



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE INGENIERÍA
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**Propuesta de masterplan para el desarrollo urbano en la zona central de la
cabecera cantonal de Guamote.**

Trabajo de titulación para optar al título de Arquitecto

Autores:

Benalcázar Ramos, Nicole Viviana
Curicama Muñoz, Erika Janneth

Tutor:

Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo

Riobamba, Ecuador, 2024

DERECHOS DE AUTORÍA

Nosotros, **Erika Janneth Curicama Muñoz**, con cédula de ciudadanía **060563408-8** y **Nicole Viviana Benalcázar Ramos**, con cédula de ciudadanía **075101194-1**, autores del trabajo de investigación titulado **"PROPUESTA DE MASTERPLAN PARA EL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE"**, certificamos que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de nuestra exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de nuestra entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, a los 15 días del mes de mayo de 2024.



Erika Janneth Curicama Muñoz

C.I: 060563408-8



Nicole Viviana Benalcázar Ramos

C.I: 075101194-1



Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO

en movimiento



SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
UNACH-RGF-01-04-08.11
VERSIÓN 01: 06-09-2021

ACTA FAVORABLE - INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En la Ciudad de Riobamba, a los **15** días del mes de **Febrero** de **2024**, luego de haber revisado el Informe Final del Trabajo de Investigación presentado por el estudiante **Nicole Viviana Benalcázar Ramos** con CC: **0751011941**, de la carrera de **Arquitectura** y dando cumplimiento a los criterios metodológicos exigidos, se emite el **ACTA FAVORABLE DEL INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN** titulado "**PROPUESTA DE MASTER PLAN PARA EL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE**", por lo tanto se autoriza la presentación del mismo para los trámites pertinentes.



Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo
TUTOR(A)



Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO

en movimiento



UNACH-RGF-01-04-08.11
VERSIÓN 01: 06-09-2021

ACTA FAVORABLE - INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En la Ciudad de Riobamba, a los **15** días del mes de **Febrero** de **2024**, luego de haber revisado el Informe Final del Trabajo de Investigación presentado por el estudiante **Erika Janneth Curicama Muñoz** con CC: **0605634088**, de la carrera de **Arquitectura** y dando cumplimiento a los criterios metodológicos exigidos, se emite el **ACTA FAVORABLE DEL INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN** titulado "**PROPUESTA DE MASTER PLAN PARA EL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE**", por lo tanto se autoriza la presentación del mismo para los trámites pertinentes.



Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo
TUTOR(A)

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **"PROPUESTA DE MASTERPLAN PARA EL DESARROLLO URBANO DE LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE"**, presentado por **Erika Janneth Curicama Muñoz**, con cédula de ciudadanía **060563408-8** y **Nicole Viviana Benalcázar Ramos**, con cédula de ciudadanía **075101194-1**, bajo la tutoría de Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a 27 días del mes de mayo de 2024

Arq. Fredy Ruiz
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



Arq. Erick Nieto
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Arq. Gabriela Luna
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO





Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO



SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
UNACH-RGF-01-04-08.15
VERSIÓN 01: 06-09-2021

CERTIFICACIÓN

Que, **Erika Janneth Curicama Muñoz** con CC: **060563408-8**, estudiante de la Carrera de **Arquitectura**, Facultad de **Ingeniería**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **"PROPUESTA DE MASTER PLAN PARA EL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE"**, cumple con el **9%**, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **TURNITIN** porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 29 de abril de 2024



Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo

TUTOR



Dirección
Académica
VICERRECTORADO ACADÉMICO



UNACH-RGF-01-04-08.15
VERSIÓN 01: 06-09-2021

CERTIFICACIÓN

Que, **Nicole Viviana Benalcázar Ramos** con CC: **075101194-1**, estudiante de la Carrera de **Arquitectura**, Facultad de **Ingeniería**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**PROPUESTA DE MASTER PLAN PARA EL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA CENTRAL DE LA CABECERA CANTONAL DE GUAMOTE**", cumple con el **9%**, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **TURNITIN**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 29 de abril de 2024



Armado electrónicamente por:
GEOVANNY MARCELO
PAULA AGUAYO

Mgs. Arq. Geovanny Paula Aguayo

TUTOR

DEDICATORIA

Quiero dedicar este proyecto a mi familia, principalmente a mis padres quienes han sido un apoyo incondicional para mí.

Benalcázar Nicole

Dedico el presente trabajo a mis padres, a mis hermanas y a Plan Internacional quienes han sido mi apoyo en este recorrido y me impulsaron a ser perseverante con mis sueños.

Curicama Erika

AGRADECIMIENTO

Agradezco a las personas que han permitido que este proceso de convertirme en una profesional haya sido mucho más ameno. A mis padres, por su apoyo incondicional, a mi hermana Kelly por su preocupación y cuidado, a mis amistades por ser parte de mi entorno y brindarme su ayuda, y al arquitecto Geovanny Paula quién ha sido una guía clave para llevar este proyecto acabo.

Benalcázar Nicole

A mis padres, María y Jaime, por su constante apoyo y amor a lo largo de mi vida. Agradezco también a mis hermanas, tíos, primos y amigos por estar siempre presentes, brindándome su consejo y apoyo incondicional. Además, quiero reconocer a todos mis maestros, en especial a nuestro tutor que por todo lo enseñado durante este proceso.

Curicama Erika

ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
RESUMEN	
ABSTRACT	
INTRODUCCIÓN	20
CAPÍTULO I. FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN	21
1.1. Antecedentes	21
1.2. Planteamiento del problema.....	23
1.3. Justificación	24
1.4. Objetivos.....	25
1.4.1. Objetivo General.....	25
1.4.2. Objetivos Específicos	25
1.5. Alcance	25
1.6. Metodología.....	26
1.6.1. Tipología de investigación.....	26
1.6.2. Método, técnica e instrumentos-objetivos	27
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	29
2. Estado del Arte.....	29
2.1. Ciudades en vías de desarrollo.....	29
2.2. Reordenamiento urbano: de residencial-comercial a turístico	31
2.3. La centralidad urbana como potencial turístico	34
2.4. Estrategias para evaluación en el contexto urbano	36
2.5. Diagnóstico urbano	37
2.5.1. Análisis socio operacional en el sistema urbano.....	37
2.5.2. Análisis de diagnóstico urbano	38
2.6. Determinación de contradicciones socio urbanas	43
2.7. Formulación de políticas de intervención urbana	44
2.8. Ciudades transformables	46
2.8.1. Centro histórico de Hermosillo, México.....	47
2.8.2. Centro tradicional de Bogotá, Colombia	49
CAPÍTULO III. APLICACIÓN DE METODOLOGÍA	55
3.1. Estudio de lugar	55
3.1.1. Línea de tiempo del crecimiento urbano de Guamote	55
3.1.2. Ubicación y delimitación del área de estudio	56
3.1.3. Criterios de delimitación del área de estudio	57
3.2. Diagnóstico físico- natural.....	62
3.3. Diagnóstico socio operacional	64

3.3.1. Visión estructural.....	71
3.3.2. Visión sistemática.....	80
3.3.3. Visión fenomenológica.....	104
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	113
4.1. Análisis de contradicciones.....	113
4.2. Futuras decisiones.....	119
CAPÍTULO V. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	126
5. Propuesta.....	126
5.1. Estrategias generales.....	126
5.2. Lineamientos.....	136
5.3. Propuesta de Master Plan.....	148
5.4. Políticas de desarrollo.....	152
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	155
6.1. CONCLUSIONES.....	155
6.2. RECOMENDACIONES.....	156
BIBLIOGRAFÍA.....	157

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	Desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana.....	30
Figura 2	Vida urbana en zona residencial de la ciudad Baltimore.....	33
Figura 3	Vida urbana en La Gran Vía de Madrid	33
Figura 4	Habitabilidad en el Centro Histórico de Morelia.....	35
Figura 5	Estructura y funcionamiento del sistema territorial.....	38
Figura 6	Mapa esbozado del centro de Boston, los 5 elementos de Lynch.....	39
Figura 7	Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Oriental de Bogotá. Bogotá, D.E.	40
Figura 8	Esquema de los componentes del sistema urbano.	42
Figura 9	Esquema de “Planificación participativa para escenarios formalizados de planificación-gestión”	45
Figura 10	Contextualización de la ciudad de Hermosillo, Sonora México.....	47
Figura 11	Área de estudio de centro histórico de Hermosillo.....	47
Figura 12	Axonometría general del área de estudio y su intervención	48
Figura 13	Contextualización del plan y situación actual de Bogotá	49
Figura 14	Corredores de conexión urbana	50
Figura 15	Proyectos de borde.....	50
Figura 16	Proyectos estructurantes	51
Figura 17	Nodos estratégicos de espacio público	51
Figura 18	Conexión de áreas verde de protección a trama urbana.....	52
Figura 19	Estrategias generales del Plan de Revitalización de Bogotá.....	53
Figura 20	Estrategias vinculantes a la propuesta de Masterplan.....	54
Figura 21	Línea de tiempo de crecimiento urbano de Guamote	56
Figura 22	Delimitación del área de estudio.....	57
Figura 23	Uso del suelo establecido por el PUGS	58
Figura 24	Unidad Geográfica Homogénea 5 de Guamote	58
Figura 25	Señalización de vías de mayor relevancia del sitio.....	58
Figura 26	Carácter patrimonial del sitio.....	58
Figura 27	Puntos focales de cohesión social del sitio	59
Figura 28	Aproximación al área de estudio. Escala 10.000.....	60
Figura 29	Aproximación del área de estudio. Escala 5.000	61
Figura 30	Ubicación del Cantón Guamote.....	62
Figura 31	Temperaturas en Guamote.....	62
Figura 32	Precipitaciones en Guamote.	63
Figura 33	Dirección del viento.....	63

Figura 34 Hidrología en Guamote	64
Figura 35 Población urbana por sexo.....	65
Figura 36 Porcentaje por grupos de edad de la población.....	65
Figura 37 Lugar de procedencia de la población urbana del cantón Guamote.	63
Figura 38 Movimientos migratorios.	64
Figura 39 Sectores económicos predominantes en el área rural.	64
Figura 40 Principales cultivos producidos en el cantón Guamote.	65
Figura 41 Principales especies comercializadas.	66
Figura 42 Sectores económicos predominantes en el área.....	66
Figura 43 Intercambio y comercialización de animales en la feria del cantón.	69
Figura 44 Promedio de productos agrícolas comercializados en la feria.....	69
Figura 45 Estación del tren y viviendas de Guamote en 1944.....	71
Figura 46 Principal centro de Guamote en 1903.....	71
Figura 47 Tejido urbano.....	72
Figura 48 Análisis macro del trazado, mapa año 2020	73
Figura 49 Análisis macro del trazado, mapa año 1974	73
Figura 50 Trazado	73
Figura 51 Cortes Topográficos	74
Figura 52 Topografía	75
Figura 53 Esquemas de tipo de parcelarios.....	77
Figura 54 Parcelario actual existente	77
Figura 55 Esquemas tipos de vías	79
Figura 56 Vías estado actual	79
Figura 57 Análisis macro de la delimitación del área urbana según ordenanza N°015-GADMCG-2020.....	80
Figura 58 Porcentaje de áreas verdes	81
Figura 59 Verde	81
Figura 60 Vegetación.....	82
Figura 61 Vegetación.....	83
Figura 62 Uso de suelo establecido en el PUGS 2020.....	84
Figura 63 Fotografías ocupación suelo	84
Figura 64 Ocupación de suelo.....	84
Figura 65 Uso de suelo.....	85
Figura 66 Alturas establecidas en el PUGS 2020	86
Figura 67 Viviendas según alturas	86

Figura 68	Fotografías de alturas de edificaciones.....	86
Figura 69	Altura Edificaciones	87
Figura 70	Perfil Urbano Vía férrea y calle H. Harmán	88
Figura 71	Perfil Urbano Línea férrea y calle Eloy Alfaro.....	88
Figura 72	Perfil Urbano Vía férrea y calle H. Harmán frente B	88
Figura 73	Patrimonio	89
Figura 74	Fotografías Equipamientos	91
Figura 75	Sección A-A´	92
Figura 76	Sección B-B´	92
Figura 77	Equipamientos	93
Figura 78	Dimensiones de aceras.....	94
Figura 79	Fotografías espacio público	94
Figura 80	Espacio público.....	94
Figura 81	Líneas de transporte.....	95
Figura 82	Transporte	96
Figura 83	Recolectores de desechos sólidos	97
Figura 84	Recolección de desechos sólidos	97
Figura 85	Fotografías de caída de ceniza e inundaciones	98
Figura 86	Riesgos naturales y antrópicos.....	99
Figura 87	Consumo de agua por hora	100
Figura 88	Red de Agua Potable	100
Figura 89	Fotografía Alcantarillado.....	101
Figura 90	Alcantarillado	102
Figura 91	Altura postes de energía eléctrica.....	103
Figura 92	Energía eléctrica	103
Figura 93	Elementos e hitos	104
Figura 94	Hitos	105
Figura 95	Vacíos sociales y físicos	106
Figura 96	Vacíos	106
Figura 97	Calendario Cultural.....	108
Figura 98	Eventos	109
Figura 99	Flujos vehiculares y peatonales	110
Figura 100	Flujos permanentes	110
Figura 101	Flujo peatonal y vehicular en días de feria	111

Figura 102 Flujos eventuales	112
Figura 103 Conclusión Visión Sistémica.....	120
Figura 104 Conclusión Visión Sistémica.....	121
Figura 105 Conclusión Visión Estructural.....	122
Figura 106 Conclusión Visión Estructural.....	123
Figura 107 Conclusión Visión Fenomenológica.....	124
Figura 108 Conclusión visión fenomenológica.....	125
Figura 109 Estrategias verde urbano.....	127
Figura 110 Estrategias de verde en el centro urbano	128
Figura 111 Estrategias Crecimiento urbano.....	129
Figura 112 Crecimiento urbano del centro de Guamote	130
Figura 113 Estrategias movilidad	131
Figura 114 Movilidad.....	132
Figura 115 Estrategias equipamientos	133
Figura 116 Equipamientos	134
Figura 117 Estrategias generales.....	135
Figura 118 Lineamientos generales	136
Figura 119 Eje de intervención	138
Figura 120 Eje Turístico Patrimonial.....	139
Figura 121 Eje de intervención urbana	141
Figura 122 Eje productivo.....	142
Figura 123 Eje de intervención urbana	144
Figura 124 Eje verde productivo.....	145
Figura 125 Eje de intervención urbana	147
Figura 126 Eje recreativo social.....	148
Figura 127 Propuesta de Master plan.....	149
Figura 128 Acercamientos de propuesta.....	150
Figura 129 Axonometría Master Plan.....	151
Figura 130 Cortes axonométricos	151

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tipología de investigación	26
Tabla 2 Método, técnica e instrumentos.....	27
Tabla 3 Población de área urbana por sexo.....	65
Tabla 4 Población por grupos de edad	65
Tabla 5 Población ocupada por rama de actividad en el área rural.....	65
Tabla 6 Población ocupada por rama de actividad predominante en el área urbana.....	67
Tabla 7 Población ocupada por rama de actividad en el área.....	68
Tabla 8 Intercambio y comercialización de productos y servicios.....	70
Tabla 9 Parcelario establecido en el PUGS 2020.....	76
Tabla 10 Tipos de ocupación de suelo	84
Tabla 11 Número de viviendas por altura	86
Tabla 12 Análisis de equipamientos existentes	90
Tabla 13 Resumen de Ramales	101
Tabla 14 Análisis de contradicciones en base a diagnóstico de área de estudio	113
Tabla 15 Análisis de contradicciones de la movilidad del Centro Urbano de Guamote	114
Tabla 16 Análisis de contradicciones de equipamientos y espacios públicos del Centro Urbano de Guamote.....	115
Tabla 17 Análisis de contradicciones de patrimonio e imagen urbana del Centro Urbano de Guamote.....	117
Tabla 18 Línea estratégica verde urbano.....	152
Tabla 19 Línea estratégica crecimiento urbano.....	152
Tabla 20 Línea estratégica Movilidad	153
Tabla 21 Línea estratégica Equipamientos.....	154

RESUMEN

Guamote, una ciudad agrícola situada en el corazón de la provincia de Chimborazo en Ecuador, alberga una población de 2,648 habitantes en su área urbana y 42,505 habitantes en su área rural; además ostenta una extensión territorial bastante notable, siendo el segundo cantón más extenso de la provincia. Esta ciudad posee una rica herencia histórica plasmada en su estructura urbana y cultural, enfrentándose a desafíos y oportunidades aún no exploradas. Su núcleo urbano incorpora elementos naturales y culturales; que, direccionados a un ordenamiento urbano sostenible, pueden impulsar significativas actividades sociales y económicas, generando un impacto positivo en la calidad de vida de sus habitantes. La revitalización del Centro Urbano de Guamote requiere la implementación de políticas urbanísticas que proyecten una gestión a mediano y largo plazo. El ordenamiento urbano y la caracterización de la ciudad son pilares fundamentales para su desarrollo urbano y económico. Por este motivo, se lleva a cabo la intervención de un masterplan¹ que, a través del análisis de eventos urbanos, establezca lineamientos estratégicos basados en la habitabilidad, identidad, autonomía, dinamismo, comunidad y vida colectiva.

Palabras clave: Guamote, centro urbano, desarrollo urbano, políticas urbanas, masterplan, revitalización.

¹ El masterplan constituye un instrumento de planificación urbana para un área parcial o completa dentro de un sitio que ayuda a ordenar, transformar y mejorar territorios (Arquiplan, 2020).

ABSTRACT

Guamote, an agricultural city situated in the heart of the Chimborazo province in Ecuador, is home to a population of 2,648 in its urban area and 42,505 in its rural area. Additionally, it boasts one of the most significant territorial extensions, being the second-largest canton in the province. This city holds a rich historical heritage embedded in its urban and cultural structure, facing challenges and unexplored opportunities. Its urban core incorporates natural and cultural elements that, when directed towards sustainable urban planning, can drive significant social and economic activities, positively impacting the quality of life for its residents. Revitalizing the Urban Center of Guamote requires the implementation of urban policies projecting medium and long-term management. Urban planning and city characterization are fundamental pillars for its urban and economic development. Therefore, the intervention of a masterplan is underway, analyzing urban events to establish strategic guidelines based on habitability, identity, autonomy, dynamism, community, and collective life.

Keywords: Guamote, urban center, urban development, urban policies, masterplan, revitalization.

INTRODUCCIÓN

La propuesta de Master Plan de desarrollo urbano territorial en la zona central de la cabecera cantonal de Guamote, provincia de Chimborazo; se genera en base a objetivos de sostenibilidad, crecimiento económico e integración social. Para ello se identifican las barreras y potencialidades del área de estudio a partir de la lectura urbana de todos los componentes que configuran la ciudad desde lo social hasta la imagen urbana. De esta manera se identifican problemáticas que requieren mayor atención como la movilidad urbana, infraestructura, equipamientos, y regeneración de espacios abiertos que permitan mejorar la calidad de vida mediante procesos de innovación y apropiación que conviertan al territorio en un sitio con alto nivel de progreso combinando el aspecto físico-territorial.

El desarrollo metodológico de la investigación requiere abordar distintas fases que permitan la comprensión de las dinámicas del territorio y las posibles soluciones. Primero, se plantea un diagnóstico urbano que abarca componentes socio espacial; mediante observación de sitio, fotografías y levantamiento de información. Para posterior, realizar un análisis de las deficiencias existentes en el territorio que permitan trazar lineamientos estructurantes para la zona de intervención, búsqueda de creación de espacios que promuevan el bienestar de sus habitantes. Por último, se definen políticas de desarrollo estratégico que respondan a las necesidades y objetivos planteados.

Finalmente, el planteamiento urbano propuesto busca un desarrollo sustentable y socialmente inclusivo, con una gestión donde la ciudad pueda entenderse como la sumatoria de lo natural, social y construido como elementos importantes que dan sentido al soporte físico.

CAPÍTULO I. FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Antecedentes

Dentro de la evolución de las ciudades se observan fenómenos como la obsolescencia y el deterioro urbano, que suelen manifestarse principalmente en las áreas centrales; dando lugar a la degradación física, estética y funcional de los espacios colectivos afectando no solo la calidad de vida de sus habitantes, sino también la imagen y competitividad de la ciudad en su conjunto. Para contrarrestar este continuo deterioro y desbordamiento, se implementan estrategias de intervención urbana que actúan en dichas zonas.

El proyecto urbano master plan, establece como un marco y entorno necesario para el regreso y la consolidación de actividades más dinámicas, lo cual requiere la implementación de instrumentos operativos y de gestión. Este implica la independencia y autonomía en la ejecución de cada una de las etapas en el proyecto de desarrollo territorial, así como la regulación de la forma urbana previamente concebida.

En la práctica urbanística existen varios proyectos que manejan este mecanismo de intervención. Así, por ejemplo, el Master Plan Postdamer Platz² que muestra una gran operación urbana en el centro de Berlín, Alemania. El escenario en el que se intervino fue conocido por su alto contenido histórico siendo uno de estos la muralla que dividía a la nación. Bajo este contexto se resalta el proyecto urbano como un referente de un plan satisfactorio que evidencia la recuperación de un área deteriorada. La intervención se basa en la identificación de zonas con características potenciales para ser intervenidas y con espacios con un significado simbólico. Postdamer Platz, en la actualidad se ha plasmado convertido en un parque paisajístico, a través de un gran espacio verde central de Berlín (Silva, 2011).

De este modo, se denota la necesidad de una planificación urbana en el contexto del cantón Guamote, el cual está ubicado en el centro de la provincia de Chimborazo y es atravesado por la panamericana sur, representa el 18.5% del territorio total de la provincia, su densidad poblacional es de 38.49 habitantes por km² donde el área rural ocupa 42.505 personas, mientras que en el área urbana 2.648 personas y constituye a uno de los cantones donde la pobreza por necesidades básicas insatisfechas alcanza el 95.55% de la población total del cantón (IESS, 2016).

Sin embargo, Guamote posee potencialidades en cuanto a cultura, turismo, patrimonio y diversidad paisajística, debido a elementos históricos que componen su núcleo, siendo uno de ellos la línea del tren que une a la costa con la sierra donde actualmente se sitúa de manera

² Potsdamer Platz constituye el antiguo corazón de la ciudad, un nudo de comunicaciones entre el antiguo centro de la ciudad en el este y el entonces nuevo Berlín oeste (Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2014).

eventual el mercado Guamoteño que comprende una de las ferias más importantes a nivel provincial.

Por otro lado, el núcleo mencionado posee puntos conflictivos que impiden el desarrollo socio urbano del cantón, tales como: equipamientos generadores de empleo dirigidos a las actividades productivas de la población, inaccesibilidad en espacios públicos, bajo porcentaje de área verde, desorden en escenarios comerciales provocados por la ocupación de ventas informales en ejes viales que consecuentemente generan problemas de movilidad peatonal y vehicular, falta de políticas que regulen el buen funcionamiento espacial, falta de espacios dedicados al encuentro de la comunidad, entretenimiento y ocio.

1.2. Planteamiento del problema

La cabecera cantonal de Guamote ha experimentado un crecimiento urbano constante que se ha consolidado a lo largo de la línea férrea, la cual desempeña un papel fundamental como elemento central en el desarrollo físico y espacial. Este proceso ha desencadenado una expansión gradual de la ciudad, impulsada por las movilizaciones intracantonales desde el sector rural, dando lugar a la creación de nuevas áreas de asentamiento. En paralelo, se ha observado en la zona central un cambio notable de uso residencial a comercial, evidenciado por la evolución progresiva de actividades comerciales en puntos específicos del área central, como calles con ventas ambulantes y los cuatro mercados existentes.

Este cambio en la dinámica comercial ha generado desafíos en la movilidad, subrayando la necesidad imperante de organizar el espacio para regularizar las actividades comerciales y, al mismo tiempo, preservar y revitalizar la morfología urbana. El objetivo es lograr un entorno que refleje el equilibrio entre una sociedad en desarrollo, orientada hacia el buen vivir, y el entorno natural, buscando una armonía que beneficie a sus habitantes.

En este contexto, es esencial abordar el conflicto de movilidad mediante estrategias que no solo regulen el flujo vehicular y peatonal, sino que también fomenten la coexistencia armoniosa de actividades comerciales. Asimismo, se destaca la importancia de rescatar la morfología urbana a través de intervenciones planificadas que respeten el patrimonio local y promuevan el bienestar de la comunidad.

Como respuesta a estos desafíos, la investigación propone la creación de un "Master Plan para el Desarrollo Urbano en la Zona Central de la Cabecera Cantonal de Guamote". Este plan integral abordará no solo las cuestiones de movilidad, sino también la incorporación de áreas verdes, equipamientos y servicios comunitarios, así como la regeneración de espacios abiertos. Finalmente, se prevee regular el desarrollo territorial de la zona de intervención, generando un entorno urbano sostenible que enriquezca la calidad de vida de sus habitantes y contribuya a su economía y cultura.

1.3. Justificación

El desarrollo urbano ha experimentado un cambio radical en el mundo debido al crecimiento demográfico y a la expansión de la mancha urbana en las ciudades, provocando pérdidas de ecosistemas, cambios en el uso de suelo y mayor demanda de recursos naturales y energéticos. De este modo, su importancia se radica en la formulación de propuestas de densificación territorial urbano - arquitectónicas que garanticen políticas de intervención sostenibles y seguros en el centro urbano del cantón Guamote, estableciendo los límites, direcciones y mecanismos para lograr una mejor relación entre sociedad y territorio articulando aspectos socioeconómicos culturales.

En particular, es imprescindible generar una propuesta de un masterplan de desarrollo urbano territorial; puesto que esta es una ciudad en constante crecimiento, ubicada en el centro del país de la región interandina. Cuyo plan aborda problemáticas de origen social fundamentados por movilidades comerciales, que generan movilidad urbana, infraestructura con servicios deficientes, equipamientos no funcionales, y vacíos urbanos.

Por tanto, su importancia radica en la regeneración³ y revitalización⁴ urbana de espacios abiertos que permitan mejorar la calidad de vida mediante procesos de innovación y apropiación que conviertan al territorio en un sitio con alto nivel de progreso combinando el aspecto físico-territorial.

³ La regeneración urbana consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y funciona como mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social (Habitat, 2016).

⁴ La revitalización urbana definida como concepto de urbanismo es, el instrumento y recurso potencial para revertir los efectos del deterioro físico, social y económico de la ciudad o un punto de esta (López and Martínez, 2016).

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

- Generar un master plan en el centro urbano del cantón Guamote mediante lineamientos estratégicos encaminados a un desarrollo socio territorial homogenizado y sostenible para su regeneración y revitalización.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Desarrollar un marco teórico mediante la investigación y crítica para fundamentar y direccionar las metodologías y estrategias de reordenamiento urbano en el Cantón Guamote.
- Realizar un diagnóstico socio urbano de la zona central de la cabecera cantonal, mediante levantamiento de información fundamentado en las metodologías y estrategias teóricas; para con ello, identificar problemas de desarrollo social y espacial.
- Identificar las deficiencias y potencialidades socio urbanas en atención al diagnóstico del centro urbano para generar elementos estructurantes y estrategias de desarrollo.
- Proponer un Master Plan de desarrollo urbano, mediante la determinación de políticas a partir de lineamientos, estrategias y tratamientos urbanos de regeneración físico espacial.

1.5. Alcance

El alcance del proyecto corresponde a un plan parcial del centro urbano de Guamote, en el cual se desarrollan políticas urbanas en una escala de 1:2500, y dentro de su desarrollo se prevee:

- Diagnóstico urbano
- Mapas de lineamientos urbanos
- Collage de conclusiones y estrategias
- Propuesta de implantación escala 1:2500
- Levantamiento 3D escala 1:2500
- Emplazamiento de acercamientos a piezas urbanas

1.6. Metodología

1.6.1. Tipología de investigación

El presente trabajo de investigación se basa en recolectar información de la estructura, sistema y fenomenología del sector mediante el levantamiento de datos que acerquen al estudio de lugar. De manera que, los datos obtenidos sirvan de apoyo para realizar una valoración del sitio y plantear lineamientos y estrategias para la intervención.

Tabla 1
Tipología de investigación

TIPOLOGÍA	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS
No experimental	Observación de las dinámicas sociales ligadas al contexto urbano. Recolección de datos en aspectos morfológicos, espacialidades urbanas, económico, social, simbólico.
Descriptiva	Descripción de la composición urbana del sector, en su entorno y contexto. Lectura urbana de la zona de estudio en una visión estructural, sistemática y fenomenológica.
Transeccional o transversal	Se observa la situación actual del centro urbano de Guamote y se recolectan datos en un tiempo único. Levantamiento de información que revele la realidad actual de la zona de estudio y permita determinar posibles soluciones, acciones y estrategias.
Longitudinal	Se realiza una recopilación de información temporal de los procesos de transformación del área del centro urbano del cantón Guamote desde el año 2000 para determinar variables e indicadores.
Cualitativa	Observación de funciones actuales del centro urbano y sus relaciones socio espaciales. Se utilizan instrumentos como levantamientos, catastros, capas de información, fotografías, y entrevistas a la población del sector.
Cuantitativa	Análisis del diagnóstico socio urbano fundamentados en datos estadísticos, conclusiones y lineamientos obtenidos en el levantamiento de información.

Fuente: (Guerra J, 2003)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

1.6.2. Método, técnica e instrumentos-objetivos

Tabla 2

Método, técnica e instrumentos

TIPOLOGÍA	MÉTODO	TÉCNICA	INSTRUMENTO
Objetivo específico 1 Realizar un diagnóstico socio urbano de la zona central de la cabecera cantonal, mediante levantamiento de información fundamentado en las metodologías y estrategias teóricas; para con ello, identificar problemas de desarrollo social y espacial.	Estudio de caso	Recopilación y estudio de material bibliográfico, histórico y normativa que revele un mayor entendimiento de las dinámicas sociales y funciones de los espacios físicos del centro urbano de Guamote.	<ul style="list-style-type: none"> • Bibliografía • Mapas históricos • Normativa • Referentes
	Observación	Visita al área de estudio y obtención de datos informativos en una visión estructural, sistemática, y fenomenológica.	<ul style="list-style-type: none"> • Imágenes satelitales • Catastro
	Representación gráfica	Documentación gráfica del levantamiento de datos en mapas, capas de información e indicadores de los distintos componentes que permitan conocer el estado actual del sector.	<ul style="list-style-type: none"> • Fotografías • Anotaciones
Objetivo específico 2 Identificar las debilidades y fortalezas socio urbanas en la problemática del centro de Guamote para generar elementos estructurantes y estrategias de desarrollo.	Analítico	Conclusiones mediante superposición de capas y desarrollo de contradicciones que revelen las fortalezas y debilidades de la zona de estudio.	<ul style="list-style-type: none"> • Indicadores gráficos • Capas de información • Tablas comparativas
	Inductivo	Mediante el análisis anterior se desarrollan lineamientos y estrategias que permitan solventar y potenciar la zona de intervención.	<ul style="list-style-type: none"> • Planos gráficos • Texto • Ilustraciones
Objetivo específico 3 Determinar los espacios urbanos abiertos de la zona central de Guamote para la regeneración físico espacial a partir del diagnóstico socio urbano y revitalizar su función hacia el servicio colectivo.	Analítico	Análisis de la función y uso de espacios urbanos abiertos mediante indicadores de habitabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> • Indicadores gráficos • Capas de información • Gráficos de valoración
	Inductivo	Desarrollo de conclusiones de habitabilidad en un enfoque físico-espacial que posibilite parámetros de valoración e intervención.	<ul style="list-style-type: none"> • Planos gráficos • Texto

Objetivo específico 4			
Proponer un Master Plan de desarrollo urbano mediante la determinación de políticas a partir de lineamientos, estrategias y tratamientos urbanos de regeneración físico espacial.	Representación gráfica	Elaboración de planos arquitectónicos que detallen la propuesta de plan master e intervención en espacios urbanos abiertos.	<ul style="list-style-type: none"> • Planos urbanos
	Descriptivo	Explicación textual y simbólica de propuesta que complementa la representación gráfica.	<ul style="list-style-type: none"> • Texto
	Esquemático	Elaboración de ilustraciones y esquemas que ayuden a entender la propuesta.	<ul style="list-style-type: none"> • Esquemas gráficos • Ilustraciones

Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2. Estado del Arte

2.1. Ciudades en vías de desarrollo

Las ciudades de América Latina presentan necesidades, características y riesgos que las distinguen de otros territorios; como los déficits de vivienda, servicios sociales esenciales y transporte que, junto con la ausencia de una estructura urbana adecuada, los problemas de movilidad, la degradación ambiental y los problemas relacionados con el empleo, dan lugar a la segregación social en los entornos urbanos.

Es necesario contextualizar el estudio de las ciudades en América Latina, ya que sus necesidades, características y riesgos son distintos a los de otros territorios en relación a los procesos urbanos que estas lo tienen. De modo que, las ciudades del mundo desarrollado tienen diferentes preocupaciones a las que están en crecimiento, las cuales se preocupan por nuevas alternativas de movilidad, existencia de los espacios públicos de calidad, la capacidad competitiva de los mismos y desarrollo de nuevas tecnologías. Sin embargo, el contexto latinoamericano aún requiere solventar exigencias y problemáticas globales, siendo así un desafío encontrar el punto de equilibrio entre ambos para lograr la sostenibilidad urbana.

La urbanización latinoamericana cuenta con un alto nivel de población en sus ciudades, pero carente del desarrollo económico y social (Gatica, 1975), por lo cual presenta grandes desafíos en la construcción de política urbana-territorial en sus niveles regionales, nacionales y locales; donde, la legislación aún es flexible y la cultura marca una notable disparidad en relación a otros contextos territoriales en la ejecución de un proyecto. Como contrapartida a este escenario de ciudades en desarrollo en la cual los problemas aumentan día tras día, también es importante enumerar los diferentes factores de crecimiento a fin de entender el territorio.

García Catalá (2022), realiza una descripción de los elementos que dan lugar al crecimiento de una ciudad; entre estos, el crecimiento residencial, por áreas de actividad, por equipamientos y servicios. La primera tipología resume como su principal causa la migración campo-ciudad, que en consecuencia genera la necesidad de vivienda y la planificación residencial acorde a los criterios de densidad. Así mismo, el crecimiento por densificación hace referencia al modelo de ciudad comercial como un elemento de desarrollo y a la vez garantiza en competitividad, calidad y servicio que articula el sistema urbano a mayor escala. Por último, la tercera tipología corresponde a que la demanda de servicios y equipamientos que generan su expansión física y necesidad de suelo.

Por otro lado, Borsdorf and Bähr (2003) definen dos principios estructurales que han influido en los procesos de expansión urbana de la que ahora se lo llama la ciudad fragmentada. La primera es la tendencia sectorial-lineal impulsada por el ferrocarril y los principales ejes

viales; la segunda es el crecimiento celular que describe al surgimiento de los barrios marginales en la periferia y emprendimientos urbanísticos como barrios privados.

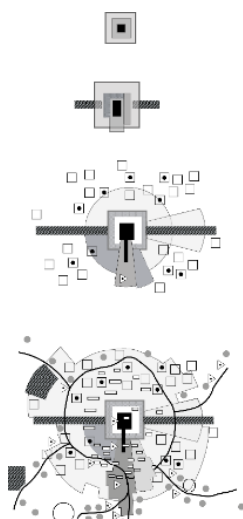
En síntesis, existen diferentes puntos de vista y categorizaciones acerca de los posibles factores que determinan la evolución de las ciudades a nivel global y local. Sin embargo, es necesario no definir a las ciudades bajo parámetros de otros territorios; entendiendo que la continua expansión física y social de las urbes son catalizadores para muchos problemas y desafíos en relación a su cultura, geografía y a las condiciones económicas que caracteriza a estos lugares y que a la vez tendrán gran impacto en las condiciones de habitabilidad y bienestar.

En la actualidad, el efecto de la globalización, especialmente en las urbes latinoamericanas, viene exigiendo nuevos modelos de gestión, servicios y la misma organización territorial de manera más racional y eficiente, la planificación frente a las mutaciones macroeconómicas, el progreso social, preservación del entorno natural, la sostenibilidad, innovación urbana y las políticas urbanas que regulen el crecimiento de las ciudades.

Finalmente, las urbes deben planificarse como un conjunto y no solo dedicarse a diseñar parte de ellas, dejando un lugar más fragmentado por intentar conseguir la ciudad compacta. Es necesario, corregir la planificación existente, dirigiéndolos y orientándolos a lograr la integración urbana frente a los conflictos, promoviendo nuevos procesos donde la intervención y gestión generen sinergias mutuas.

Figura 1

⁵Desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana



Fuente: (Borsdorf & Bähr, 2003)

⁵ El modelo de crecimiento estructural de las ciudades latinoamericanas que indican que las autopistas ampliaron las estructuras lineales existentes y las bases para la aparición de configuraciones fragmentadas en forma de nodos en el entorno urbano actual (Borsdorf, Bähr & Janoschka, 2003).

2.2. Reordenamiento urbano: de residencial-comercial a turístico

Las prácticas dentro de lo urbano presentan múltiples posibilidades y alternativas de intervención; sin embargo, los recurrentes ejercicios aislados o focalizados a ciertas localidades y grupos suelen concluir en la instauración de espacios heterotópicos⁶ que terminan con el abandono de la ciudad.

Ya lo mencionaba Jacobs (ed. 2011), un ejercicio desorientado en la política urbana recorta, fragmenta y perturba infatigablemente a los barrios urbanos nacientes o poco sólidos, provocando la salida de habitantes que se enfrentaron a ineficiencias en la fluidez, movilidad de usos y funciones urbanas.

Para evitar este abandono es necesario pensar en el derecho a la ciudad y lo que lo define. Harvey (2012) menciona que esta facultad va más allá de simplemente acceder individual o colectivamente a los recursos que esta contiene o resguarda. Convirtiéndose así en una cuestión donde el tipo de localidad que se quiere conlleva también al tipo de personas que se requiere ser, pensar en la permisión de cambiar y reinventar la ciudad acorde a las aspiraciones propias, asumiendo un poder colectivo sobre el proceso de urbanización.

En otras palabras, el desarrollar un plan urbano satisfactorio necesita comprender los principios del comportamiento de las ciudades, en un análisis de lo que la gente hace, siente y percibe en búsqueda de un significado para su vida cotidiana. Este análisis desembocará en definir los factores que contribuyen al fortalecimiento de las urbes y aquellos que las debilitan para a posterior construir potenciales puntos fuertes.

En consecuencia, el identificar aquellos elementos y comprender cómo se manifiesta la ciudad en su combinación y mixticidad de usos ayudará a responder ¿qué resultados se quiere obtener? ¿por qué se requieren estos resultados? De manera que, al examinar sus funcionamientos se pueda revelar el mecanismo económico existente de una vida urbana animada. Se puede descubrir las condiciones que generan la pluralidad urbana si se observa con atención aquellos pequeños sitios donde florece la diversidad.

No es conocimiento ajeno que la vida de las ciudades se genera por la diversidad comercial puesto que, no solo incurre importancia en el aspecto económico, sino también en el ámbito social. El poseer un comercio urbano abundante, cómodo y variado permite numerosos tipos de diversidad presentadas en oportunidades culturales, escenarios, ambientes, residentes y usuarios.

⁶ Se dice heterotópico a aquello que está situado en un lugar atípico. Por ello se hace énfasis a las prácticas urbanas aisladas que no responden a las necesidades de las ciudades y sus habitantes.

En la misma línea, Elizagarate y Zorrilla (2004), como se citó en Pancorbo Sandoval et al., (2013), manifiestan que la falta de dinámicas comerciales está ligada en muchos casos a la pérdida del atractivo de la ciudad. Es decir, la monotonía residencial vuelve a las ciudades un lugar sin sentido, donde la disposición de comercios pequeños y distanciados no llegan a florecer.

Desde otro punto de vista (Armando et al., 2011) plantea que la planificación debe ser estratégica con la incorporación de técnicas y herramientas de gestión comercial a la gestión urbana. Es decir, que su ejecución debe ser gestionada pensando en la evolución de las áreas lucrativas de una ciudad, tomando en cuenta no solo aspectos ligados a la función específica del sector, sino también consideraciones en base a demanda comercial recurrente, para residentes, empresas, y visitantes.

La aparición de actividades comerciales y socioculturales que desarrollan las ciudades pueden generar un impacto turístico en relación a las condiciones propias del sitio, volumen y características de los afuerños. Sin embargo, es necesario considerar la habitabilidad de la ciudad desde la percepción de todas las partes, siendo la principal su comunidad local, para luego inmiscuirse en el sistema político administrativo y los visitantes (Layuno Rosas, 2020).

