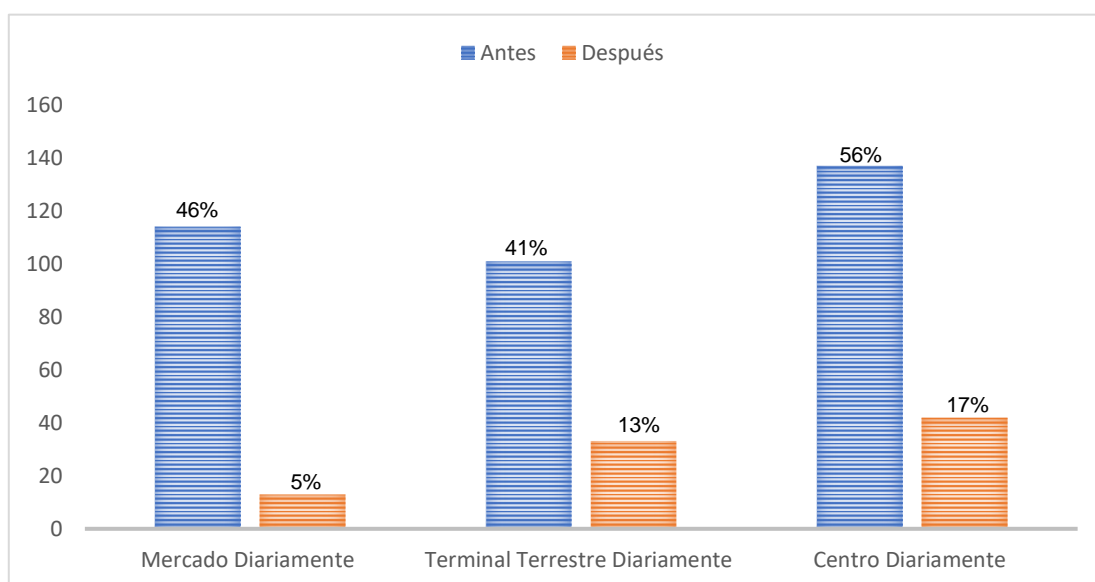
El nivel de interacción de la ciudadanía con los espacios de la ciudad en relación con la frecuencia de visita se ve determinada por factores de ubicación y distancia del punto de salida de los ciudadanos, en este caso desde sus viviendas o puestos de trabajo.

La situación de la frecuencia de visita se ve afectada desde la creación del polo de crecimiento periférico, siendo notoria la disminución de visita diaria hacia el mercado, la terminal terrestre y el centro de la ciudad, siendo este último de vital importancia para el desarrollo social y económico de

Rocafuerte. Por lo tanto, existe una afectación en la forma de vida de las personas que habitan la ciudad, ya que de las personas depende el crecimiento y expansión del territorio a futuro, de sus interacciones y desenvolvimiento en el entorno.

Figura 47

Gráfico: Resultado de la frecuencia de visita (antes y después).



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

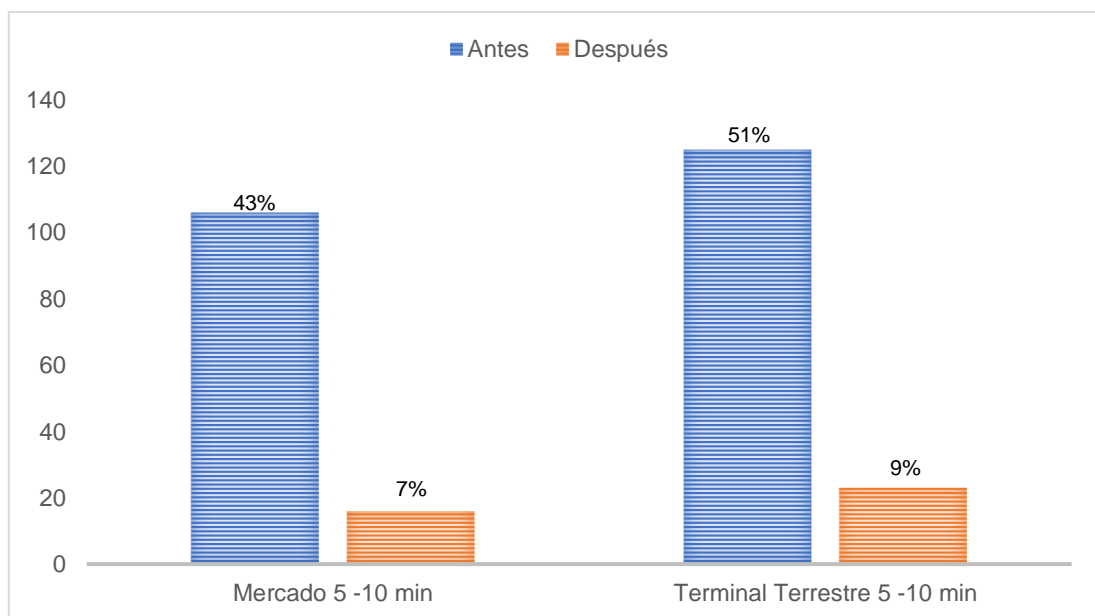
5.2.2.6 Tiempo de traslado (Mercado y Terminal).

El tiempo de traslado o de movilización hacia los equipamientos es otro factor importante para el correcto desenvolvimiento de los actores que hacen a la ciudad, ya que la variable de tiempo es un elemento que las personas tienen muy en cuenta a la hora de planificar el día a día, sobre todo aquellas personas que tienen diversos deberes y obligaciones; bien sea de tipo laboral, educativa, comercial o de tipo personal.

La figura 48 muestra como existe una afectación en el tiempo de traslado de las personas hacia el mercado y la terminal terrestre, denotando una disminución del valor de tiempo corto, que va de 5 a 10 min. Esto nos permite entender la importancia que tiene el modelo céntrico en una ciudad pequeña, en comparación a un modelo descentralizado por medio de polos de crecimiento.

Figura 48

Gráfico: Resultado del tiempo de traslado (antes y después).



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

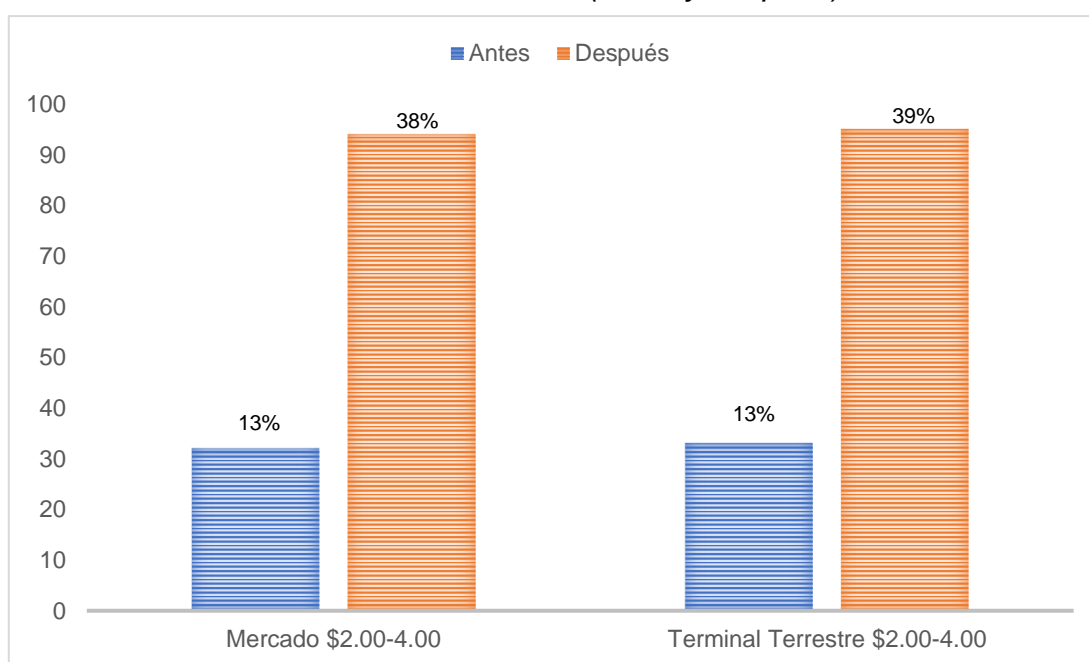
5.2.2.7 Costo de traslado (Mercado y Terminal).

Este factor está directamente relacionado con el de tiempo, ya que, si existe una mayor distancia de recorrido, se va afectado el tiempo y por consiguiente la cantidad de dinero que se tiene que invertir para realizar el recorrido, sobre todo para aquellas personas que se encuentran al otro extremo de la ciudad o hacia las afueras de la misma.

En virtud al análisis realizado con anterioridad se obtiene el siguiente resultado, en donde destaca un aumento importante en la cantidad de dinero que se tiene que invertir para acudir hacia el mercado y la terminal terrestre, afectando la economía de la ciudadanía y el desarrollo económico de los espacios antes mencionados.

Figura 49

Gráfico: Resultado del costo de traslado (antes y después).



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

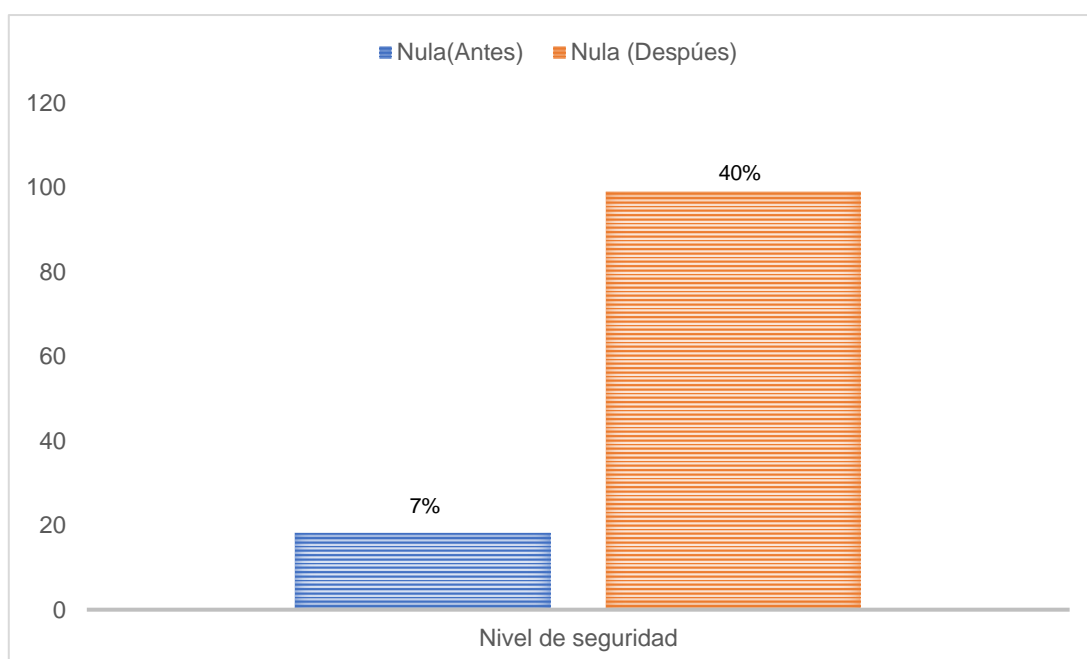
5.2.2.8 Nivel de seguridad.