Naturalmente, hacer una ciudad para el turismo generará consecuencias positivas en aspectos de revitalización de la economía, recuperación urbana y patrimonial, sostenibilidad ambiental, y también, puede traer gentrificación y pérdida de la identidad local. Una manera de evitar que el desarrollo turístico de las ciudades se vuelva una ciudad ajena para la población local y una contaminación visual por la propaganda comercial es necesario superar las fricciones entre memoria y globalización, entre lo global y local, estrategias políticas-económicas y las necesidades reales de los habitantes.

En conclusión, la vida urbana debe contemplarse en una planificación estratégica que no se plantee solo del punto socio económico, sino que comprenda las dinámicas esenciales de la comunidad y reconocimiento de la memoria de la ciudad, consideración de las necesidades y deseos de los usuarios, repensando en construir y recrear una ciudad sostenible que cumpla objetivos de habitabilidad, identidad y control, aumento de oportunidades, autosuficiencia urbana, comunidad y vida colectiva.

Figura 2

⁷Vida urbana en zona residencial de la ciudad Baltimore



Fuente: (Editorial RF, 2011)

Figura 3

⁸Vida urbana en La Gran Vía de Madrid



Fuente: (Shutterstock, 2017)

⁷ Ciudad Baltimore en 1961 mencionada por Jacobs (1961), haciendo crítica a las zonas residenciales que carecen de dinámicas urbanas y donde los habitantes manifiestan la necesidad de actividades comerciales

⁸ La Gran Vía de Madrid es un ejemplo expuesto por Layuno Rosas (2020), en el texto “La ciudad y el turismo”, donde se evidencia una escenografía de la recapitalización de un nuevo centro que es exitosa en el dinamismo urbano, sin embargo, cae en la inhabitabilidad de sus residentes.

2.3. La centralidad urbana como potencial turístico

Las ciudades como generadores económicos naturales de diversidad no se pueden definir simplemente por la existencia de comercios y empresas, sino más bien por los núcleos económicos que funcionan eficientemente con los usos que los conforman.

Los centros urbanos desempeñan un papel crucial en la imagen que las ciudades proyectan, son espacios donde se desarrolla con mayor volumen la vida urbana, se concentra la mayor parte de equipamientos, generalmente posee un significativo patrimonio monumental y una calidad visual que debe cuidarse. En otros términos, el centro urbano forma parte de la memoria colectiva y tiene un alto valor simbólico en la vida de los ciudadanos (Societat d'Història Natural de Illes Balears, 2020).

Considerando que, los núcleos urbanos corresponden al atractivo de una ciudad deben conllevar una gestión urbana estratégica que potencie las dinámicas urbanas. Es así que, Armando et al., (2011), asegura que para llevar a cabo un desarrollo turístico es importante dirigirse a un -marketing urbano- en un sentido más comercial que tome en cuenta variables de infraestructura, atractivos, imagen y personas, que pueden revelar su éxito funcional.

El tratamiento de las variables mencionadas anteriormente aporta en el crecimiento turístico en aspectos de creación de empleo, inversión extranjera, aumento de infraestructuras y equipamientos recreativos. No obstante, existen aspectos negativos creados por un desarrollo turístico insostenible que recaen en empleos de baja cualificación, salarios inferiores, precariedad, alta dependencia de factores externos, obras innecesarias o inadecuadas para la población.

Del mismo modo, la ineficiente gestión urbana puede converger en ámbitos de privatización a gran escala, gentrificación y pérdida de la vida colectiva. Por ello, es importante examinar el potencial turístico de un sitio y su identificación para precisar una visión sistémica en el análisis territorial en relación a su función y estructura. De manera que, su éxito debe medirse más allá de los indicadores económicos tradicionales, tomando en cuenta la calidad de vida, el empleo, consumo de recursos que revelen una visión justa de los impactos que toma el turismo en sus destinos (Fernández-Arroyo, A, 2020, como se citó en Layuno Rosas, 2020).

En el texto Muerte y Vida de las Ciudades, Jacobs (ed. 2011) menciona que con la urbanización, lo que es grande se expande aún más, mientras que lo pequeño se multiplica en cantidad, por esta razón, es necesario advertir la capacidad centralizadora de ciertos núcleos y descifrar su jerarquía con la aplicación de metodologías que analicen aspectos fuera del funcionamiento económico.

Por lo tanto, es fundamental considerar los recursos territoriales, la accesibilidad, los equipamientos, los servicios específicos y el alojamiento turístico. Respecto a los recursos, es crucial comprender su distribución y concentración espacial a través de un proceso que determine su valor cultural y, por ende, su importancia para el turismo.

En cuanto a la accesibilidad, esta se evalúa mediante el acceso a servicios básicos y complementarios, así como por la oferta regional y la demanda nacional que genera. Finalmente, el factor del alojamiento turístico está estrechamente vinculado a la configuración del espacio turístico urbano.(Societat d'Història Natural de Illes Balears, 2020).

Naturalmente, en los centros urbanos puede no existir recursos territoriales a nivel paisajístico, sin embargo, tienen la característica de la existencia de mayor número de elementos con interés cultural, de los cuales es importante dar un reconocimiento y brindar un grado de especialización turística para cada espacio; evitando así factores negativos de la turistificación.

Finalmente, para evitar la vulnerabilidad a causa del turismo en los centros urbanos debe optarse por una creación de una oferta turística más elaborada, es decir, productos con mejores acabados, creación de infraestructuras acorde al sitio y dinámicas, diversificación económica, mayor formación de las personas dedicadas a los servicios turísticos, incorporación de un turismo sostenible que incluya e impulse la actividad agrícola de una manera progresiva

Figura 4

⁹Habitabilidad en el Centro Histórico de Morelia



Fuente: (Jiménez, 2022)

⁹ En México, el centro histórico de Morelia tiene un alto atractivo turístico y su gestión ha correspondido a una inflexión entre los visitantes y residentes. Por ello, su éxito se mide en lo económico y también en la calidad de vida.

2.4. Estrategias para evaluación en el contexto urbano

Las ciudades se componen de realidades en permanente cambio, poseen constantes transformaciones estructurales, morfológicas, funcionales, culturales y sociales. Por lo tanto, el análisis profundo de sus rasgos fundamentales y su trayectoria histórica es indispensable para prever su futuro y, posterior a eso establecer los requerimientos con respecto a competitividad, habitabilidad y sostenibilidad que el área de estudio necesita.

Fern and Revert (2018), resalta la importancia de plantear estrategias que permitan regular y controlar las acciones del sector público y privado en las ciudades, planteando de esta forma dos líneas de estudio: el análisis interno que comprende al entorno físico natural, y el externo que hace referencia a la demanda y sistemas urbanos; estos permiten identificar oportunidades y amenazas que infieren en el funcionamiento de las ciudades.

Dentro del análisis interno el estudio del entorno físico comprende un aspecto fundamental para evaluar y planificar el desarrollo de las ciudades de manera sostenible y equilibrada entre los distintos usos del territorio, que evite el deterioro del entorno natural y mejore la calidad de vida.

Así mismo, Gómez Orea (2013) plantea el análisis de este factor a través de dos aspectos fundamentales. El primero, corresponde a la planificación regional que tiene su propósito en comprender las características y limitaciones de un determinado territorio, en las que se consideran los espacios abiertos, cerrados y los espacios de comunicación; en las que denota la identificación de usos de suelo, tales como urbano, agrícola, industrial, protegido, cultural y recreativo. El segundo, refiere a una investigación de impacto centrándose en un área específica del territorio, con el fin de anticipar las consecuencias que tendría la implementación de un proyecto.

Por consiguiente, en el análisis externo, la demanda ya mencionada por Fern and Revert (2018), es más compleja de definir, pero de gran importancia analizarla la cual debe considerar exigencias compuestas por empresas, instituciones, inversionistas, residentes y turistas quienes difieren fuertemente en sus intereses. Estas exigencias se ven expresadas en una diversa demanda con respecto a servicios urbanos, infraestructura, equipamientos, espacios públicos, sistemas de movilidad y otros a fin de posibilitar el desarrollo equilibrado de la diversidad urbana existente, su evolución y conflictos.

Así también, en el análisis de estos sistemas se recalca el grado de importancia que tiene el analizar la relación de la ciudad a diferentes escalas según las relaciones comerciales y económicas, por sistemas de comunicación o dependencia administrativa con otras urbes. Debido a que las ciudades funcionan a nivel de redes donde las problemáticas e innovaciones de unas puede generar cambios significativos en otras (Coromoto Rojas-Rendón, 2022).

Por último, la exploración de distintos campos de visión que permitan el análisis y planificación de los territorios son necesarios considerando que existe una mayor necesidad de espacios incluyentes, sostenibles y que garanticen una calidad de vida frente a los grandes retos que el avance en materia tecnológica y en otros campos traen consigo.

2.5. Diagnóstico urbano

El término diagnóstico abarca la comprensión e interpretación del sistema territorial en su contexto, teniendo en cuenta tanto su evolución histórica como su proyección futura sin ninguna intervención externa. Como menciona Gómez Orea (2013), elaborar un diagnóstico implica adquirir conocimiento y comprensión sobre la estructura y funcionamiento del sistema territorial, así como también sobre su imagen y su evolución a lo largo del tiempo.

Además, implica identificar los conflictos, riesgos y problemas que afectan al sistema, así como también las posibilidades y recursos de los que dispone. Asimismo, es crucial considerar los instrumentos de gestión disponibles, la capacidad de intervención de los diferentes agentes y actores involucrados en el desarrollo del sistema, y las amenazas y oportunidades que surgen del entorno externo.

2.5.1. Análisis socio operacional en el sistema urbano

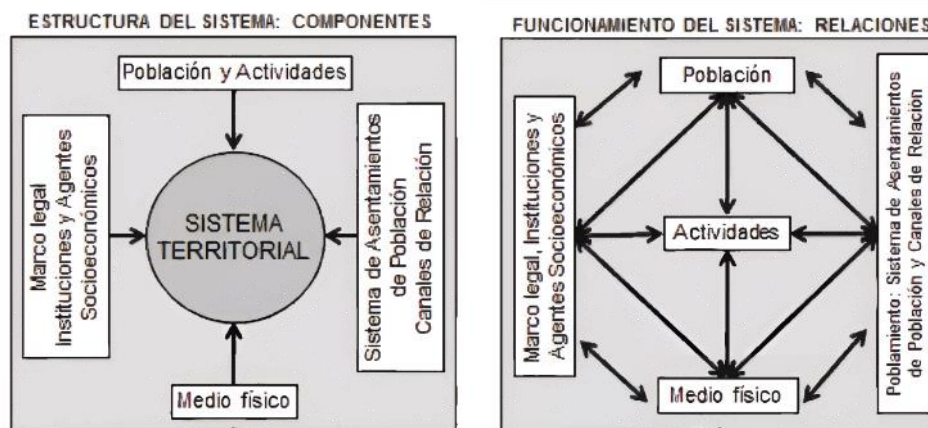
El análisis del sistema territorial implica el uso de un modelo descriptivo de alta calidad, esencial para interpretar la estructura, funcionamiento y la imagen que el territorio proyecta. Este modelo aborda ejes fundamentales, como el medio físico y el uso del suelo, la población, los canales de relación y los elementos estructurantes presentes en los territorios (Gomez,2013).

Esta teoría propone iniciar el levantamiento a través de la evaluación y comprensión de los aspectos socioeconómicos de una comunidad urbana. Dichos aspectos abarcan la demografía, la distribución de ingresos, vivienda, niveles de escolaridad, salud, así como elementos físico-espaciales claves relacionados con la calidad de vida de la población.

De igual manera, el término "operacional" abarca la forma en que se llevan a cabo las actividades. En este contexto, podría referirse a la implementación de políticas, programas o estrategias en el ámbito urbano, con el fin de llevar a cabo acciones concretas para alcanzar objetivos previamente establecidos en el plano teórico.

De igual manera Castells (1974), el análisis se presenta como un estudio exhaustivo de la cultura urbana, abordándola como un conjunto de principios, normas y relaciones sociales en constante evolución histórica. En este contexto, el espacio urbano se configura como el resultado del funcionamiento interrelacionado de los sistemas de prácticas económicas, manifestando así la intrincada conexión entre la evolución cultural y la dinámica económica en el entorno urbano.

Figura 5
Estructura y funcionamiento del sistema territorial



Fuente: (Gómez Orea,2013)

2.5.2. Análisis de diagnóstico urbano Visión fenomenológica

La fenomenología es una corriente filosófica que se origina a mediados de 1890 por Edmund Husserl a fin de entender cómo se percibe la ciudad desde la perspectiva de quien lo observa, tomando en cuenta distintos ejes que influyen en su campo de visión y cómo estas se entrelazan con otros. Busca interpretar los fenómenos urbanos desde una perspectiva interdisciplinaria a fin de comprender la experiencia humana en los entornos y cómo los aspectos físicos, sociales y culturales de la ciudad influyen en esa experiencia.

No obstante, no hay un autor específico que haya formulado exactamente esa definición de la fenomenología urbana. Sin embargo, algunos autores como Kevin Lynch, Yi-Fu Tuan, Alvarez-Gayou y Christian Norberg-Schulz, han abordado temas relacionados con la experiencia humana en los espacios urbanos y han utilizado la filosofía fenomenológica como marco teórico en sus investigaciones permitiendo la comprensión de este enfoque.

Estos autores logran consensuar en argumentos donde se recalca que los individuos forman una “imagen mental” de la ciudad, una representación cognitiva y subjetiva de su

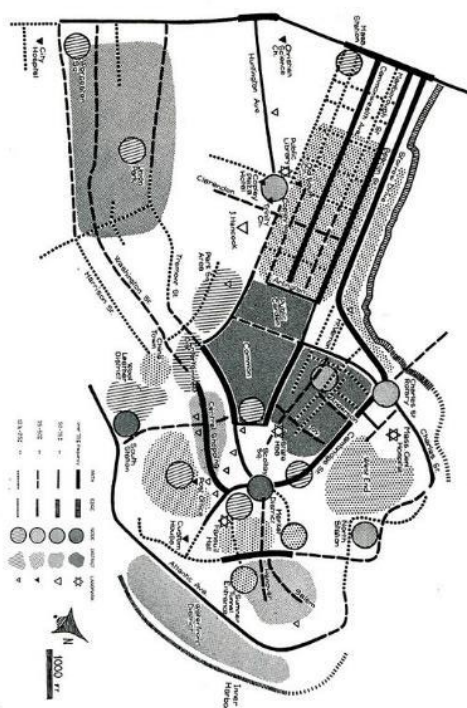
entorno urbano que habitan. A su vez, esta imagen se forma a través de la experiencia de las personas y está compuesta por elementos físicos y perceptuales, como calles, edificios, plazas, parques, eventos, lugares, flujos, puntos de referencia y elementos distintivos.

La fenomenología urbana también se preocupa por el impacto emocional y psicológico que los espacios urbanos generan en los individuos que lo habitan. Es así que, Lynch argumenta que los espacios urbanos que son legibles; es decir, aquellos que pueden entenderse fácilmente y que brindan una clara orientación espacial, tienden a generar sensaciones de seguridad y familiaridad en los entornos. Por el contrario, los espacios confusos, desordenados o carentes de identidad pueden generar emociones negativas que terminan generando malestar para permanecer dentro de los espacios.

Del mismo modo, esta visión incluye el estudio de la arquitectura, diseño urbano, planificación urbana, transporte, vivienda, diversidad cultural y otros elementos que conforman el entorno urbano mediante diversas metodologías a fin de recopilar datos, como la observación del participante, entrevistas, estudios de caso y la cartografía emocional, permitiendo captar ideas desde un enfoque cualitativo que tomen las vivencias.

Figura 6

¹⁰Mapa esbozado del centro de Boston, los 5 elementos de Lynch



Fuente: (Lynch, 2008)

¹⁰ Mapa de esbozo que representa visualmente el centro de Boston, mostrando a través del trabajo empírico, la influencia de la percepción y la navegación por las cinco estructuras urbanas diseñadas por Lynch (2008), los cuales se identifican por nodos, bordes, distritos, caminos e hitos.

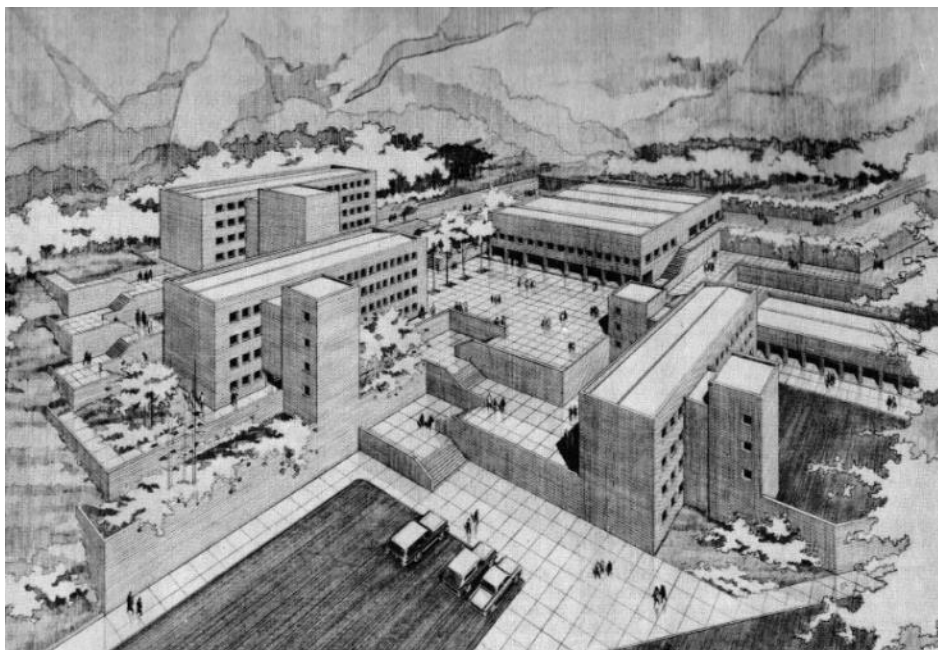
Por otra parte Castells (ed. 2004), en referencia al análisis de la ciudad abarca a la fenomenología bajo distintos puntos que a la final terminan articulándose con los conceptos de autores ya mencionados, tales como la instancia social que considera que las ciudades se evidencian como el resultado del desarrollo de las civilizaciones; tales como su organización económica, las estructuras políticas, los objetivos de la sociedad y su organización.

Es así que, cómo los espacios urbanos, rascacielos, barrios marginales o los centros históricos que otros autores determinan como elementos característicos, son símbolos visibles de poder, desigualdad o historia, teniendo como enfoque las dinámicas sociales, ideológicas, jurídicos y culturales que abordan la construcción de identidades urbanas y la influencia de estas en cómo las personas se ven a sí mismas y su entorno en todas sus escalas.

En conclusión, el estudio de los fenómenos del sistema urbano es abordadas bajo distintos campos de visión que finalmente terminan en un mismo punto definiendo a la planificación urbana como una actitud social y política a través de un análisis exhaustivo de la cultura urbana como una agrupación de valores, reglas y conexiones sociales que evolucionan históricamente y tienen su propia lógica de organización e innovación mediante sistemas interrelacionados.

Figura 7

¹¹Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Oriental de Bogotá. Bogotá, D.E.



Fuente: (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1973)

¹¹ Ciudad de Bogotá que hace referencia al *genius loci* planteado por Norberg-Schulz, Christian como los ambientes característicos de un lugar, o un “espíritu de lugar” (Norberg Schulz, 1980).

Visión sistemática

La comprensión de la visión sistemática permite entender la complejidad existente entre los elementos físicos y las comunidades urbanas, su soporte natural y los acuerdos para aprovechar ese entorno natural.

Carulla (2003), afirma que la ciudad puede analizarse como un ecosistema, al contar con un biotopo que condiciona su extensión y estructura en referencia al clima, suelo, hidrología y otros. Así también, cuenta con poblaciones biológicas, estructura espacial y temporal, que son elementos complejos que interactúan entre sí.

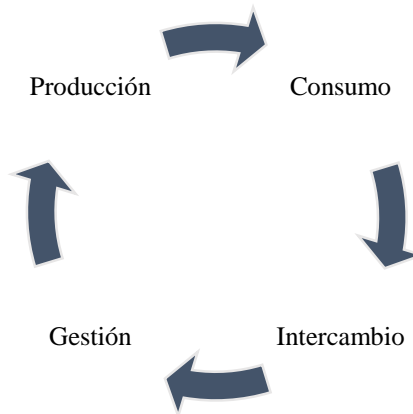
Es decir, no solamente se preocupa por los aspectos individuales, sino que busca comprender las relaciones y conexiones entre los diversos elementos que componen la ciudad, como los equipamientos, usos en planta baja, vivienda, transporte, espacios públicos, economía, sociedad y el medio ambiente.

Esta perspectiva reconoce que los cambios o intervenciones en un aspecto determinado de la ciudad pueden generar efectos en el funcionamiento general del sistema urbano. Por lo tanto, para abordar los desafíos y mejorar el territorio, es necesario considerar la participación de múltiples actores y disciplinas en la planificación y administración de áreas urbanas de manera conjunta, desde enfoques integrados que reconozcan la diversidad de necesidades, intereses y perspectivas.

Del mismo modo, este enfoque se relaciona con la cuestión urbana de Castells, centrándose en la complejidad de la ciudad y cómo esta puede ser gestionada, la misma que se forma mediante la interacción de sistemas interrelacionados de prácticas económicas, compuesta por cuatro elementos que dependen entre sí, los cuales son producción, consumo, intercambio y gestión.

Dentro de la producción se hace referencia a las actividades que generan servicios, bienes e información, esto incluye industrias, oficinas gubernamentales y no gubernamentales. Así mismo, el consumo engloba las actividades relacionadas con el uso social, individual y colectivo de productos lo que abarca las residencias y las instalaciones destinadas al consumo. Por otro lado, el intercambio refiere al proceso lógico que se producen entre productores y consumidores, tanto dentro de cada grupo como entre ellos. Ejemplos de esto son la movilidad y el comercio. Por último, la gestión trata del proceso de regulación de las relaciones entre productores, consumidores e intercambios que incluyen trabajos como la gestión municipal y la planificación urbana en atención al modelo de ciudad, inmerso en el buen vivir.

Figura 8
Esquema de los componentes del sistema urbano



Fuente: (Gómez Orea, 2013)

En conclusión, la visión sistémica es la articulación de las demandas de una estructura social en una unidad espacial en relación con la fenomenología urbana que permite comprender y analizar la ciudad como una entidad integrada y dinámica, más allá de sus componentes individuales, ayudando a entender las interacciones entre los elementos urbanos, a fin de abordar los desafíos y problemáticas mediante diseños que integren la complejidad y la interdependencia de los sistemas urbanos.

Visión estructural

Rossi (ed. 2015), argumenta que la ciudad debe ser observada como un organismo vivo, recalcando la importancia que los elementos arquitectónicos y urbanos tienen en la estructuración y significado de las ciudades.

Por ende, la visión estructural realiza un enfoque en analizar las ciudades desde sus componentes físicos y organizativos. Es decir, se focaliza en la investigación de los componentes tangibles de la ciudad, topografía, calles, infraestructuras, espacios públicos, disposición de los edificios, análisis tipológico arquitectónico, estudio histórico y los trazos permite identificar las características del tejido, ocupación, formas de relación espaciales y funcionales entre estos elementos.

En la misma línea, Rowe and Koetter (1984), manifiestan que la urbe debe ser vista como una constitución visual, donde los elementos arquitectónicos y urbanos se superpongan en diferentes capas creando una yuxtaposición de elementos que generen riqueza visual y espacial para una mejor experiencia urbana.

Por consiguiente, algunos aspectos a analizarse dentro de la visión estructural comprenden los patrones espaciales tales como la densidad poblacional, distribución de los

edificios, verde urbano y los núcleos de actividad, sus relaciones e influencia en la organización de la ciudad.

La zonificación y uso del suelo donde se asignan diferentes áreas para usos comerciales, residenciales, recreativos, industriales, entre otros; así también, las redes de transporte e infraestructuras, patrones de movilidad, accesibilidad y la conectividad entre diferentes puntos y como esto impacta en la concepción y carácter de la ciudad (Capel, 2002).

De la misma forma, otro aspecto de análisis comprende el estudio de la estructura jerárquica de los centros y periferias, la distribución de actividades económicas y sociales, características arquitectónicas y su contribución en la concepción y carácter de la ciudad, sus escalas y armonía estética.

En resumen, la visión estructural abarca el análisis de la forma y contenido de las urbes, comprende el análisis de la disposición y distribución de los elementos urbanos, su organización y su impacto en el bienestar de sus habitantes, la misma que ayuda a los planificadores a diseñar y gestionar el desarrollo del territorio de una manera coherente y eficiente.

2.6. Determinación de contradicciones socio urbanas

El análisis de la planificación urbana involucra un examen detenido del proyecto decisivo que se emprende con el propósito de abordar un problema específico en el entorno urbano. Este procedimiento no solo renueva y amplía la evaluación de las decisiones tomadas, sino que también exhibe un realismo inteligente que ilustra la toma de datos, los conflictos políticos y las decisiones administrativas. Se busca deliberar sobre los intereses en juego, trascendiendo de la simple descripción de estos mecanismos para adentrarse de una manera más compleja a la sistematización de sus constataciones, para ello se realiza un enfoque que abarca la composición del proceso y la dirección de estrategias intencionales, comprendiendo así la complejidad y la interconexión de los factores involucrados en la planificación urbana de manera más profunda y reflexiva.

Así lo expresa Castells (ed. 2004), indicando que cualquier problemática urbana se halla estructuralmente definida por su posición dentro del entramado de un sistema urbano. En este sentido, su importancia social y la manera en que se aborda en la práctica están intrínsecamente ligadas a esta ubicación específica.

Sin embargo, la definición de estas problemáticas no se limita únicamente a su correspondencia en el sistema, sino que también se configura simultáneamente por su posición en la estructura social global, en lo ideológico y en lo político-jurídico. Dentro de este análisis,

resulta crucial comprender la organización social y cómo se configuran estos sistemas. En el ámbito económico, se encuentran inmersos elementos como los medios de producción, el no trabajo y la fuerza laboral, con relaciones que definen la posición según la propiedad y apropiación real.

En el contexto político-económico, se interpreta la dinámica entre dominantes y dominados en la regulación e integración de las prácticas políticas, así como el mantenimiento u orden de estas estructuras. Por último, en lo ideológico, se aborda la emisión, recepción y transmisión en términos de comunicación, reconocimiento, desconocimiento y legitimación.

La relevancia de realizar este análisis de contradicciones radica en la necesidad de abordar la raíz del problema. Es decir, no centrarse únicamente en la concentración de ciertos actores o en los requisitos de determinados grupos políticos o tomadores de decisiones, sino en revelar, a través de puntos específicos, las circunstancias que configuran la problemática urbana. Esto permite interpretar los aspectos que requieren intervención con mayor claridad y perspicacia.

2.7. Formulación de políticas de intervención urbana

La planificación urbana como medio de control social del orden urbano, desarrolla objetivos para resolver problemáticas socio urbanas territoriales. Este proceso comienza cuando se identifica una necesidad que es percibida por la sociedad y se toma una decisión política al respecto. Esta elección desencadena la formación de alianzas tanto a nivel institucional como social, con el objetivo de desarrollar un plan de acción completo, viable, consensuado y con resultados tangibles; tanto la administración pública como la comunidad internalizan estas líneas de acción.

Frecuentemente, los modelos de formulación de políticas recaen en aspectos negativos como la como la fragmentación de decisiones, la falta de planificación estatal, la influencia de grupos económicos sectoriales, la opacidad y la privatización de servicios públicos. Por ello Poggiese (2000), plantea la configuración de escenarios formales de planificación y gestión como una alternativa al modelo tradicional, en el cual se pueda desarrollar por medio de etapas la transparencia y ejecución de políticas que tome en cuenta a la urbe como una sociedad compleja en constante evolución.

La idea central para esta gestión es la sinergia de alternativas estructuradas para la participación en la toma de decisiones de manera que la estrategia no se vuelva algo general que no llega a consolidarse ni consensuarse por otros medios de participación. Para ello, el proceso metodológico comprende a una primera etapa en la cual se realiza una interacción temprana entre distintos actores, es decir la preparación y el diagnóstico que mencionaba

Castells; luego se lleva a cabo un escenario más formal donde se ha discutido el panorama general de la ciudad y se prevé las reglas y procedimientos a desarrollar; por último, se materializa la gestión orientando todas las transformaciones al modelo decisorio del proyecto.

Los escenarios participativos según Poggiese (2000), deben responder a cinco condicionantes; la primera que corresponde al desarrollo local donde se pueda incluir un proyecto que agregue intereses en el marco de políticas de descentralización. Segundo, la relación entre estado y sociedad como posibilidad de sucumbir en distintos niveles de decisión. Tercero, predisposición para asociarse y construir relaciones igualitarias. Cuarto, políticas de descentralización y compromiso con los resultados de las mismas. Quinto, acuerdos y ampliación del proceso democrático para posibilitar la transparencia de las transformaciones en el trayecto de desarrollo de políticas urbanas debe llevarse a cabo en diferentes etapas, las cuales incluyen la preparación y diagnóstico, formulación de directrices y definición de políticas, y la aprobación e implementación en el sistema. En consecuencia, esta formulación de políticas como menciona, debe producirse como un resultado de la planificación y adopción de medidas a través del análisis y mecanismos participativos

Figura 9
Esquema de planificación participativa para escenarios formalizados de planificación - gestión



Fuente: (Poggiese, 2000)

Así mismo, Fern and Revert (2018), menciona que todo plan estratégico de las ciudades surge de una decisión colectiva de los líderes de la comunidad para afrontar con garantía el éxito futuro, puesto que su desarrollo permite identificar tendencias y anticipar oportunidades, formular objetivos prioritarios, prevalecer el diálogo y debate, y generar un compromiso comunitario para su ejercicio.

Por ello, los escenarios de decisión mencionados por Poggiese, los mecanismos participativos de Castells y la participación ciudadana aludida por los gobiernos tiende a ser de alto valor en la gestión urbana, ya que además de reflejar la democracia fortalece la cultura de contribución en asuntos públicos.

No obstante, para que la participación ciudadana obtenga resultados favorables, esta debe ser libre, consciente, y verdaderamente democrática. Para ello, se recomienda que este proceso se inicie con la identificación de los actores que formarán parte, de manera que, se genere un empoderamiento en las comunidades locales que permita aprovechar al máximo las intervenciones urbanas.

Para brindar una transparencia en la planificación participativa es necesaria la aplicación de la metodología desarrollada por Poggiese, donde indica la coordinación por etapas de la discusión. Primero, la fase preparatoria de diversos actores a un acercamiento de las problemáticas socio urbanas a tratar para establecer hipótesis y dimensiones.

Segundo, se desarrolla la implementación estratégica en base la toma de información de la anterior etapa para realizar un análisis de fortalezas y debilidades. Por último, se hace una reformulación siguiendo la secuencia lógica del estudio. (Coromoto Rojas-Rendón 2022).

Definitivamente, la planificación urbana necesita políticas y operaciones urbanas de larga duración donde se destaque un enfoque a largo plazo compartido por los diferentes actores, el cual genere un empoderamiento en las comunidades locales que permita aprovechar al máximo las intervenciones. Además, proponer objetivos con una visión a un futuro adecuado que erradique la pobreza, desigualdad social y se proteja de la degradación ambiental.

2.8. Ciudades transformables

La transformación de una ciudad en base a su lectura, muestra la proyección que se tiene de la misma desde una forma asertiva que en un plan ejecutado, puede evidenciar si las prácticas urbanísticas aplicadas fueron acertadas y satisfactorias, en una lectura de la vida urbana y social. Por ello, se realiza un análisis de dos ciudades importantes latinoamericanas donde se han aplicado planes revitalizadores que ayudan a comprender cómo realizar un reordenamiento de espacios que se creían obsoletos.

2.8.1. Centro histórico de Hermosillo, México

Figura 10

Contextualización de la ciudad de Hermosillo, Sonora México



Fuente: (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2018)

La ciudad de Hermosillo presenta barreras, retos, oportunidades que se solventan con intervenciones consensuadas entre instituciones y ciudadanía con enfoques en economía y sociedad, movilidad y accesibilidad, gestión y tecnología, diseño urbano. Además, el plan tiene como objetivo desarrollar estrategias urbanas de activación mediante acciones a corto, mediano y largo plazo.

Figura 11

Área de estudio de centro histórico de Hermosillo



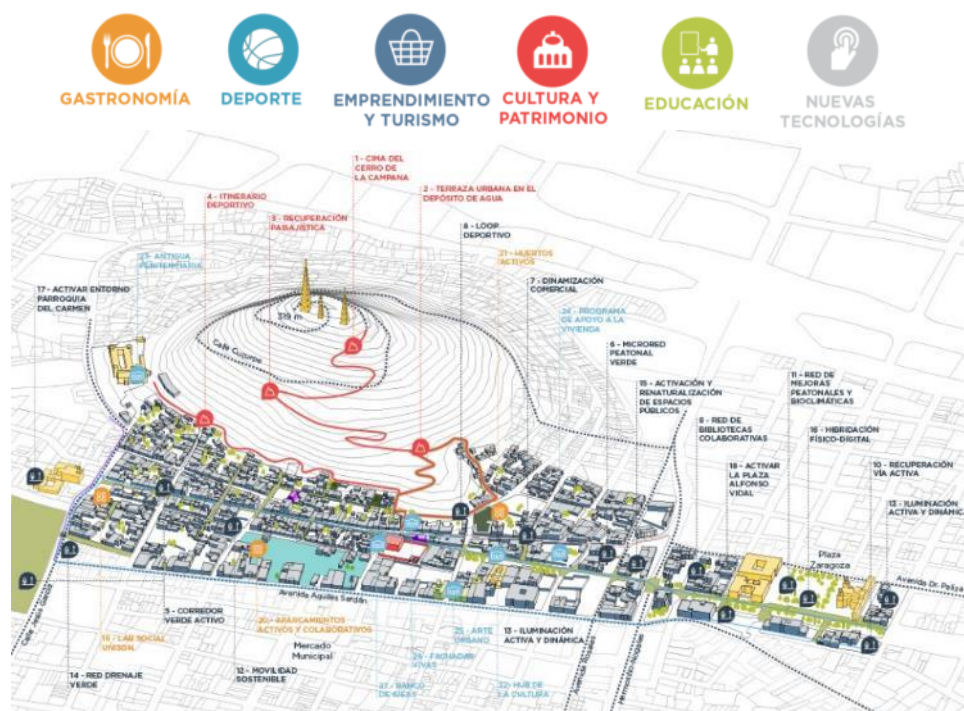
Fuente: (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2018)

Dentro de las principales soluciones para abordar los retos presentados dentro del casco histórico de la ciudad, se realiza la implementación de proyectos integrales que brinden dinámicas solventes en todas las dimensiones. Esta proyección de revitalizar y activar el centro no compete solamente a la accesibilidad de espacio público, sino también el sentido de

pertenencia de la comunidad en la parte social y económica, mediante creación de empleo y estimulación de emprendimientos.

Los lineamientos estratégicos van acorde a los objetivos del centro que se quiere obtener. Para habitar el centro se establecen escenarios de densificación y programa de viviendas de interés social, así mismo, para su activación se implementa diversificación de actividades y una nueva mirada hacia los espacios infrautilizados. Otro aspecto importante dentro de lo urbano es la conexión del centro, el cual se fomenta mediante vías de movilidad sostenible, accesibilidad universal y peatonalización temporal. Por último, se resalta la gestión de una gobernanza colaborativa y actualizada que apuesta por un centro innovador y ecológico que integra el verde, mediante corredores ecológicos, respuestas resilientes a lluvias, aumento de cantidad y calidad del espacio público sumado a infraestructuras tecnológicas y puntos de conexión digital en dichas áreas (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2018).

Figura 13
Axonometría general del área de estudio y su intervención

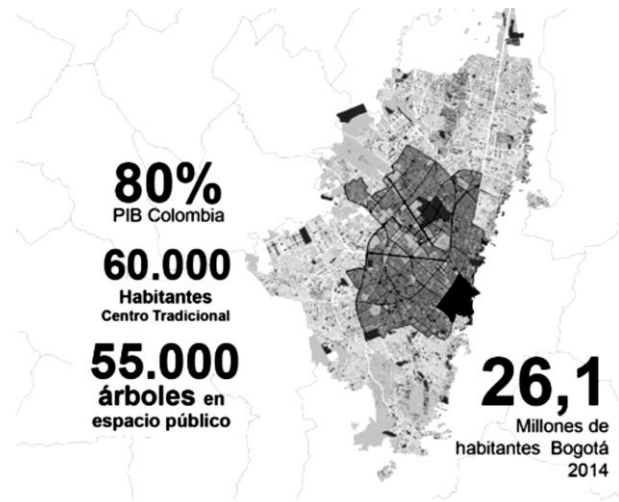


Fuente: (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2018)

2.8.2. Centro tradicional de Bogotá, Colombia

Figura 14

Contextualización del plan y situación actual de Bogotá



Fuente: (D.C., 2015)

Las temáticas estratégicas del plan de revitalización engloban diversas ideas que atraviesan varios aspectos, como la sostenibilidad, la innovación, la recuperación cultural, la integración territorial y la seguridad. Se evidencia la evolución sustentable a través de la exploración de estrategias para mejorar el entorno ambiental, fomentar la cohesión social y contribuir a impulsar el progreso económico de la ciudad. La presencia de innovación se revela en las soluciones planteadas, las cuales buscan fortalecer la colaboración entre diversos actores, tanto públicos como privados, involucrados introduciendo además nuevas temáticas. La seguridad en términos generales, se posiciona como una necesidad central; con medidas cruciales, como la provisión adecuada de servicios referente al alumbrado público o la gestión de residuos, surgen como aspectos relevantes en este contexto, complementando políticas más específicas por sectores.