Mediante las encuestas se pudo determinar unos resultados que instan a mejorar la calidad o el nivel de seguridad que tiene la ciudad de Rocafuerte, sobre todo para aquellos sectores de mayor recurrencia de personas. Este es el caso de los equipamientos importantes de la ciudad y el centro, siendo este último el núcleo urbano, en donde se desenvuelven un sinnúmero de actividades durante el día.

Cabe destacar a su vez el aumento de la seguridad nula dentro del límite urbano de la ciudad, esto debido a la existencia de un nuevo punto de desarrollo urbanístico hacia la periferia, ya que se presentan problemas de índole social, generando inseguridad y posibles conflictos a futuro entre la ciudadanía y la administración local.

Figura 50

Gráfico: Resultado del nivel de seguridad (antes y después).



Nota: Elaboración propia a través de la encuesta.

Es necesario el desarrollo y creación de planes de seguridad a nivel local, ya que constituye una herramienta esencial para la implementación de normativas e iniciativas eficaces para la correcta prevención de la violencia y la criminalidad, permitiendo el aseguramiento y resguardo de la ciudadanía mejorando el nivel de interacción social en el entorno.

5.2.3 Proceso de expansión urbana

Como parte final del proceso de expansión urbana, se demuestra la evolución de la mancha histórica del límite urbano de Rocafuerte, diagnosticando su crecimiento territorial, en donde se sigue el trazado original de la ciudad en concordancia a sus vías principales. De esta forma, se demuestra el poco desarrollo urbano de la ciudad a través del tiempo, manteniendo su centro y una categoría de ciudad pequeña.

Los resultados obtenidos de este proceso han permitido entender y comprender a la ciudad, es decir, el análisis de la ciudad de Rocafuerte como objeto de estudio en donde se visualizó un corto nivel de expansión en su mancha urbana en el periodo analizado, en donde se hace notorio la generación de espacios discontinuos alejados entre ellos y del centro de la ciudad, por ende, el abastecimiento de servicios comienza a verse dificultado y poco equitativo.

En este sentido, el análisis tempo-espacial pone de manifiesto la expansión de la mancha urbana en diferentes direcciones, principalmente hacia el noreste, sur y oeste de la ciudad. No obstante, el crecimiento que se ha presenciado no ha sido tan notorio desde la delimitación de 1974, ya que desde ese año ya contaba con 155,48 ha, siendo la de mayor importancia en cuanto al desarrollo de la trama urbana, poseyendo un 56% del territorio urbano de Rocafuerte (Figura 51).

Por su parte, la delimitación del año 1990 no presenta grandes cambios en la ciudad, aumentando tan solo 45,79 ha a su territorio, teniendo un incremento del 56% al 72%, expresando una expansión leve hacia el eje vial Portoviejo, Puerto Loor, Tosagua y Rio Chico-Resbalón, en donde se presentan patrones de expansión relacionados de forma directa con la modalidad de ocupación.

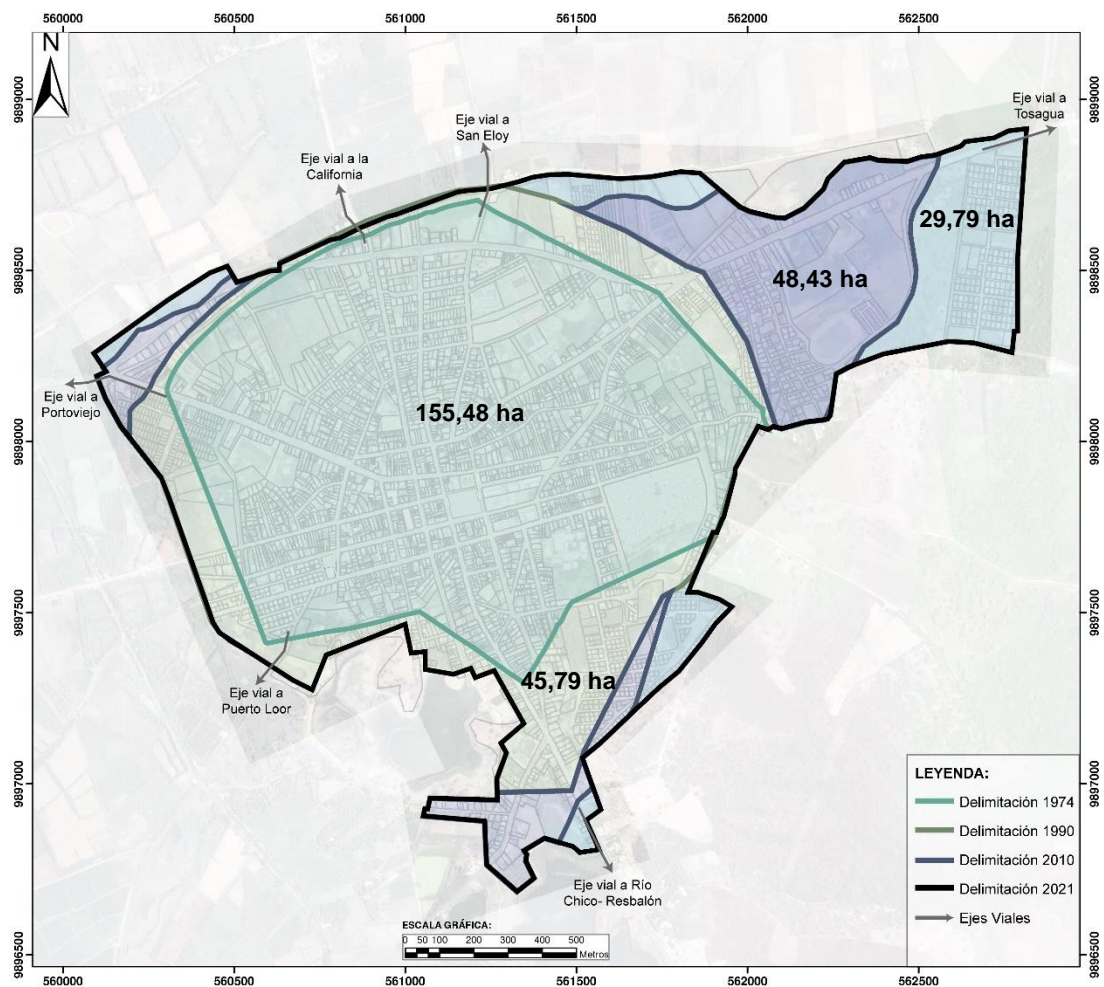
En relación a la delimitación expuesta en el año 2010, la ciudad de Rocafuerte ha crecido 48,43 ha, sumando una totalidad del 89% en comparación con la

actualidad, evidenciando un crecimiento mayor hacia el eje vial a Tosagua y una expansión leve hacia el eje vial de Portoviejo y Rio Chico-Resbalón. Este último expresando un crecimiento horizontal para la ciudad y no de tipo vertical.

Finalmente, para el año del 2021, la ciudad solo ha crecido 29,79 ha, llegando a la sumatoria total de 279,49 ha, siendo el 100% del límite urbano de Rocafuerte. Creciendo de forma moderada hacia el eje vial a Tosagua y de forma leve hacia el eje vial de Portoviejo, San Eloy y Rio Chico-Resbalón.

Figura 51

Resultado del proceso de expansión urbana 1974-2021.



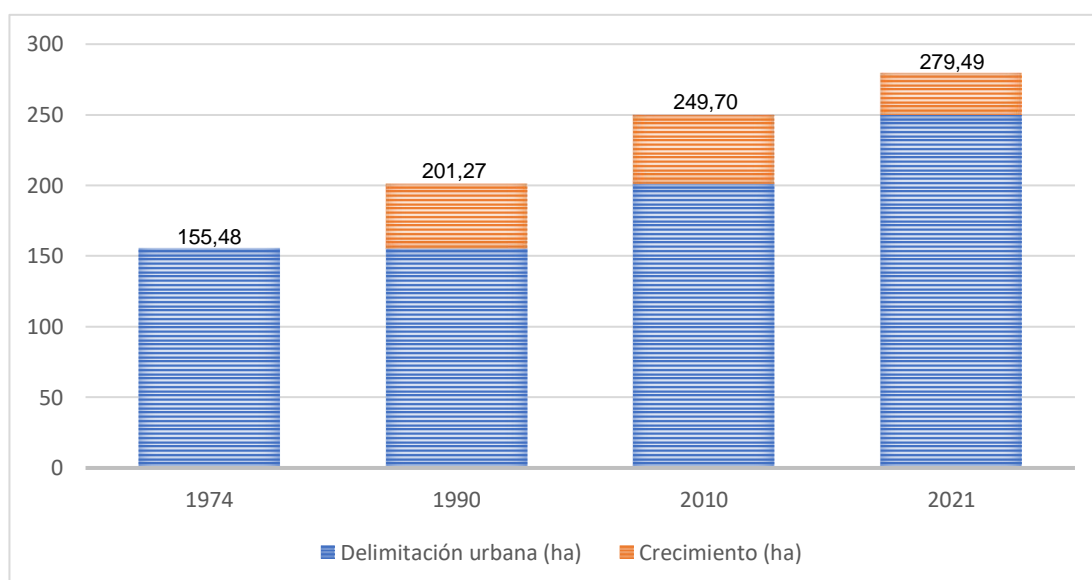
Nota: Elaboración propia mediante cartografía histórica obtenida del INEC, 2022.

Cada una de estas delimitaciones en diferentes momentos históricos, han permitido desarrollar una perspectiva de la situación con la que coexisten los grupos sociales que habitan la ciudad, principalmente por el uso y gestión de suelo. En donde la lotización, la generación de urbanizaciones y asentamientos informales o de ocupación ilegal, han sido participes en todo este proceso de desarrollo urbano y han generado problemas de tipo territorial y social.

Si a este proceso de expansión y crecimiento se le propicia un modelo descentralizado urbano, demostrará localizaciones cada vez más alejadas del centro incitando dificultades a la ciudadanía en la accesibilidad a ciertos servicios de la ciudad, vinculados al trabajo, educación, salud, religión, comercio y cultura; seguido de una deficiente cobertura de servicios de transporte negando la posibilidad de una interacción y contacto entre los servicios. A su vez se evidenciará una tendencia a la dispersión y posible generación de un impacto negativo al medio ambiente y al suelo de producción de Rocafuerte.

Figura 52

Gráfico: Crecimiento de la delimitación urbana de Rocafuerte.



Nota: Elaboración propia de acuerdo al diagnóstico de la expansión urbana.

5.2.4 Interacción de los equipamientos

A través del análisis realizado en el diagnóstico, se pudo determinar el modo en como interactúa el modelo céntrico y el periférico dentro de la ciudad de Rocafuerte, gracias a esto, no solo se pudo determinar el tiempo estimado por medios de radios de influencia, sino también la calidad de cobertura que se tiene dentro del límite urbano.