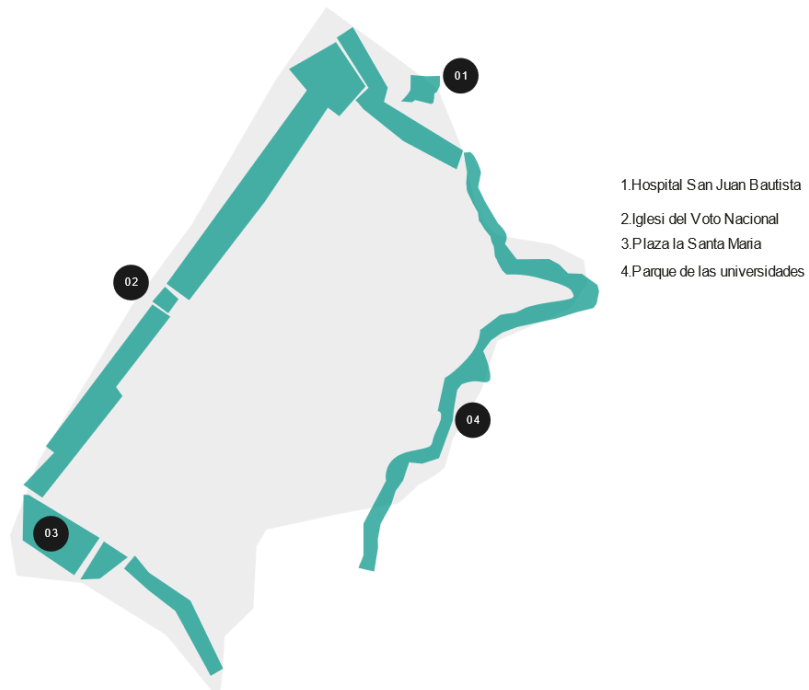
Figura 15
Corredores de conexión urbana



Fuente: (D.C., 2015)

Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

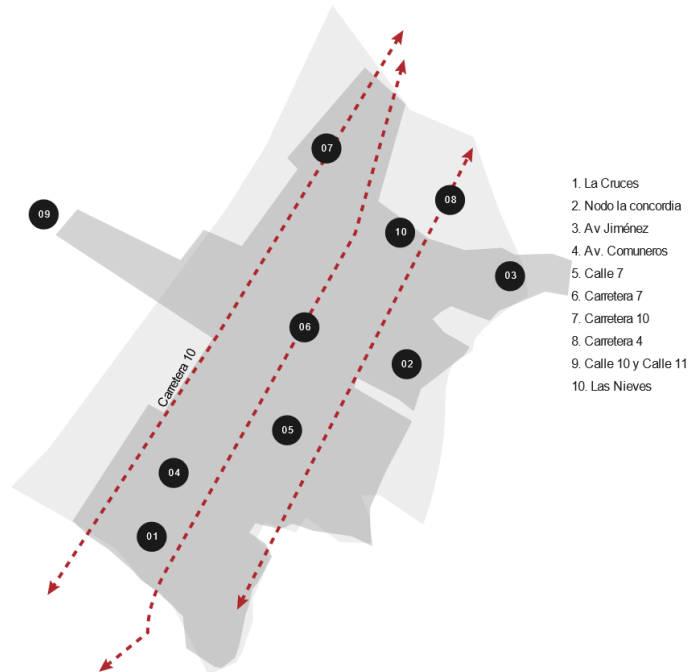
Figura 16
Proyectos de borde



Fuente: (D.C., 2015)

Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

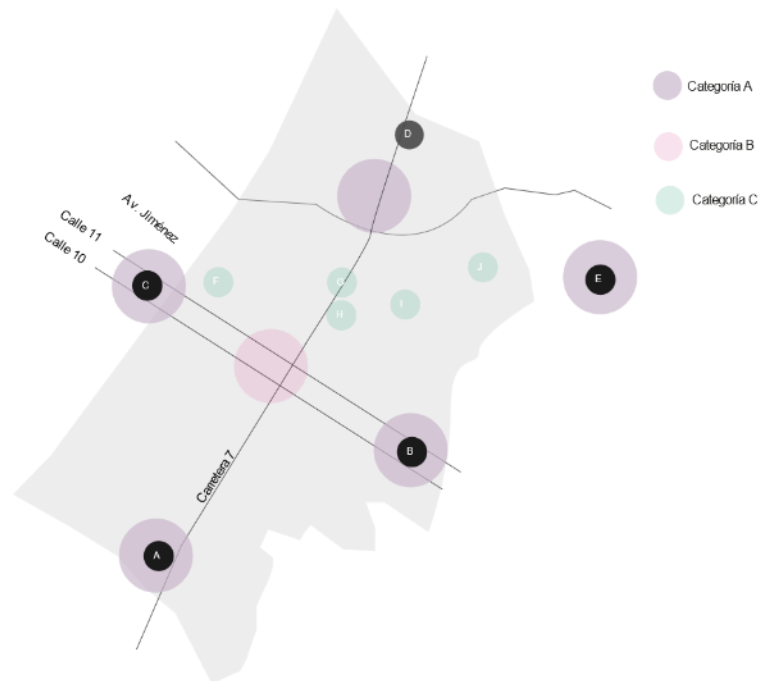
Figura 17
Proyectos estructurantes



- 1. La Cruces
- 2. Nodo la concordia
- 3. Av Jiménez
- 4. Av. Comuneros
- 5. Calle 7
- 6. Carrera 7
- 7. Carrera 10
- 8. Carrera 4
- 9. Calle 10 y Calle 11
- 10. Las Nieves

Fuente: (D.C., 2015)
Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

Figura 18
Nodos estratégicos de espacio público

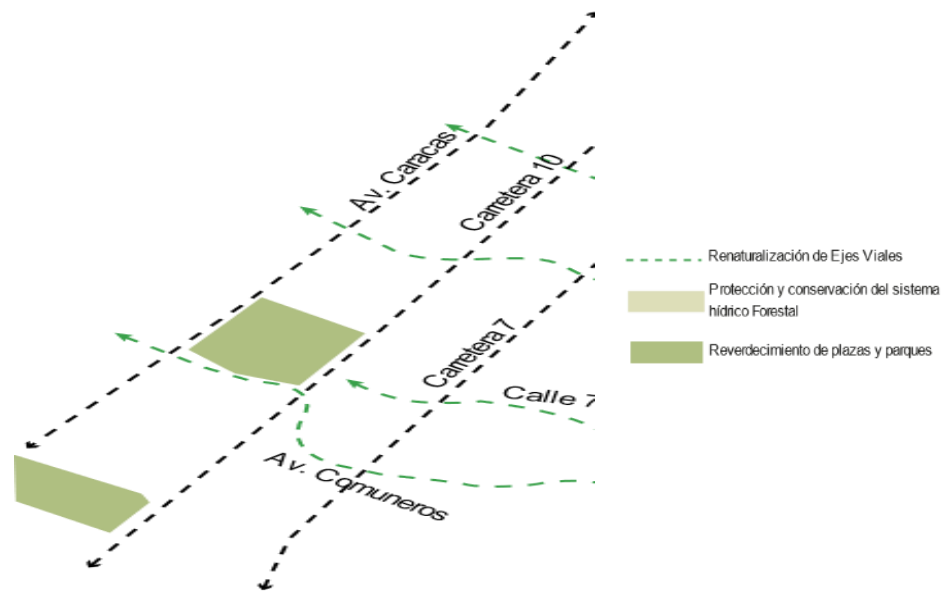


- Categoría A
- Categoría B
- Categoría C

Fuente: (D.C., 2015)
Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

Figura 19

Conexión de áreas verde de protección a trama urbana



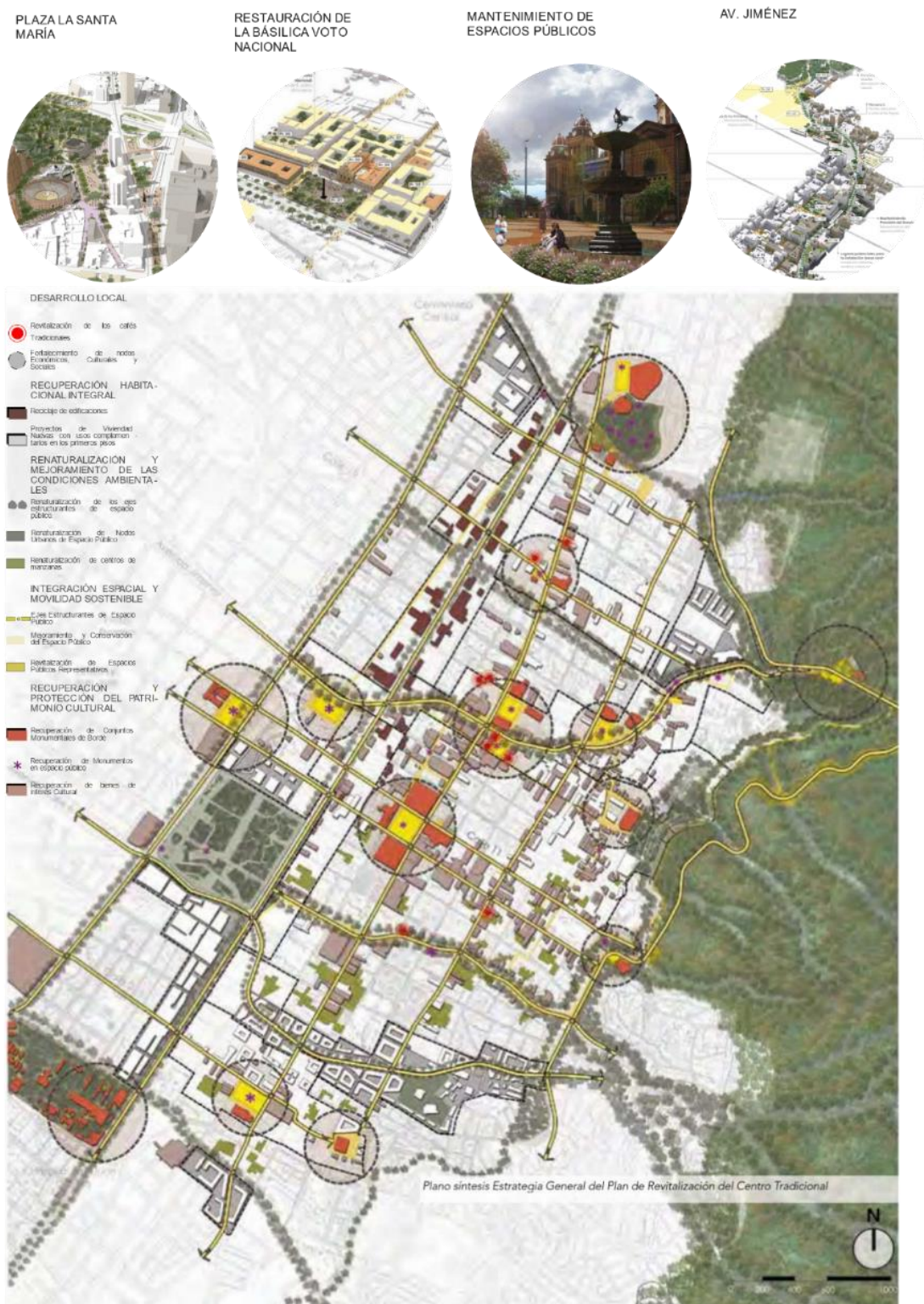
Fuente: (D.C., 2015)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Dentro de los principios como proyecto urbano se resalta los recursos internos, entorno cultural, autenticidad y continuidad, variedad y diferentes niveles de análisis. A su vez, se plantean objetivos como preservar el legado cultural y crear alternativas tanto sociales como económicas, manteniendo la densidad en el núcleo urbano mediante el estímulo de la mixticidad, protección de la permanencia de los habitantes originales sin crear segregación social hacia habitantes con menor recurso, mejorar viviendas patrimoniales, infraestructuras y el entorno urbano público, fomentar el crecimiento local y autónomo, rehabilitación completa de la vivienda, restauración ambiental y mejora de las condiciones ecológicas, promoción de una movilidad sostenible y una mayor integración espacial, restauración, preservación y protección del patrimonio cultural.

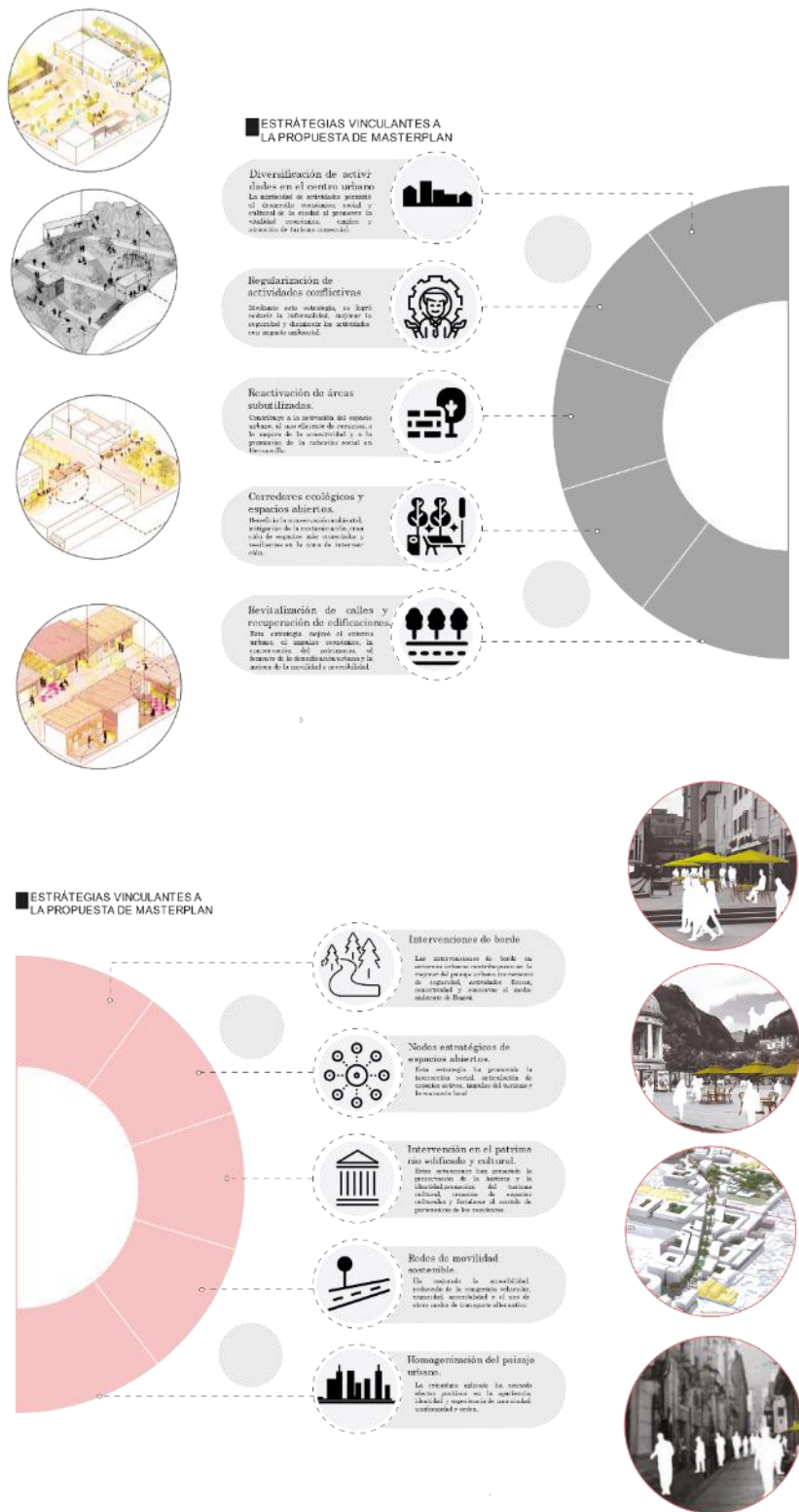
Figura 20

Estrategias generales del Plan de Revitalización de Bogotá



Fuente: (D.C., 2015)

Figura 21
Estrategias vinculantes a la propuesta de Masterplan



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

CAPÍTULO III. APLICACIÓN DE METODOLOGÍA

3.1. Estudio de lugar

3.1.1. Línea de tiempo del crecimiento urbano de Guamote

Se conoce que Guamote se integró a la jurisdicción de la villa de Riobamba, siendo establecida como parroquia religiosa en 1613 y como parroquia civil en 1643. Luego se constituye como cantón de la provincia de Chimborazo en 1824, sin embargo, no se encuentran planos catastrales que documenten los primeros asentamientos de la conformación urbanística de la urbe, datándose así desde 1974.

Es necesario destacar que, posee un área de 122 180,38 hectáreas que representa el segundo cantón más extenso de la provincia, sin embargo, su ocupación del suelo se concentra mayormente en las partes rurales. En lo que corresponde al límite urbano se presenta un área total de 397,2390 has donde los asentamientos humanos se han ido desarrollando alrededor del centro, el cual contiene gran concentración de actividades comerciales y valor histórico.

El crecimiento urbano de Guamote surge a raíz de la llegada del ferrocarril que atravesaba desde Durán a Quito en el año de 1903 incorpora nuevas actividades comerciales y modos de vida que enriquecieron la experiencia de sus residentes. Esto permitió el suministro de productos básicos para la comunidad local y facilitó la venta de productos regionales a otras localidades a nivel nacional.

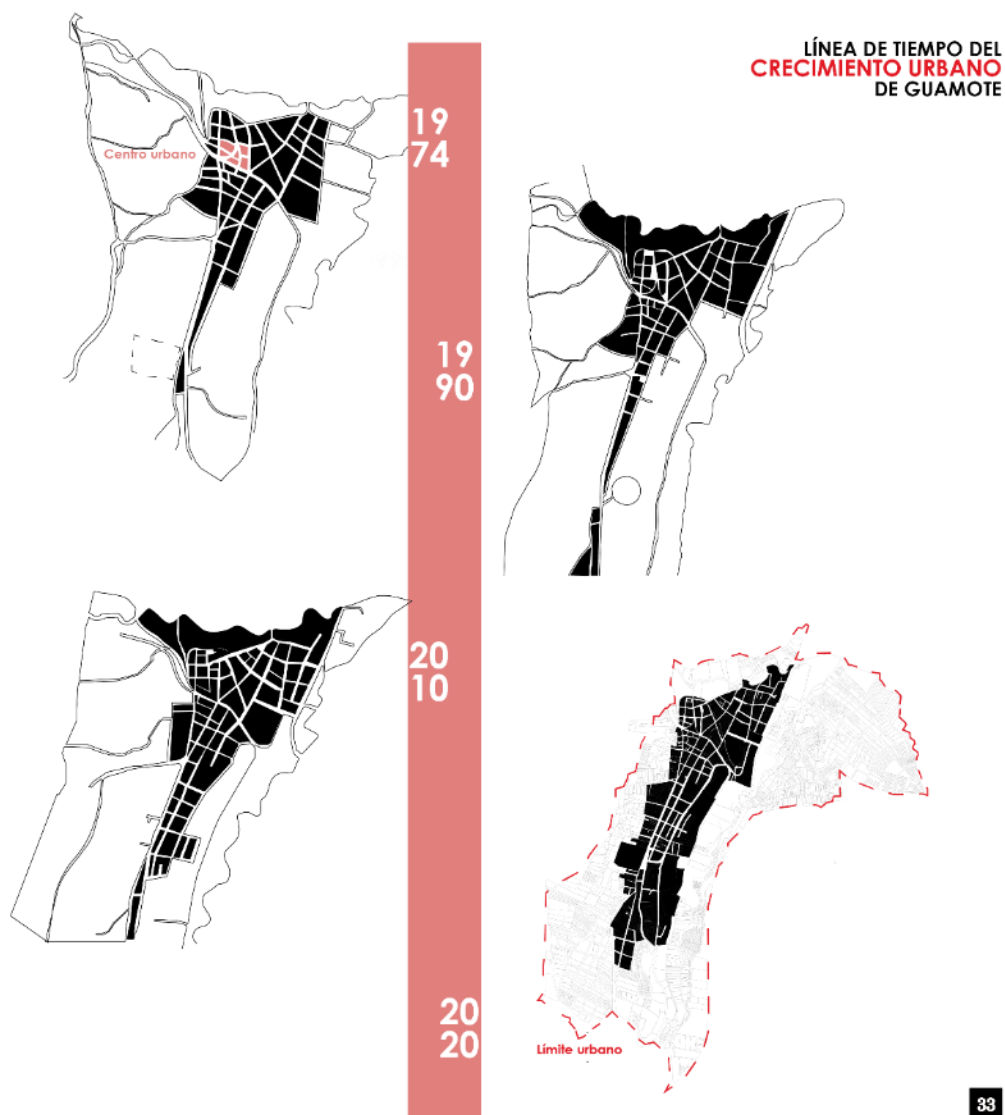
Así mismo, la carretera panamericana que une el norte de la región con su zona centro y sur hace que el crecimiento sea de forma orgánica, tanto que en el sector urbano surgieron numerosos establecimientos comerciales para atender la creciente demanda local, especialmente en cuanto a insumos y herramientas necesarias para la agricultura y ganadería.

Los mapas ejemplificados desde 1974 muestran que el crecimiento de Guamote se da hacia el sur de forma longitudinal, debido a la topografía como condicionante y al nivel socio económico de los habitantes. Así también, se evidencia un mayor crecimiento desde el 2010 hasta la actualidad como efecto de la migración campo-ciudad y otros factores globales que se han desarrollado.

Actualmente, el PUGS (2020) existen 2566 predios en donde su ocupación bruta corresponde al 10,68 %, y la densidad poblacional data los 29 habitantes por km² dentro del límite urbano, la cual es muy baja considerando que la media nacional es de 48 hab/km².

Figura 22

Línea de tiempo de crecimiento urbano de Guamote



Fuente: (INEC, 2010)

Elaboración: (Benalcázar and Curicama, 2024)

3.1.2. Ubicación y delimitación del área de estudio

El área de estudio se encuentra ubicada en el área urbana del cantón Guamote, y su delimitación comprende parte de la denominada UGH 5 la cual abarca el centro urbano de la ciudad y el área comercial de la zonificación existente en el PDOT de Guamote, reflejando un porcentaje de ocupación del 52,31% en relación al límite urbano.

Para su delimitación se realiza una lectura de dicha unidad destacando características del medio urbano, movilidad, actividades urbanas, comercio y eventos. Específicamente se realiza un polígono que integra la vía panamericana, las calles Abelardo Montalvo, Velasco Ibarra, García Moreno, Manabí y la Av. Circunvalación.

Figura 23

Delimitación del área de estudio



Fuente: (Google Earth, 2015)

3.1.3. Criterios de delimitación del área de estudio

Los criterios para la delimitación del área de estudio están basados en una lectura de las problemáticas existentes en el área urbana de Guamote.

Por tanto, dentro de esta lectura se destaca el valor patrimonial del centro tanto en sus viviendas como en la vía ferroviaria, la misma que resulta un hito y un articulador de la ciudad, puesto que, sobre y alrededor de ella se presentan vías de mayor flujo comercial de manera permanente y eventual.

Por otro lado, dentro de esta delimitación se encuentran puntos de cohesión social que resultan importantes para el estudio y desarrollo de la propuesta lineamientos y estrategias para la intervención.

Figura 25
Unidad Geográfica Homogénea 5 de Guamote



SIMBOLOGÍA
■ Unidad Geográfica Homogénea 5 de Guamote

Fuente: (GAD Municipal Guamote, 2020)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 24
Uso del suelo establecido por el PUGS



SIMBOLOGÍA
■ Uso residencial ■ Expansión
■ Uso comercial ■ Residencial en confirmación

Fuente: (GAD Municipal Guamote, 2020)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 27
Carácter patrimonial del sitio



SIMBOLOGÍA
■ Viviendas patrimoniales
- - - Vías ferroviarias
 Interpretación de área histórica

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 26
Señalización de vías de mayor relevancia del sitio



SIMBOLOGÍA
— Vías de mayor flujo comercial
- - - Vías de mediano flujo comercial
 Delimitación del área comercial



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 28

Puntos focales de cohesión social del sitio



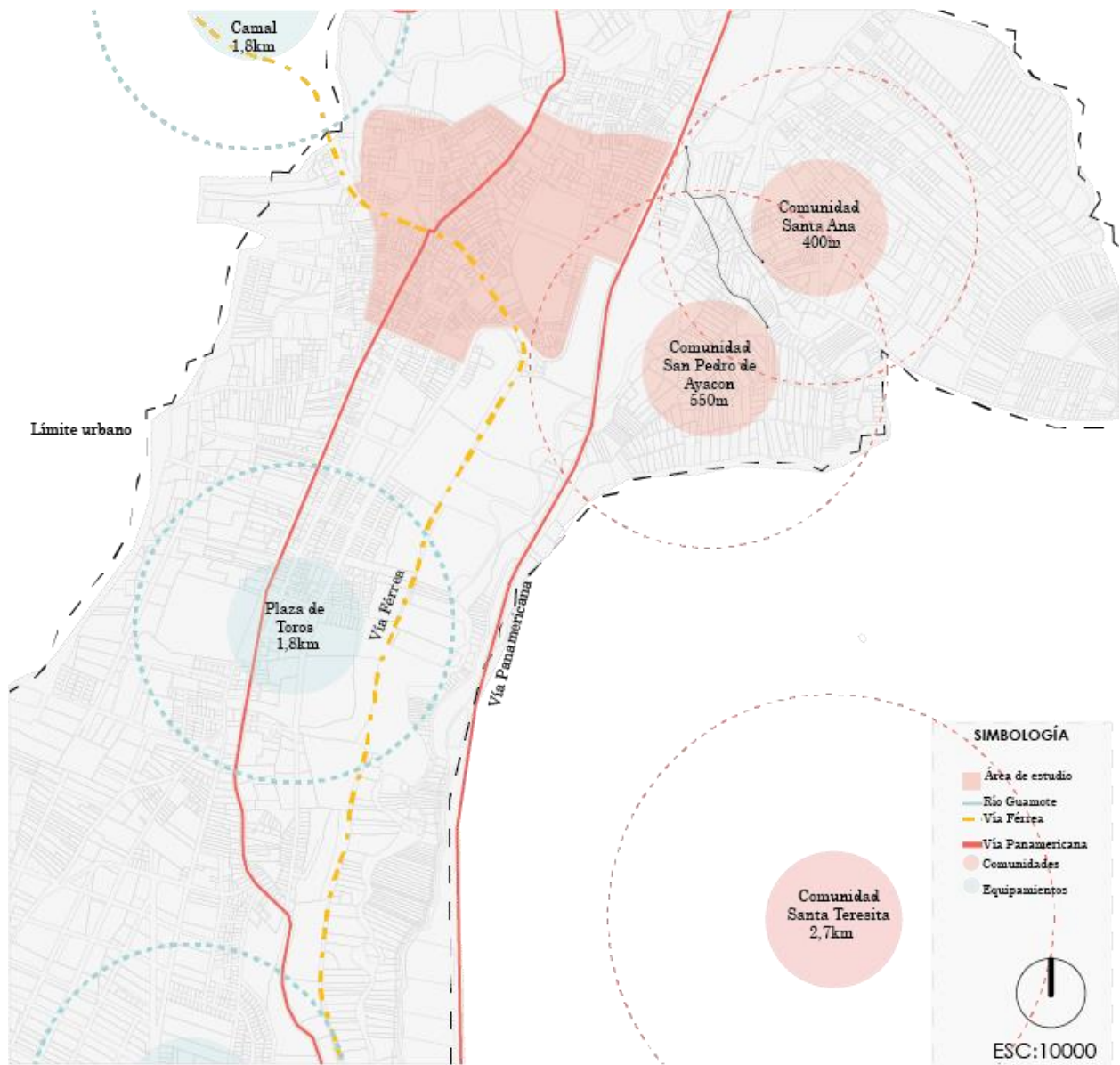
SIMBOLOGÍA

-  Puntos focales de mayor cohesión social
-  Puntos focales de mediana cohesión social

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

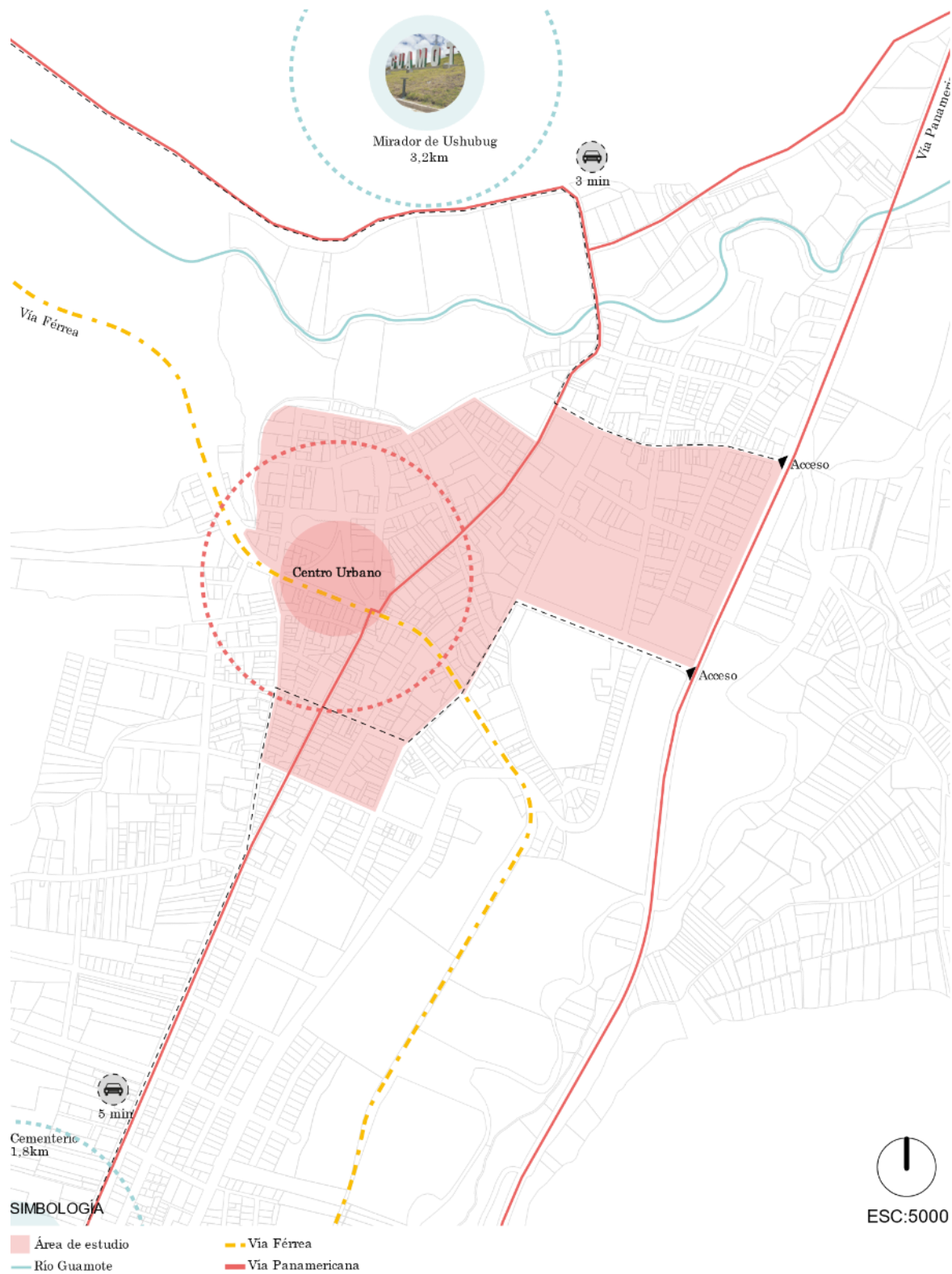
Figura 29

Aproximación al área de estudio. Escala 10.000



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 30
Aproximación del área de estudio. Escala 5.000



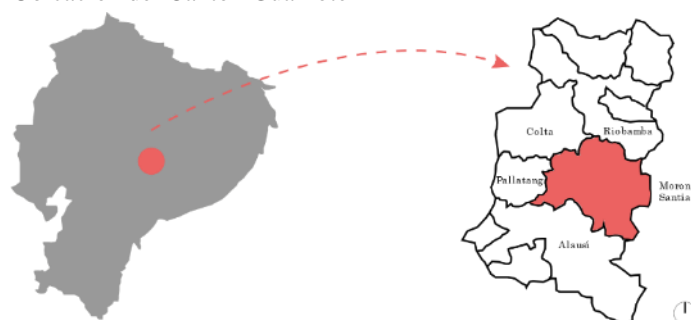
Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

3.2. Diagnóstico físico- natural

El Cantón Guamote se sitúa en el corazón del callejón interandino, con su cabecera cantonal ubicada a 50 km al sur de la ciudad de Riobamba, en las coordenadas X 754905,380 Y 9786299,910 Z 3059. La carretera Panamericana atraviesa el cantón, pasando por su cabecera y por la parroquia de Palmira, conectando el territorio de la Sierra ecuatoriana en dirección de norte a sur, desde Tulcán hasta Loja.

Este cantón presenta un relieve accidentado, caracterizado por un clima frío y un ecosistema de páramo. La variabilidad climática es notable, con cambios marcados que van de octubre a mayo, período en el cual prevalece un clima invernal húmedo y fresco, mientras que de junio a septiembre se experimenta un verano cálido, seco y ventoso. Sus límites están delimitados por los cantones Colta y Riobamba al norte, por Alausí al sur, por la provincia de Morona Santiago al este, y finalmente, por Pallatanga al oeste.

Figura 31
Ubicación del Cantón Guamote

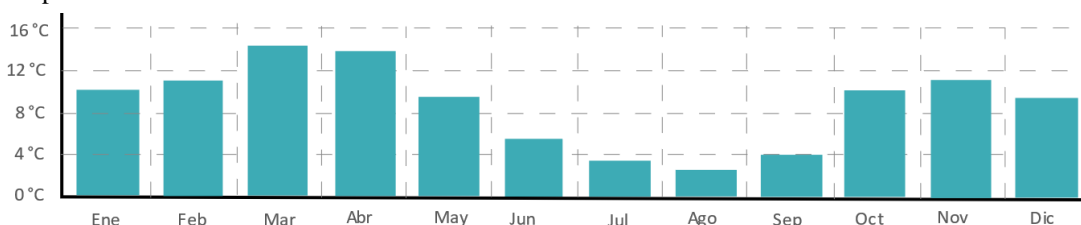


Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Clima del cantón

El Cantón Guamote abarca una extensión total de 1221,8 km², lo que equivale al 18.5% del área total de la provincia de Chimborazo. La altitud del territorio del cantón varía entre los 2.600 y los 4.500 metros sobre el nivel del mar, y la temperatura media es de 12 grados Celsius.

Figura 32
Temperaturas en Guamote

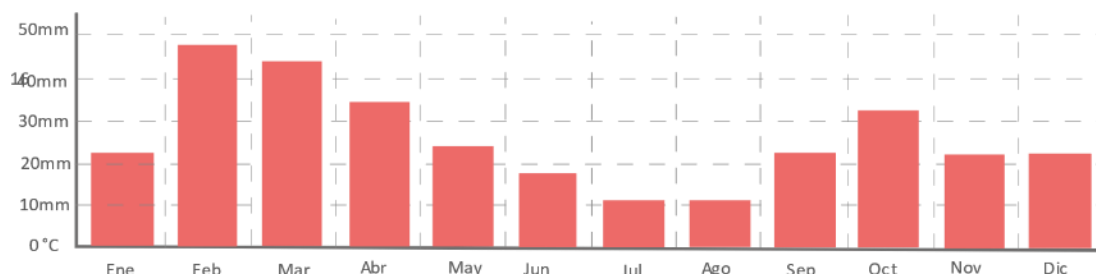


Fuente: (Meteoblue, 2024)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Las precipitaciones promedio del cantón Guamote en el periodo desde el 2015 hasta el 2020 alcanzaron los 544,5 mm.

Figura 33
Precipitaciones en Guamote

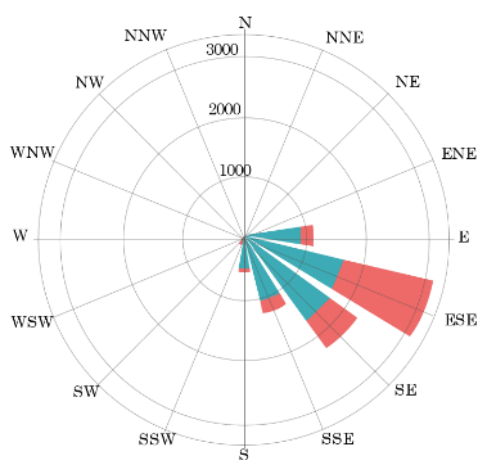


Fuente: (Meteoblue, 2024)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Los vientos se dirigen en diferente dirección y la velocidad promedio del viento es de 3.34 m/s. La mayor cantidad de corrientes de aire ocurre entre julio y agosto, predominando las direcciones sur, suroeste y oeste.

Figura 34
Dirección del viento



Fuente: (Meteoblue, 2024)

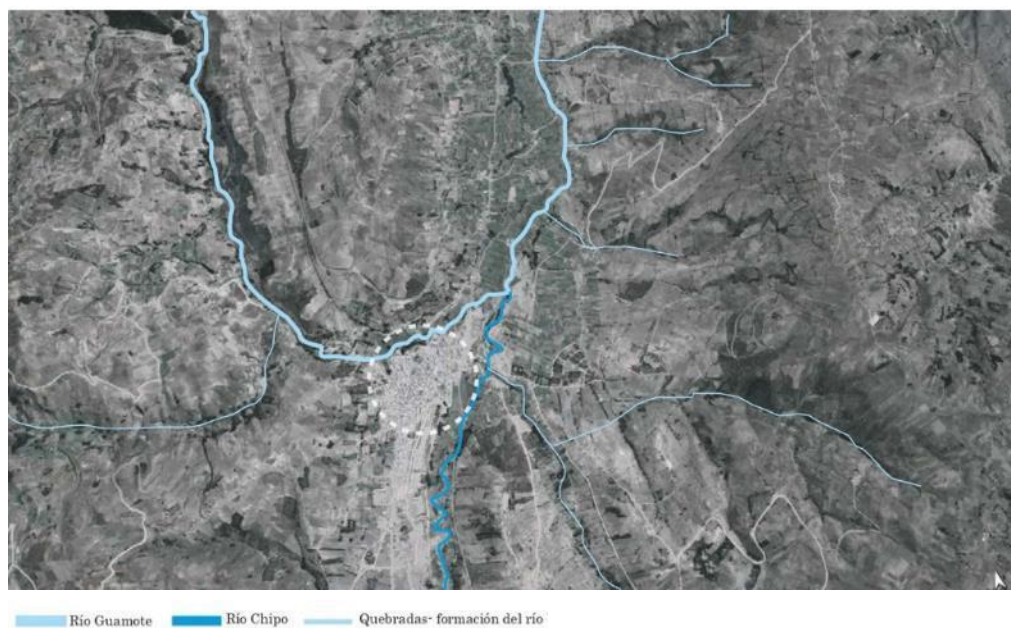
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Hidrología

La hidrología está compuesta por ríos y lagunas, que forman también parte de sus atractivos naturales; a su vez, el río Guamote y el río Chipó son las principales cuencas hidrográficas que se observa desde la parte urbana del Cantón. La unión de esta forma el río Cebadas, que más abajo desemboca en el río Chambo, es reconocido como el principal curso de agua en la región. En la actualidad, la cantidad y calidad del agua en el cantón han

disminuido debido a la gestión inadecuada de los ecosistemas locales, la expansión de la agricultura, el uso excesivo de productos químicos en la agricultura y la liberación de aguas residuales por parte de las pequeñas y microempresas dedicadas al procesamiento de productos lácteos. La disminución y contaminación de la misma constituye un factor crítico para el Sector Agropecuario y el mismo consumo para la población de dicho cantón.

Figura 35
Hidrología en Guamote



Fuente: (PDOT Guamote, 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

3.3.Diagnóstico socio operacional

Información socio demográfica

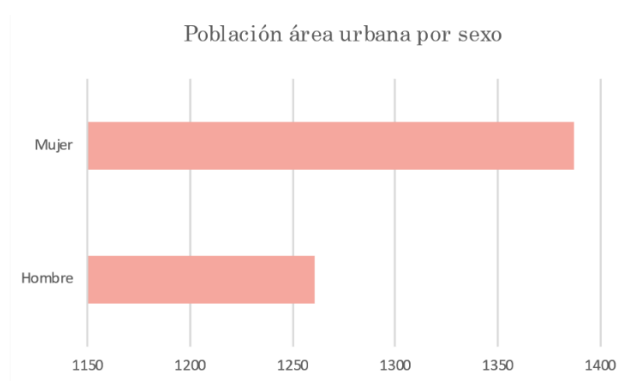
Acorde con los datos del Censo INEC 2010, el cantón Guamote presenta una población total de 45153 habitantes, donde el área urbana comprende 2648 habitantes de los cuales 1261 son hombres y 1387 mujeres.

Tabla 3
Población de área urbana por sexo

Población área urbana por sexo	
Sexo	Población
Hombre	1261
Mujer	1387

Fuente: (PDOT, Guamote 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 36
Población urbana por sexo



Fuente: (PDOT Guamote, 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Edad

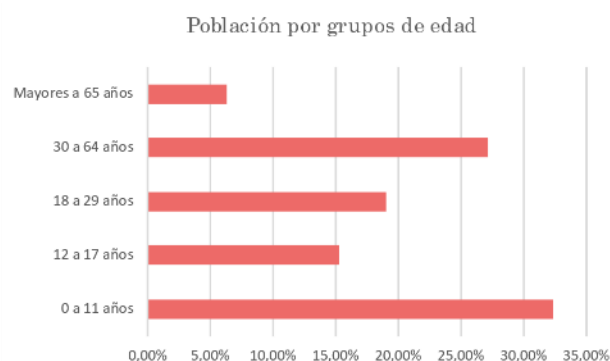
Dentro de los grupos etarios existentes del área urbana se evidencia la predominancia de una población joven, puesto que los grupos de edades entre 0 a 11, 12 a 17, 18 a 29 años dan lugar a un porcentaje del 47,56%.

Tabla 4
Población por grupos de edad

Población por grupos de edad	
EDAD	Porcentaje
0 a 11 años	32,32%
12 a 17 años	15,24%
18 a 29 años	19,06%
30 a 64 años	27,11%
Mayores a 65 años	6,27%

Fuente: (PDOT Guamote, 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 37



Fuente: (PDOT Guamote, 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Nivel de instrucción

El nivel educativo de la población en el cantón Guamote revela un rezago significativo en términos de educación. Entre la población de 24 años en adelante, la escolaridad promedio se sitúa en apenas 4.85 años por habitante, lo que significa que, en promedio, la población solo ha alcanzado el quinto año de educación básica. En este contexto, se evidencia claramente el retraso en otros niveles de instrucción.

Para ilustrar, solo el 29.9% de la población mayor de 15 años ha completado la educación general básica, mientras que únicamente el 14.4% de las personas mayores de 18 años ha finalizado la educación secundaria. Además, solo un 6.4% de la población ha alcanzado niveles de educación superior (Senplades, 2015).

Población económicamente activa

Según datos del INEC (Censo 2010), la población económicamente activa del cantón Guamote en el área urbana corresponde a un 58,86% siendo ligeramente mayor que la PEA del área rural, la cual ocupa un 58,37%. Así mismo, se evidencia una población desocupada en el área urbana de 4,90%.

Se determina que en el cantón Guamote el 43,87 % de la población urbana y el 39,82 % de la población rural con edad de trabajo se identifica como grupo económicamente inactivo, es decir se dedican a otras actividades; tales como quehaceres domésticos, pocos estudiantes, jubilados y rentistas, etc.

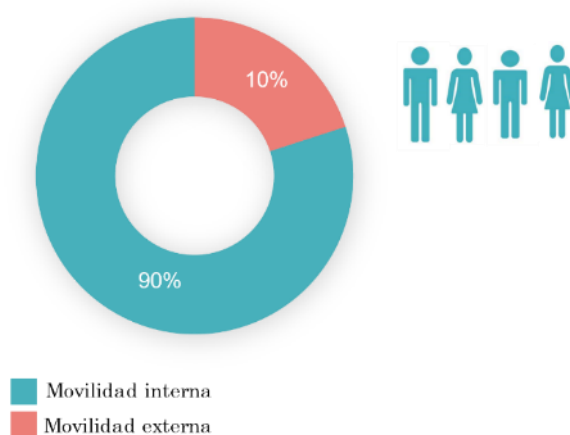
Lugar de procedencia

El lugar de procedencia de la población en la cabecera responde a movilidad interna cantonal en un 90%, la misma que corresponde a la migración campo-ciudad; así mismo, el 10% hace referencia a movilizaciones externas por trabajo o estudio de otros sectores del país (SENPLADES, 2017).

La principal tendencia de movilidad social que corresponde a la migración entre áreas rurales hacia las urbanas sucede principalmente en búsqueda de mejores condiciones de vida causando a la vez el aumento del trabajo informal especialmente en mujeres y niños; donde, sitios de pobreza en las zonas urbanas se van incrementando debido a los altos porcentajes de necesidades básicas insatisfechas sin cubrir.

Figura 38

Lugar de procedencia de la población urbana del cantón Guamote



Fuente: (PDOT Guamote, 2019)

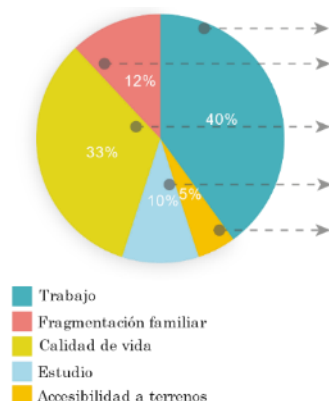
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Movimientos migratorios

Los movimientos migratorios del cantón suele estar impulsada por el deseo de bienestar y oportunidades económicas; donde, la principal causa de estos es la búsqueda de fuentes de trabajo con un 40%, un 33% hace referencia a personas que migraron por mejorar aspectos con respecto a seguridad y economía, un 5% de la población obedece a movilizaciones en búsqueda de precios accesibles para lugares residenciales y suelo urbano de menor costo y un 12% de los habitantes radican en el sector por motivos de fragmentación familiar.

Estos factores han sido las características principales que han dado lugar a que esta área urbana se pueda consolidar y tener un crecimiento continuo. Sin embargo, los movimientos migratorios son un fenómeno humano que continúan siendo una parte importante de la realidad de Guamote afectando negativamente en el crecimiento demográfico, pérdida de recursos humanos para la comunidad local, la fuerza laboral y el desarrollo económico, la desintegración familiar y pérdida de la identidad cultural. Por ende, estos movimientos pueden tener un impacto significativo tanto en las urbes de origen como en las ciudades de destino, afectando aspectos sociales, económicos, culturales y políticos.

Figura 39
Movimientos migratorios

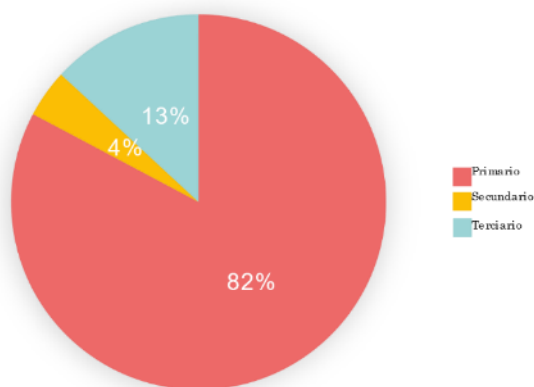


Fuente: (PDOT Guamote, 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Actividades productivas del sector y su ubicación

La economía del cantón se basa principalmente en actividades primarias de acuerdo a su clasificación; en el sector rural predomina el sector primario con un 82%, el secundario con un 13% la misma que corresponde a la fabricación de prendas de vestir y otros, el 4% hace referencia al sector terciario enfocada más en la comercialización de productos obtenidos de la agricultura y ganadería.

Figura 40
Sectores económicos predominantes en el área rural



Fuente: (PDOT Guamote, 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Es importante detallar las actividades económicas del sector rural debido a que esta tiene influencia directa en las dinámicas del área urbana. Es así que, los porcentajes analizados desde el PDOT Guamote, 2019 detalla los principales productos agrícolas obtenidos son el pasto, la papa, maíz, cebada, quinua, chocho, haba, trigo, alfalfa, arveja, mora y hortalizas.

Es así que, estos productos agrícolas en su mayoría provenientes del sector rural, se venden en la feria urbana dentro de los mercados existentes y a través de ventas ambulantes. Esta diversidad comercial impacta significativamente en la movilidad peatonal y vehicular generando conflictos en distintos puntos, la utilización de espacios, el funcionamiento de equipamientos y el desarrollo económico en la zona urbana del cantón. Es crucial destacar estos puntos para proponer iniciativas que promuevan la organización y mejoren la eficiencia en la comercialización de estos productos, contribuyendo así a un entorno urbano más dinámico y sostenible.

Tabla 5
Población ocupada por rama de actividad en el área rural

Ramas de actividad -Sector Primario	
Actividad	Porcentaje
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca.	82,76%
Explotación de minas y canteras	0,01%

Fuente: (PDOT Guamote, 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 41
Principales cultivos producidos en el cantón Guamote

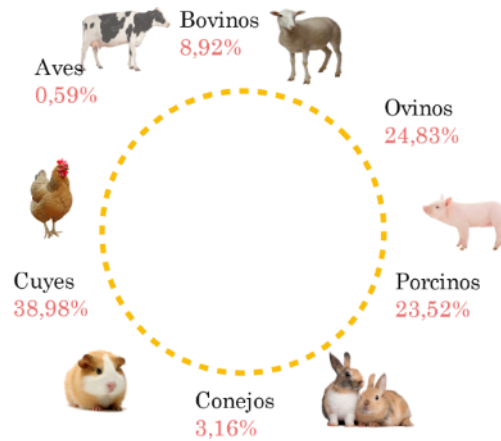


Fuente: (MAG, 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Así mismo, las actividades dentro del sector rural dependen del nivel de instrucción, el 47,03% de la población rural han acabado solamente la primaria; donde, optan por la agricultura y la crianza del ganado bovino, ovino, aves de corral y una amplia gama de animales domésticos.

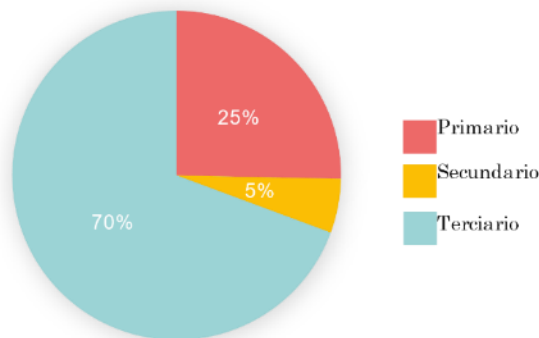
Figura 42
Principales especies comercializadas



Fuente: (PDOT Guamote 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Por otro lado, dentro del área urbana los sectores económicos predominantes son en un 25% el sector primario con actividades como la agricultura y ganadería que lo realizan en lotes ubicados en el sector rural, el sector secundario tiene un 5% donde se desarrollan actividades vinculadas directamente con la producción manufacturera tales como la industria textil y de confección de prendas de vestir y artículos relacionados; procesamiento y elaboración de productos alimenticios, como panaderías, y derivados lácteos, seguido por la construcción es como actividad más común, en menor medida el suministro de gas, la distribución de agua, el alcantarillado y la gestión de residuos.

Figura 43
Sectores económicos predominantes en el área urbana



Fuente: (PDOT Guamote 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tabla 6

Población ocupada por rama de actividad predominante en el área urbana.

Ramas de actividad -Sector Secundario	
Actividad	Porcentaje
Industrias manufactureras	1,33%
Suministro de electricidad y aire acondicionado	0,00%
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	0,00%
Construcción	3,99%

Fuente: (PDOT Guamote 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

A su vez, las actividades del sector terciario equivalen a un 70% las mismas que están principalmente relacionadas con el comercio al por mayor y al por menor, así como con el transporte, el almacenamiento, la hostelería y los servicios de restauración, entre otros.

El área urbana de la parroquia Matriz se transforma en el epicentro comercial y motor de crecimiento económico del cantón, dado que en ella se encuentra la mayor cantidad de servicios correspondientes al sector terciario que ha ido ganando importancia en muchas economías modernas debido al crecimiento del comercio y la especialización de los servicios.

Tabla 7

Población ocupada por rama de actividad en el área urbana

Ramas de actividad -Sector Terciario	
Actividad	Porcentaje
Comercio al por mayor y menor.	27,81%
Transporte y almacenamiento.	8,75 %
Actividades de alojamiento y servicio de comida.	6,31 %
Información comunicación.	1,16%
Actividades financieras y de seguros.	0,33%
Actividades inmobiliarias	0,08%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,99%
Servicios administrativos y de apoyo.	0,50%
Administración pública y de defensa.	8,97%
Enseñanza	5,98%
Actividades de atención de la salud	3,07%
Artes, entretenimiento y recreación.	0,17%
Artes, entretenimiento y recreación.	2,49%
Otras actividades de servicio.	2,49%
Actividad de los hogares como empleadores	1,74%

Fuente: (PDOT Guamote 2019)**Elaboración:** (Benalcázar & Curicama, 2024)

Intercambio y comercialización de productos y servicios en el tejido urbano

La llegada del ferrocarril en 1903, introdujo nuevas formas de vida y comercio en el cantón ejerciendo una importante influencia en el progreso facilitando el suministro de productos básicos para sus habitantes y permitiendo la venta de sus productos en otras áreas del país.

Tanto el ferrocarril como la carretera panamericana han jugado un papel crucial en el desarrollo llevando a la instalación de múltiples comercios en el área urbana para satisfacer la creciente demanda local, especialmente de suministros y equipamiento para actividades agrícolas y ganaderas.

El escenario ferial de los días jueves en el cantón Guamote es uno de los más importantes a nivel provincial y regional donde se produce el intercambio y comercialización

de una gran cantidad de productos agrícolas y pecuarios, así también servicios esenciales dentro de las dinámicas del sector. La feria se despliega en 12 locaciones, incluyendo mercados, plazas y vías como la 1ro de agosto, Maldonado, 5 de Junio, 10 de Agosto, H. Harman, Carlos Vela, Quirola, Vargas Torres y Av. Simón Bolívar, dentro de las cuales se ofrecen servicios y comercializan diversos productos que incluyen animales, textiles, alimentos, medicinas, herramientas y otros artículos necesarios.

Figura 44

Intercambio y comercialización de animales en la feria del cantón

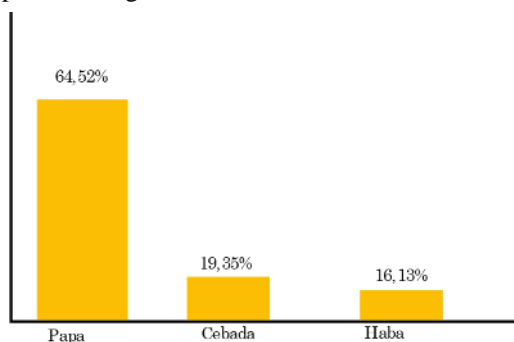


Fuente: (PDOT Guamote 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 45

Promedio de productos agrícolas comercializados en la feria.



Fuente: (PDOT Guamote 2019)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tabla 8

Intercambio y comercialización de productos y servicios

Intercambio y comercialización de productos y servicios en el lugar de estudio				
Sector donde se adquieren productos y servicios diariamente				
Productos	En el área urbana	En la parroquia Cebadas	En ciudades aledañas (Colta-Riobamba)	TOTAL
Prendas de vestir	60%	5%	35%	100%
Producción de madera/artículos de paja	75%	5%	20%	100%
Productos elaborados de metal	30%	5%	65%	100%
Fabricación de muebles	20%	5%	75%	100%
Productos farmacéuticos	80%	5%	15%	100%
Productos tecnológicos	20%	5%	75%	100%
Promedio	49%	5%	46%	100%
Servicios				
Comercio al por mayor	70%	5%	25%	100%
Servicios de alojamiento	10%	2%	88%	100%
Telecomunicaciones	10%	1%	89%	100%
Actividades de servicios financieros	50%	1%	49%	100%
Actividades jurídicas y contabilidad	20%	5%	75%	100%
Actividades de Arquitectura e ingeniería	3%	1%	96%	100%
Servicios educativos	5%	1%	94%	100%
Transporte	60%	5%	35%	100%
Servicios de salud	40%	1%	59%	100%
Promedio	30%	2%	68%	100%

Fuente: (PDOT Guamote, 2019)**Elaboración:** (Benalcázar & Curicama, 2024)

Además, de acuerdo a los datos analizados desde el PDOT Guamote, 2019 los habitantes del área urbana con respecto a la adquisición de productos de consumo diario y masivo los realizan en un mayor porcentaje dentro del área urbana con un 49%, en lugares aledaños como la parroquia de Cebadas en un 5% y en ciudades grandes como Riobamba con un 46%, indicando a la vez se tiene ciertas facilidades de adquirir estos productos en el centro urbano.

A su vez, los servicios lo adquieren en un 68% en ciudades grandes como Riobamba, un 30% en el centro urbano de Guamote y un 2% en la parroquia Cebadas, indicando que la zona de estudio carece de servicios que satisfagan las necesidades de sus usuarios.

3.3.1. Visión estructural

Tejido

El tejido urbano comprende el entramado físico de un territorio, el cual es producto de la acumulación de distintas realidades sociales. En este se presentan las principales formas, proporciones y relaciones entre vías, manzanas y edificaciones.

En la zona central se identifica un tejido urbano ortogonal articulado a equipamientos relevantes, como es la vía férrea, la estación de tren y el primer mercado municipal. Esta configuración denota irregularidad en lo edificado, vacíos, manzanas porosas, y vías disparejas.

Figura 46

Principal centro de Guamote en 1903



Fuente: (Javca, 2009)

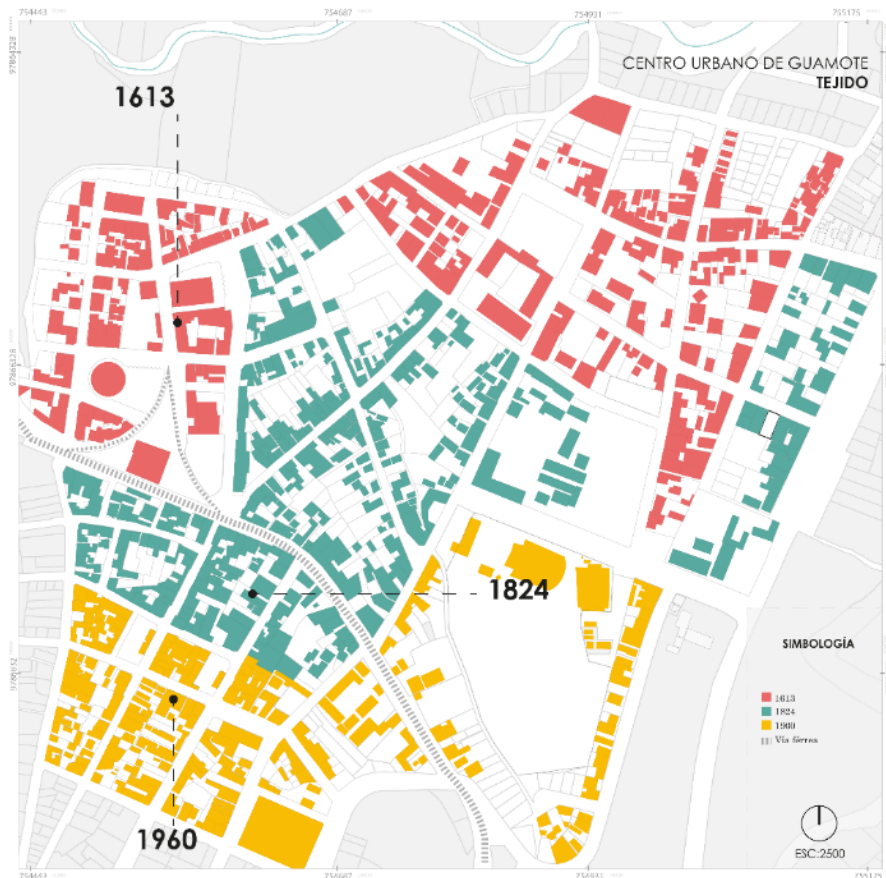
Figura 47

Estación del tren y viviendas de Guamote en 1944



Fuente: (Javca, 2009)

Figura 48
Tejido del Centro Urbano de Guamote



Fuente: (PDOT Guamote 2019)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Trazado

La lectura de la traza permite reconocer el proceso de constitución de las partes que componen la ciudad, definidas por su estructura, tamaño, proporción y la forma de relación con las vías, que a menudo responden a las características del suelo.

Un trazado bien ejecutado puede contribuir al desarrollo sostenible, mejorando la movilidad, la integración social y la eficiencia del transporte, mientras que un trazado inadecuado puede generar problemas de congestión, segregación, falta de accesibilidad y otros desafíos urbanos.

La configuración de la traza dentro del polígono de estudio se ve notablemente influenciada por dos elementos principales. En primer lugar, la antigua Panamericana, que emerge como un eje crucial de crecimiento y desarrollo urbano hasta la actualidad. En segundo lugar, la línea férrea que atravesó la ciudad en 1903, según datos históricos citados en el Pdot Guamote 2023, introduce nuevas dinámicas de vida y comercio en la zona dando lugar así a alas conformaciones existentes en sus alrededores.

Posterior a esto, la panamericana E35 se reubica dando lugar a la formación de nuevas áreas de expansión con respecto a los primeros asentamientos. Esta reubicación tiene en cuenta la topografía irregular de la región, lo que resulta en una superposición de la ciudad sobre áreas agrícolas, donde la adaptación de vías se llevó a cabo mediante la conexión entre los lotes agrícolas, lo que dio lugar a una articulación urbana irregular y carente de una estructura definida.

Figura 50
Análisis macro del trazado, mapa año 1974



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 49
Análisis macro del trazado, mapa año 2020



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 51
Trazado



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Topografía

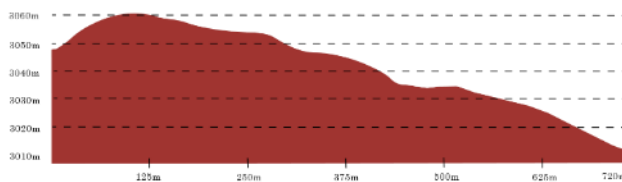
El cantón posee una topografía variada en toda su extensión debido a la presencia de la cordillera central y occidental, la mayor parte del territorio del cantón está conformada por colinas. Dentro del área urbana y lo que corresponde a la zona de estudio se puede evidenciar un relieve poco accidentado con algunas variantes a lo largo de su territorio.

Se puede decir que el recorrido a la zona céntrica de Guamote es en acenso, puesto que su acceso se realiza por el punto más bajo que es de 3011m que está ubicado en su acceso principal a la urbe por la panamericana e35, llegando hasta el área más consolidada que alcanza los 3075m; de manera que, la evacuación de aguas lluvias se realiza en dirección noreste.

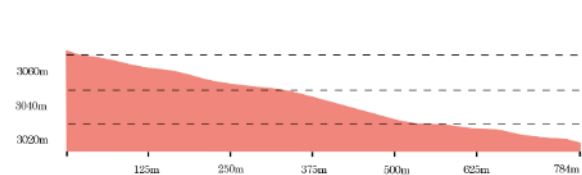
Figura 52

Cortes Topográficos

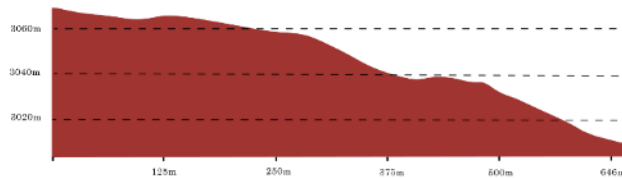
CORTE A-A'



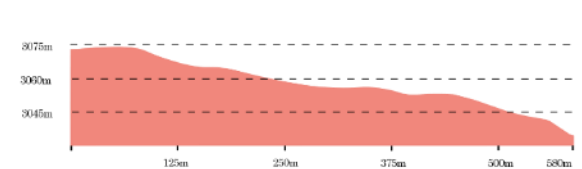
CORTE C-C'



CORTE B-B'



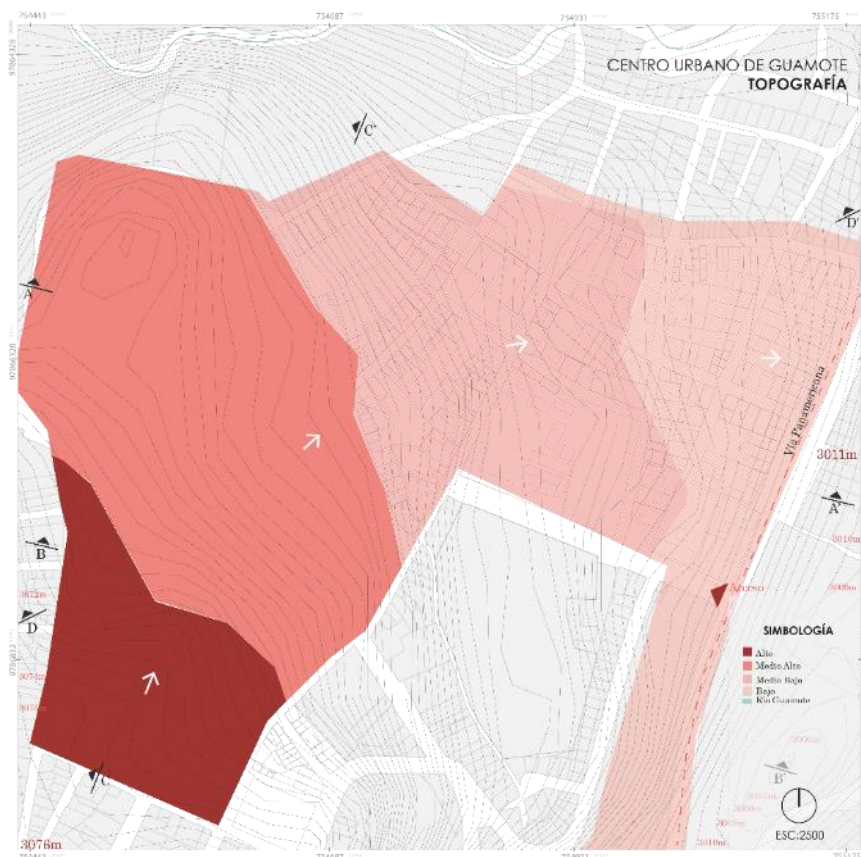
CORTE D-D'



Fuente: (Global Mapper, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 53
Topografía



Fuente: (Global Mapper, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Parcelario

El parcelario en la planificación urbana y la gestión del suelo es esencial para entender y organizar el tejido urbano. Es así que, actualmente la normativa existente en el PUGS establece áreas de lotización según el uso de suelo, siendo su clasificación la residencial en baja, media y alta densidad donde se proyectan lotes mínimos de 180 m² hasta los 250 m², así mismo se toma en cuenta uso comercial y de servicios, uso múltiple e industrial en bajo y mediano impacto. Sin embargo, se identifican parcelas que no cumplen con el mínimo normativo llegando y provocando la irregularidad en la trama urbana.

Dentro del área de estudio se identificaron parcelas pequeñas que llegan a medir 85 m², tramas regulares que abarcan parcelas homogéneas de alrededor de los 100 m² en topografía regular y parcelas grandes de aproximadamente 300 m² formadas por la agrupación de viviendas y área verde privada.

Así mismo, se pueden reconocer condiciones urbanas inaccesibles provocadas por terrenos irregulares, emplazamientos en zonas de riesgo, y nula atención a las condiciones naturales de sitio, tales como; fuentes hídricas y topografía. Dentro de esto se puede

destacar lotizaciones que incumplen los retiros mínimos frente a áreas de protección forestal y canales de riego.

De igual manera, se observan parcelas que incumplen con los retiros mínimos establecidos, colocándose mayormente a línea de fábrica. Este escenario refleja la necesidad de una gestión en la planificación para optimizar el uso del espacio y mejorar la calidad urbanística, a fin de promover un entorno más armonioso y funcional.

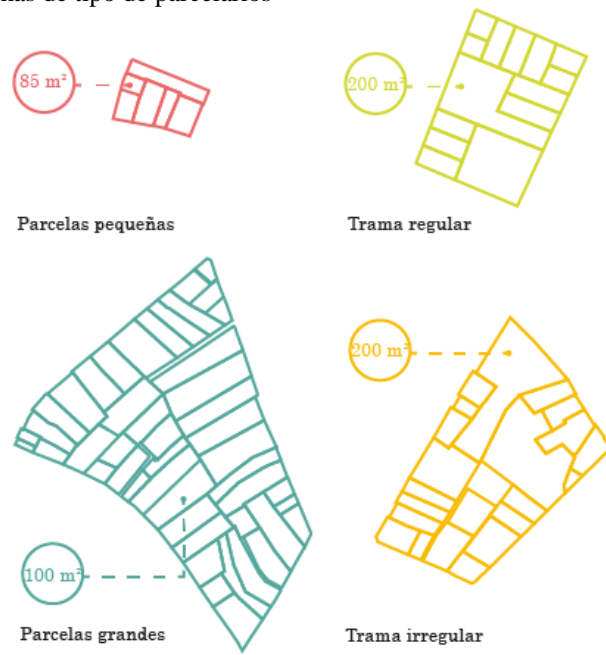
Tabla 9
Parcelario establecido en el PUGS 2020

Parcelario según normativa actual						
Tipos de usos de suelo	Lote mín (m2)	COS total (%)	Retiro frontal	Retiro lateral 1	Retiro lateral 2	Retiro posterior
Residencial baja densidad	180	65	3	3	0	3
Residencial media densidad	200	100	3	0	0	3
Residencial alta densidad	250	280	3	0	0	3
Uso comercial y servicios	200	340	0	0	0	3
Uso múltiple	300	510	0	0	0	3
Industrial bajo impacto	1500	170	3	3	3	5
Industrial bajo impacto	2000	150	0	3	3	5

Fuente: (GAD Municipal Guamote, 2020)

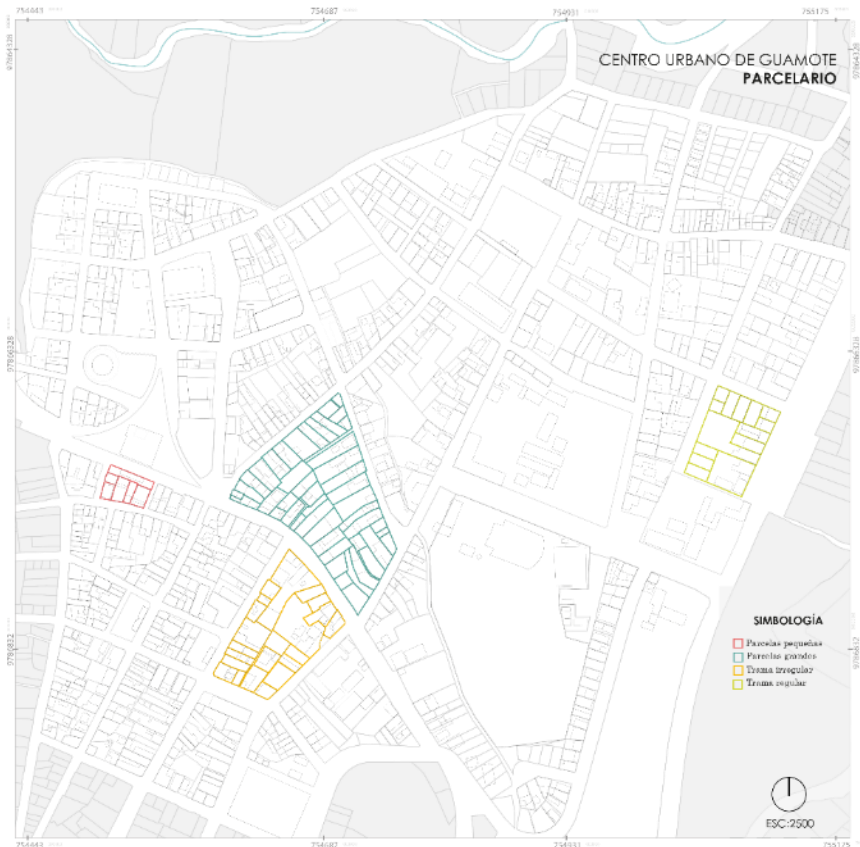
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 54
Esquemas de tipo de parcelarios



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 55
Parcelario actual existente



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tipos de vías

El sistema vial del centro urbano no propicia acceso e interrelación entre los puntos de la zona de estudio al no tener un sistema de circulación organizado, señalización adecuada y diversidad de materiales.

Por otro lado, se ha observado la ausencia de homogeneidad en la tipología de las calles, especialmente en las predominantes correspondientes a la categoría local C¹², que varían en ancho desde los 7 metros hasta los 11 metros, presentando una amplitud no homogénea ya que en algunos tramos llegan a disminuirse hasta los 6 metros. Entre las vías más destacadas dentro de la trama urbana, se recalca la principal de acceso, catalogada como una Arterial Tipo A¹³, la cual cuenta con parterre y su pavimento de asfalto, al ser recientemente instalado, se encuentra en óptimas condiciones.

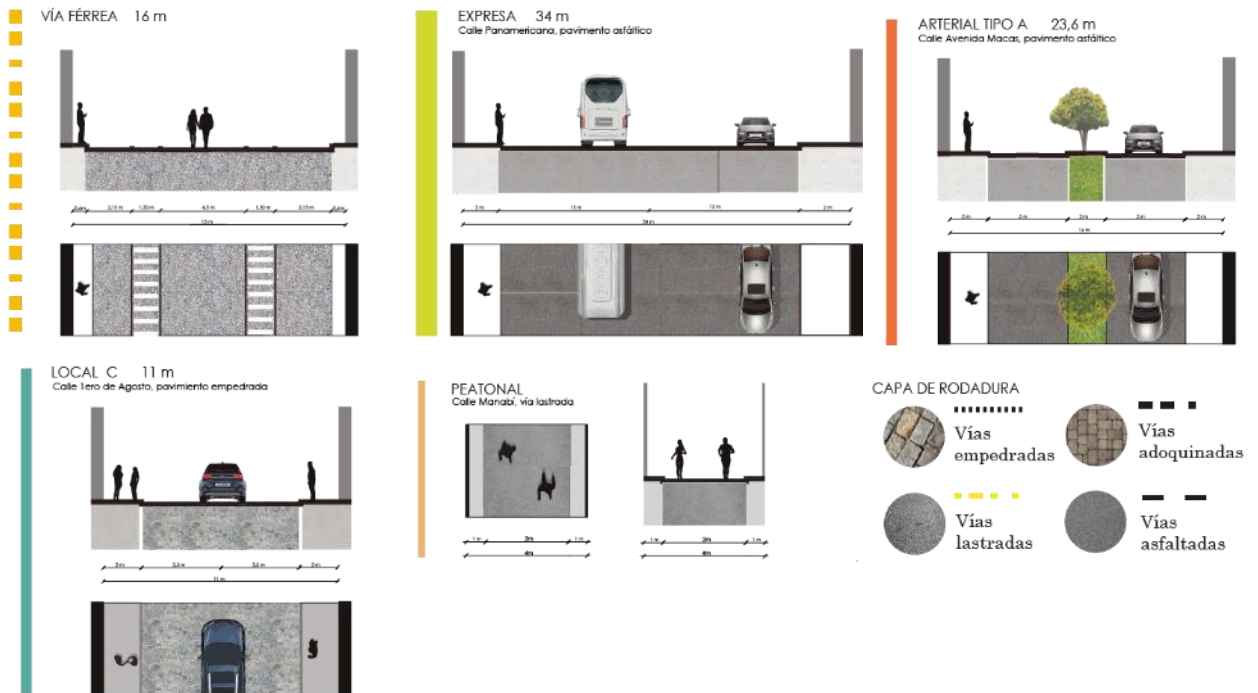
No obstante, se han identificado algunas vías que generan conflictos debido al inadecuado manejo de la materialidad. Un ejemplo notable es el caso de las calles García Moreno y H. Harmán, donde se concentran la mayoría de los mercados, y la carga vehicular provoca un desgaste que supera su vida útil, presentando condiciones deterioradas. Este fenómeno destaca la necesidad de una gestión más efectiva de la infraestructura vial en estas zonas específicas.

La vía férrea comprende un punto importante en la ciudad, actualmente funciona como caminería, puesto que, en la actualidad el ferrocarril se encuentra sin funcionamiento en consecuencia se ha presentado en ciertas partes del eje ferroviario un relleno con grava para proteger a la línea dando como resultado un eje peatonal a lo largo de esta; sin embargo los bordillos que protegen a este nuevo "parterre" presenta un desnivel de alrededor de 40cms con respecto a la capa de rodadura de las vías vehiculares aledañas, lo que genera que existan dos carriles con eje asimétrico con este elemento, que por un lado se convierte en una zona de protección para el uso vehicular para evitar el cambio de carril; sin embargo referente al cruce peatonal se convierte este "parterre" en un problema por ser muy alto que impide con facilidad transitar en el momento de cruzarlo. Este eje denota una marcación de separación al espacio público, lo que hace es romper la unidad territorial al interferir la accesibilidad, para ello es recurrente que el espacio público se lo maneje como un todo territorial sin desmembraciones para la integración y facilidad de las actividades comerciales y turísticas tanto para propios y visitantes.

¹² Las vías locales tienen como rol es establecer las relaciones entre las vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 11 m y el ancho mínimo de su calzada no debe ser inferior a 7 m, tanto si se trata de un solo sentido de tránsito o doble sentido de tránsito (Arévalo, 2018).

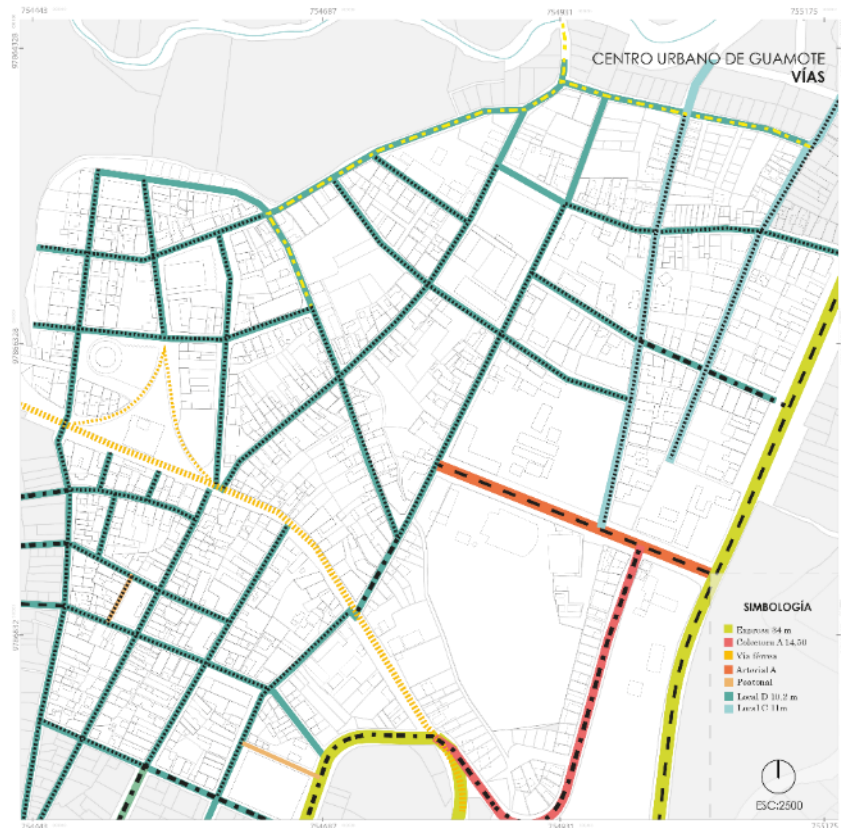
¹³ Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomunal. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 30 m y su ancho mínimo de sus calzadas pavimentadas, en conjunto, no debe ser inferior a 14 m (Arévalo, 2018).

Figura 56
Esquemas tipos de vías



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 57
Vías estado actual



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

3.3.2. Visión sistemática

Áreas verdes

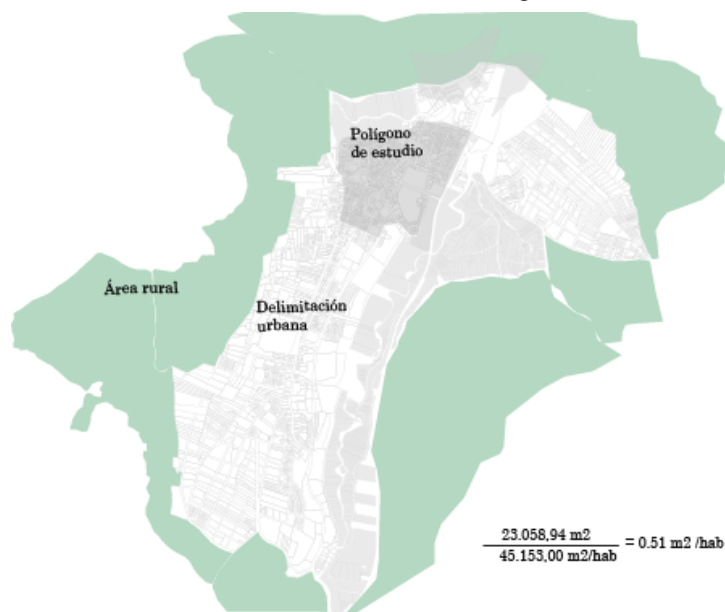
La existencia de áreas verdes dentro de una ciudad proporciona espacios de esparcimiento y recreación para los residentes, mejora la calidad del aire, reduce el impacto del calor y promueve la biodiversidad. La parte central de Guamote, al ser una ciudad pequeña tiene marcada el área urbana con la rural bajo límites observables de acuerdo a la ordenanza N°015-GADMCG-2020 que define el límite urbano, donde se evidencia aún parcelas agrícolas dentro de la delimitación.

Así mismo, existen áreas de recreación pasiva en malas condiciones debido a la contaminación con desechos producidos de la ciudad y la carencia de tratamiento de aguas residuales. El porcentaje de área verde de toda el área urbana en relación al número de habitantes es del 0.51 hab/m² evidenciando así un porcentaje bajo de acuerdo a los patrones establecidos,

El centro está mayormente densificado, las áreas verdes públicas son pocas destacándose el parque Eugenio Espejo con 2600 m², que sirve como espacio de esparcimiento, aunque mayormente presenta áreas pavimentadas y una proporción reducida de vegetación. Del mismo modo, el estadio, con una extensión de 21,680.00 m², constituye parte de los espacios verdes urbanos. Sin embargo, su acceso permanece limitado debido a su principal uso deportivo, generando una carencia notable de áreas verdes de calidad en la zona urbana.