Por ello, se puede establecer la cantidad de equipamientos que abarcan estos modelos en la ciudad, siendo los de primer orden aquellos equipamientos importantes de la ciudad, como lo es el parque central, el mercado, la terminal terrestre, equipamientos de salud, comercio, educación, administrativos, de religión y recreativos, dando con un total de treinta equipamientos. En segundo orden se encuentran aquellos equipamientos secundarios de la ciudad, sobre todo aquellos destinados al comercio variado, la recreación y parques, con un total de ochenta y nueve espacios.

Tabla 3

Cantidad de equipamientos analizados en la ciudad de Rocafuerte.

| EQUIPAMIENTOS | TOTAL |
|----------------------|--------------|
| 1 Orden | 30 |
| 2 Orden | 89 |

Nota: Elaboración propia a través de Google Maps.

Mediante el modelo céntrico (A) se desarrolla una interacción mediante dos radios de acción, el primero de 250 metros, en donde efectúa una interacción con equipamientos de primer orden, correspondiente a un 60% y a su vez con equipamientos de segundo orden con un 39% del total. Por su parte, dentro del rango de los 500 metros se establece una interacción del 13% con equipamientos de primer orden y un 34% con aquellos de segundo orden. En el caso de ser un rango mayor a lo antes mencionado se establece un 27% en ambos casos (Tabla 4).

Tabla 4

Interacción de los equipamientos con el modelo céntrico.

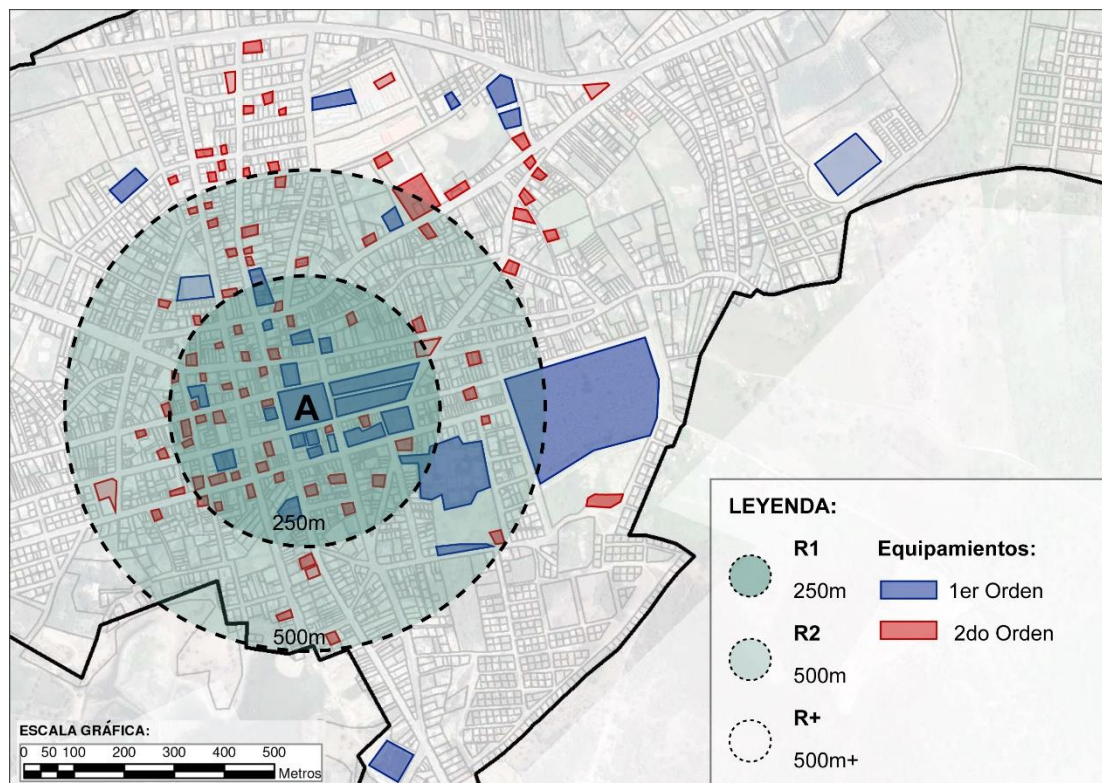
| EQUIPAMIENTOS | Modelo Céntrico | | | TOTAL |
|----------------|-----------------|------------|-------------|-------|
| | R1 (250 M) | R2 (500 M) | R+ (500 M+) | |
| 1 Orden | 18 | 4 | 8 | 30 |
| 2 Orden | 35 | 30 | 24 | 89 |

Nota: Elaboración propia a través de Google Maps.

Gracias a esto, se puede determinar cómo el modelo céntrico (A) establece una interacción preferencial y de corto alcance con la mayoría de los equipamientos de primer orden y una buena parte de aquellos considerados de segundo orden obteniendo un resultado equitativo para la ciudad.

Figura 53

Resultado del análisis de la interacción del centro (A) con los equipamientos.



Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

Por medio del modelo periférico (B) se establece un nivel de interacción muy diferente al presenciado en el céntrico, ya que este se lo determina a través de dos radios de acción de diferente tamaño, siendo el primero de 500 metros y el segundo de 800 metros; esto debido al requerimiento de una mayor distancia de recorrido y acoplamiento con la ciudad.

Es así como dentro de los 500 metros se engloba un 40% de los equipamientos de primer orden y un 42% de aquellos de segundo orden, por su parte, el rango establecido en los 800 metros cuenta con un 50% de primer orden y un 49% de segundo orden. En el caso de ser un rango mayor a lo antes mencionado se establece un 10% de interacción con equipamientos de primer orden y un 9% de aquellos de segundo orden.

Tabla 5

Interacción de los equipamientos con el modelo periférico.

| EQUIPAMIENTOS | Modelo Periférico | | | TOTAL |
|---------------|-------------------|----|----|-------|
| | R1 | R2 | R+ | |
| 1 Orden | 12 | 15 | 3 | 30 |
| 2 Orden | 37 | 44 | 8 | 89 |

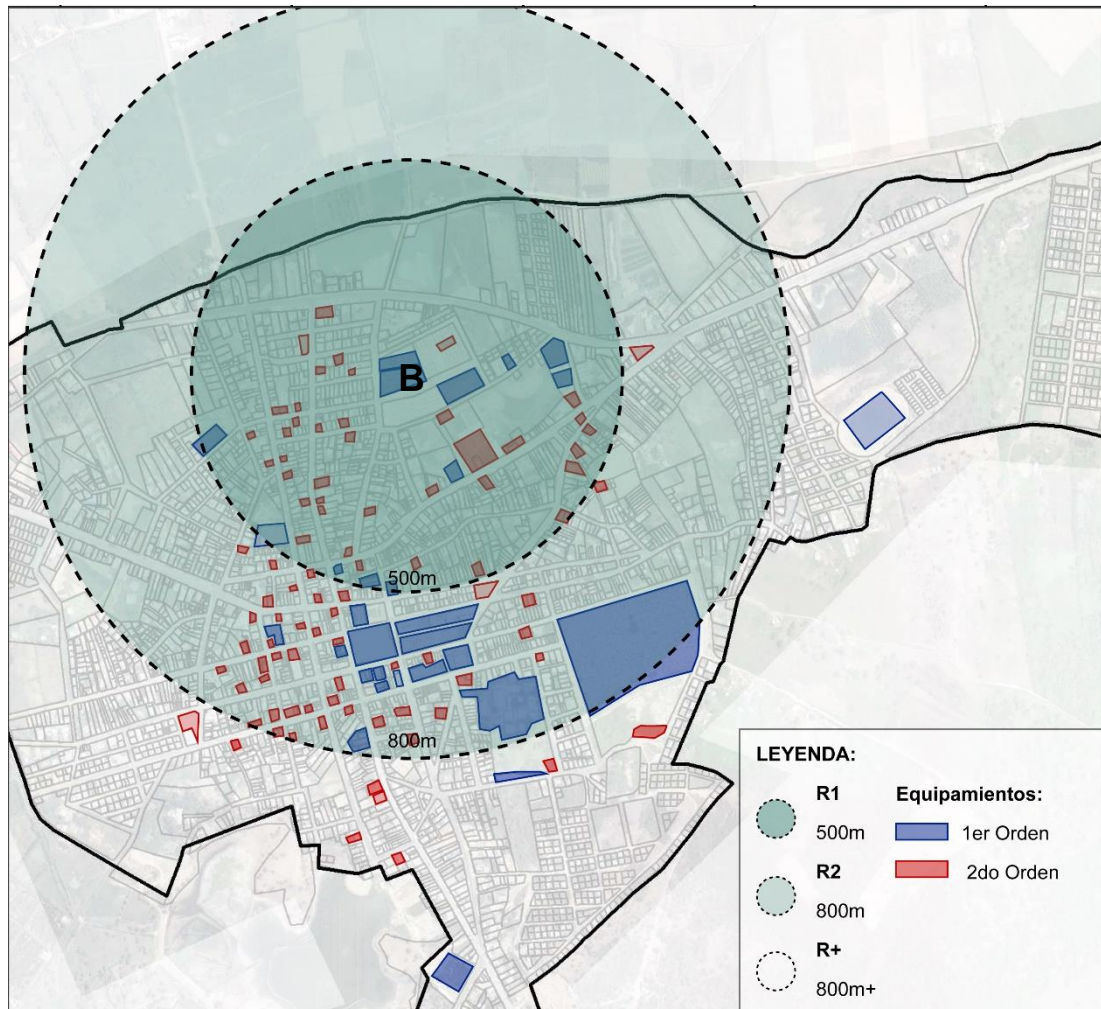
Nota: Elaboración propia a través de Google Maps.

De esta forma se evidencia cómo se ejecuta un modelo periférico (B) en una ciudad pequeña, en donde el nivel de acoplamiento y de correlación con la ciudad se ejecuta de manera diferente y poco equitativo a lo expuesto por el modelo central, esto debido al incremento de la distancia y la configuración espacial del territorio (Figura 54).

Dicho modelo exhibe un sistema de ciudad dispersa, con patrones dispersos y discontinuos hacia la periferia, perdiendo conexión con el centro y demás espacios de la ciudad que se encuentran distantes. Por ello, es importante establecer un nivel de importancia de los espacios urbanos, acercándonos a la realidad del territorio y de la ciudad.

Figura 54

Resultado del análisis de la interacción de la periferia (B) con los equipamientos.



Nota: Elaboración propia mediante cartografía de la Dirección de Planificación GAD de Rocafuerte, 2022.

Es indispensable tener en cuenta que este tipo de análisis permite obtener resultados capaces de posibilitar la generación de políticas de planificación y ordenamiento del territorio, en este caso, para la ciudad de Rocafuerte, buscando asegurar su equilibrio y accesibilidad a los servicios prestados por la ciudad; y sobre todo evitar aquellas perturbaciones de orden funcional y desorganización de la trama urbana existente como se ha evidenciado en análisis anteriores.

5.2.5 Desarrollo estratégico

En virtud de dar cumplimiento al objetivo específico número cuatro que se refiere al planteamiento de estrategias para la consolidación del centro urbano de Rocafuerte y recuperación de su valor de territorio monocentral se diseña una propuesta estratégica, edificada mediante la integración de la planificación territorial con un desarrollo equitativo para la ciudad, reconociendo las iniciativas ya realizadas dentro del perímetro urbano (polo de crecimiento), identificando beneficios y soluciones que no entren en conflicto con el modelo centro-histórico de la ciudad permitiendo su revitalización. Para ello, es necesaria la implementación de una nueva perspectiva integrativa urbana, pensada para gestionarse bajo el poder municipal y el ciudadano.