Figura 58

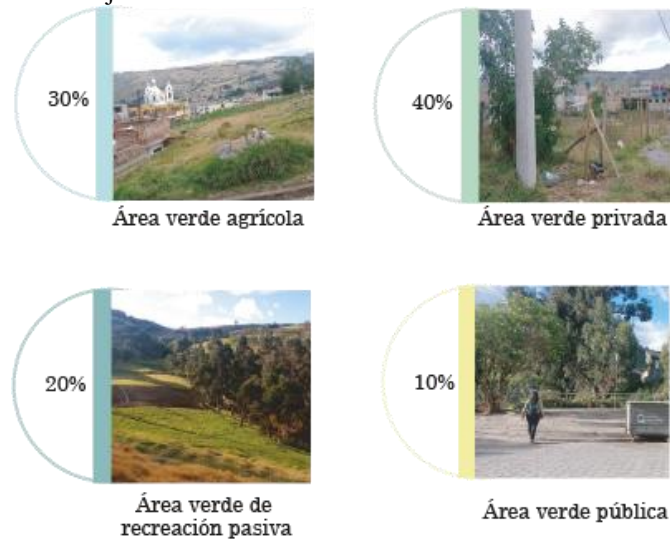
Análisis macro de la delimitación del área urbana según ordenanza N°015-GADMCG-2020.



Fuente: (GAD Municipal Guamote, 2020)

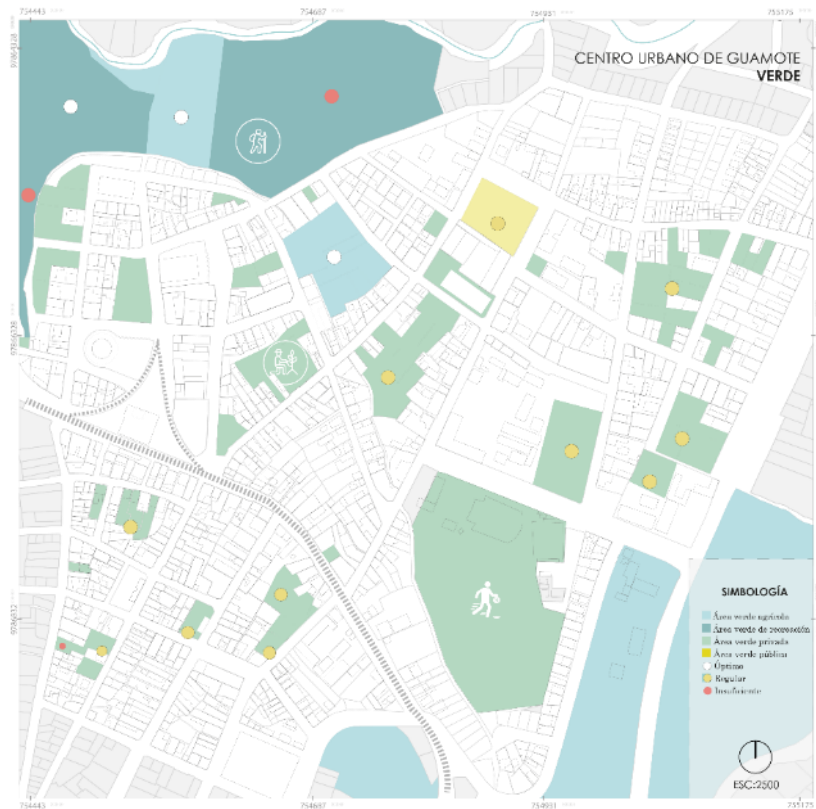
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 59
Porcentaje de áreas verdes



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 60
Verde



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Vegetación

La vegetación en el área urbana puede variar dependiendo del diseño, las políticas de planificación urbana y el entorno natural circundante. Es así que, algunas características comunes de la vegetación que rodea el área urbana están dentro de la vegetación alta como el pino, eucalipto, capulí con alturas entre 8 y 20 mts, la vegetación media abarca especies como el sigse, la chilca y arboles ornamentales con medidas de 3 a 6 m.

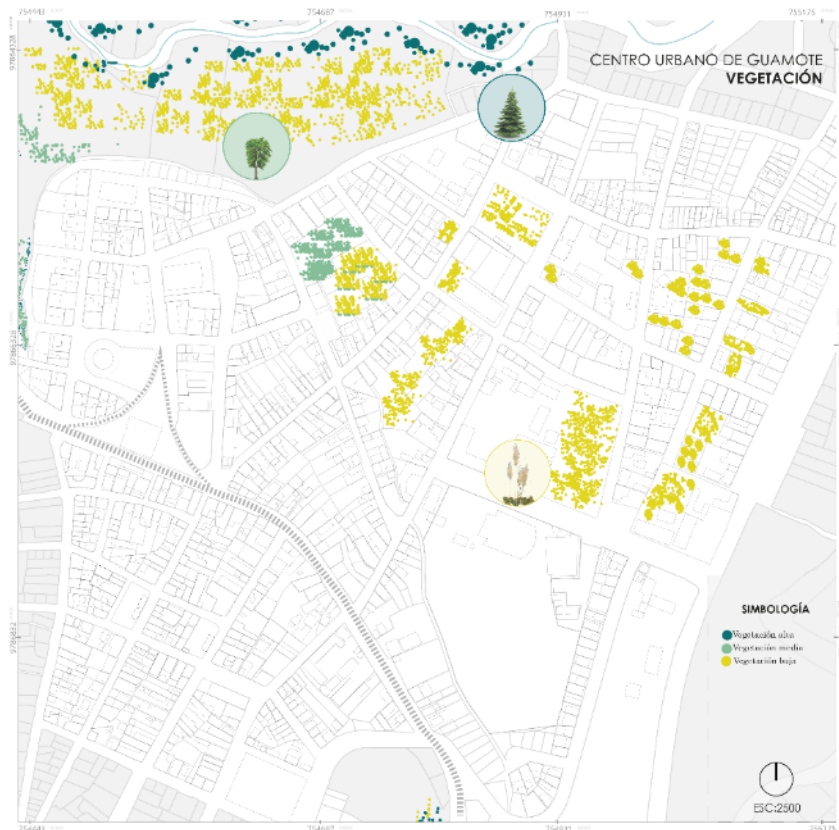
La vegetación baja corresponde principalmente a los cultivos alledaños de habas, papa, maíz y *Cenchrus clandestinus* o comúnmente conocido como kikuyo en el estadio, bayoneta-*Yucca aloifolia*- y morus alba o morera en espacios público como el parque Eugenio Espejo donde. Así mismo, la fauna existente en su contexto inmediato abarca animales domésticos y silvestres propio de los bosques.

Figura 61
Vegetación



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 62
Vegetación



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Uso de suelo

El uso de suelo establecido en el PUGS 2020 está clasificado por uso comercial, residencial, y de expansión. Sin embargo, en el levantamiento se pueden identificar otros tipos de ocupación, por ello, en términos generales, se habla de uso de suelo residencial neto y otro habitacional mixto, donde se permiten y realizan el resto de actividades necesarias. Además, se realiza un levantamiento de ocupación de suelo específica tomando en cuenta; equipamientos, infraestructuras, industrias, y vacíos.

De esta manera, se identifica la predominancia del uso residencial mixto con un porcentaje del 61%, en el que se aprecia la comercialización de productos de primera necesidad, así como textiles, denotando que dichas actividades funcionan en los días de feria debido a la afluencia de personas oriundas del propio cantón como visitantes de otras partes del país.

Figura 63

Uso de suelo establecido en el PUGS 2020



Fuente: (GAD Municipal Guamote, 2020)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 64

Fotografías ocupación de suelo



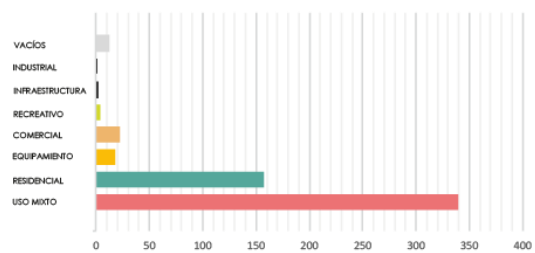
Tabla 10

Tipos de ocupación de suelo

Ocupación de uso de suelo	
Tipos de usos de suelo	Cantidad
Uso mixto (Planta baja comercial)	339
Uso residencial neto	157
Uso comercial	23
Equipamientos	18
Infraestructura	1
Recreativo	4
Industrial	1
Vacios	11

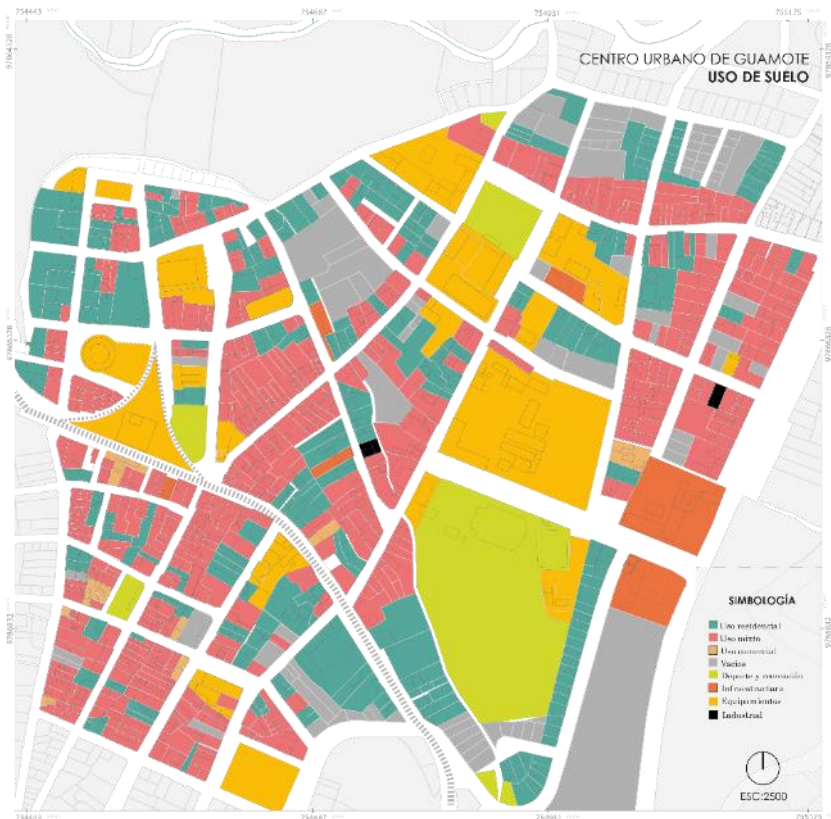
Figura 65

Ocupación de suelo



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 66
Uso de suelo



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Altura de edificaciones

La altura de edificación dentro de la zona céntrica muestra un perfil urbano bajo donde predominan en un 81% las viviendas de 1 y 2 pisos, sin embargo, llegan a existir edificaciones que alcanzan los 5 pisos. Uno de sus puntos más altos corresponde a la Iglesia Matriz, el cual se considera un hito importante que rompe con el perfil lineal de la ciudad.

Los elementos edificados se ven influenciados principalmente por el nivel social y económico de sus habitantes; es así que dentro del PUGS (2020), se encuentran determinadas alturas por zonas identificadas mediante códigos como R2 para alturas máximas de 2 pisos, CAM de 6 pisos, M y C de hasta 4 piso en búsqueda de una zonificación homogénea con respecto del crecimiento en altura de la zona; sin embargo, no se establece una normativa en relación al uso y aprovechamiento del suelo urbano.

Sin embargo, se procedió a realizar el análisis mediante los datos levantados in situ encontrando así áreas que no cumplen con las normativas vigentes, falta de actualización y la inexistencia de controles para la misma, dando como resultado edificaciones emplazadas sin relación funcional entre el contexto provocando impactos negativos en la imagen urbana.

Figura 67
Alturas establecidas en el PUGS 2020



Tabla 11
Número de viviendas por altura

Altura de edificaciones	
Altura	Total
1 Piso	295
2 Pisos	292
3 Pisos	118
4 Pisos	22
5 Pisos	1

Figura 68
Viviendas según alturas

CÓDIGO	ALTURA MÁXIMA	
	PISOS	MTS
R2	2	6
C	4	12
CAM	6	18
M	4	12

Fuente: (GAD Municipal Guamate, 2020)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 69
Fotografías de alturas de edificaciones



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

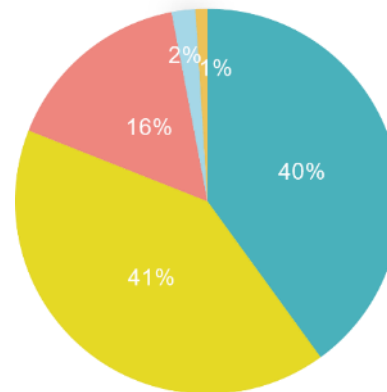
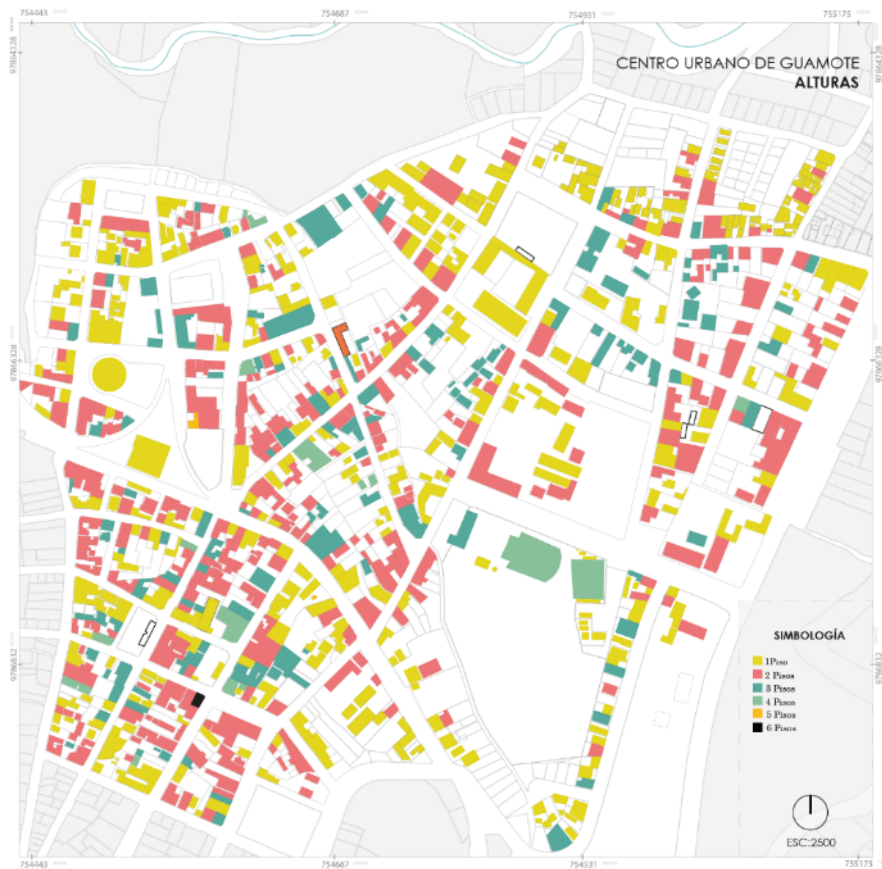


Figura 70
Altura Edificaciones



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Patrimonio

Dentro del tejido urbano se identificó que el nacimiento de la ciudad se desarrolla a partir de la vía férrea; de manera que las edificaciones con identidad patrimonial mayormente se distribuyen alrededor de este centro, por ello en el análisis se delimitó un sector del área comercial, tomando en cuenta con la mayor concentración de viviendas patrimoniales.

Las tipologías arquitectónicas de reconocimiento histórico se identifican por los elementos que conforman sus fachadas, carpintería, zócalos, molduras en las categorías colonial, republicana; como también, edificaciones con influencia moderna y moderna intervenida. Así mismo, la mayoría de estas viviendas al ser de propiedad privada no se les da el mantenimiento necesario, generando deterioro u intervenciones que provocan la pérdida del carácter histórico que disponen las viviendas.

Figura 71

Perfil Urbano Vía férrea y calle H. Harmán

PERFIL URBANO
VIA FÉRREA H. HARMÁN FRENTE A



Figura 72

Perfil Urbano Línea férrea y calle Eloy Alfaro

PERFIL URBANO
VIA FÉRREA ELOY ALFARO



Figura 73

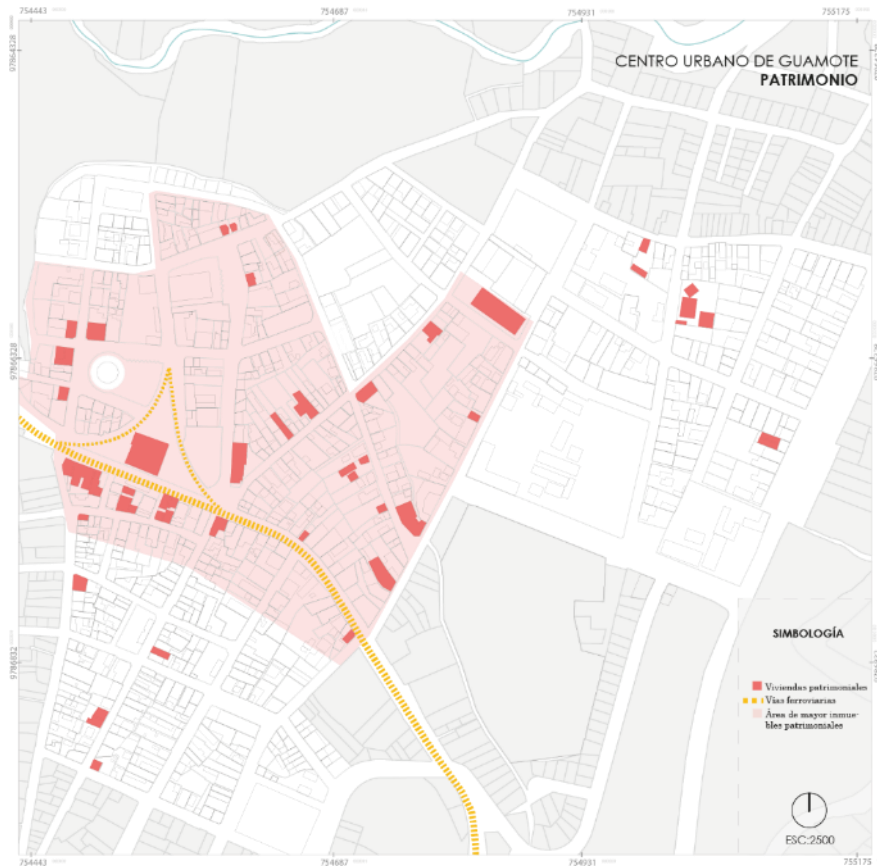
Perfil Urbano Vía férrea y calle H. Harmán frente B

PERFIL URBANO
VIA FÉRREA H. HARMÁN FRENTE B



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 74
Patrimonio



Fuente: (Levantamiento,2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Equipamientos

Se ha identificado que el área urbana cuenta con una variedad de instalaciones, tales como educativas, administrativas, recreativas, deportivas, comerciales, financieras, de seguridad, religiosas y de salud. Puede afirmarse que existe un abastecimiento de servicios esenciales brindados a la localidad; no obstante, se observa una infrautilización de estos recursos debido al abandono y funcionalidad de los mismos, lo que en algunos casos conduce al deterioro.

Entre las instalaciones más destacadas que cuentan con infraestructura, pero no tienen un uso constante se encuentran los cuatro mercados existentes. Estos operan de manera eventual, dejando un abandono no solo en las instalaciones en sí, sino también en los alrededores de las viviendas destinadas a uso comercial en planta baja. Otro recurso importante es la estación de tren, aunque se encuentra en buenas condiciones no está en funcionamiento y no existe ningún tipo de uso. Así mismo; la plaza principal municipal recientemente revitalizada, ocupa un lugar importante en la trama urbana al ser el punto de conexión de tres vías principales. Actualmente, dispone de una concha acústica que se utiliza únicamente dos

veces al año para eventos tradicionales y presenta una materialidad que contribuye al incremento de la isla de calor, es decir es un recurso con un potencial limitado.

Esta situación refleja que la falta de uso de estas instalaciones no son simplemente una discordancia con la ciudad y necesidades del usuario, sino también una deficiencia en el nivel socioeconómico; puesto que se percibe una falta de interés tanto por parte de los habitantes como de la municipalidad en impulsar la economía local, lo que contribuye al desuso de estos valiosos recursos urbanos.

Tabla 12

Análisis de equipamientos existentes

Análisis de equipamientos existentes				
Equipamiento	Ubicación	Funcionamiento	Estado Actual	Problemas Urbanos
Unidad Educativa Velasco Ibarra	Av. Macas y 10 de Agosto	Educación	Bueno	Falta de integración con otros espacios públicos
Estadio Municipal	Av. Macas y 10 de Agosto	Recreativo y Deportivo	Regular	Espacio con acceso limitado, en condiciones regulares, se convierte en un foco de inseguridad al no existir actividad.
GAD - Guamote	10 de Agosto y Abelardo Montalvo	Administrativo	Bueno	Falta de integración con sus espacios exteriores
Parque Eugenio Espejo	Grl Barriga y Abelardo Montalvo	Recreativo	Regular	Falta de un diseño adecuado que permita el correcto funcionamiento generando puntos inseguros para la ciudad
Iglesia Matriz	10 de Agosto y Gonzalez Suarez	Religioso	Bueno	Infraestructuras en buen estado donde sus alrededores no cuentan con espacio adecuados para su tránsito e integración entre otros espacios
Escuela Río Amazonas	Grl Barriga y Amazonas	Educativo	Bueno	
Unidad Policial Comunitaria	10 de Agosto y Chile	Seguridad	Bueno	
Antiguo Municipio	Grl Barriga y Maldonado	Cultural	Regular	Acceso limitado

Parque Central	Maldonado y H.Harman	Recreativo	Regular	-Espacio en desuso Se convierte en una isla de calor al tener solamente piso duro -Carece de atractivos que generen dinamismo
Museo del tren	Eloy Alfaro-Línea férrea-H.Harman	Cultural	Bueno	Infraestructura inutilizada Limitada accesibilidad
Mercado Amazonas	Riobamba y García Moreno	Comercial	Regular	Los mercados solo funcionan los días de feria, no obstante, se convierte en un espacio abandonado después de aquello. Provocan conflictos vehiculares y peatonales en días de feria debido al desorden en estos espacios. -Falta de diversificación en los usos y abandono de las mismas.
Mercado de Productores	Velasco Ibarra y H.Harmán	Comercial	Regular	
Mercado Municipal	García Moreno y Quirola	Comercial	Regular	
Mercado Plaza San Vicente	Av. Circunvalación y Manabí	Comercial	Regular	
Cancha 24 de Mayo	Av. Simón Bolívar y 5 de Junio	Deportivo Comercial los días jueves	Regular	

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 75
Fotografías Equipamientos



Figura 76
Sección A-A´

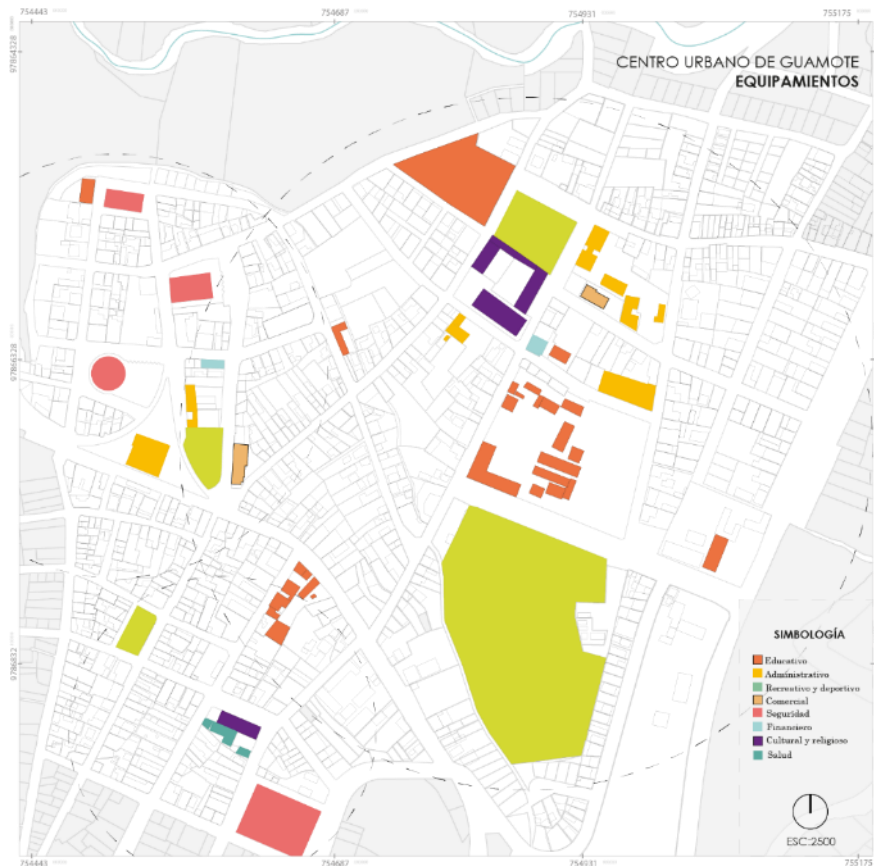


Figura 77
Sección B-B´



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 78
Equipamientos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Espacio público.

Los espacios públicos en la zona céntrica corresponden a plazas, mercados y equipamientos deportivos. En contraste, existen espacios semipúblicos con accesos restringidos por horarios, como la iglesia, el mercado municipal, la estación de tren y el municipio. Sin embargo, se observa una carencia de áreas recreativas, ya que solo se cuentan con canchas deportivas y no se disponen de lugares para el descanso, la concentración de actividades lúdicas o culturales.

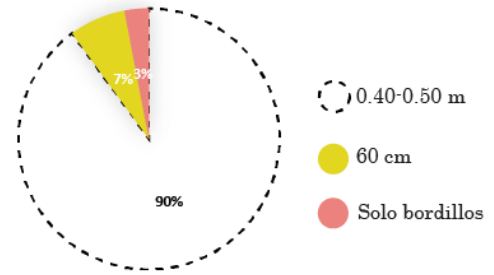
Un aspecto crítico de la ciudad es la inaccesibilidad de las aceras, ya que sus dimensiones son inferiores a lo establecido por la normativa, que sugiere un ancho de 1,20 metros. En ocasiones, llegan a medir tan solo 40 centímetros, y en otros casos existen solo bordillos, lo que provoca que los habitantes invadan las vías y se generen conflictos de movilidad.

En conclusión, se evidencia la necesidad de abordar esta problemática con dinamización de actividades sociales y económicos con la regeneración e implementación de espacios que impacten significativamente en la forma de vida de los ciudadanos y en la cohesión social de la comunidad.

Figura 79
Fotografías espacio público

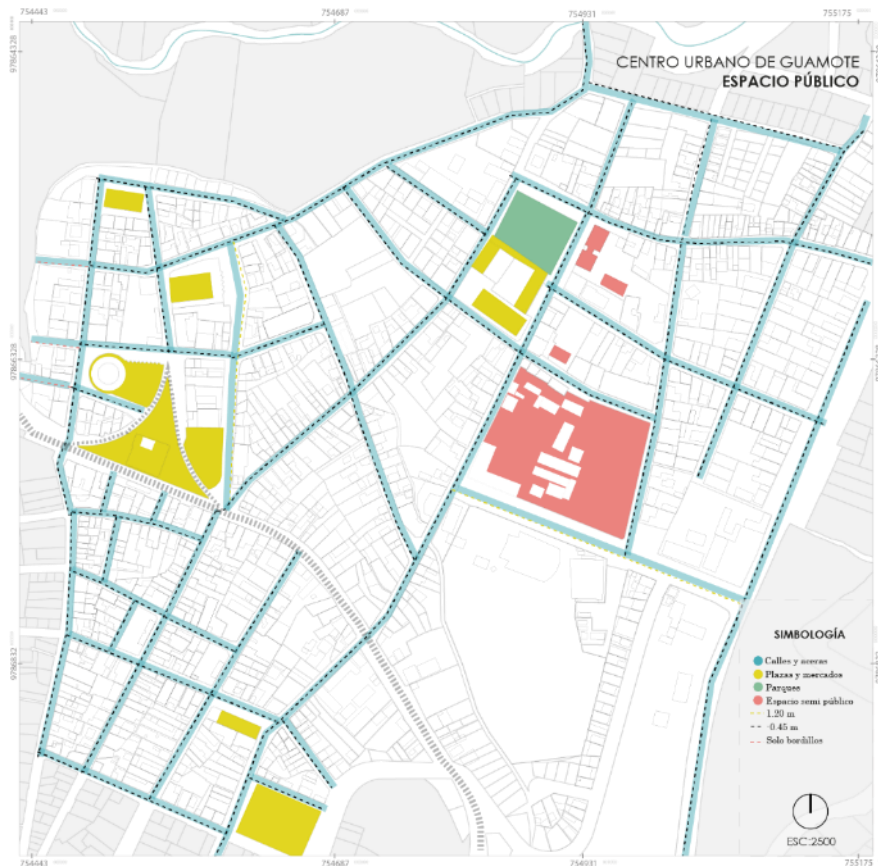


Figura 80
Dimensiones de aceras



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 81
Espacio público



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

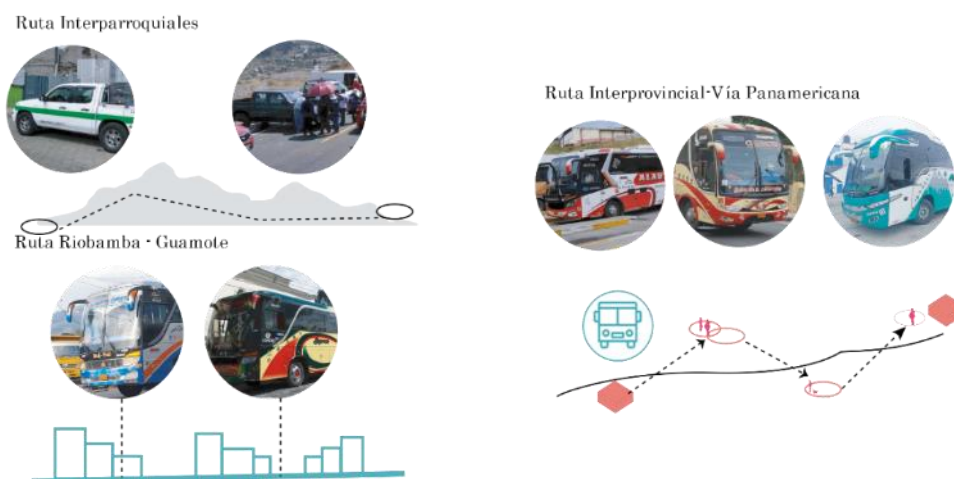
Transporte

La vía Panamericana atraviesa lateralmente a la ciudad por el lado sur y se considera una de las conexiones más importantes entre la zona norte y sur del país donde las rutas interprovinciales son bastante frecuentes. Dentro de la cobertura del área urbana existen dos líneas de transporte las cuales son la Cooperativa Guamote y Línea Grises que, a su vez

conectan la ruta Inter cantonal Riobamba-Colta-Guamote. Sin embargo, su recorrido actual no se muestra estratégico, ya que pasa por puntos poco relevantes y no proporciona un recorrido completo por la ciudad.

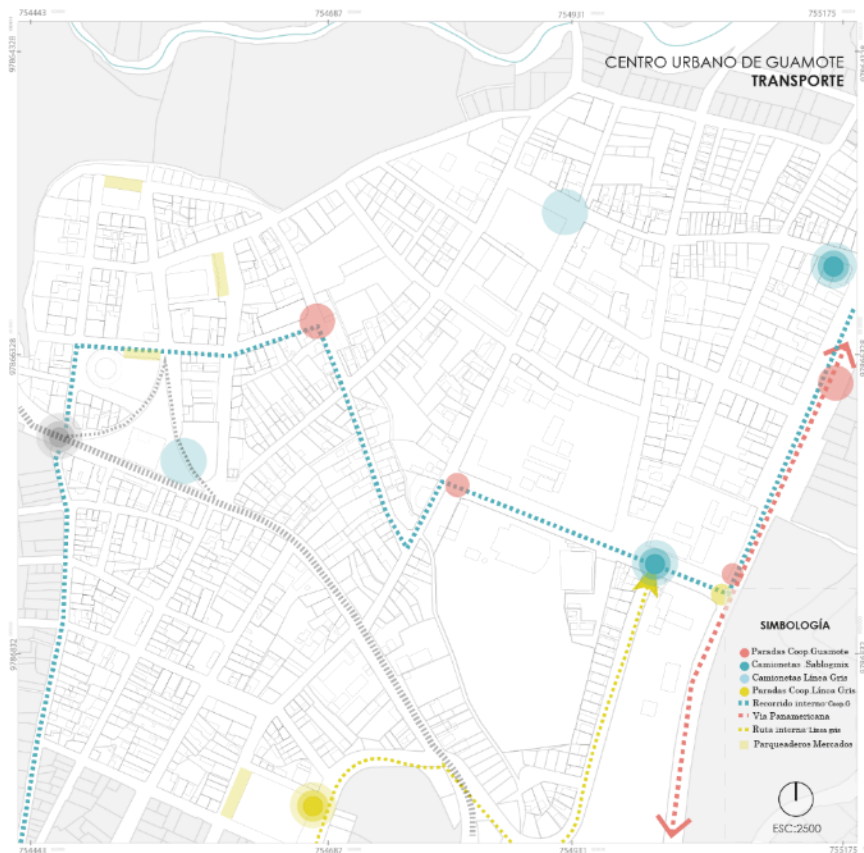
Adicionalmente, la carencia de infraestructuras diseñadas para una movilidad eficiente, como paradas de autobuses, estacionamientos y una terminal terrestre, genera que los buses Inter cantonales recojan pasajeros directamente en la vía Panamericana, creando situaciones de inseguridad para los peatones. Asimismo, en la ruta urbana interna, la ausencia de estos espacios y control adecuado conlleva a realizar pausas en cualquier lugar, incrementando los conflictos vehiculares. La necesidad de establecer adecuadas infraestructuras y regulaciones se vuelve evidente para mejorar la seguridad y eficiencia del transporte público en el sitio.

Figura 82
Líneas de transporte



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 83
Transporte



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Desechos sólidos

La gestión de residuos en el área urbana del cantón Guamate se realiza mediante barridos; sin embargo, las rutas de esta actividad no están definidas y se las realiza de acuerdo al requerimiento presentado. Uno de estas necesidades son los días de feria donde el desperdicio de desechos sólidos provocados por los mercados y las ventas informales genera un problema de salubridad para la ciudadanía.

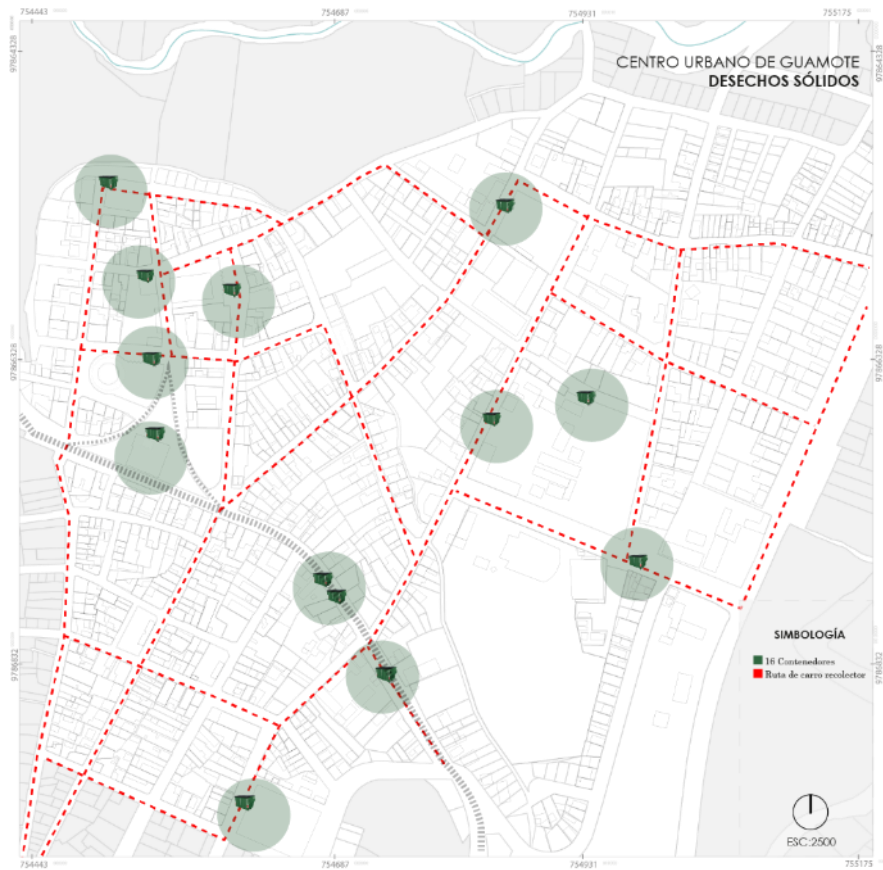
Así mismo, la recolección de residuos sólidos se lleva a cabo utilizando el método de acera, mediante un vehículo recolectores de 8.5 TN (GACEMMA, 2023). Este servicio abastece a un 89,45% a la zona urbana, no se realiza ninguna clasificación de residuos en ninguna de las rutas. Además, existe descontento con el sistema de recolección, siendo que el área de estudio dispone de solamente 16 contenedores que no abastecen a todas las manzanas, de manera que se requiere aumentar la frecuencia de la misma debido a la acumulación significativa de basura en los hogares, los contenedores temporales de residuos, ya que carecen de tapas y, a menudo, no tienen la capacidad necesaria para manejar la cantidad de despojos generados en la zona urbana del cantón.

Figura 84
Recolectores de desechos sólidos



Fuente: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 85
Recolección de desechos sólidos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Riesgos naturales y antrópicos

Los riesgos antrópicos identificados en el área abarcan la poca importancia existente en la clasificación de residuos sólidos. Así mismo, los efectos colaterales debido a posibles riesgos de la gasolinera que afectaría al acceso principal de la población, determinando con un radio de gran alcance de peligro en caso de un flagelo, considerando que aún la mayoría de edificaciones son de un sistema constructivo tradicional; así también, la ruta E35 conocida como panamericana se considera de alto un riesgo, debido al alto flujo vehicular y con la velocidad que permite un tipo de vía de esta característica, denotando que a la altura del ingreso a la urbe existe señalética y semaforización para el control y paso de los peatones al cruzar la misma, sin embargo se aprecia cruzan los vehículos a alta velocidad aun cuando están en color ambar, lo que ha ocasionado por varias ocasiones accidentes de tránsito de alta gravedad.

Por otra parte, los principales riesgos naturales son la caída de ceniza que en los últimos años se ha determinado que por el alcance de las erupciones del volcán Sangay y la orientación de los vientos ha cubierto el 58% del área urbana, generando emergencia permanente debido a la alta concentración de la ceniza sobre las cubiertas de estructura de madera deteriorada, como también el problema de limpieza de sus calles y veredas por su gran amplitud. Como también la alta concentración de desperdicios y cenizas en los sumideros para la recolección de aguas lluvias en las calles, lo que conlleva paulatinamente a su taponamiento y costos más elevados para su mantenimiento, denotando que no existe un plan emergente en casos de erupción. Y se contempla un riesgo sísmico en un 18% (Gestión de Riesgos GADMCG, 2023).

Por último, se presenta una falla geológica que cruza perpendicularmente a la cabecera cantonal, lo que provoca un riesgo por inundación en viviendas cercanas a los ríos paralelos a su cabecera; asimismo, existen viviendas que se ubican en zonas de riesgo y en otras ocasiones en áreas verdes de protección.

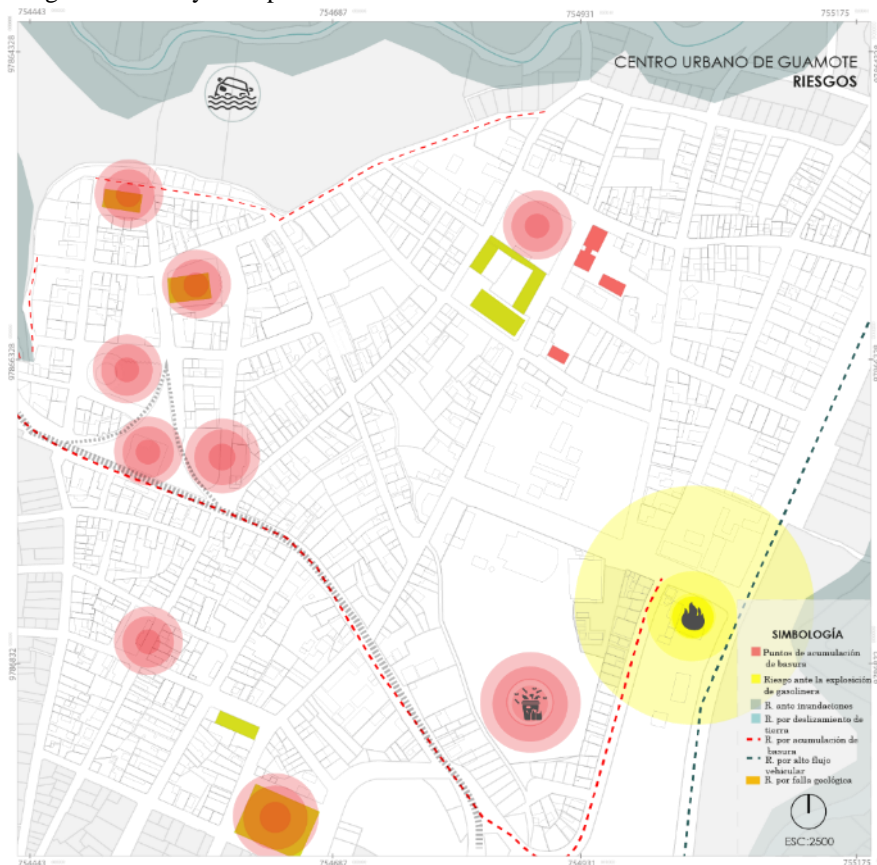
Figura 86

Fotografías de caída de ceniza e inundaciones



Fuente: (Gestión de Riesgos GADMCG, 2023)

Figura 87
Riesgos naturales y antrópicos



Fuente: (Gestión de Riesgos GADMCG, 2023)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Agua potable

El área urbana de Guamote es abastecida con 4 fuentes de agua como lo son; Ambato Poggio, Chipo Chico, Chacaza Santa Rosa y Chacaza Matiapanga; que cumple con parámetros físicos y químicos adecuados para el consumo humano en un 97 %.

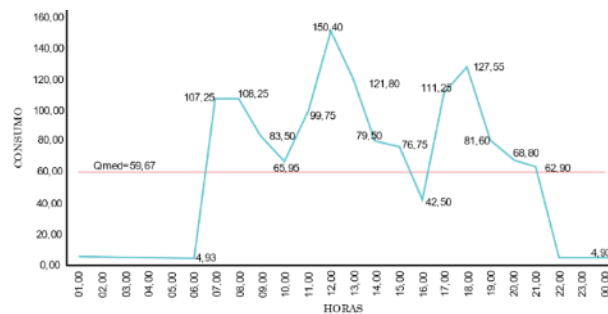
La utilización de agua potable se relaciona con la cantidad de habitantes y varía según las costumbres y hábitos de consumo de cada zona. El área de estudio está dotada de agua por la red 1-San Juan Bajo, donde existe un promedio de 4,2 habitantes/vivienda y muestra patrones de uso diarios alrededor del mediodía con un caudal de 150,40 l/h y la tarde con 59,67 l/h (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023).

El nivel de servicio de agua potable en la red 1-San Juan Bajo muestra que el 77 % del suministro se clasifica como regular, el 22 % se califica como bueno y únicamente el 1 % se clasifica como excelente, esto en relación a la accesibilidad, presión, calidad y cobertura. (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023).

Además, la ausencia de un plan maestro para el monitoreo y seguimiento en implementar, complementar, renovar o mejorar en relación al uso de suelo y el crecimiento urbano planificado ha generado problemáticas ocasionadas por las fugas en las redes de distribución de agua potable, lo cual reduce la eficiencia de las redes ocasionando impactos económicos, ambientales y sociales. Así mismo, se evidencia una ubicación inapropiada de los hidrantes contra incendios en equipamientos y áreas, las mismas que no se ajusta al radio de acción recomendado para estos dispositivos. Se requiere micro medición.

Figura 88

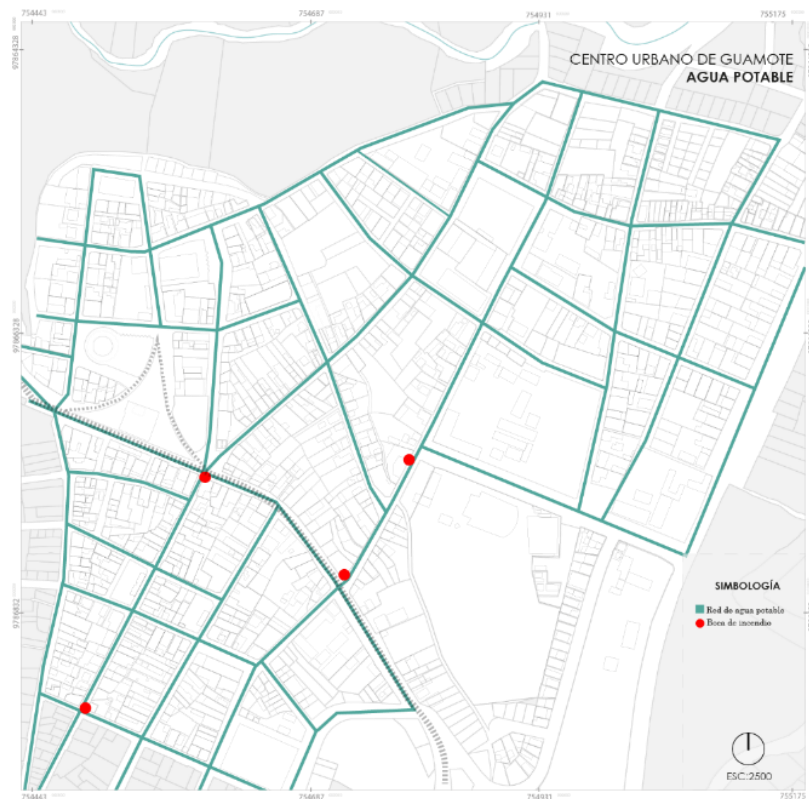
Consumo de agua por hora



Fuente: (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023)

Figura 89

Red de Agua Potable



Fuente: (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Alcantarillado

El sistema sanitario de la cabecera cantonal recoge las aguas residuales domésticas y tiene una cobertura física y poblacional aproximada del 91% conformada mediante una red de recolección que cuenta con 708 conexiones domiciliarias con caja de hormigón de 60 x60 cm, 10660 m de tubería de hormigón y 320 pozos de revisión de hormigón con tapas metálicas; sin embargo, la falta de mantenimiento los ha deteriorado presentando signos de corrosión, fracturas o desgaste en las estructuras del sistema y en algunos obstrucciones frecuentes en los desagües, este fenómeno se constituye en un foco infeccioso que ocasiona enfermedades del sistema gastrointestinal debido a la contaminación del entorno que rodea sus viviendas.

Tabla 13

Resumen de Ramales

COLECTOR	Ramales	L (m)	Material	Diámetro mm
SANITARIO	35	10660	IIS	200-475

Fuente: (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 90

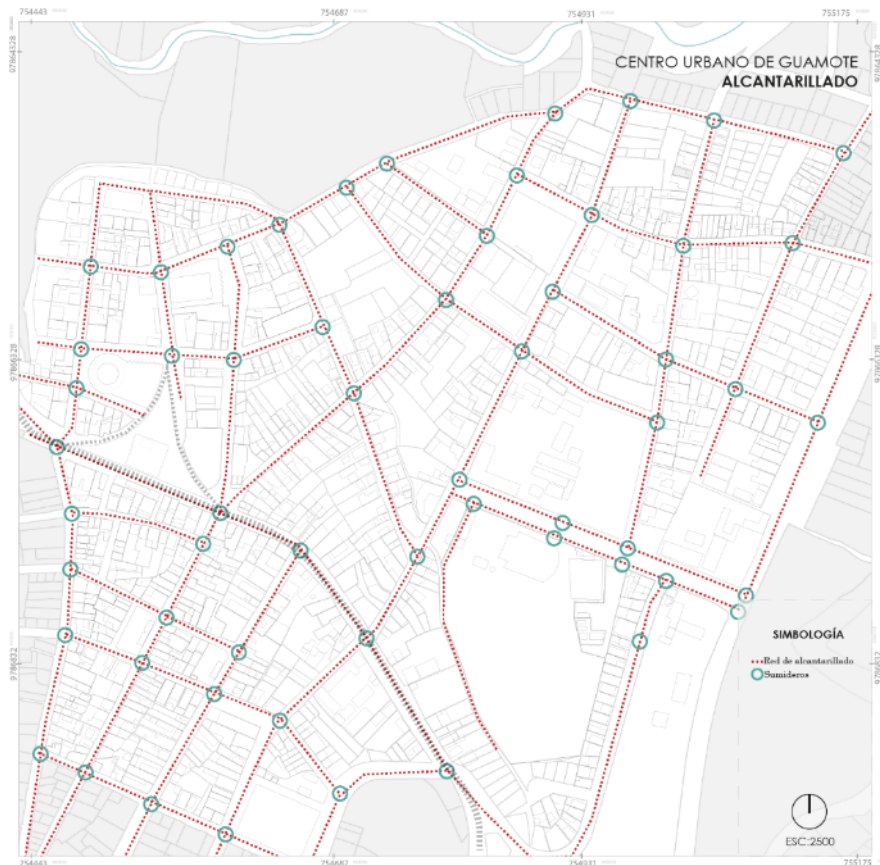
Fotografía Alcantarillado



Fuente: (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 91
Alcantarillado



Fuente: (Subdirección de Agua Potable y Alcantarillado GADMCG, 2023)

Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Energía eléctrica

La zona de estudio cuenta con suministro de energía eléctrica, que es utilizada por todos los residentes. Se observa una cobertura para toda la población con acometidas de energía eléctrica. No obstante, se identifica la carencia de alumbrado público en algunas calles de la cabecera cantonal en consecuencia al crecimiento urbano y a la falta de continuidad y mejora del servicio.

La distancia entre postes es de 25 a 30 mts, y su medida alcanza los 8 mts de altura. Así mismo, los postes están colocados en disposición unilateral, es decir, todas las luces están ubicadas en un lado de la carretera, y no cubren con un radio adecuado de iluminación que evite la inseguridad en estos espacios. Del mismo modo, se observa la ausencia de un tipo de iluminación estratégica que permita destacar elementos arquitectónicos, monumentos u obras importantes como la iglesia, el parque Eugenio Espejo, la ruta de la línea férrea, los mercados y calles estratégicas.

Al observar detenidamente, se identifican espacios con una apariencia visual poco eficiente, puntos de inseguridad y una carencia de orientación y señalización hacia áreas públicas. Esta situación afecta la visibilidad de negocios y comercios, generando un impacto negativo tanto en su valor comercial como en la experiencia general de compra.

Figura 92
Altura postes de energía eléctrica



Fuente: (EERSA GUAMOTE, 2023)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 93
Energía eléctrica



Fuente: (EERSA GUAMOTE, 2023)
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

3.3.3. Visión fenomenológica

Elementos-Hitos

Los hitos son elementos o puntos de referencia distintivos en el paisaje urbano que tienen un significado especial y que ayudan a orientar y organizar el entorno urbano. Estos hitos son elementos visuales que destacan y se convierten en símbolos representativos de la ciudad cumpliendo roles importantes como identidad y reconocimiento; tal es el caso de Iglesia Matriz de Guamote construida en 1931 un templo imponente de piedra labrada en su estructura externa e interna que tras el sistema de hacienda se convierte en un hito significativo en la estructura de la comunidad indígena, así como en su economía y sociedad en la región.

Del mismo modo, es posible resaltar otros puntos significativos, como la Unidad Educativa Velasco Ibarra, fundada en 1856, el antiguo municipio, la estación del ferrocarril y el parque central. Estos lugares poseen valiosas potencialidades debido a su historia y a los acontecimientos que los han marcado, convirtiéndolos en puntos de referencia importantes que contribuyen a la estructuración y organización de la ciudad.

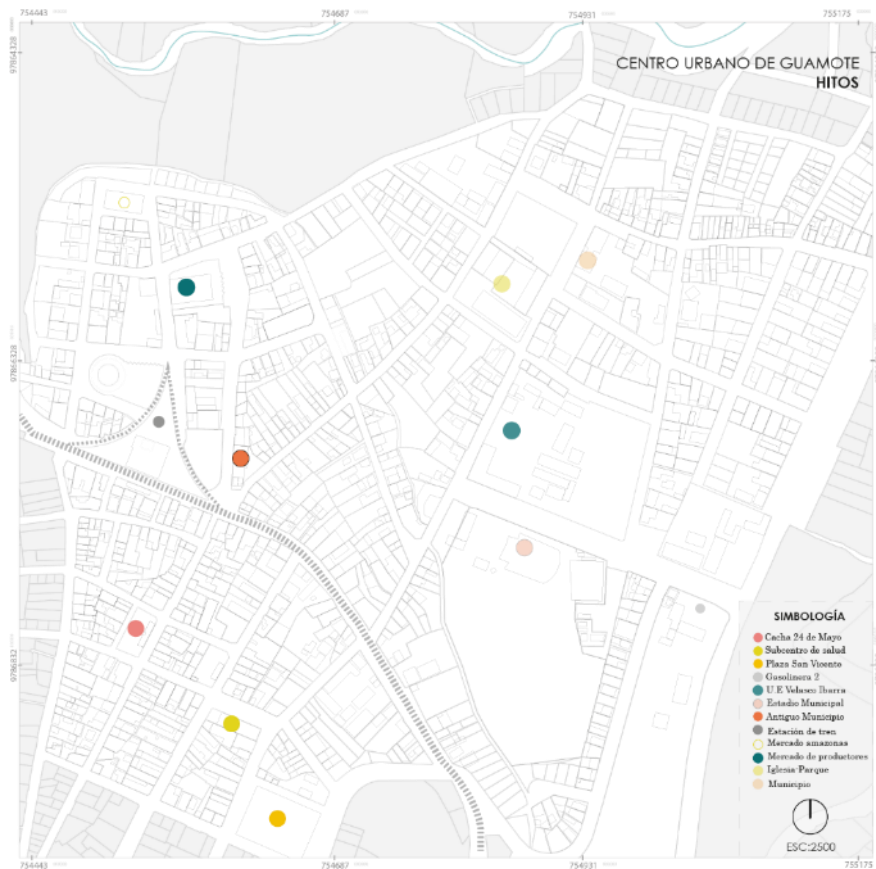
No obstante, estos lugares se encuentran en desuso, carecen de conexiones con otros espacios, no han recibido intervenciones adecuadas y presentan puntos inseguros sin atención, así como una estrategia lumínica ineficiente.

Figura 94
Elementos e hitos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 95
Hitos



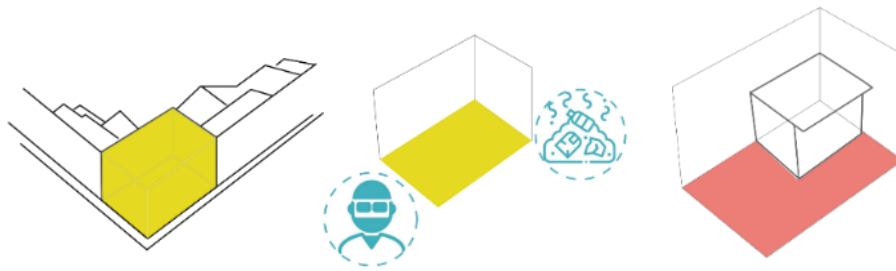
Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Vacíos físicos y sociales

Los vacíos sociales se refieren a las áreas con carencia, o falta de interacción entre los individuos y la ciudad. Dentro del polígono de estudio se encuentra un bajo porcentaje de estos en relación a los vacíos físicos, que se manifiestan en viviendas abandonadas o con bajo número de habitantes por vivienda, a raíz de factores sociales, económicos y urbanísticos como el éxodo de la mayoría de los jóvenes por la ausencia de oportunidades de desarrollo; gentrificación caracterizada por la llegada de residentes con mayores ingresos y el consiguiente aumento de la plusvalía que obstaculiza el acceso de personas con menores ingresos a la adquisición de viviendas o parcelas en estas áreas y una planificación urbana deficiente que crea espacios desatendidos, sin infraestructura y oportunidades de mejora.

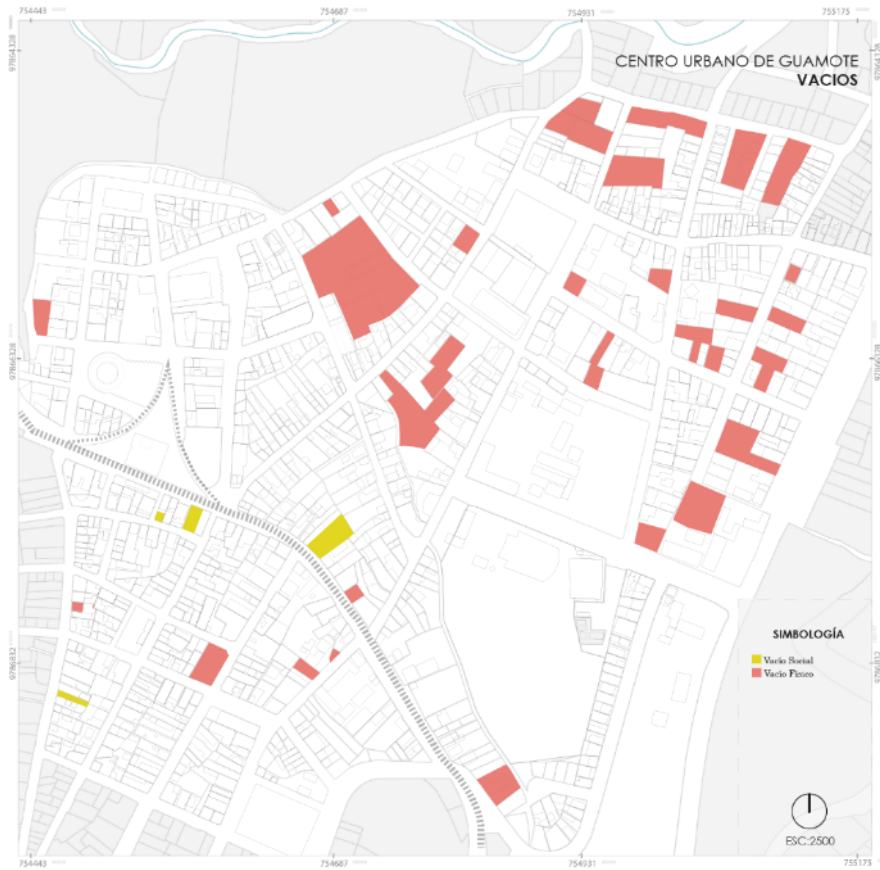
Esto ha provocado un deterioro en la imagen urbana creando fronteras indeterminadas, discontinuidades, debilidades en la cohesión social y pérdida de identidad urbana. Así mismo, al estar en la zona central del área urbana la densidad de ocupación es de un 90% dejando un bajo porcentaje de vacíos físicos que comprenden lotes de 200 m² de manera dispersa en estado de abandono presentando riesgos como la acumulación de desechos y zonas peligrosas que necesitan ser tratadas como potenciales para la generación de espacios activos.

Figura 96
Vacíos sociales y físicos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 97
Vacíos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Eventos

A lo largo del año, Guamote, desarrolla diversos eventos, mayormente culturales que son parte de una herencia generacional. Estos eventos se realizan en espacios públicos, según

el tipo de atracción, los cuales se han identificado como focos culturales, comerciales, de deporte y ocio.

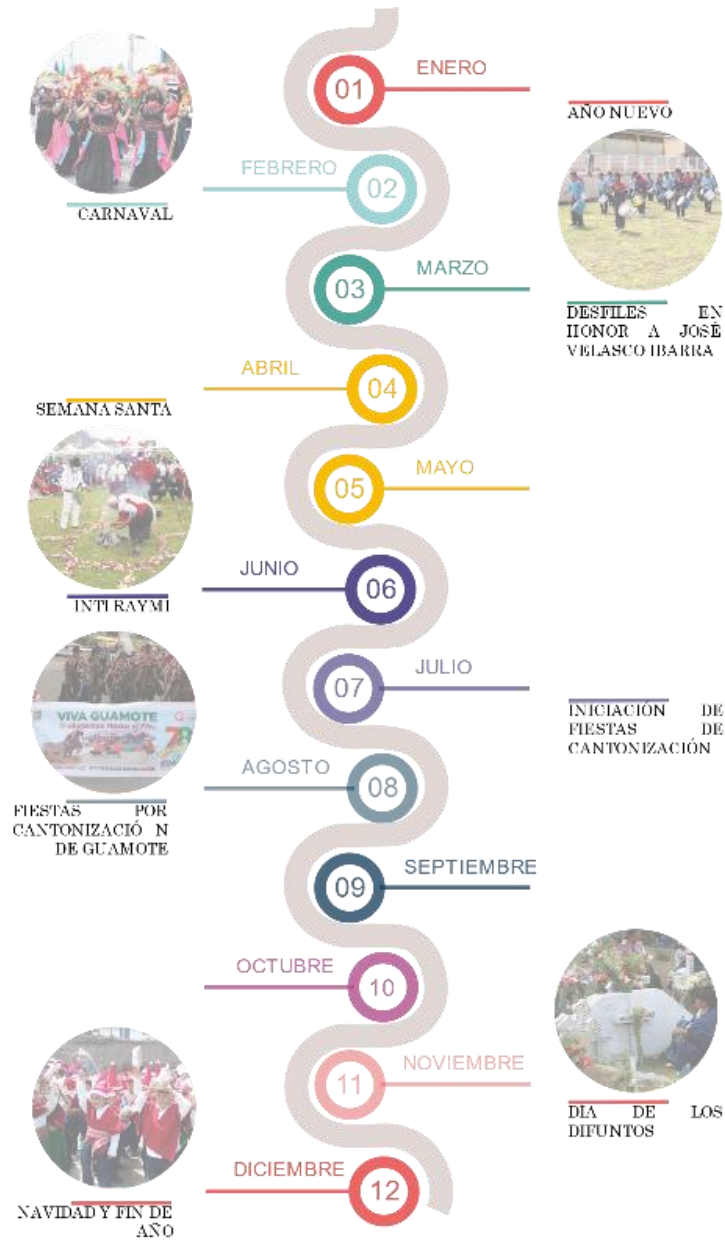
Así mismo, la feria comercial corresponde a un evento semanal que se realiza con mayor impacto los días jueves, es una de las más grandes a nivel nacional, la cual se convierte en atractivo turístico de la zona centro donde se comercializan especies mayores en la plaza de rastro ubicada a 3.9 km del centro urbano, para las especies menores, la actividad se centra en la plazoleta San Juan Promejoras; el mercado mayorista es el punto de encuentro para la venta de hortalizas, frutas, abastos de primera necesidad, pollo y pescado; tubérculos y granos tiernos se comercializan en la plaza San Vicente, mientras que frutas, legumbres y carnes se ofrecen en el mercado central del cantón.

Así mismo existen, calles como la 1ero de agosto, Maldonado, H. Harmán, Carlos Vela, Quirola, Vargas torres y Av. Simón Bolívar, 5 de junio y la 10 de agosto donde se asientan pequeños comercios y la venta ambulante en su mayoría de forma desorganizada generando mayor afluencia y a su vez inaccesibilidad entre espacio público y edificaciones.

Del mismo modo, se llevan a cabo eventos significativos que tienen lugar una vez al año, utilizando calles emblemáticas y espacios como el Parque Central, el antiguo municipio, el estadio o coliseo cantonal. Estos eventos atraen a una gran afluencia de personas, convirtiéndose en atractivos para el turismo y generando un dinamismo económico notable. Ejemplos de estos eventos son el Carnaval celebrado en febrero, la Fiesta de Cantonización en agosto, y con menor influencia, la Semana Santa en abril y el Inti Raymi en junio.

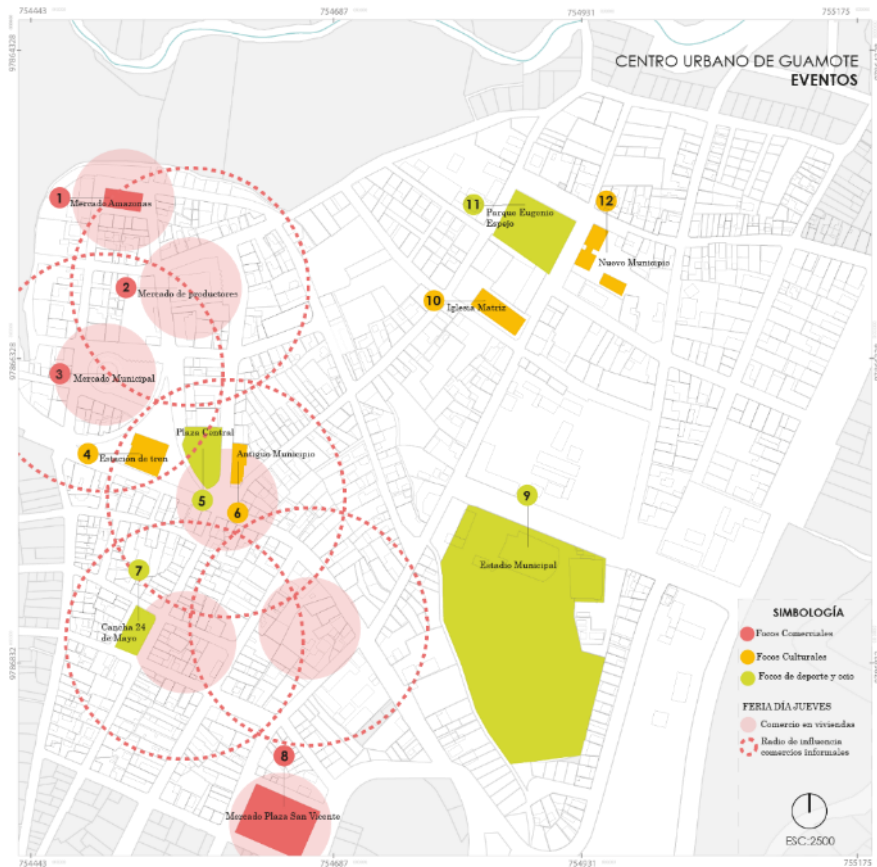
Sin embargo, la migración, la modernización acelerada, el desplazamiento generacional, los medios de comunicación y la falta de espacios adecuados para la conservación de la historia ocasionan la pérdida de cultura e identidad que se refiere a la disminución o deterioro de las prácticas culturales, tradiciones y valores distintivos de la población local.

Figura 98
Calendario Cultural



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 99
Eventos



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

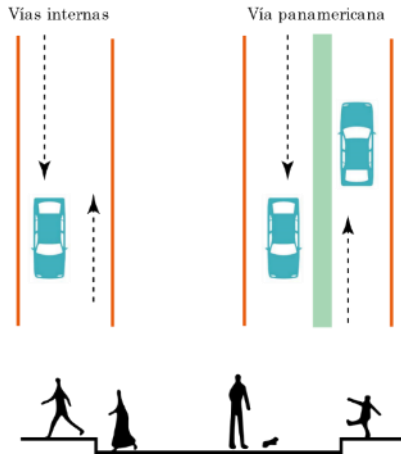
Flujos permanentes

El flujo vehicular y peatonal permanente es reducido en la mayoría de los espacios ubicados en la zona central del cantón, la actividad comercial y empresarial no es lo suficientemente fuerte como para atraer a una gran cantidad de peatones y vehículos que generen un dinamismo constante.

Así también, la falta de infraestructura eficiente como calles y aceras amplias, espacios públicos atractivos limitan de alguna forma la movilidad y cohesión social. Como resultado, se experimenta una menor afluencia en las áreas comerciales, se generan puntos de inseguridad en algunas calles y zonas en abandono.

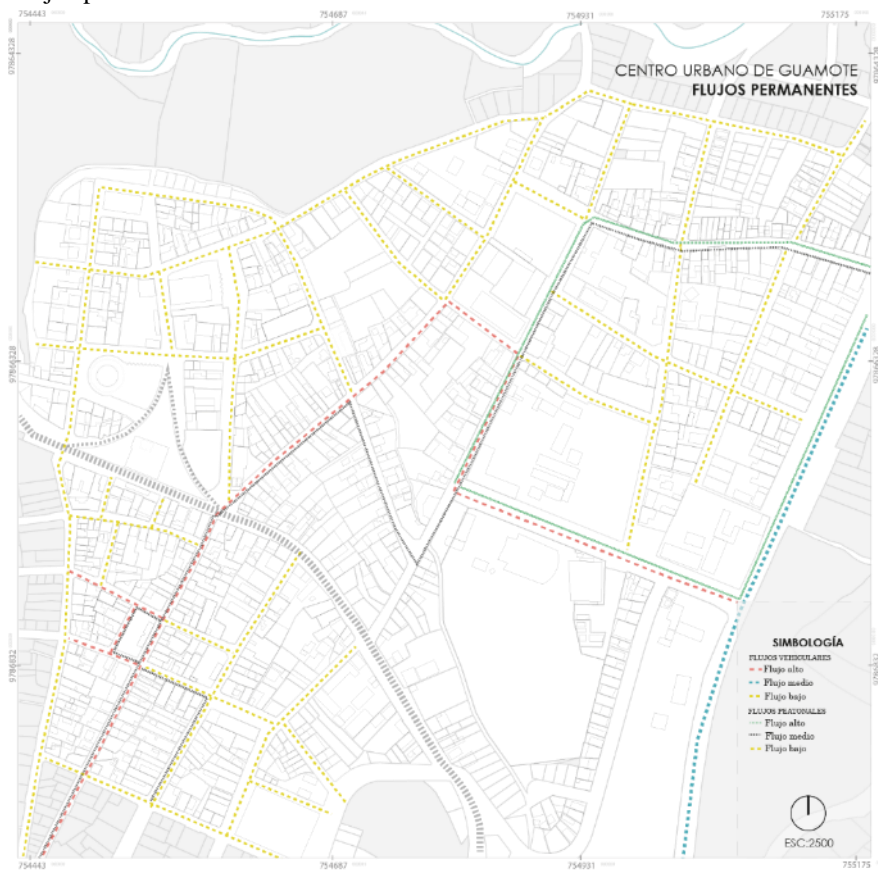
Por ende, para revitalizar una zona urbana con flujo bajo podrían ser necesarias estrategias de desarrollo económico, mejoras en la infraestructura, iniciativas de seguridad, y promoción de actividades comerciales y culturales, entre otras medidas.

Figura 100
Flujos vehiculares y peatonales



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 101
Flujos permanentes



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Flujos eventuales

El flujo vehicular de manera eventual es alto debido a la actividad comercial que acontece, presentando puntos conflictivos en accesos y salidas hacia las zonas rurales, congestión vehicular por el sentido de las vías y el horario de instalación, inicio y fin de los eventos principalmente la feria cantonal.

No obstante, el flujo peatonal experimenta variaciones significativas debido a la concentración de personas en áreas específicas como lo son los mercados, plazas y las calles 1ero de agosto, Maldonado, H. Harmán, Carlos Vela, Quirola, Vargas Torres, Av. Simón Bolívar, 5 de junio y la 10 de agosto que se cierran su paso a vehículos y acogen actividades productivas incrementando la congestión peatonal en estas rutas.

Así mismo, la manera desordenada en a que se llevan a cabo estas actividades en los espacios abiertos y sus alrededores son la principal causa de los conflictos de movilidad. Por otro lado, se da un incremento de flujos en eventos como el Carnaval donde tenemos mayores desplazamientos de visitantes locales y extranjeros hacia el cantón.

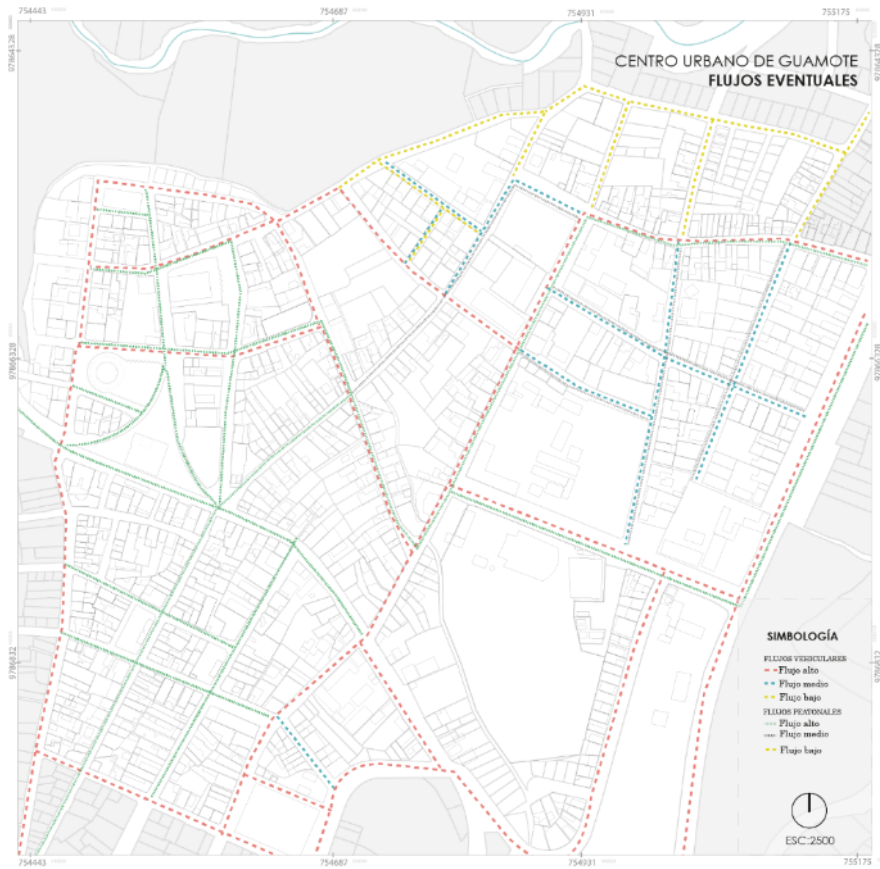
Figura 102

Flujo peatonal y vehicular en días de feria



Fuente: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 103
Flujos eventuales



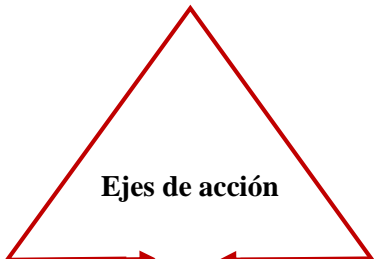
Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis de contradicciones

Tabla 14

Análisis de contradicciones en base a diagnóstico de área de estudio

DIAGNÓSTICO Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	
	
Centro Urbano Ideal Imagen objetivo	Centro urbano de Guamote Diagnóstico-Estado actual
<p>El habitar de una ciudad se refleja desde la movilidad urbana, la cual debe desarrollarse de manera equitativa para todos los ciudadanos del territorio. De manera que, se brinde infraestructuras de transporte, rutas peatonales, ciclo vías, estacionamientos, y, espacios de pausa y aglomeración.</p>	<p>Las redes de transporte y movilidad no disponen de un control municipal, además que el recorrido de transporte público tiene una ruta conflictiva que genera aglomeración en días eventuales. A su vez, no disponen de infraestructuras relacionadas, tales como paradas de buses y espacios de parqueo de vehículos.</p>
<p>El planeamiento de una ciudad debe basarse en un rol que esté asociado con sus potencialidades, objetivos y relación con municipios próximos. Siendo que, los equipamientos, infraestructuras, espacios públicos y actividades comerciales deben generar un impacto positivo en lo social, económico, político y dinámicas urbanas.</p>	<p>La ciudad en general carece de un rol, sin embargo, se encuentran equipamientos comerciales como los mercados que tienen actividad los días de feria, no obstante, los demás días no existe un dinamismo comercial demandante ni emprendimientos locales que generen ingresos y activación en el centro. Además, existe carencia de espacios públicos y verde urbano que activen el sector, siendo que el 90 % de las aceras no cumplen con el mínimo normativo, llegando a medir 40 cms.</p>
<p>La imagen urbana de la ciudad debe presentarse como un entendimiento de los hechos urbanos, siendo que, su estructura físico espacial esté relacionada con los procesos sociales, económicos y culturales del territorio. Exteriorizando en su conjunto de elementos naturales y artificiales la identidad del lugar.</p>	<p>La imagen urbana se encuentra deteriorada y deshomogenizada conjuntamente con las viviendas patrimoniales que requieren de mantenimiento. Lo que genera falta de identidad en la ciudad y una pérdida progresiva de su carga histórica, evidenciando la falta de control municipal en el ámbito de construcción.</p>

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tabla 15

Análisis de contradicciones de la movilidad del Centro Urbano de Guamote

IDEAL	PROBLEMÁTICA
El habitar de una ciudad se refleja desde la movilidad urbana, la cual debe desarrollarse de manera equitativa para todos los ciudadanos del territorio. De manera que, se brinde infraestructuras de transporte, rutas peatonales, ciclo vías, estacionamientos, y, espacios de pausa y aglomeración.	Las redes de transporte y movilidad no disponen de un control municipal, además que el recorrido de transporte público tiene una ruta conflictiva que genera aglomeración en días eventuales. A su vez, no disponen de infraestructuras relacionadas, tales como paradas de buses y espacios de parqueo de vehículos.
SUJETO- SUJETO	
Económico	
Para la mejora de movilidad urbana se requiere una intervención desde el acceso a la ciudad y los flujos internos que deben relacionarse a las nuevas actividades sociales, económicas y políticas.	La existencia de una movilidad deficiente presenta pérdidas económicas en la población, ya que el caos vehicular irrumpe en las actividades lucrativas, desincentivando a los comerciantes a realizar transacciones rápidas de compra y venta de productos.
Jurídico político	
La municipalidad de Guamote debería gestionar y planificar espacios que controlen la movilidad de la ciudad, implementando paradas de buses, estaciones, y un terminal terrestre bajo normas de legislación urbana.	La falta de espacios articulados a la movilidad, generan aglomeración y tráfico en la vía Panamericana, puesto que actualmente es el único lugar donde se puede realizar rutas de transporte inter cantonales, no cumpliendo con los requerimientos de paradas específicas y terminal.
Ideológico	
Autoridades de la municipalidad y seguridad deberían ejercer un mayor control sobre la movilidad para que se respeten las rutas de transporte y señaléticas.	La falta de control de las redes de transporte y movilidad vehicular genera en la ciudad que los automóviles irrespeten las señaléticas viales, por ello, se genera inseguridad y conflictos, como también paradas improvisadas en cualquier punto de la ciudad generando caos en el tránsito.
SUJETO- OBJETO	
Económico	
Para mejorar el aspecto económico en la movilidad urbana deben establecerse organizaciones de transporte que permitan tarifas accesibles para los pobladores y visitantes de la ciudad.	La ausencia de infraestructuras dedicadas a la movilidad limita la capacidad de las rutas de transporte para considerar una variedad de costos operativos y logísticos.

Jurídico político	
La seguridad en las redes de transporte debe gestionarse por las autoridades públicas, ejerciendo un servicio y control de estos espacios públicos.	La falta de regulación en la movilidad ciudadana presenta consecuencias en la inseguridad de la población, puesto que no existen puntos cognitivos donde los buses hagan sus respectivas paradas y áreas de estacionamiento.
Ideológico	
El implementar una movilidad planificada debe gestionarse desde una capacitación sobre la accesibilidad y derechos que debe brindar la ciudad a sus habitantes y visitantes.	Existe una inconformidad en los ciudadanos propietarios de vehículos al no existir espacios de seguridad para el uso de transporte público que promuevan una movilidad equitativa.
OBJETO - OBJETO	
Económico	
Implementar infraestructuras relacionadas a la movilidad impulsa las actividades económicas en el sector y genera mayores oportunidades laborales.	La movilidad urbana desarrollada de manera arbitraria no genera un impacto en la economía del centro, pues no establece un recorrido planificado ni proyectado a una atracción turística, económica ni social para un desarrollo territorial ordenado.
Jurídico político	
Las autoridades municipales deben atender las necesidades de redes de transporte, mantenimiento de vías, señaléticas, control y seguimiento de una movilidad planificada.	La negligencia de los actores públicos respecto a la falta de espacios que regularicen la movilidad presenta afectaciones en uso de espacios no aptos para una movilidad sostenible y planificada.
Ideológico	
Una movilidad planificada genera un impacto positivo en la forma de pensar de los habitantes, creando empatía con su entorno y visitantes.	Actualmente no existe preferencia peatonal ni accesibilidad equitativa para los habitantes del sector, por ello, se generan conflictos, inseguridad y nula amabilidad en los ciudadanos.