De esta forma se plantea la integración y consolidación de una correcta planificación estratégica de la ciudad, abarcando cada uno de los ámbitos que participan en la estructura y modelo urbano. En este contexto, Rocafuerte como una ciudad pequeña, necesita ser un territorio estratégico, productivo, receptor y ejecutor de políticas, pautas y estrategias capaces de atender los desafíos urbanos mediante una identidad propia y visión futura.

A través de los resultados obtenidos por medio de los procesos de análisis y observación dentro de la ciudad de Rocafuerte, centro y periferia, se ha podido determinar unos pilares estratégicos como una forma de conservar la coherencia entre lo construido y lo realizado, optando por la generación de un impacto positivo para la ciudad y sus integrantes; con la incorporación de un enfoque de resiliencia en la planificación y organización urbana en búsqueda de un desarrollo sostenible.

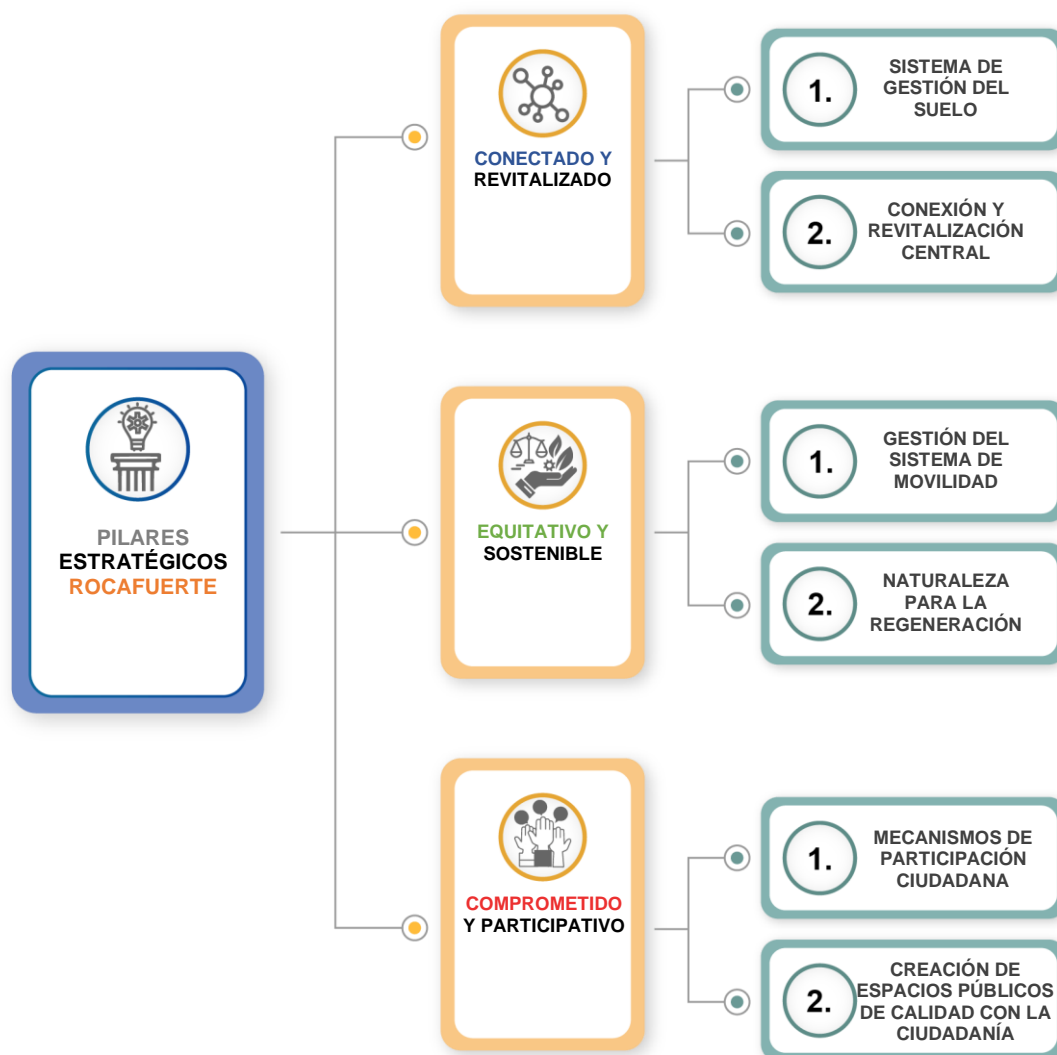
5.2.5.1 Estructura de la estrategia.

El desarrollo estratégico a plantear dentro de la ciudad de Rocafuerte se organiza en tres pilares, en donde cada pilar cuenta con objetivos para la

constitución de una visión que logre abarcar a la ciudad, la administración local y la participación ciudadana. Abordando de forma asertiva y comprensiva lo expuesto a lo largo de la investigación, siendo expresado de la siguiente manera:

Figura 55

Pilares estratégicos.



Nota: Elaboración propia a través de los resultados de la investigación.

Cada pilar cuenta con unos objetivos a largo plazo orientados al desarrollo organizado y planificado, así mismo se nutre de una visión general para la ciudad, que define y determina la dirección estratégica de proyección futura. Si bien cada objetivo se relaciona de forma directa con la problemática

estudiada, cada una de estas se plantean con la meta de lograr una Rocafuerte equitativa en cuanto a sus equipamientos e infraestructura urbana.

5.2.5.2 Visión.

Promover una Rocafuerte **conectada y revitalizada**, atractiva y funcional, mediante un modelo de ciudad **equitativo y sostenible**; con una gestión administrativa-ciudadana **comprometida y participativa** hacia un mejor futuro.

5.2.5.3 Desarrollo de los pilares estratégicos.

5.2.5.2.1 Conectado y revitalizado.

Rocafuerte es una ciudad dinámica dada sus características espaciales y su ubicación, que permite la conexión con diferentes puntos a su alrededor, funcionando como una ciudad productiva y de abastecimiento para su entorno. Debido a esto, se plantea la iniciativa de mejorar aquellas conexiones mediante el apoyo de un sistema de movilidad funcional que garantice dicha conectividad, combinando diversos modos de transporte y mejorando el movimiento o flujo vial y de personas.

Para ello, es necesario establecer la revitalización de la centralidad de la ciudad, ya que es aquí en donde se nutre el sistema urbano, siendo el espacio progenitor de Rocafuerte y que contiene gran cantidad de equipamientos y servicios. A su vez, se necesita de un sistema de gestión del suelo que favorezca los procesos de integración socio-territorial y el uso igualitario del territorio para cada uno de los ciudadanos de Rocafuerte.

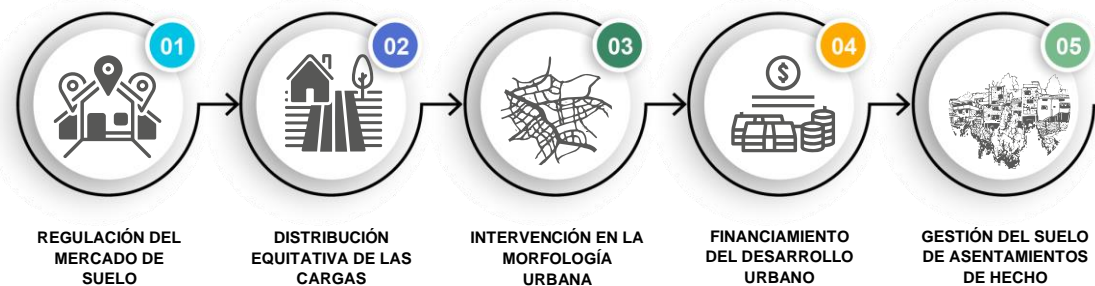
Sistema de Gestión del Suelo.

Rocafuerte cuenta con una serie de herramientas y normativas en cuanto a su gestión del territorio. No obstante, su aplicación no ha logrado contribuir de forma óptima el uso del suelo, es necesario ordenar y plantear un sistema capaz de brindar un acceso equitativo y que permita dirigir la generación de intervenciones urbanas hacia la consolidación de un modelo de ciudad compacta, debido al tamaño del territorio.

Este objetivo consiste en la revisión de aquellos instrumentos existentes y la aplicación de estos, de acuerdo al proceso de expansión urbana con la que cuenta la ciudad. Dicha aplicación debe ajustarse a la dinámica centralizada que posee, encauzando el uso eficaz del suelo urbano.

Figura 56

Aplicación de los instrumentos de la gestión de suelo de acuerdo a la LOOTUGS.



Nota: Elaboración propia a través de los instrumentos expuestos por la LOOTUGS, 2018.

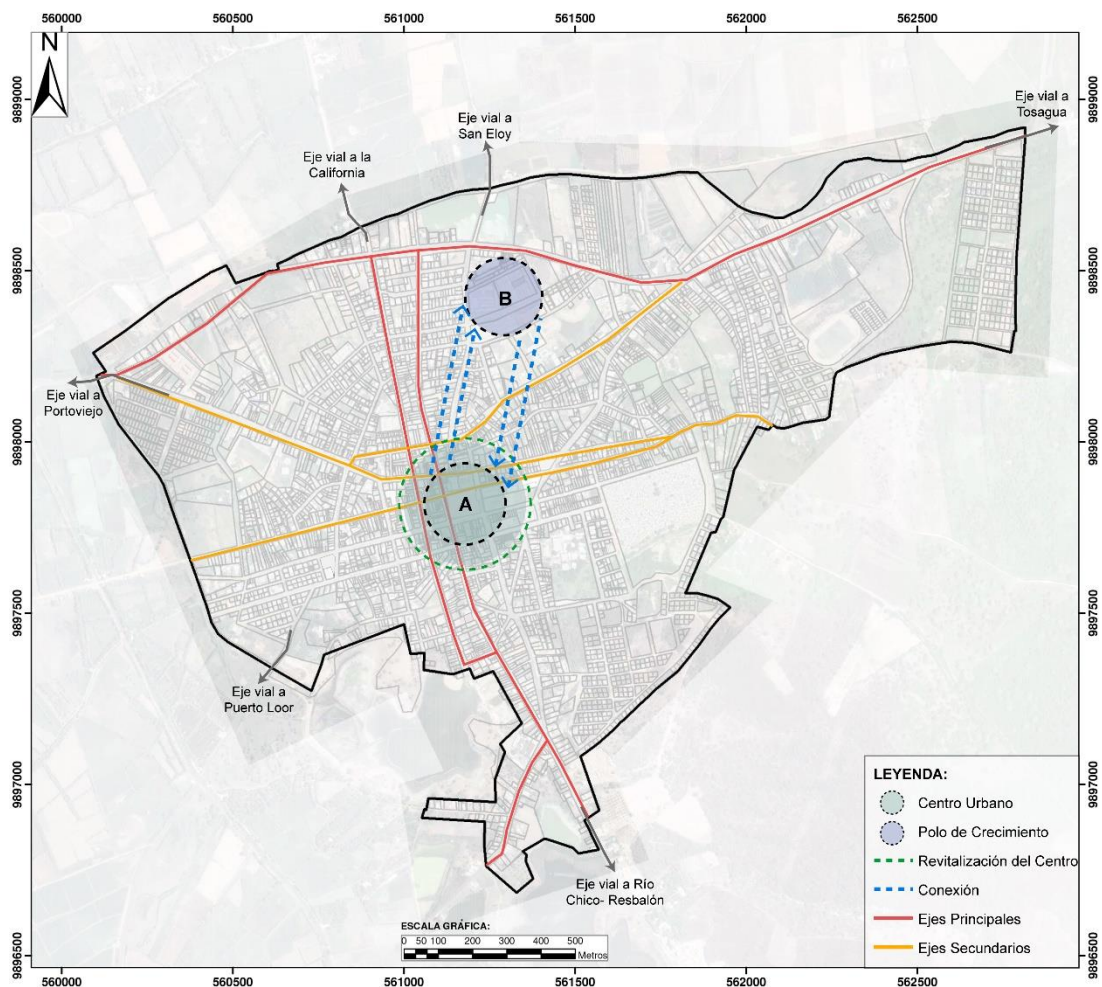
Conexión y Revitalización del Centro.