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tabla 16

Análisis de contradicciones de equipamientos y espacios públicos del Centro Urbano de Guamote

IDEAL	PROBLEMÁTICA
El planeamiento de una ciudad debe basarse en un rol que esté asociado con sus potencialidades, objetivos y relación con municipios próximos.	La ciudad de Guamote en general carece de un modelo de ciudad a seguir, sin embargo, se encuentran equipamientos comerciales como los

Siendo que, los equipamientos, infraestructuras, y actividades comerciales deben generar un impacto positivo en lo social, económico, político y dinámicas urbanas.

mercados que tienen actividad los días de feria, no obstante, los demás días no existe un dinamismo comercial demandante ni emprendimientos locales que generen ingresos y activación en el centro.

SUJETO- SUJETO

Económico

La falta de diversificación en el intercambio y producción impide dinamismo comercial, por ende, no existe una jerarquía de accesibilidad a compra y venta.

La población económicamente activa del cantón se dedica en un 70% a la comercialización de productos agrícolas, en su mayoría ventas ambulantes lo que impide una economía digna y constante que afecta a las condiciones familiares.

Jurídico político

Involucrarse en la educación desde los jóvenes para incentivar la creación de emprendimientos y actividades. Generar capacitaciones sobre la tecnificación de la producción agrícola y ganadera, para activar económicamente el sector de una manera diversificada.

La falta de trabajo articulado entre el GAD y el distrito de educación se evidencia en el nivel de instrucción de la población, el cual indica que solo el 29.9 % de la población mayor a 15 años ha completado la educación básica general. De esta manera, la falta de instrucción educativa se evidencia en las formas de empleo de trabajo y nula activación económica de la ciudad.

Ideológico

Brindar a la población económicamente activa herramientas y conocimientos sobre llevar sus comercios a un nivel más alto para mejorar el servicio, y brindar variedad de productos finales con una identificación personalizada.

Actualmente la PEA del cantón en el área urbana equivale a un 58,86 % que tiene como base económica el intercambio, a pesar de ser un sector con posibilidades de producir y elaborar productos terminados diversificados la falta de educación y herramientas hacen que la compra y venta sea su manera de sobrevivir.

SUJETO- OBJETO

Económico

Las infraestructuras de carácter público deben implementarse con una visión enfocada en una economía circular y permanente, de manera que, el centro sea un lugar habitado y activo.

Los equipamientos y espacios públicos existentes no generan dinámicas urbanas en el centro urbano, además las actividades comerciales se realizan de manera eventual afectando en la economía y oportunidades laborales del sector, puesto que únicamente se realizan dos días de feria a la semana.

Jurídico político

La creación de espacios públicos, verdes y equipamientos deben gestionarse por la entidad municipal de manera que generen atracción de habitantes y visitantes incrementando la economía del sector.	Los espacios existentes de equipamiento se encuentran infrautilizados a consecuencia de que su creación se basa en un nulo estudio y análisis de las necesidades de la población.
--	---

Ideológico

Los espacios públicos y equipamientos del centro urbano deben crearse acorde a las necesidades y vivencias de la ciudadanía para fomentar la comunidad y cuidado de dichos espacios.	Equipamientos y espacios públicos que no generan sentido de pertenencia en los habitantes no solo obstaculiza el desarrollo de una vida urbana y comunitaria, sino que también incita al abandono de la ciudad.
--	---

OBJETO - OBJETO

Económico

La creación de espacios públicos de calidad aporta en la actividad económica del residente y a su vez del visitante.	La falta de integración de espacios públicos y equipamientos con el contexto se traduce en un proyecto ejecutado que más parece representar un gasto que una verdadera oportunidad de mejora, siendo así los cuatro mercados existentes.
--	--

Jurídico político

Se debe llevar una gestión por parte del GAD en ampliación de aceras para mejorar la accesibilidad, impulsar el comercio, y actividades sociales.	La inaccesibilidad del espacio público en aceras que poseen en un 90% medidas menores a 60 cm presenta una mala imagen urbana, inseguridad y problemas de movilidad en el centro urbano.
---	--

Ideológico

El mantenimiento y cuidado de los espacios públicos se verán reflejados por el apego de los habitantes al rodearse en un entorno acorde.	Estos espacios físicos "vacíos" presentan deterioros por la falta de pertenencia de los habitantes aumentando una mala imagen urbana en la ciudad.
--	--

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Tabla 17

Análisis de contradicciones de patrimonio e imagen urbana del Centro Urbano de Guamote

IDEAL	PROBLEMÁTICA
La imagen urbana de la ciudad debe presentarse como un entendimiento de los hechos urbanos, siendo que, su estructura físico espacial esté relacionada con los procesos sociales, económicos y culturales del territorio. Exteriorizando en su conjunto de elementos naturales y artificiales la identidad del lugar.	La imagen urbana se encuentra deteriorada y deshomogenizada conjuntamente con las viviendas patrimoniales que requieren de mantenimiento. Lo que genera falta de identidad en la ciudad y una pérdida progresiva de su carga histórica, evidenciando la falta de control municipal en el ámbito de construcción.

SUJETO- SUJETO

Económico

Se recomienda que la municipalidad de Guamote brinde a la población accesibilidad a una residencia digna, gestionando programas de atención pública y vivienda social. De manera que los propietarios creen comercio.

Dentro del área urbana la PEA, aunque es mayor a la rural con un 58,86 %, las actividades laborales que se enfocan más en el sector terciario no representan un impacto económico alto en la ciudadanía, lo cual se refleja en las condiciones de construcción de la vivienda privada ante un grupo socio económico C negativo predominante en la zona.

Jurídico político

La gestión municipal debe establecer un ordenamiento urbano acoplado a la realidad existente respecto al uso del suelo del sector, una homogenización de la ocupación de suelo, y alturas en relación con las actividades urbanas.

Las viviendas dentro del centro urbano presentan irregularidades en referencia a la altura de edificación con porcentajes del 41% de 1 piso, 40% de 2 pisos y un 19% entre 3, 4,5 pisos, retiros nulos y uso de suelo sin determinación en consecuencia, a la inexistente legislación urbana.

Ideológico

La vivienda privada debe gestionarse por parte de la municipalidad desde una planificación de uso de suelo que prevea un control en el crecimiento urbano de la ciudad a futuro.

Existe una falta de preocupación en la seguridad y calidad de vivienda por la ciudadanía, puesto que no solo presentan malas condiciones formales, sino que, la implantación de algunas viviendas se sitúa en zonas de riesgos y zonas de protección ambiental.

SUJETO- OBJETO

Económico

Promover la economía del centro urbano desde la valorización de viviendas patrimoniales, calidad de vivienda y activación de comercios en planta baja desde el ordenamiento urbano planificado.

El aspecto físico de las estructuras naturales y artificiales del sector no presentan un aporte en su economía. Así mismo, lo edificado existente no responde a las necesidades comerciales que requiere un centro urbano e histórico dinámico.

Jurídico político

Un ordenamiento urbano planificado que solventa aspectos sociales, económicos y políticos genera consolidación, oferta y demanda de la ciudadanía.

Al no existir una gestión y control en el uso de suelo del centro urbano, los habitantes optan por implantar sus viviendas en áreas menor densificadas generando dispersión, falta de consolidación en ámbitos políticos, económicos y sociales.

Ideológico

El bienestar y la mejora de la calidad de vida se promueve por el conjunto de elementos naturales, culturales y servicios que brinde la ciudad. Por ello, es importante realizar un mantenimiento los aspectos físicos estructurales de dichos elementos.

Carencia de una imagen urbana adecuada genera en los habitantes mayor descuido de los elementos edificados. Siendo que, algunas viviendas adyacentes a los mercados tienen aspecto de abandono.

OBJETO - OBJETO

Económico

Para impulsar dinamismo comercial debe optarse por un ordenamiento en la imagen urbana que parta desde el uso de suelo y la relación de espacio público y privado.

Las viviendas ubicadas en el centro urbano de la ciudad se encuentran a línea de fábrica en un 95% carecen de retiros frontales; en tanto que sus aceras al ser no funcionales por su poco ancho no dan comodidad para la circulación de peatones como también atención de los locales comerciales, y en momentos de feria se irrumpe el flujo peatonal y el taponamiento vehicular a las calles y locales comerciales.

Jurídico político

Los elementos artificiales que corresponden a edificaciones patrimoniales, residenciales, y comerciales deben manejarse bajo una homogeneidad, en parámetros de norma constructiva y establecer nuevas regulaciones que generen un nuevo impacto visual en la ciudad.

Se ha determinado que el espacio territorial urbano carece de un modelo de ciudad a seguir, puesto que no hay lineamientos urbanos en manejo de accesibilidad y determinaciones de uso de suelo, por lo que sus edificaciones tanto en la caracterización formal y funcional presentan heterogeneidad tanto en la tipología arquitectónica como constructiva.

Ideológico

Promover el cuidado y mantenimiento de viviendas patrimoniales desde la gestión municipal, realizando capacitaciones de la importancia de identidad y cultura.

El descuido y desvalorización de las viviendas patrimoniales presenta una imagen urbana deteriorada, provocada por la falta de conservación y puesta en valor en el ejercicio de su re-funcionalidad al servicio de la población.

Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

4.2. Futuras decisiones

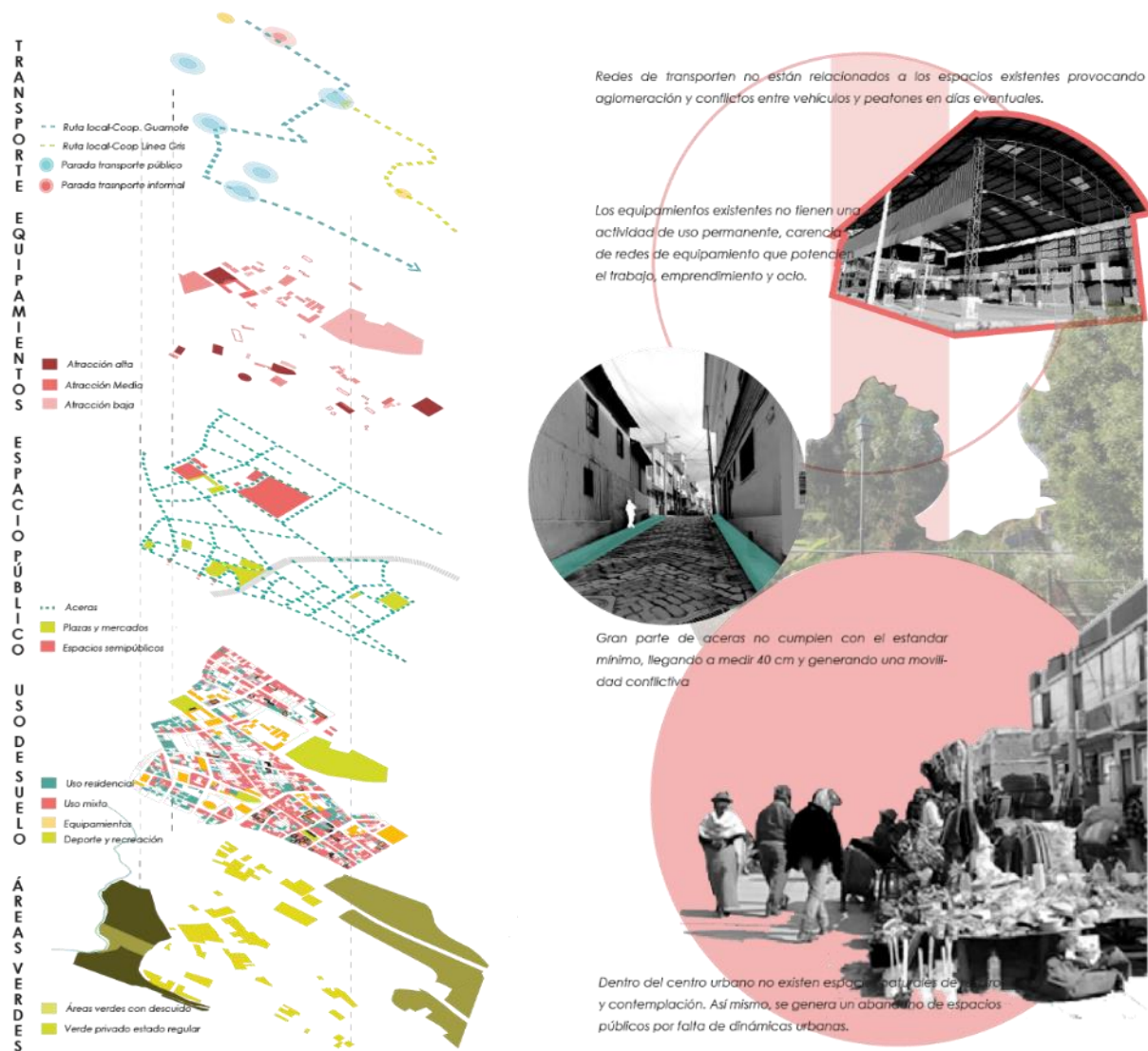
El análisis de la visión sistémica identificó las problemáticas existentes en los aspectos de áreas verdes, uso de suelo, espacio público, equipamientos, y transporte. Estos sistemas en condiciones mayormente deterioradas y carentes de relación con las necesidades de habitantes provocan el abandono de la ciudad.

Las infraestructuras existentes carecen de una actividad de uso constante, y la ausencia de redes de espacios que impulsen el trabajo, el emprendimiento y el ocio agrava la situación. Asimismo, se enfrentan a desafíos de accesibilidad para los peatones y a un alto conflicto de movilidad, dado que la falta de regulaciones y la escasez de espacios para controlar los problemas vehiculares generan complicaciones adicionales.

Se propone abordar estas problemáticas reconociendo que el correcto funcionamiento de los espacios no solo implica vincularlos con las necesidades reales de los habitantes, sino

también impulsar la educación mediante planes de desarrollo en cultura y emprendimiento. Esto no solo generará un impacto en la mentalidad de los ciudadanos, sino que también fomentará su compromiso con el desarrollo de la ciudad. La incorporación de líneas de trabajo, espacios de experimentación y aprendizaje colaborativo se muestra como una estrategia integral para transformar la dinámica urbana y mejorar el bienestar de los residentes.

Figura 104
Conclusión Visión Sistémica



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 105
 Conclusión Visión Sistémica



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

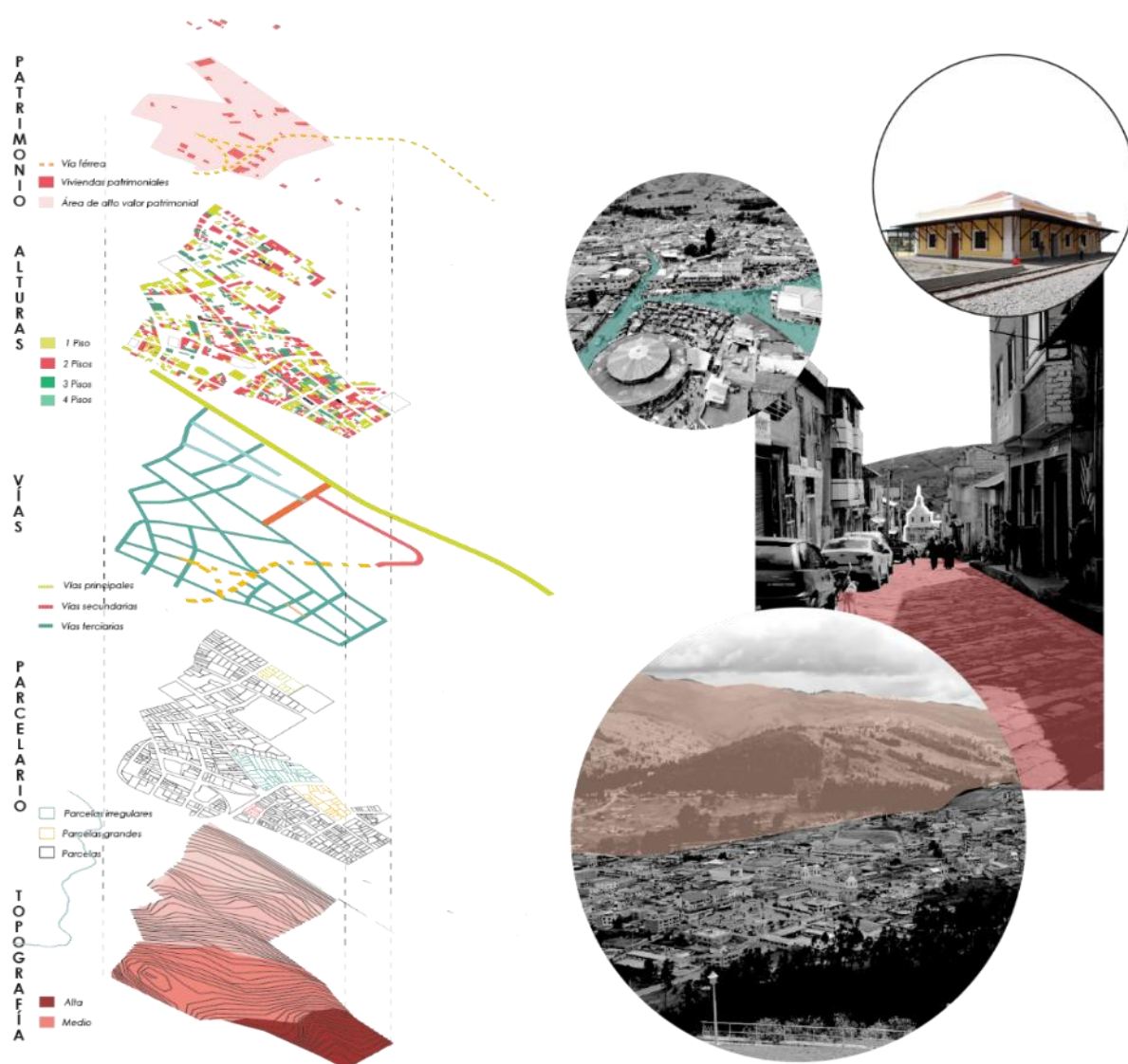
Dentro del análisis estructural, se examinaron diversos elementos como topografía, trazado y tejido urbano, parcelario, vías, altura de edificaciones y elementos patrimoniales. En este contexto, se identificaron problemáticas derivadas de la falta de gestión en el cumplimiento de normativas que regulen las lotizaciones y el uso del suelo, ignorando áreas de protección verde y zonas de riesgo. Esto ha llevado a la implantación de viviendas en terrenos muy empinados con peligro de deslizamiento de tierras.

Otro aspecto relacionado con la deficiente planificación se refiere a la calidad de las vías en determinadas zonas. En este sentido; se sugiere que, para el área comercial se utilicen vías asfaltadas capaces de soportar cargas pesadas y que no se desgasten prematuramente.

Asimismo, se aboga por la homogeneidad en las alturas de las edificaciones, proponiendo que el área comercial pueda albergar estructuras de hasta cuatro pisos.

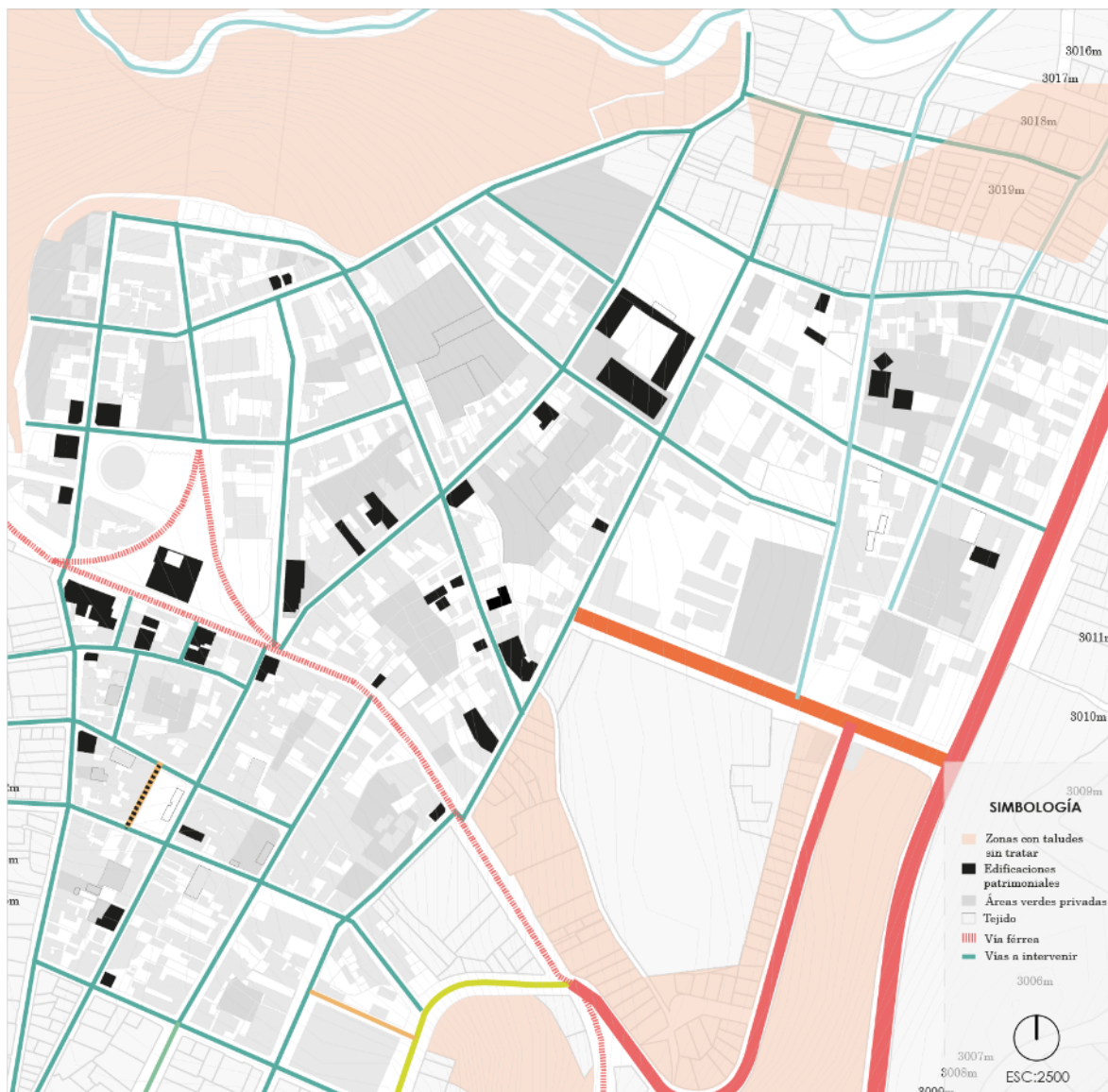
Finalmente, es imperativo preservar el patrimonio edificado de las viviendas privadas, no solo con el objetivo de conservar la identidad cultural, sino también para convertirlo en un atractivo turístico. Se hace hincapié en la necesidad de cooperación de la municipalidad para llevar a cabo un tratamiento integral que no solo se enfoque en la conservación, sino que también considere su potencial como punto de interés.

Figura 106
Conclusión Visión Estructural



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 107
Conclusión Visión Estructural



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

El análisis fenomenológico del centro urbano permitió identificar hitos reconocidos debido a su historia y a los acontecimientos que los han marcado, vacíos sociales y físicos a raíz de factores sociales, económicos y urbanísticos, eventos que generan cohesión social y dinamismo en la ciudad, flujos permanentes y eventuales que provocan conflictos en la movilidad y limitan el correcto dinamismo de la parte central del Guamote.

Así también, se recalca la condición de los mismos; encontrando espacios en desuso sin relación con otras áreas de la urbe, espacios que no han experimentado intervenciones apropiadas y exhiben puntos desatendidos que se vuelven peligrosos debido a la carencia de estrategias lumínicas, viviendas en abandono, ventas desorganizadas que generan

inaccesibilidad entre espacio público y edificaciones, pérdida de prácticas culturales, aceras y calles de difícil acceso que limitan la cohesión social y ocasionan puntos conflictivos entre vehículos y peatones.

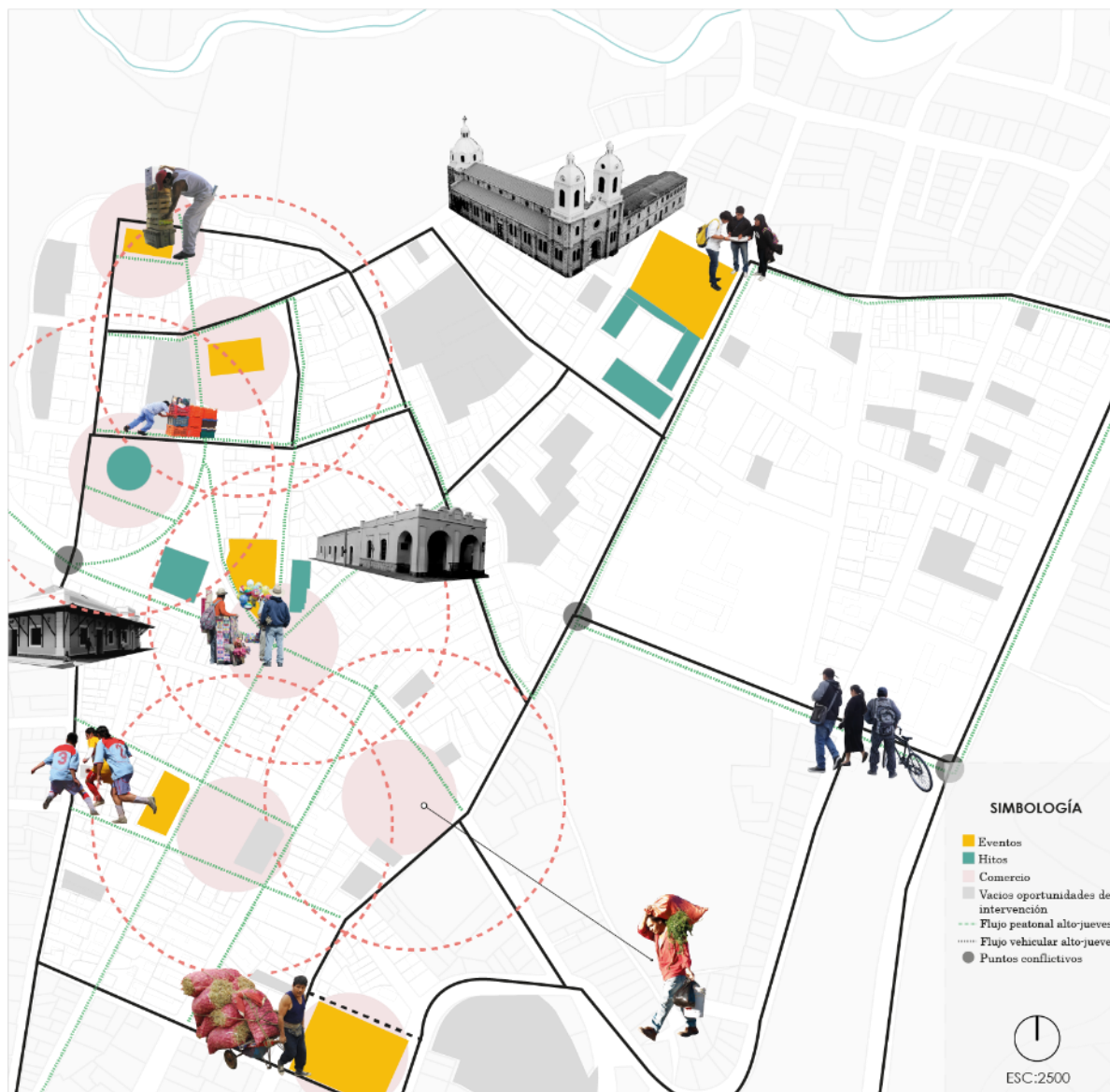
Por consiguiente, los puntos más relevantes del diagnóstico brindan también el direccionamiento a potenciales espacios a intervenir tales como la línea férrea, los mercados que comprenden espacios abiertos, puntos de referencias notables que marcan la ciudad, interiores de manzanas y un destacado aspecto social como lo es la convivencia multicultural que surgen entre la urbe y la ruralidad que nos lleva a plantear acciones generales que permiten abordar los desafíos a los que se enfrenta la ciudad en la actualidad.

Figura 108
Conclusión Visión Fenomenológica



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 109
Conclusión visión fenomenológica



Fuente y elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

CAPÍTULO V. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

5. Propuesta

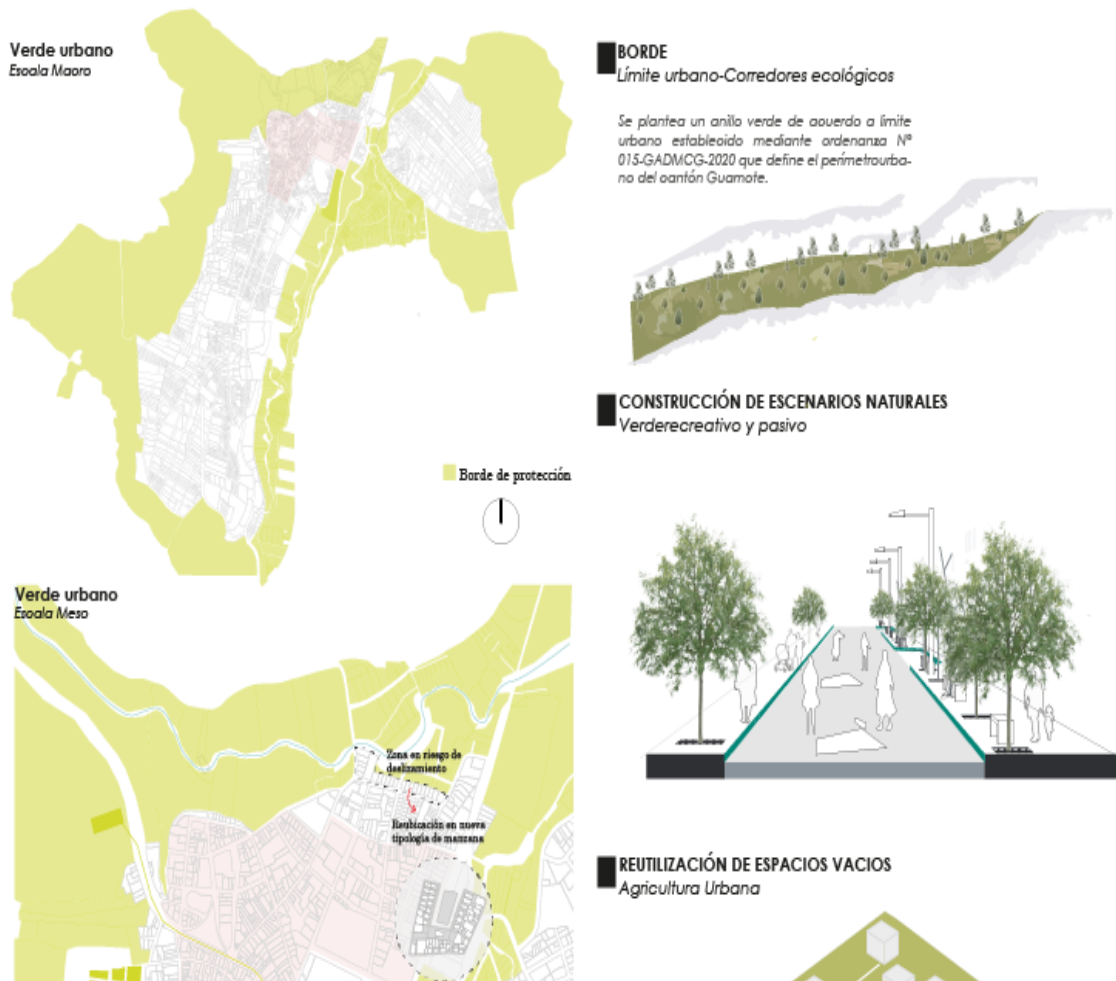
5.1. Estrategias generales

La propuesta de masterplan busca activar el centro urbano mediante aspectos de sostenibilidad en ecología y recursos, economía, movilidad, identidad cultural, y diseños urbanos que fomenten la cohesión social comunitaria, y a su vez atraiga visitantes a la ciudad.

Para el alcance de estos objetivos se plantean estrategias como la forestación y protección ambiental, integración de áreas verdes naturales en el área urbana, equipamientos que creen nuevas dinámicas y activación económica fundamentadas en la potencialización y tecnificación de la agricultura, elaboración y diversificación en productos terminados, artesanías, gastronomía.

Dentro de las estrategias de verde urbano se plantea un borde de protección en relación al límite urbano definido en la ordenanza N015-GADMCG-2020 de manera que se erradiquen los asentamientos informales y también se priorice la conservación ambiental.

Figura 110
Estrategias verdes urbano



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 111

Estrategias de verde en el centro urbano



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

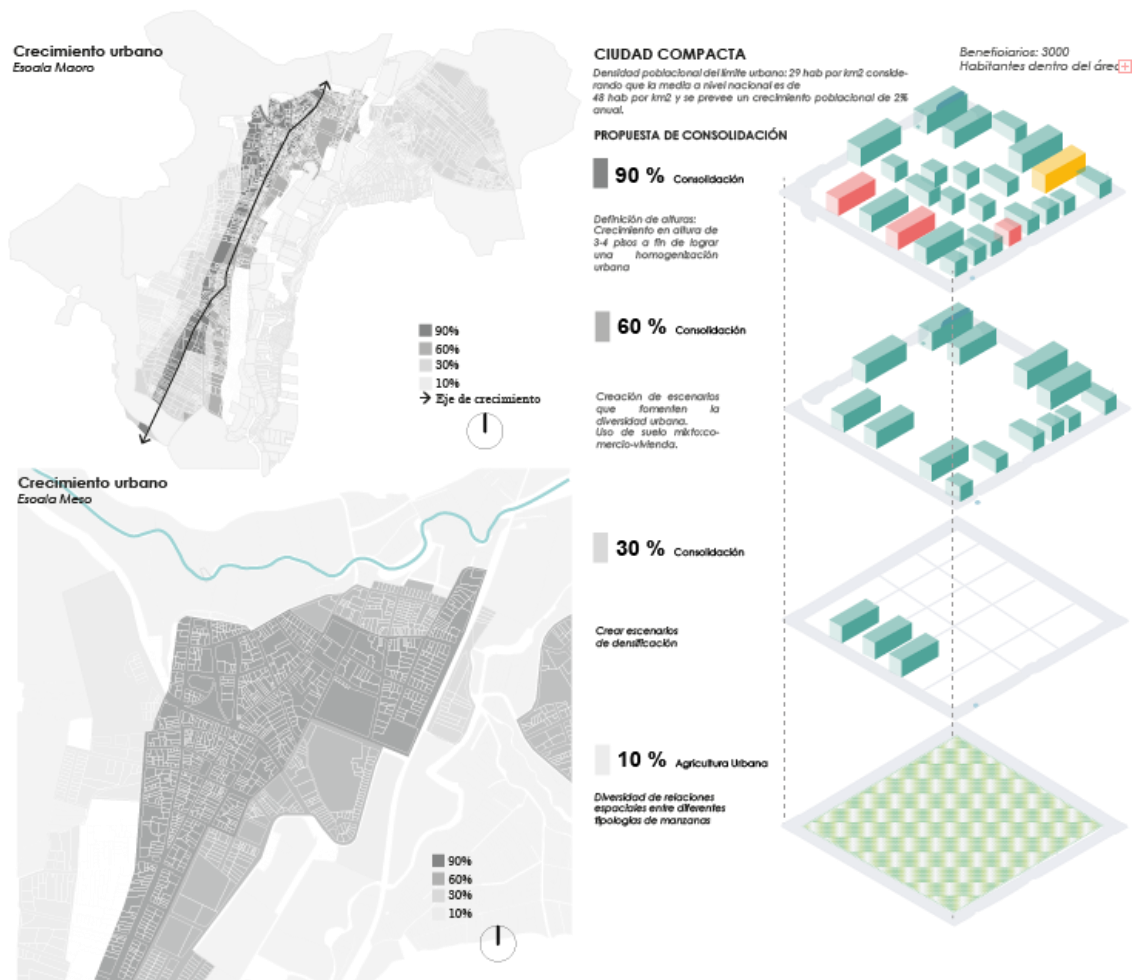
Uno de los objetivos fundamentales es configurar una ciudad de forma compacta, priorizando la cercanía y la eficiencia en el aprovechamiento del espacio. Se busca crear entornos que estimulen la diversidad urbana, donde las actividades residenciales, comerciales e industriales coexistan en ubicaciones cercanas y de fácil acceso. Es importante destacar que, considerando la media nacional de 48 habitantes por kilómetro cuadrado, con una proyección de crecimiento anual del 2% se espera que en diez años exista una densidad poblacional de 35 hab/km².

Adicionalmente, se plantea una mejora en las relaciones espaciales mediante la implementación de manzanas porosas y la incorporación de huertos comunitarios,

buscando la diversidad de tipologías según el entorno inmediato de cada zona. En zonas más compactas se plantea una consolidación del 90%, mientras que en áreas con un 60% consolidado se propone manzanas con centro verde para potenciar la actividad productiva del sector. Estos elementos están estrechamente vinculados a un enfoque de uso de suelo mixto, que fusiona áreas residenciales y comerciales, con una especificación de alturas de hasta 4 pisos.

Finalmente, en las zonas perimetrales del área urbana se propone una consolidación del 30%, destinada a la implementación de agricultura tecnificada. Este enfoque tiene como objetivo principal alcanzar una homogenización territorial que promueva la coexistencia armoniosa de diversas funciones urbanas.

Figura 112
Estrategias Crecimiento urbano



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 113

Crecimiento urbano del centro de Guamote



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Se plantea una ciudad conectada e integrada con una movilidad eficiente, garantizando el flujo continuo y sin obstáculos tanto para peatones y vehículos a través de la distribución equitativa de servicios y equipamientos. Para ello se plantean cambios en los sentidos viales, redes peatonales accesibles y seguros que garanticen la comunicación entre los espacios de cohesión existentes.

La propuesta facilita la accesibilidad a los principales equipamientos proporcionando redes de comunicación eficiente entre la zona central y sus puntos adyacentes complementadas con una red de equipamientos, siendo la base para la mejora y ampliación de servicios básicos hacia las zonas de crecimiento.

Además, se plantea la mejorar la calidad del espacio público como las aceras accesibles facilitando la actividad económica y social, la integración de otros modos de transporte, el control de estacionamientos y paradas sin interrumpir el carril de tránsito adecuada al tamaño y cultura de sus habitantes.