Se desarrolla con el objetivo de promover la conectividad y la revitalización de la centralidad de Rocafuerte, mediante el fortalecimiento del centro urbano y la conexión con el polo de crecimiento ya existente. Implicando obras de infraestructura vial o de regeneración urbana.

Esta iniciativa permite no solo la revitalización del centro urbano, sino que a su vez ofrece una reactivación de las actividades comerciales, administrativas y culturales ejecutadas en el centro, demostrando que la ciudad de Rocafuerte históricamente es y ha sido una ciudad con un modelo monocentralizado debido a su tamaño pequeño.

Figura 57

Establecimiento de una conexión centro (A) con la periferia (B).



Nota: Elaboración propia a través de los resultados de la investigación.

A su vez se pretende contemplar una alianza pública-privada para la inversión, que garantice el aprovechamiento de los espacios no consolidados y la integración socio-territorial. Este es el caso del espacio abandonado en donde

se ubicaba el antiguo mercado central (Figura 58), un sitio que es capaz de generar un espacio para la ciudad y su ciudadanía.

Figura 58

Fotografía: Espacio del antiguo mercado central en la actualidad.



Nota: Elaboración propia a través de fotografías in situ, 2022.

5.2.5.2.2 Equitativo y sostenible.

Se desarrolla a través de la generación de un desarrollo local por medio de un modelo inclusivo, equitativo y sostenible, centrado en la ciudadanía, expresando un desarrollo del potencial social y económico de acuerdo a las necesidades y el interés público. Para ello se dispone de un planteamiento de participación social y toma de decisiones en búsqueda de una integración de los habitantes de la ciudad, incluyendo el entorno y la naturaleza mediante la sostenibilidad.

Para el cumplimiento de esta iniciativa se necesita de un sistema capaz de solventar la movilidad en el territorio, sobre todo en el centro de la ciudad, punto focal del desenvolvimiento humano, mejorando las condiciones de igualdad y un correcto flujo de personas. A su vez se requiere una perspectiva

ambiental y eco-amigable, capaz de acondicionar aquellos espacios públicos que se encuentran en deterioro, destacando la relevancia de un plan de arbolado urbano (público lineal y espacios verdes) que contribuyan a la generación de beneficios paisajísticos, sanitarios, sociales y ecosistémicos (reducción de la temperatura y efectos del clima).

Gestión del Sistema de Movilidad.

La ciudad de Rocafuerte requiere de un sistema de movilidad que funcione como se debería y que se ajuste a las dinámicas actuales que presenta el territorio y su área de intervención. Por ende, se pretende potenciar el rol de la movilidad urbana como una herramienta capaz de mantener un uso eficiente de la infraestructura vial y de los modos de transporte.

En particular se necesita de una transformación del sistema de transporte existente, por un sistema público acorde a la ciudad, basado en la eficacia y la calidad del servicio, evitando los problemas actuales de congestionamiento. Dentro de esta iniciativa también se incluye el sistema peatonal, ya que es un elemento importante dentro de la movilización. Se precisa de una intervención en calidad de mejorar la transitabilidad y la accesibilidad de los principales ejes viales y secundarios, mediante una intervención que incluye la reparación, nivelación o sustitución de pavimentos y reacondicionamiento de veredas.

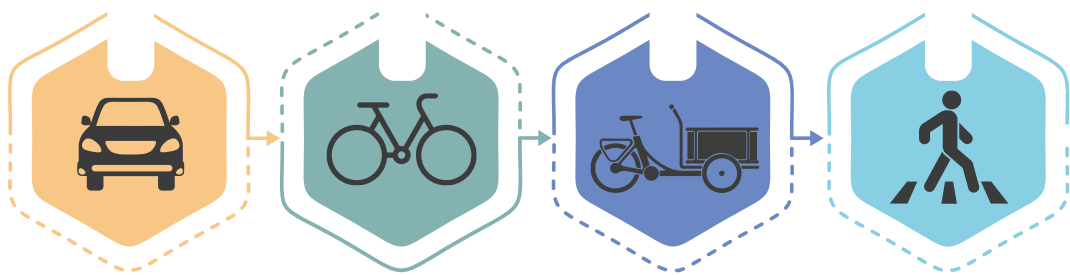
El uso de la bicicleta constituye un medio de transporte usado con frecuencia en Rocafuerte, siendo considerado como un medio sostenible y eficaz al momento de recorrer una ciudad pequeña. No obstante, se requiere de un tipo de transporte capaz de propiciar el cumplimiento de las actividades diarias de las personas, para ello se plantean las siguientes acciones:

- Evaluación de opciones de diseño mediante un sistema integrativo a los ejes viales.

- Implementación de triciclos para el desarrollo diario de las personas y el cumplimiento de sus actividades, ya que constituye un medio de movilidad sostenible y capaz de adecuarse al tamaño de las vías.
- Evaluación de un modelo de operación y préstamo de bicicletas públicas para actividades recreacionales y deportivas.

Figura 59

Modos de movilidad por medio de un sistema de movilidad integral.



Nota: Elaboración propia a través de los resultados de la investigación.

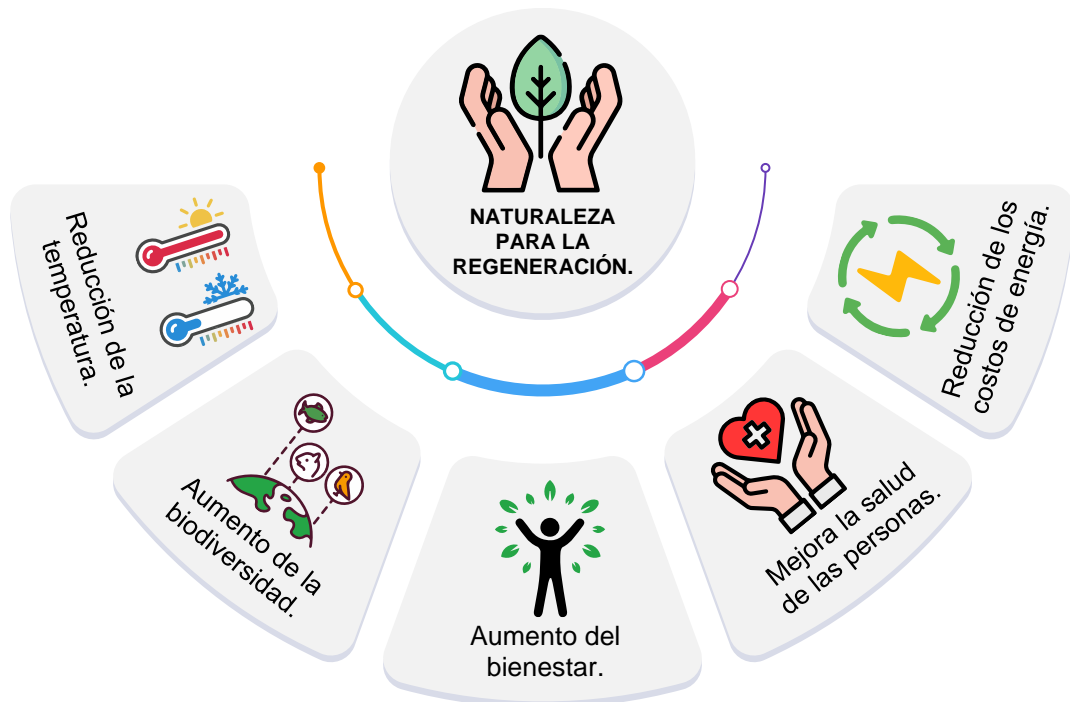
Naturaleza para la Regeneración.

Es importante tener en cuenta a la naturaleza a la hora de planificar y pensar una ciudad, se propone como una estrategia capaz de hacerle frente al cambio climático y a las condiciones adversas. Para ello, se plantea una propuesta de arbolado mediante la selección y priorización de aquellas especies capaces de mitigar los efectos del clima, esta iniciativa incluye la creación de espacios públicos y el mejoramiento del índice de verde urbano, con la finalidad de lograr una regeneración de vías, que integren el paisaje urbano con el entorno.

Esta estrategia o iniciativa propone una colaboración entre el gobierno local, el sector privado y la ciudadanía, a través de la participación voluntaria y el involucramiento. De esta forma, se propone repensar la ciudad y su diseño, generando una mejoría en el ambiente urbano y su entorno.

Figura 60

Efecto de la inclusión del medio ambiente en el ámbito urbano.



Nota: Elaboración propia a través de los resultados de la investigación.

5.2.5.2.3 Comprometido y participativo.

El crecimiento desordenado y lento de la ciudad de Rocafuerte conlleva desafíos para su correcta gestión por parte del gobierno local, esto debido a su falta de integración e interacción con el elemento social. La ciudad presenta un tejido social fragmentado, debido a la escasa participación ciudadana e inclusión en temas referentes al desarrollo urbano, debido a una débil aplicación de las herramientas de participación ciudadana, la pérdida de las relaciones y aquellos vínculos con el gobierno local.

Para lograr una gestión y un funcionamiento acorde al territorio es importante contar con la integración de aquellos procesos de planificación y una gestión que incluya la participación ciudadana. Desde esta perspectiva, se busca fortalecer y remediar el tejido social de la ciudad de Rocafuerte, con la finalidad de obtener un compromiso y una participación asertiva; es necesario

contar con actores capaces de impulsar la iniciativa dentro de los barrios o comunidades y la creación de espacios de diálogo con la ciudadanía. Despertando el interés de las personas que normalmente no se quieren involucrar de forma activa en los asuntos públicos, adquiriendo aportes y acciones para el bienestar social.

Mecanismos de Participación Ciudadana.

Se requiere de una política participativa capaz de establecer mecanismos capaces de reconocer la necesidad de la ciudadanía, a través de la diversidad social y el desarrollo de procesos que faciliten la inclusión de cada uno de los actores de la ciudad. Este tipo de participación y empoderamiento de la ciudadanía ofrece una capacidad de autogestión de la comunidad y sus integrantes, así como la integración del gobierno local.

Esta iniciativa incluye aquellas herramientas capaces de adoptar una política participativa. Por medio de programas sociales, una mayor relación y apertura hacia la voz del pueblo, logrando un gobierno capaz de vincularse con su ciudad a la hora de tomar decisiones, impulsar procesos, cambios y mecanismos de inclusión ligados a una política pública.

Por ende, este objetivo pretende lograr una formación de la ciudadana abarcando cuatro temas estratégicos para la consolidación de una ciudad participativa: el liderazgo, la planificación estratégica, el emprendimiento y la participación en mesas de diálogo. Contribuyendo a la generación de una ciudadanía capaz de entender y estar al tanto del crecimiento y evolución de su ciudad, asegurando una formación constante y apropiación de las herramientas.

Figura 61

Mecanismos de participación ciudadana a través de lo expuesto por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS).



Nota: Elaboración propia a través de los mecanismos de participación de la CPCCS, 2016.

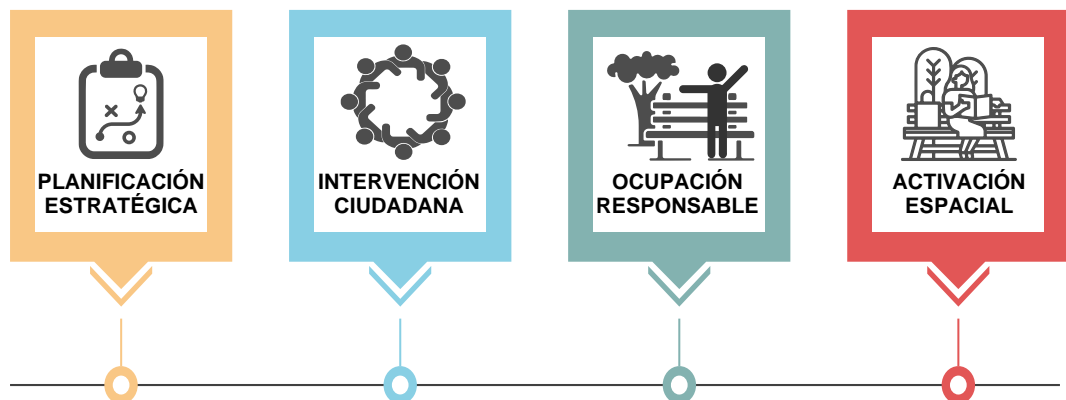
Creación de Espacios Públicos de Calidad con la Ciudadanía.

Determina la creación de un programa de espacios públicos seguros en aquellos espacios no consolidados o en áreas con problemáticas sociales, como lo es la inseguridad. Mediante un proceso de planificación estratégica y la intervención de la ciudadanía mediante un diseño que incluya a la comunidad, este diseño promueve la ocupación de una manera responsable y comprometida por parte de los actores que hacen la ciudad, influyendo en el factor seguridad y coexistencia social.

Esta iniciativa incluye la adecuación de los espacios ya existentes para la organización de actividades gratuitas, esto no solo permitirá la activación de los espacios mediante actividades, si no que beneficiará al factor recreacional, cultural y el deportivo. Siendo así, como se fortalecerá y retroalimentará las capacidades sociales interactivas de la ciudadanía, mejorando la calidad de vida, la seguridad e identidad; a su vez logrado aportes a temas de accesibilidad, libre expresión, intercambio cultural, fomento de la capacidad social y una participación igualitaria por medio del involucramiento de la juventud.

Figura 62

Factores a tomar en cuenta para la creación de espacios públicos de calidad.



Nota: Elaboración propia a través de los resultados de la investigación.

5.3 Discusión

Los resultados obtenidos a lo largo de la investigación han permitido comprender la problemática desarrollada en la ciudad de Rocafuerte en base a su centralidad y el surgimiento de un polo de crecimiento ajeno a la estructura primaria de la ciudad. En donde, la ciudad objeto de estudio se debe mantener bajo un modelo de centralidad histórica con la finalidad de lograr la consolidación y revitalización del centro urbano, lugar donde residen una gran cantidad de actividades, ya que el planteamiento de un modelo descentralizado y con una expansión no controlada de forma periférica atraería consecuencias negativas para la gestión del gobierno local.

Un modelo de crecimiento periférico en una ciudad pequeña como Rocafuerte, generaría espacios residuales discontinuos y no consolidados ya que el centro se iría alejando cada vez más, generando un problema en el abastecimiento y obtención de servicios básicos para la comunidad. En ese sentido, el análisis de interacción de los equipamientos con la ciudad pone de manifiesto lo expuesto con anterioridad, ya que se pudo apreciar cómo funcionan el modelo central y el modelo periférico dentro del perímetro urbano, destacando como resultado una interacción adecuada para el caso del modelo central y una interacción desigual en el caso de la periférica.

Sin embargo, se demostró que el polo de crecimiento generado por el gobierno local no puede existir por sí solo, necesita de una conexión con el centro de la ciudad para poder cumplir con sus funciones, ya que el centro cuenta con una gran cantidad de equipamientos visitados con frecuencia por la ciudadanía, prevaleciendo su valor y sus características de monocentralidad.

Por otro lado, el estudio realizado de acuerdo al punto de vista de la ciudadanía expuso el escaso nivel de participación ciudadana en la toma de decisiones para la ciudad, demostrando a su vez el deseo que la comunidad tiene acerca de querer ser parte de mesas de diálogo sobre la temática de

planificación urbana y organización del territorio. Ya que los niveles de accesibilidad a los servicios básicos presentados en el análisis se encuentran en un nivel intermedio, siendo poco óptimo para el cumplimiento de las necesidades de la ciudad.

A su vez la ciudadanía expresó una preferencia céntrica para el equipamiento del mercado, ya que corresponde a un espacio que debe ser considerado dentro de la centralidad. Ya que la reubicación de este elemento hacia la periferia demostró un cambio negativo en la frecuencia de visita, forma de transporte, tiempo de movilización y gasto; afectando no solo a la economía de los espacios de trabajo de la ciudad y sus ciudadanos, sino que también al factor social y por ende un declive en el nivel de seguridad.

De esta forma, se abre paso al análisis del proceso de expansión urbana de la ciudad, demostrando un lento crecimiento de la mancha urbana desde la delimitación histórica de 1974 hasta la actualidad. Sin embargo, este crecimiento no ha expresado un gran cambio dentro de la estructura urbana, mostrando una centralidad que no ha cambiado con el pasar de los años.

En continuidad con el estudio de la ciudad de Rocafuerte, se logró determinar la interacción de los equipamientos con el modelo central (centro de la ciudad) y el modelo periférico (polo de crecimiento), análisis que ha permitido entender el funcionamiento de cada modelo de acuerdo a los equipamientos de un primer y segundo orden. Siendo así como el centro ejerce una mejor interacción con estos equipamientos, abarcando un mayor número de espacios y dentro de un rango menor de distancia que lo expuesto por el modelo periférico, siendo una mejor alternativa a nivel organizacional y de planificación territorial.

Cada uno de estos análisis han permitido contemplar cómo funciona la ciudad de Rocafuerte en base a su centralidad y el polo de crecimiento anexado a su estructura básica, expresando que para su correcta funcionalidad y acoplamiento al entorno urbano necesita de unas estrategias o pilares que

sean capaces de solventar aquellas problemáticas que experimenta la ciudad y sus habitantes, esto debido a la falta de una planificación estratégica acorde al territorio, organización espacial, inclusión del entorno y de una inexistente participación ciudadana. Por lo tanto, se determinaron tres pilares estratégicos para lograr la consolidación de la centralidad urbana en Rocafuerte y el fortalecimiento de su espacialidad.

En primer lugar, se encuentra el pilar relacionado con la conexión y la revitalización, incluyendo un sistema de gestión de suelo y de un sistema de conexión entre el centro y la periferia. Se desarrolla el segundo pilar basándose en la equidad y lo sostenible, mediante un sistema de movilidad integral y de la inclusión del medio ambiente a la hora de regenerar los espacios de la ciudad. Y como último pilar se encuentra el relacionado con el compromiso y la integración de la ciudadanía, a través de mecanismos para la participación y la creación de espacios de calidad acorde a la ciudad, el entorno y su comunidad.

Cada uno de estos pilares no solo beneficiarán al mejoramiento y revitalización de la centralidad histórica de Rocafuerte, sino que a su vez permitirá una correcta capacidad organizativa y gestión de la ciudad a través de una planificación estratégica con la participación del gobierno local y de la ciudadanía. Ya que, es crucial contar con una ciudadanía capaz de apropiarse de su ciudad, logrando una interacción social y económica de forma eficiente, promoviendo las potencialidades y captando las oportunidades que genera el territorio.

6. CONCLUSIONES

En la actualidad, las ciudades de Manabí se desarrollan con un sinnúmero de problemáticas en cuanto a su planificación y organización territorial, problema que no solo afecta a las ciudades grandes o intermedias, sino que a su vez afecta a las ciudades pequeñas como lo es para Rocafuerte.

La finalidad de este trabajo ha sido investigar cómo se desarrolló el proceso de planificación territorial y cómo ha incidido en la estructura primigenia de la ciudad y la interacción que ejerce hacia los equipamientos que conforman su centralidad. Al respecto se logró determinar un análisis de su evolución y expansión territorial, así como también la interacción que ejerce el centro y la periferia con aquellos equipamientos importantes para la ciudadanía (mercado y terminal terrestre).

A través del análisis realizado dentro de la ciudad de Rocafuerte, se determinó que el territorio presenta una tendencia de expansión urbana de lento y bajo crecimiento y una baja densidad poblacional, contemplando una espacialidad consolidada y no consolidada con un desorden evidente en su capacidad organizativa y su estructuración, evidenciando signos de una pérdida de su núcleo central y generación de una descentralidad periférica, este último debido a la generación de un polo de desarrollo por parte del gobierno local.

Mediante un análisis comparativo entre un modelo de desarrollo central y el modelo descentralizado periférico, destaca el funcionamiento desigual entre estos modelos al aplicarse en la ciudad de Rocafuerte, ya que tienen comportamientos y estructuraciones diferentes a nivel territorial y en la forma de interacción con la ciudadanía. Prevalciendo en cada uno de los casos la estructura céntrica de la ciudad y su capacidad para abarcar de forma equitativa a la ciudad.

Por su parte, la generación de un polo de crecimiento ajeno a la estructura central de la ciudad de Rocafuerte ha generado el comienzo de una

transformación socio-territorial que no cuenta con la cabida de una expresión especial acorde al territorio y su trama que permita el desarrollo urbano homogéneo que necesita la ciudad, para poder obtener una interacción social, económica, productiva, equilibrada y sostenible. Los habitantes de la ciudad de Rocafuerte han percibido cada uno de estos cambios presenciados en su territorio, perturbando no solo la forma de interactuar con la ciudad, sino que, también afectando la realización de sus actividades; cambiando la forma y tipo de movilización, el movimiento económico y el tiempo invertido.

En cuanto a la realización y determinación del análisis de la interacción de los equipamientos con la ciudad, han permitido concluir que el centro de la ciudad es la estructura que organiza y abarca un mayor número de espacios y servicios básicos para el correcto funcionamiento y cumplimiento de todo tipo de actividades realizadas por las personas que hacen a la ciudad. En donde existe un nivel de accesibilidad y asequibilidad a los servicios y actividades de forma equitativa y con un flujo constante de personas facilitando la interacción social, económica, cultural y administrativa, incluyendo el entorno y cada uno de los espacios que la componen.

De esta forma, se puede concluir que la ciudad de Rocafuerte necesita de unas estrategias que le permita revitalizar su centralidad, ya que constituye el modelo que mejor se adapta a su tamaño y a su densidad poblacional menor a los 50.000 hab, esto debido a su lenta expansión y desarrollo urbano, siendo categorizada como una ciudad pequeña. A su vez, cada uno de los análisis realizados nos muestra una perspectiva en donde el territorio evidencia que no requiere de un polo de crecimiento periférico o de una descentralidad urbana, sino más bien de un nodo de conexión con las otras ciudades que le permita contar con una capacidad de intercambio de productos, servicios, actividades y generación de empleo, ya que Rocafuerte es y siempre ha sido constituida como una ciudad productiva y de abastecimiento.

7. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones se sustentan en base a los objetivos planteados, los análisis realizados y los resultados obtenidos a lo largo de la investigación, tomando en cuenta el desarrollo estratégico determinado con anterioridad de acuerdo a los tres pilares estratégicos y sus objetivos, expresando lo siguiente:

- Implementar un sistema organizativo que permita obtener una planificación estratégica dentro del límite urbano de Rocafuerte, mejorando su gestión y el uso del suelo de la ciudad. Dándole un uso a aquellos espacios no consolidados para la creación de nuevos espacios que beneficien a la ciudad y sus ciudadanos.

- Desarrollar un plan de regeneración y revitalización del centro de la ciudad en virtud de recuperar su valor y caracterización que posee, como un espacio contenedor de una gran cantidad de espacios, prestación de servicios y actividades para el correcto funcionamiento de la ciudad de Rocafuerte.

- Rediseñar los espacios públicos existentes a través de estrategias de aprovechamiento y propuestas que conviertan aquellos espacios abandonados y áreas vacantes no consolidadas en elementos capaces de conectar, vincular y promover las actividades productivas y de entretenimiento. A su vez mejorando la funcionalidad de la estructura urbana, la interacción del espacio con el usuario y una mejora considerable en el hábitat ciudadano.

- Promover al gobierno local a realizar un estudio urbano acorde al proceso de expansión urbano y del crecimiento poblacional de la ciudad de Rocafuerte, con la finalidad de implementar normativas, estrategias y una gestión capaz de planificar el desarrollo y crecimiento urbano, tomando en consideración la creación de un sistema vial integrativo con una eficacia y fluidez, un entorno de calidad y sobre todo una Rocafuerte más inclusiva y sostenible.

- Repensar el polo de crecimiento periférico para evitar una descentralidad que atraiga problemas urbanos, implementado este punto de la ciudad como un nodo de conexión entre Rocafuerte y las ciudades que se encuentran a su alrededor, aprovechando las oportunidades y las interrelaciones territoriales.

- Intervenir dentro de los mecanismos de participación ciudadana, con la finalidad de generar una integración igualitaria del poder ciudadano y el gobierno local, reconociendo la necesidad que tiene la población de una política participativa mediante la formación de la ciudadanía y acoplamiento en temas de planificación estratégica.

- Incluir a la ciudadanía en la toma de las decisiones para la ciudad, aprovechando el potencial de las mesas o asambleas de diálogo, entre el gobierno local y los dirigentes de la ciudadanía, en virtud de conocer y tener un acercamiento asertivo a las necesidades de sus integrantes, facilitando una articulación del dialogo y un acuerdo mutuo para la generación de obras y la constitución de una mejor organización.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcalá, L. (2007). *"Dimensiones urbanas del problema habitacional. El caso de la ciudad de Resistencia, Argentina"*. Boletín del Instituto de la vivienda INVI, 22.
- Alexander, C. (1981). *El modo intemporal de construir*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Arze, F., & Jorge, M. (2003). *Descentralización en Latinoamérica desde una perspectiva de países pequeños: Bolivia, El Salvador, Ecuador y Nicaragua*. Economics Department Andrew Young School of Policy Studies Georgia State University.
- Barnard, A. (2011). *e situationists and the right to the city*. Amsterdam: International RC21 Conference.
- Bazarrá, O. (2009). *"Imagen Urbana"*.
- Beuf, A. (2020). *Centralidad y policentralidad urbanas: Interpretaciones, teorías, experiencias*. Espiral, revista de geografías y ciencias sociales.
- Bosselmann, P. (2009). *Urban Transformation: Understanding City Design And Form*. UK.
- Carrión, F. (1996). *La descentralización: un proceso de confianza nacional*. En "Nueva Sociedad" Nro. 142.
- Carrión, F. (2003). *Procesos de descentralización en la Comunidad Andina*. Quito: FIACSO-OEA.
- Castro, D., & Riveros, L. (2020). *CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE GIRARDOT COMO CENTRALIDAD URBANA*. Colombia .

Christaller, W. (1933). *"La teoría de los lugares centrales"*.

Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. (2016). *Mecanismos de participación*. Quito.

Corrêa, R. (1997). *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro.

Davidoff, P. (1965). *"Advocacy and Pluralism Planning"*. A Reader in Planning Theory, Pergamon Press, New York, 277-296. .

Diez, J., & Urtizberea, N. (2015). *Redes institucionales y desarrollo económico en ciudades pequeñas: el caso de la localidad de Pigüé (Argentina)*. EURE (Santiago) vol.41 no.123.

Fagence, M. (1977). *Citizen Participation in Planning*. Pergamon Press.

Fainstein, S. (2003). 3: *"New Directions in Planning Theory"*. Readings in Planning Theory, Blackwell Publishing, Malden, MA, USA, 173-195.

GAD, R. (2019). Sistema de Asentamientos y Centralidades. Estrategia de Ocupación Territorial Cantonal. En G. Rocafuerte, *Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial* (pág. 124). Rocafuerte: GAD Rocafuerte.

García, C. (1995). *Consumidores y ciudadanos, conflictos multiculturales de la Globalización*. Mexico: Grijalbo.

Gobierno de Manabí. (2007). *Rocafuerte: ciudad blanca de los campanarios*. Rocafuerte.

Gómez, O., & Villarino, G. (2013). *Ordenación Territorial, Mundi Prensa*. Madrid: Mundi Prensa.

- Guerrero, P. (2011). *La guía de la Geografía*. Recuperado el 5 de Julio de 2017, de <http://geografia.laguia2000.com/general/teoria-de-los-lugares-centrales>
- Habraken, N., & Teicher, J. (2000). *The Structure of the Ordinary: Form and Control in the Built Environment*. Cambridge.
- Heale, P. (1996). "The Communicative Turn in Planning Theory and its Implications for Spatial Strategy Formation".
- Hurtado, I. (2000). *Dinámicas Territoriales: afirmación de las ciudades intermedias y surgimiento de los espacios locales*. Lima: Seminario Permanente de Investigación Araria: SEPIA VIII (págs. 19-62).
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. UK.
- Jordán, R., & Sabatini, F. (1998). "Economía política de los desastres naturales: prevención y capacitación". Revista EURE.
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. Barcelona.
- Lévy, J. (1994). *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*. París: Presses de la FNSP.
- Lynch, K. (1959). *The Image of the City*.
- Lynch, K. (1995). *City Sense and City Design, Writings and Projects of Kevin Lynch*. MIT Press.
- Massiris, M. (2000). *Ordenamiento territorial: Experiencias internaciones y desarrollos conceptuales y legales*.

- Méndez, R. (1997). *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel.
- Méndez, R. (1998). *Innovación tecnológica y reorganización del espacio industrial: una propuesta metodológica*. EURE.
- Mertins, G., & Paal, M. (2009). *Regional Planning within the German Institutional Planning Framework: Instruments and Effectiveness*.
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2018). *Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo*. Quito: Imprenta Editorial Ecuador.
- Molano, O. (2007). *Identidad cultural un concepto que evoluciona*. Bogotá.
- Nacional, A. (2016). INSTRUMENTO PARA LA DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE LAS CARGAS Y LOS BENEFICIOS. En A. Nacional, *LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE* (pág. 12). Quito: Asamblea Nacional.
- Oliveira, B., & Soares, B. (2002). "O papel das pequenas cidades para a região do Triângulo Mineiro/ Alto Paranaíba frente ao período técnico-científico". *Revista Horizonte Científico*, Uberlândia: DIRP, PROPP, UFU, 2002.
- Osorio, M. (1974). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y S*. Edit. Heliasta SRL.
- Ostrowetsky, S. (1994). « Les centres urbains » in Ghorra-Gobin, Cynthia, *Penser la ville demain. Qu'est-ce qui institue la ville ?* Paris .
- Pesci, R. (2000). "Desarrollo sostenible en ciudades intermedias". En *Testimonios en América Latina*.

- Quintana, L. (2013). *El Modelo de Christaller y Lösch*. Recuperado el 2 de Julio de 2017, de <http://www.saree.com.mx/unam/sites/default/files/El%20modelo%20de%20Christaller%20y%20Losch.pdf>
- S.N.P. (2021). Directrices de la Estrategia Nacional Territorial. En S. N. Planificación, *Plan Creacion de Oportunidades*. (pág. 32). Quito: Secretaria Nacional de planificación.
- Sánchez de Madariaga, I. (2008). *squinas inteligentes. La ciudad y el urbanismo moderno*. Madrid: Alianza Editorial.
- Sanguinetti, P. (2010). *"Descentralización y desarrollo local" en Villar*.
- Schlotfeldt, C. (1998). *"Regionalistas y ambientalistas; un encuentro en el territorio"*. Instituto de Estudios Urbanos, Pontifica Universidad Católica de Chile.
- SENPLADES. (2017). PLAN NACIONAL DE DESARROLLO. En SENPLADES, *PLAN NACIONAL DE DESARROLLO* (pág. 88). QUITO: SENPLADES.
- Senplades. (2017). PLAN NACIONAL DE DESARROLLO. En Senplades, *PLAN NACIONAL DE DESARROLLO* (pág. 5). Quito: Senplades.
- Serrano, C., & Acosta, P. (2011). *EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN EN EL ECUADOR PROYECTO GOBERNANZA SUBNACIONAL PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL EN LOS ANDES*. RIMISP.
- Sgroi, A. (2011). *Morfología urbana. Taller vertical Meda Altamirano Yantorno. Programa de investigaciones del Taller*. La Plata.
- Torres, W. (2012). *Teoría del Lugar Central de Christaller*. Recuperado el 1 de Julio de 2017, de <https://es.slideshare.net/wilsonwilliam/clase-8-la-teor>

Vallejo, P., & Mena, F. (2003). *Plan de rehabilitación urbana del barrio Belisario Quevedo*. Quito.

Vallejo, P., & Mena, F. (2019). *Análisis morfológico del área*. Pujilí: ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, CULTURA Y DISEÑO.

Vargas, F. (2016). *Producción del espacio urbano en una ciudad pequeña: la ciudad de Chilete y su red urbana Cajamarca-Perú*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Weeber, M. (1921). *Edición en castellano: La ciudad*. Madrid. Las Ediciones de Piqueta.

9. ANEXOS

9.1 Entrevistas

9.1.1 Banco de preguntas a la ciudadanía

9.1.1.2 Preguntas dirigidas a los representantes de las asociaciones.

- 1) De acuerdo a la administración del GAD actual, **¿Está conforme con la gestión que se está llevando a cabo en la ciudad? ¿Por qué?**
- 2) En cuanto a la participación ciudadana que se tiene en las decisiones de la ciudad **¿Cree oportuno que se establezca una mejor comunicación con la administración del GAD a la hora de planificar? ¿Cómo le gustaría participar?**
- 3) A partir de la reubicación del mercado y la terminal terrestre del centro: **¿Cree ud que se ha experimentado una pérdida del centro de la ciudad?**
- 4) **¿Cree ud que fue necesaria la reubicación de estos equipamientos?**
- 5) **¿Cómo le ha afectado o beneficiado estos cambios de sitio del mercado y la terminal terrestre?**
- 6) **¿Ha aumentado o disminuido la distancia y tiempo de recorrido hacia los equipamientos?**
- 7) **¿Se ha visto afectado el valor de traslado hacia estos lugares?**

- 8) **¿Se ha visto afectada la cantidad de personas que recurren al mercado y a la terminal terrestre?**
- 9) A partir de la planificación a futuro del desarrollo económico y social **¿Cree ud que se ha experimentado una pérdida de las actividades económicas llevadas a cabo en el centro?**
- 10) Desde su perspectiva, **¿Qué medidas implementaría en la planificación de la ciudad para beneficio de la ciudadanía?**

9.1.2 Banco de preguntas al gobierno local

9.1.2.1 Preguntas dirigidas a la dirección de planificación territorial y de obras públicas.

- 1) Si bien la ciudad cuenta con un uso de suelo para el planeamiento de la ciudad, **¿Considera que el uso y gestión del suelo está bien planteado o cree que debe ser replanteado?**
- 2) Es de conocimiento que se han suscitado cambios dentro de la planificación y el ordenamiento territorial, específicamente la creación de centralidades o subcentralidades, **¿Cuáles fueron aquellas razones que se contemplaron para que se realizarán dichos cambios en la ciudad?**
- 3) Uno de los cambios presentados consiste en la creación de una terminal terrestre y el cambio de ubicación del mercado central **¿A qué se debe este movimiento de equipamientos que antes estaban en el centro hacia la parte periférica?**
- 4) **¿Cree ud que se ha experimentado una pérdida del valor histórico y patrimonial del centro?**

- 5) **¿Cree ud que se ha experimentado una pérdida de la imagen y paisaje de la ciudad?**
- 6) **¿Cuáles fueron las causas para realizar un cambio de la estructura central de la ciudad por una estructura descentralizada?**
- 7) **¿Cuáles cree ud que sean las consecuencias a futuro?**
- 8) **¿Qué se está haciendo para revitalizar el centro de la ciudad?**
- 9) En consideración de las preguntas y cuestionamientos antes mencionadas **¿Cuáles cree ud que serían las estrategias que se deben plantear para una correcta planificación y ordenamiento del territorio?**
- 10) En cuanto a la participación ciudadana que se tiene en las decisiones de la ciudad **¿Cree oportuno que se establezca una mejor comunicación con la ciudadanía a la hora de tomar decisiones?**
- 11) A partir de la planificación a futuro de la ciudad: **¿Cuál es la planificación que se tiene para el sistema urbano?**
- 12) **¿Cuál es la planificación que se tiene para el sistema vial?**
- 13) **¿Cuál es la planificación que se tiene para el sistema económico y de actividades dentro de la ciudad?**
- 14) **¿Cuál es la planificación que se tiene para el sistema cultural y social?**

9.2 Encuestas

9.2.1 Banco de preguntas

RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

CABECERA CANTONAL DE ROCAFUERTE: MERCADO, TERMINAL TERRESTRE Y CENTRO DE LA CIUDAD

Proyecto de Investigación: Análisis de la Planificación y Descentralidad Urbana de la cabecera cantonal de Rocafuerte período 2000-2021.

Edad: _____ Género _____

1) En una escala del 1 al 4, ¿Cuál es su nivel de participación en la planificación y decisión de las obras para la ciudad?

| | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 |

Valoración:

1=Nula

3=Buena

2=Regular

4=Muy buena

2) ¿Le gustaría tener una mayor intervención en la planificación de su ciudad?

Si

No

¿Por qué? _____

3) En una escala del 1 al 4, indique la accesibilidad a los Servicios Públicos.

| Salud | Educación | Cultural | Transporte |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/> |
| 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/> |
| 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/> |
| 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> | 4 <input type="checkbox"/> |



4) En lo que respecta al equipamiento urbano de la ciudad, ¿Está conforme con la nueva localización del mercado y la terminal terrestre?

Si

No

¿Por qué? _____

5) En relación con la ubicación del mercado, ¿Cuál es su preferencia?

Central (Antes de la reubicación)

Periférica (Nueva ubicación)

¿Por qué? _____

6) ¿Qué medio de transporte utiliza para movilizarse hacia el mercado de la ciudad antes y después de su reubicación?

ANTES

DESPUÉS

Taxi

Taxi

Vehículo propio

Vehículo propio

Bicicleta

Bicicleta

Caminando

Caminando

Otro (E) _____

Otro (E) _____

7) ¿Con que frecuencia visitaba el mercado de la ciudad antes y después de su reubicación?

ANTES

DESPUÉS

Diariamente

Diariamente

Semanalmente

Semanalmente

Mensualmente

Mensualmente

Otro (E) _____

Otro (E) _____



8) ¿Cuánto tiempo le tomaba movilizarse desde su domicilio hasta el mercado antes y después de su reubicación?

ANTES

DESPUÉS

5-10min

15-20min

20-30min

Otro (E) _____

5-10min

15-20min

20-30min

Otro (E) _____

9) ¿Cuánto dinero invertiría al trasladarse desde su domicilio hasta el mercado antes y después de su reubicación?

ANTES

DESPUÉS

1.00-2.00\$

2.00-4.00\$

4.00-6.00\$

Otro (E) _____

1.00-2.00\$

2.00-4.00\$

4.00-6.00\$

Otro (E) _____

10) En relación con la ubicación de la terminal terrestre, ¿Cuál es su preferencia?

Central (Antes de la reubicación)

Periférica (Nueva ubicación)

¿Por qué? _____

11) ¿Qué medio de transporte utiliza para movilizarse hacia la terminal terrestre de la ciudad antes y después de su reubicación?

ANTES

DESPUÉS

Taxi

Vehículo propio

Bicicleta

Caminando

Otro (E) _____

Taxi

Vehículo propio

Bicicleta

Caminando

Otro (E) _____



12) ¿Con que frecuencia visitaba la terminal terrestre de la ciudad antes y después de su reubicación?

ANTES

Diariamente

Semanalmente

Mensualmente

Otro (E) _____

DESPUÉS

Diariamente

Semanalmente

Mensualmente

Otro (E) _____

13) ¿Cuánto tiempo le tomaba movilizarse desde su domicilio hasta la terminal terrestre antes y después de su reubicación?

ANTES

5-10min

15-20min

20-30min

Otro (E) _____

DESPUÉS

5-10min

15-20min

20-30min

Otro (E) _____

14) ¿Cuánto dinero invertía al trasladarse desde su domicilio hasta la terminal terrestre antes y después de su reubicación?

ANTES

1.00-2.00\$

2.00-4.00\$

4.00-6.00\$

Otro (E) _____

DESPUÉS

1.00-2.00\$

2.00-4.00\$

4.00-6.00\$

Otro (E) _____

15) ¿Visitaba el centro para realizar sus actividades diarias (Antes y después de la reubicación de los equipamientos)

ANTES

Si

No

DESPUÉS

Si

No



16) ¿Con que frecuencia visita el centro de la ciudad? (Antes y después de la reubicación de los equipamientos)

ANTES

DESPUÉS

Diariamente

Diariamente

Semanalmente

Semanalmente

Mensualmente

Mensualmente

Otro (E) _____

Otro (E) _____

17) ¿Cuánto tiempo le toma movilizarse desde su domicilio hasta el centro de la ciudad?

5-10min

15-20min

20-30min

Otro (E) _____

18) ¿Cuánto dinero invierte al trasladarse desde su domicilio hasta el centro de la ciudad?

1.00-2.00\$

2.00-4.00\$

4.00-6.00\$

Otro (E) _____

19) En una escala del 1 al 4, ¿Cómo categoriza el nivel de seguridad en Rocafuerte? (Antes y después de la reubicación de los equipamientos)

ANTES 1 2 3 4

DESPUÉS 1 2 3 4

Valoración:

1=Nula

2=Regular

3=Buena

4=Muy buena



20) Debido a las alteraciones en el centro de la ciudad, ¿Ha percibido un cambio en la cultura de la ciudadanía?

Si

No

¿Por qué? _____

21) En una escala del 1 al 4, ¿Qué tan conforme está con la administración del GAD sobre la planificación de la ciudad?

1

2

3

4

Valoración:

1=Nada conforme

2=Algo conforme

3=Conforme

4=Bastante conforme

9.3 Observación in situ

9.3.1 Mercado

Figura 63

Fotografía: Espacio del antiguo mercado central.



Nota: Elaboración propia.

Figura 64

Fotografía: Mercado de la ciudad en la actualidad.



Nota: Elaboración propia.

Figura 65

Fotografía: Mercado de la ciudad en la actualidad.



Nota: Elaboración propia.

Figura 66

Fotografía: Plaza Rocafuerte-Mercado.



Nota: Elaboración propia.

9.3.2 Terminal Terrestre

Figura 67

Fotografía: Antigua parada de buses de la ciudad.



Nota: Elaboración propia.

Figura 68

Fotografía: Terminal terrestre en la actualidad.



Nota: Elaboración propia.

9.3.3 Centro de la ciudad

Figura 69

Fotografía: Centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia.

Figura 70

Fotografía: Centro de la ciudad.



Nota: Elaboración propia.

9.3.4 Encuestas y entrevistas

Figura 71

Fotografía: Encuestas en el centro.



Nota: Elaboración propia.

Figura 72

Fotografía: Encuestas en el centro.



Nota: Elaboración propia.

Figura 73

Fotografía: Encuestas en el centro.



Nota: Elaboración propia.

Figura 74

Fotografía: Encuestas en el centro.



Nota: Elaboración propia.

Figura 75

Fotografía: Encuestas en el espacio del antiguo mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 76

Fotografía: Encuestas en el espacio del antiguo mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 77

Fotografía: Encuestas en el espacio del antiguo mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 78

Fotografía: Encuestas en el espacio del antiguo mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 79

Fotografía: Encuestas en el mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 80

Fotografía: Encuestas en el mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 81

Fotografía: Encuestas en el mercado.



Nota: Elaboración propia.

Figura 82

Fotografía: Encuestas en la terminal terrestre.



Nota: Elaboración propia.

Figura 83

Fotografía: Encuestas en la terminal terrestre.



Nota: Elaboración propia.

Figura 84

Fotografía: Entrevista presidente de la Asociación de Comerciantes del Mercado Central Virgen de la Dolorosa.



Nota: Elaboración propia.

Figura 85

Fotografía: Entrevista encargado de la Dirección de Planificación Territorial del GAD.



Nota: Elaboración propia.