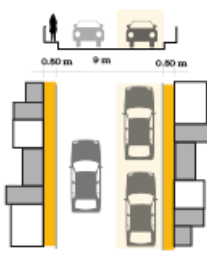
Figura 114
Estrategias movilidad

ESTADO ACTUAL

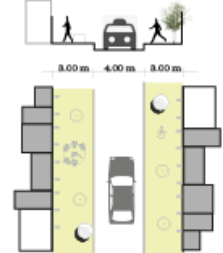


CALLE PEATONAL
CALLE GRAL. BARRIGA

ESTADO ACTUAL

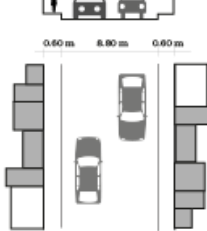


PROPUESTA

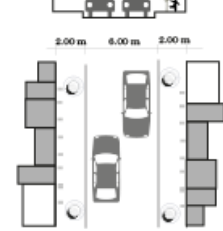


CALLES DE CIRCULACIÓN CON FLUJO CONSTANTE
AV. SIMÓN BOLÍVAR

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA

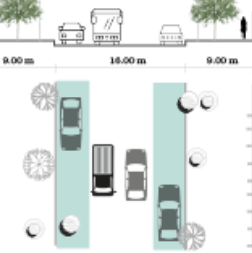


VÍA EXPRESA

ESTADO ACTUAL

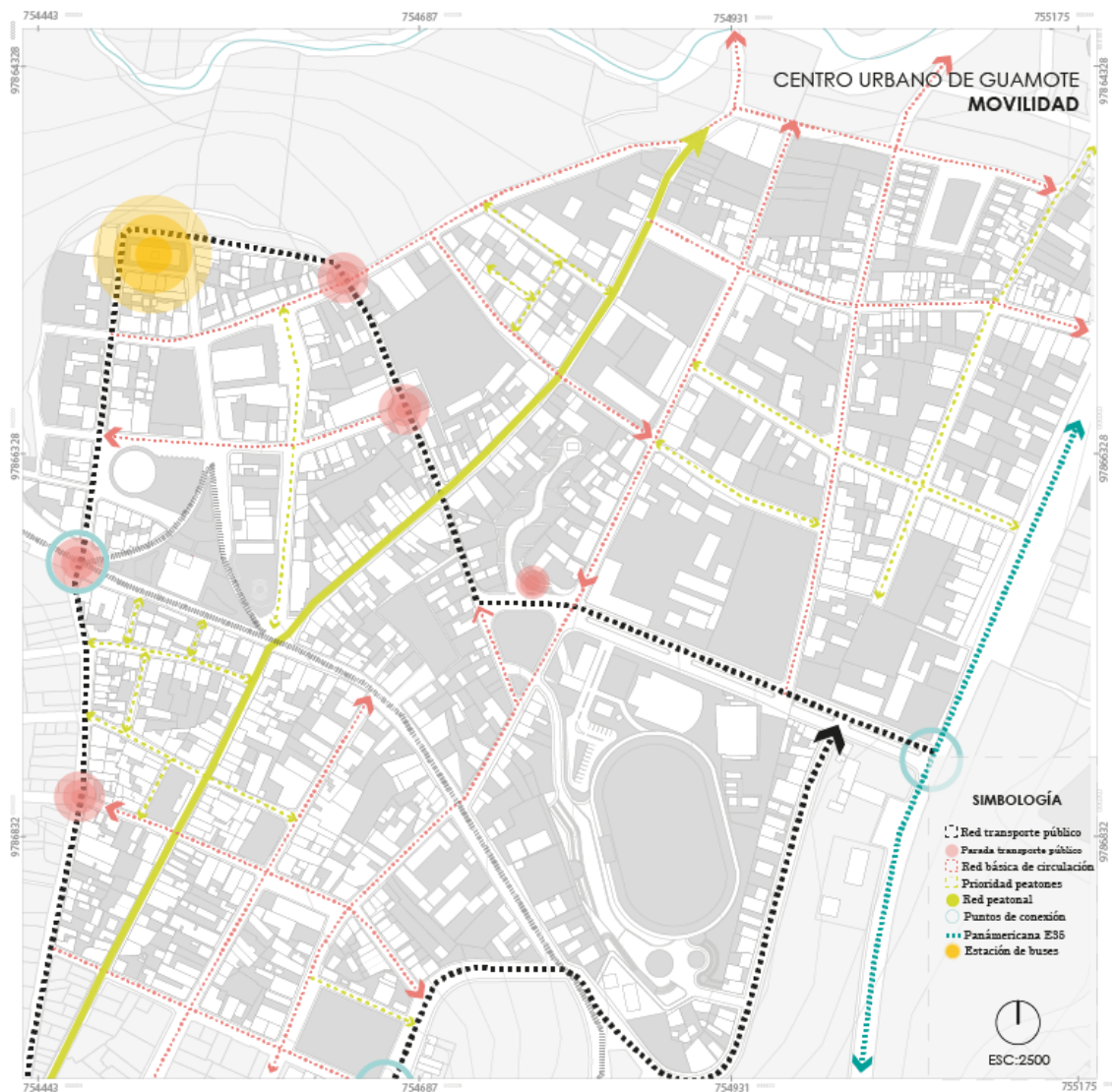


PROPUESTA



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 115
Movilidad



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Los equipamientos eficientes en el contexto urbano generan una diversificación de actividades que maximizan su rendimiento y minimizan el consumo de recursos mejorando el funcionamiento de la ciudad. Por ende, se proponen equipamientos nuevos y revitalización de los existentes con el objetivo de que estos funcionen como centros sociales, huertos urbanos, y espacios de encuentro que abarquen usos de tipo cultural y recreativo.

En este contexto, se proponen puntos de referencia que actúen como islas ecológicas o nodos públicos de usos mixtos, adecuados para una ciudad de baja densidad, los cuales varían en tamaño y nivel de infraestructura. Asimismo, se plantean bajo

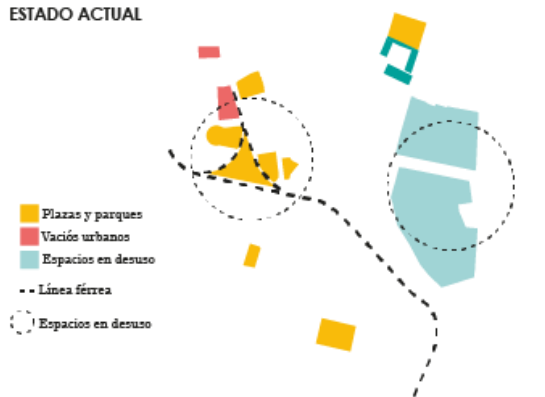
estrategias de optimización de recursos durante su rehabilitación, adaptándolos a requisitos actuales, estimulando el crecimiento económico y preservando edificaciones patrimoniales.

Como parte de las estrategias, se contempla la regularización de actividades conflictivas mediante políticas que supervisen el comercio informal y mantengan el adecuado orden en los equipamientos designados para cada actividad económica. Esta medida busca establecer un marco normativo que promueva la convivencia armoniosa, impulse el desarrollo económico y asegure el cumplimiento de normas para todas las actividades comerciales en el entorno urbano, contribuyendo así a la creación de un ambiente más sostenible y ordenado.

Figura 116

Estrategias equipamientos

ESTADO ACTUAL

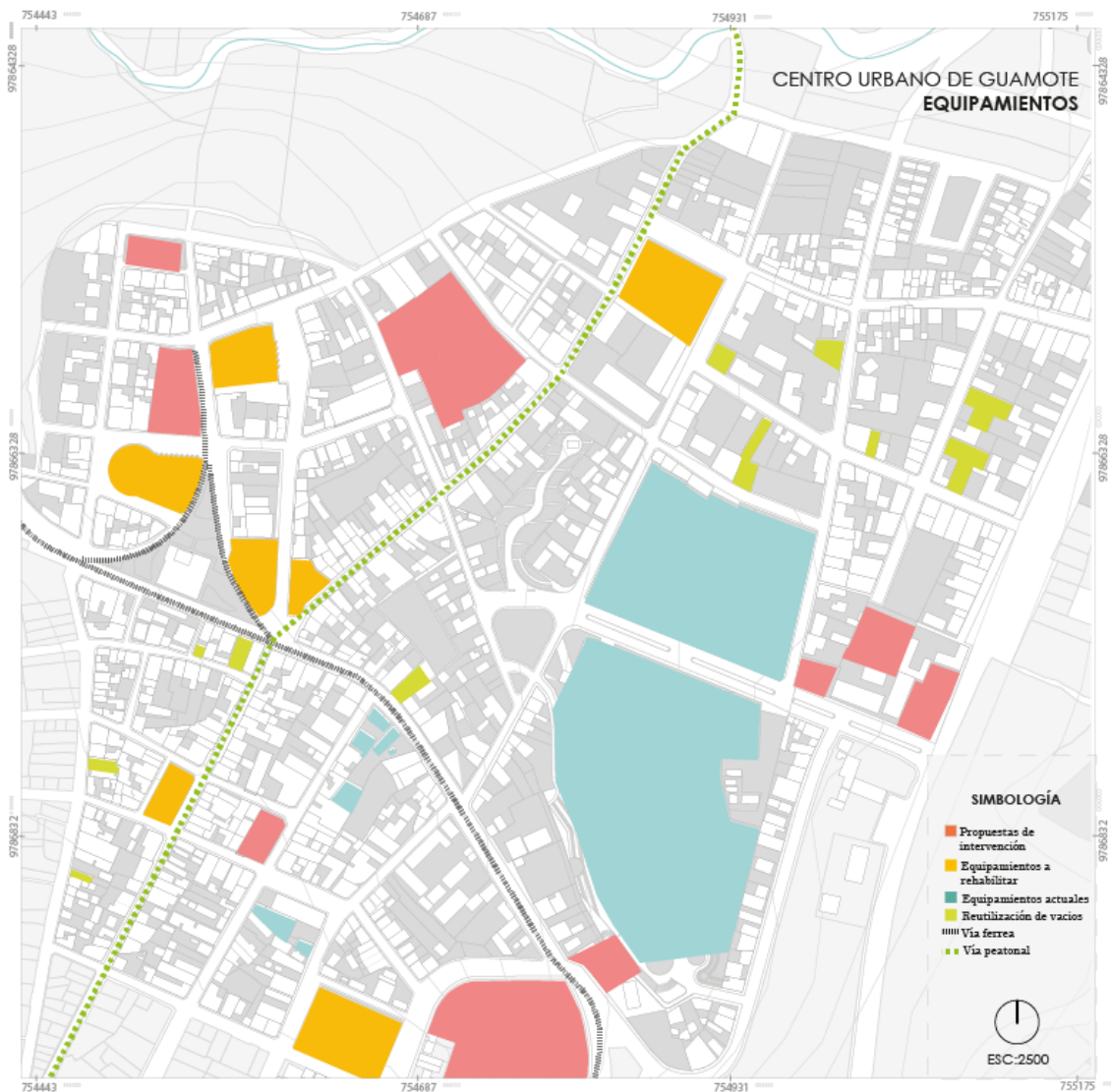


LINEAMIENTOS



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

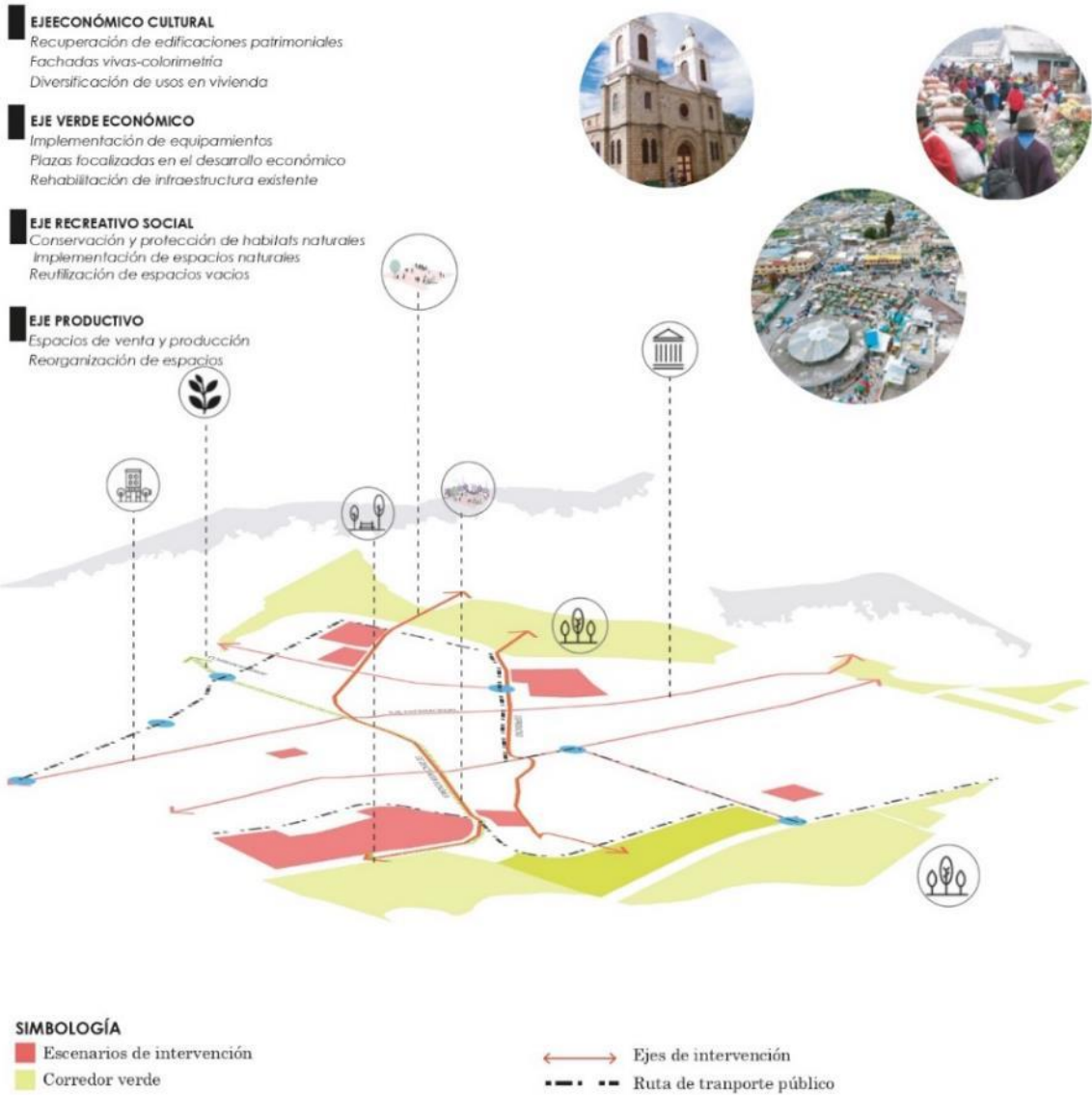
Figura 117
Equipamientos



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

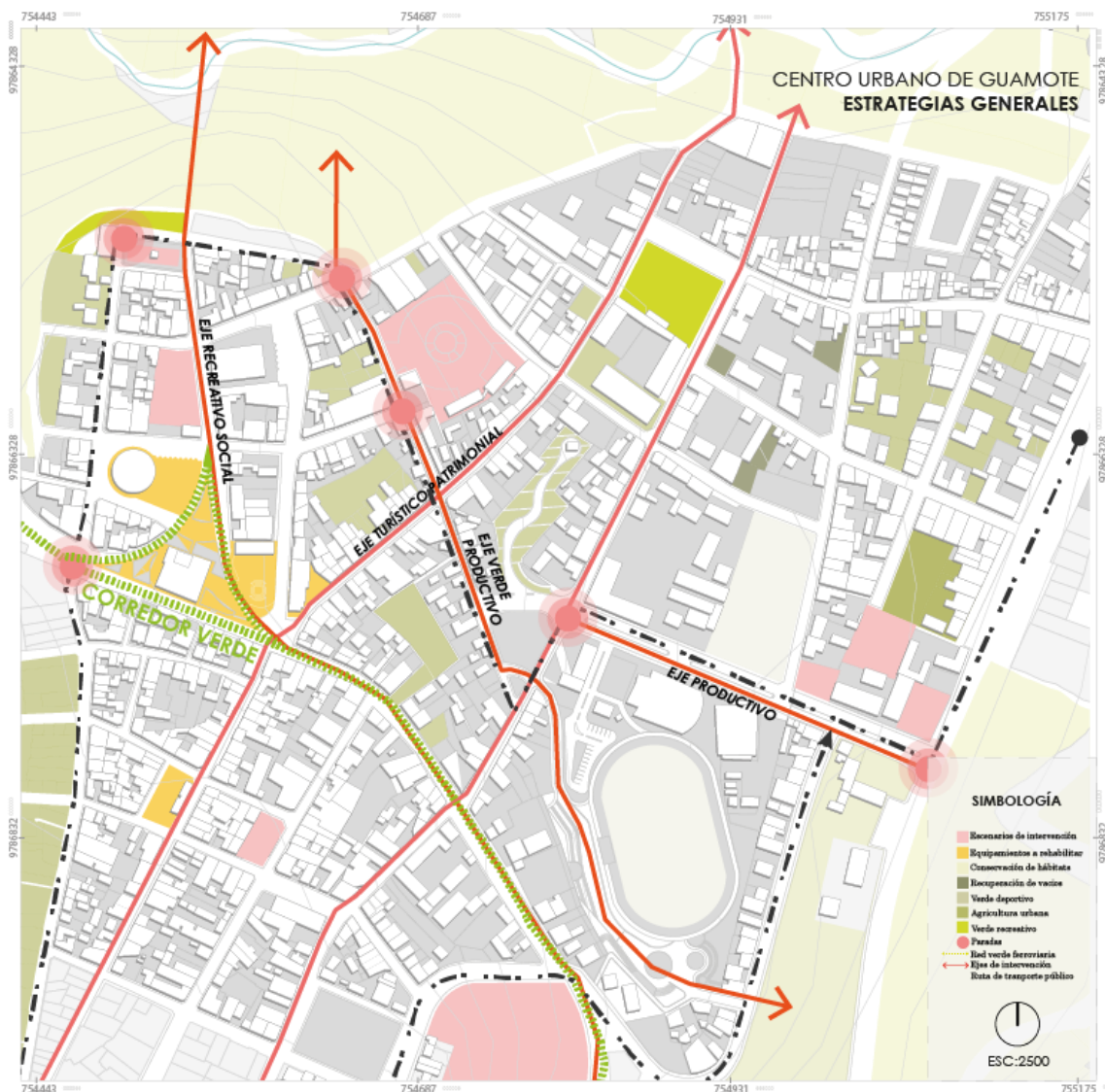
Se identifican ejes que representan aspectos clave como focos de atención para la planificación y desarrollo de la ciudad a fin de mejorar la calidad de habitabilidad, la sostenibilidad y el desarrollo integral de la comunidad.

Figura 118
Estrategias generales



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 119
Lineamientos generales



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

5.2. Lineamientos

Eje Turístico Patrimonial

Se establece un eje turístico patrimonial en virtud del potencial cultural y patrimonial que ofrece la vía Gral Barriga, siendo la Iglesia uno de sus elementos más destacados. A lo largo de este recorrido lineal, se identifican un total de 9 viviendas patrimoniales, resaltando la presencia de una vía empedrada que amplifica el atractivo turístico de estos elementos arquitectónicos. Este escenario culmina con una conexión hacia elementos naturales en proceso de revitalización, buscando la recuperación del paisaje de manera integral.

En este contexto, se propone inicialmente una reforma de movilidad para la vía, que contempla la reducción a un solo carril con flujo exclusivo de bajada en dirección noreste. Esta medida busca mejorar la accesibilidad, teniendo en cuenta la topografía del área, y se acompaña de una ampliación de aceras para fortalecer los negocios que se ubican a lo largo del tramo.

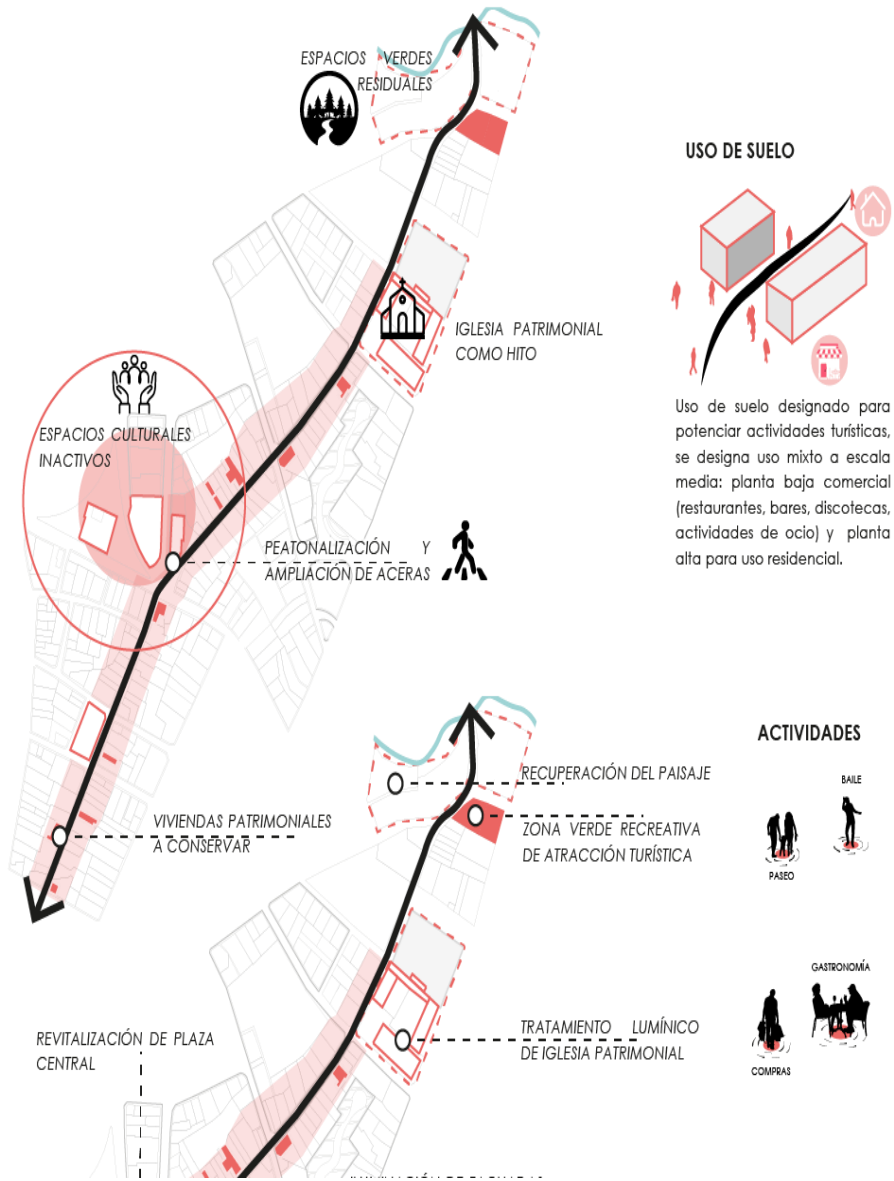
Con el objetivo de enriquecer la imagen urbana y causar un impacto tanto en los residentes como en los visitantes, se plantea la implementación de un tratamiento lumínico en las fachadas de los elementos patrimoniales, incluyendo la iglesia y el antiguo municipio. Además, se sugiere la creación de fachadas vivas en las viviendas comunes, utilizando pintura y arte para generar un impacto visual y atractivo adicional.

Un punto focal en este tramo es la plaza central, donde se propone una revitalización a través de la incorporación de áreas verdes. Estas no solo contribuirían a mitigar el efecto isla de calor, sino que también generarían un impacto positivo en el bienestar de los habitantes locales.

Para potenciar aún más este eje y crear una sinergia entre actividades turísticas y patrimoniales, se plantea cambiar la funcionalidad actual de una cancha deportiva por la creación de una plaza comercial. Esta transformación tiene como objetivo mantener un flujo constante de actividades a lo largo del trayecto, fomentando así una dinamización comercial continua.

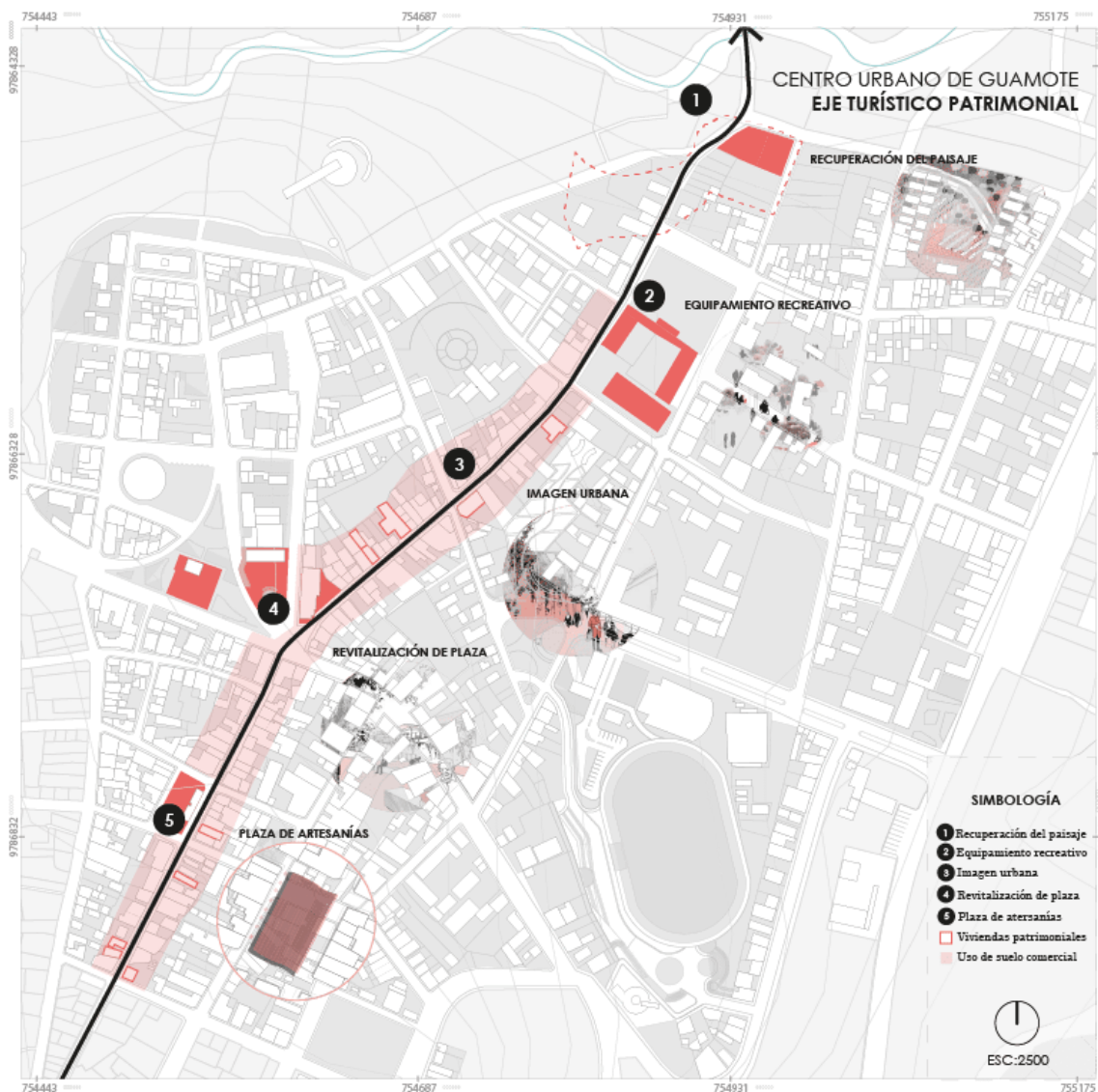
Este enfoque no solo reforzaría la atracción turística, sino que también promovería la interacción social y la vitalidad económica en la zona, consolidándola como un epicentro vibrante y multifacético para residentes y visitantes por igual.

Figura 120
Eje de intervención



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 121
Eje Turístico Patrimonial



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Eje Productivo

Se propone la creación de un eje productivo urbano que maneja un trayecto transversal atravesando la ciudad desde el acceso principal hasta el límite perimetral este-oeste, utilizando las vías Av. Macas y Riobamba. En este recorrido, se consideran importantes instalaciones como la unidad educativa Guamote y el coliseo municipal.

Con el objetivo de mejorar la entrada a la ciudad, se aprovechan los espacios residuales actualmente utilizados como estacionamientos para transformarlos en una plaza de ingreso, y se reubica la zona de parqueo entre la gasolinera y una nueva propuesta

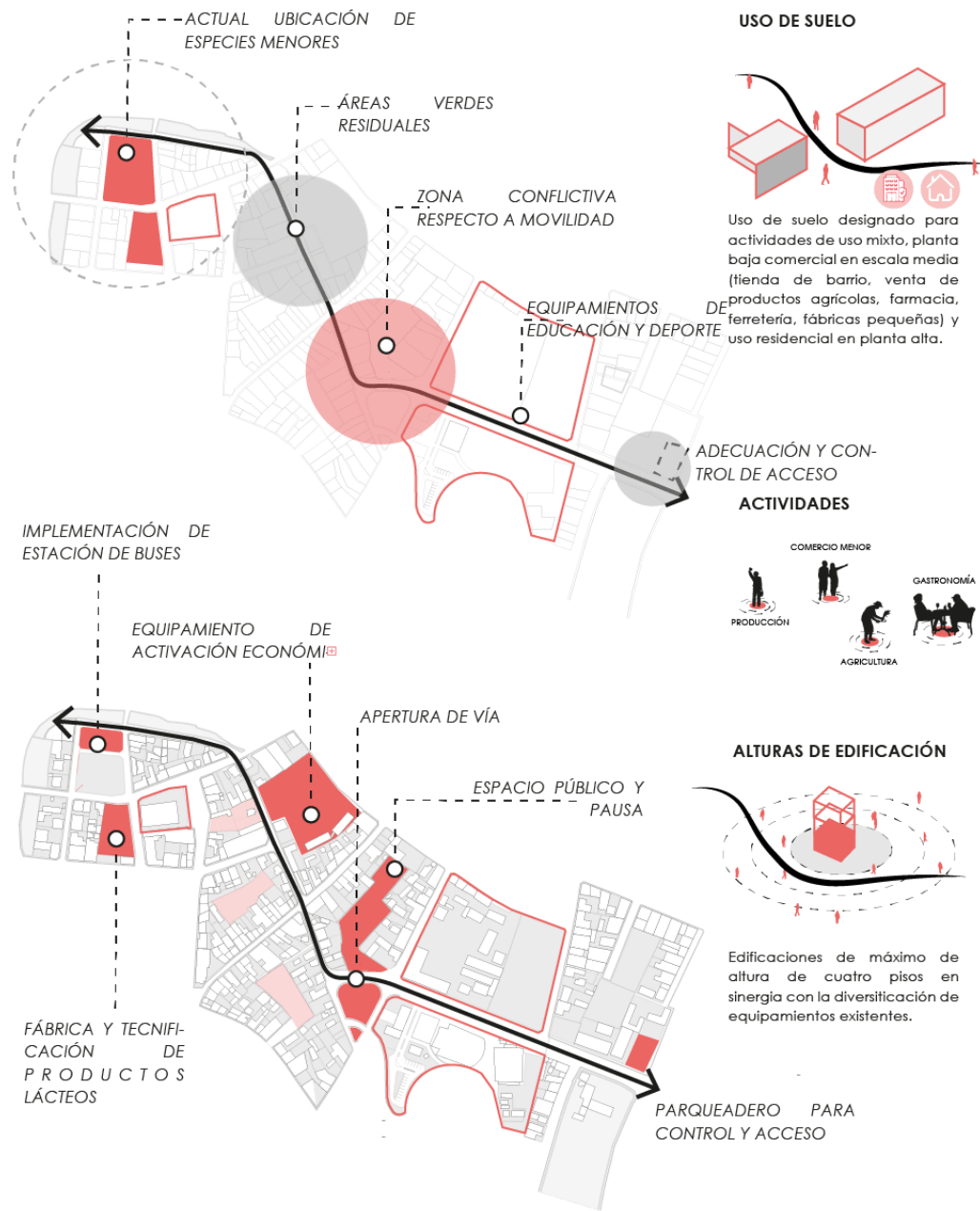
de espacio turístico que incluye opciones gastronómicas y la venta de artesanías, textiles y productos de cuero. Esta ubicación estratégica, con conexión directa a la vía panamericana, tiene el potencial de generar un impacto económico positivo al atraer a usuarios de viajes intercantonales.

En contraste, para impulsar la productividad del sector, se lleva a cabo un reordenamiento en la trama urbana con el objetivo de mejorar la movilidad. Se implementa una extensión de la vía Macas, ocupando una manzana con vacío, y se crea un espacio público integral que incluye huertos urbanos, destacando el papel fundamental de la ciudad. Además, se desarrolla una glorieta con espacios verdes y vegetación local para otorgar una nueva imagen urbana atractiva.

Adicionalmente, se aprovechan otros vacíos urbanos para establecer una plaza gastronómica con un restaurante que exhibe el proceso completo, desde la recolección de cultivos hasta la mesa. Este enfoque no solo potencia la parte gastronómica del sector, sino que también fomenta una economía circular.

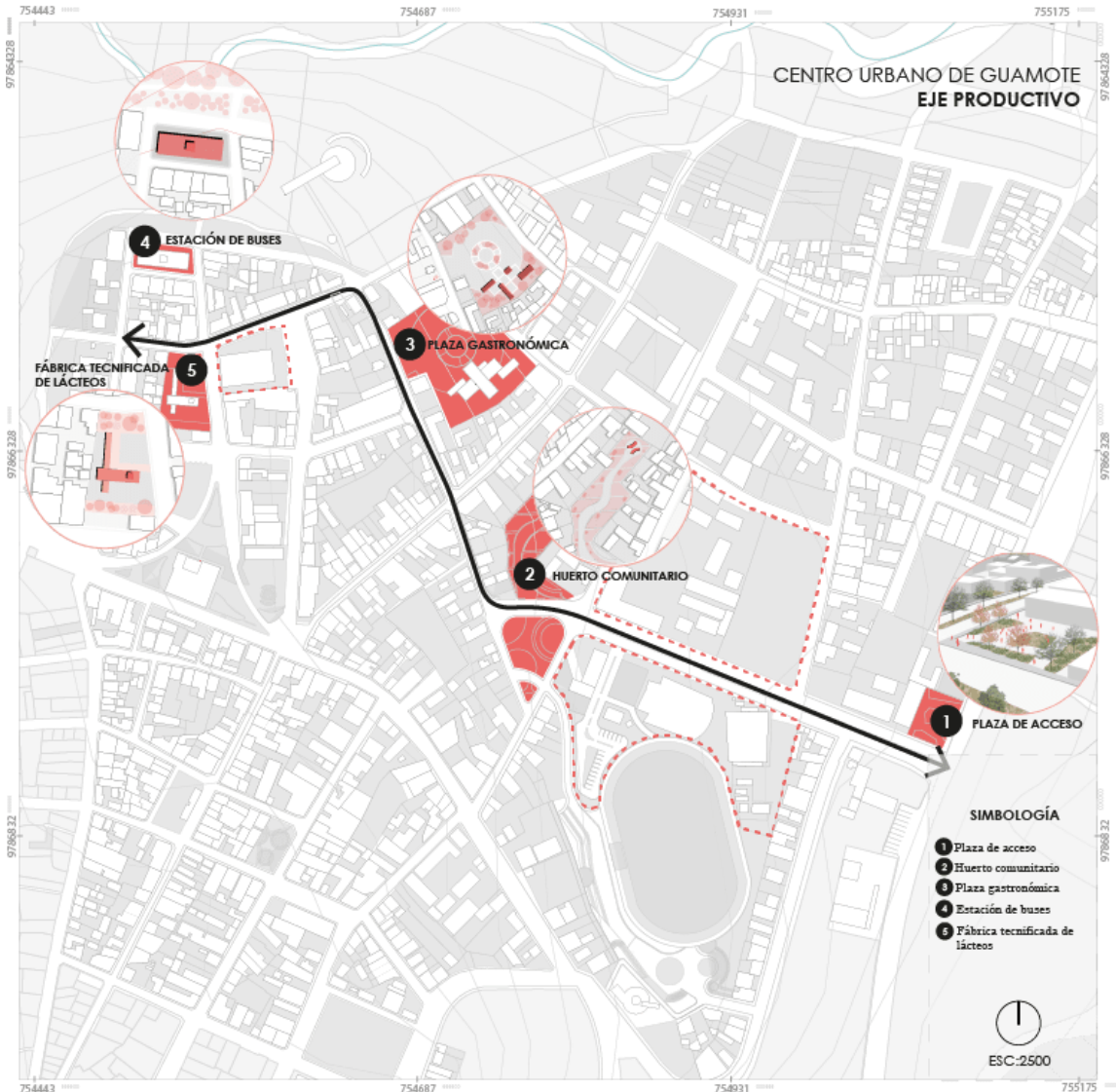
Finalmente, se concluye el recorrido con la implementación de una estación de autobuses en la parte central de la ciudad, permitiendo explorar el entorno diversificado de actividades comerciales que ofrece la zona.

Figura 122
Eje de intervención urbana



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 123
Eje productivo



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Eje Verde Productivo

Se plantea un eje verde productivo a fin de generar la integración de áreas verdes y actividades productivas en un mismo espacio dentro de una ciudad. Esta ruta presenta una orientación longitudinal que atraviesa el área del estadio y la calle Riobamba, extendiéndose hasta el límite norte, actualmente designado como una zona destinada a la reforestación.

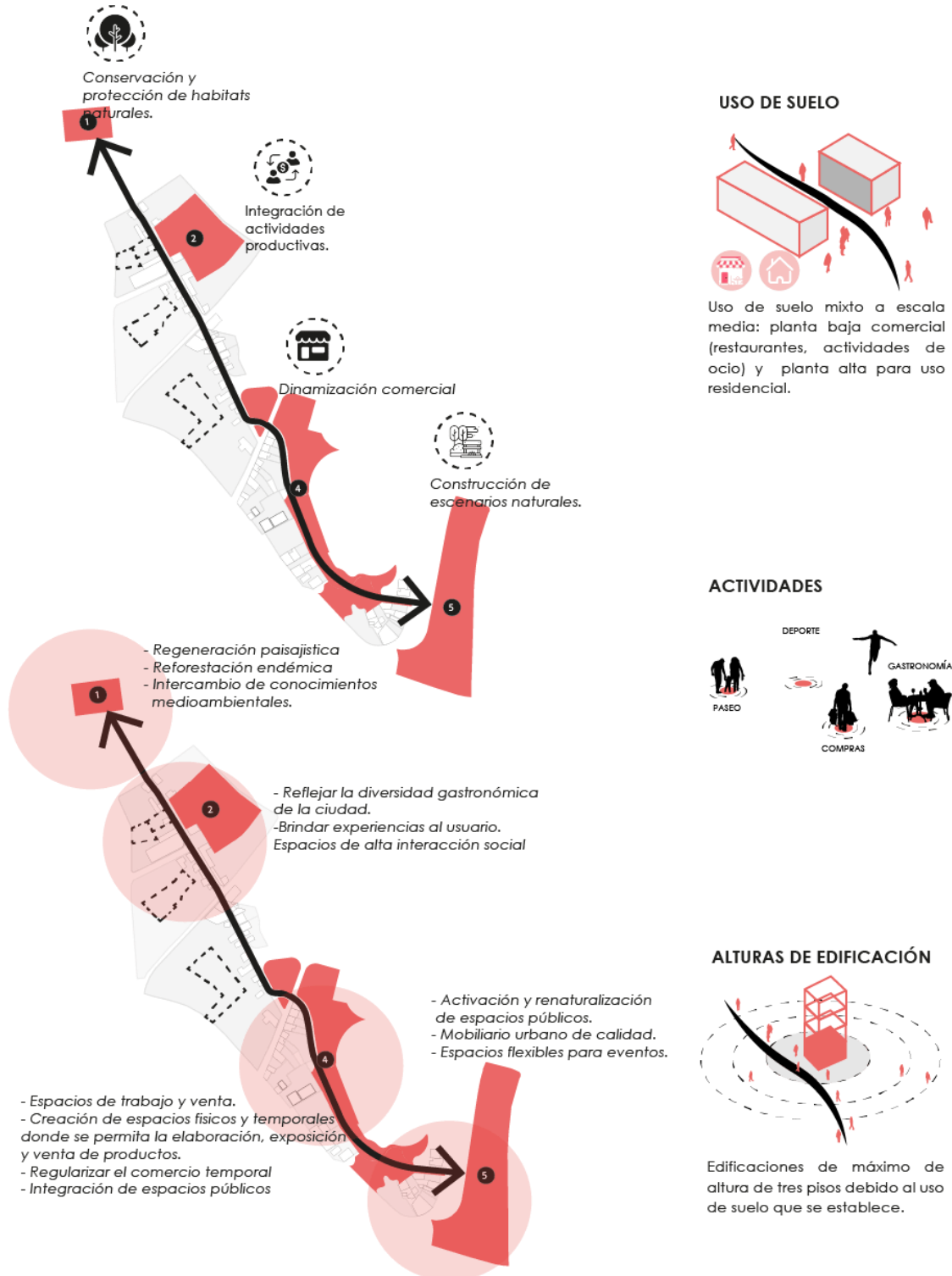
Con el objetivo de aprovechar los espacios residuales, se propone la transformación del área adyacente al lado oeste de la gasolinera, actualmente destinada a cultivo, convirtiéndola en un escenario para espacios públicos. Este proyecto incluirá la

creación de un parador de viajes que no solo ofrecerá productos locales, sino que también contará con áreas diseñadas para el descanso y la recreación.

Adicionalmente, con el objetivo de potenciar una de las actividades productivas, se propone la reubicación del mercado de especies menores en esta ruta. Esta reubicación aprovechará áreas vacías, conectándolas de manera estratégica con los futuros espacios públicos planificados. Este enfoque busca no solo impulsar la actividad comercial, sino también crear una sinergia dinámica entre el mercado y los espacios públicos circundantes.

Así mismo, se maximizan los recursos urbanos mediante la integración de espacios vacíos, como las rutas verdes colindantes a los equipamientos deportivos en este eje. Este concepto se expande a la plaza gastronómica, abarcando una trayectoria que culmina en la propuesta de una terraza botánica en la zona designada para la reforestación. Esta estrategia no solo optimiza la utilización del suelo urbano, sino que también fomenta la interconexión de áreas funcionales, proporcionando un entorno sostenible y diversificado que promueve la interacción comunitaria y el disfrute del entorno natural.

Figura 124
Eje de intervención urbana



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 125
Eje verde productivo



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

El eje recreativo social está diseñada específicamente para fomentar la recreación y la interacción social con una variedad de instalaciones y actividades destinadas a promover la concentración de la comunidad.

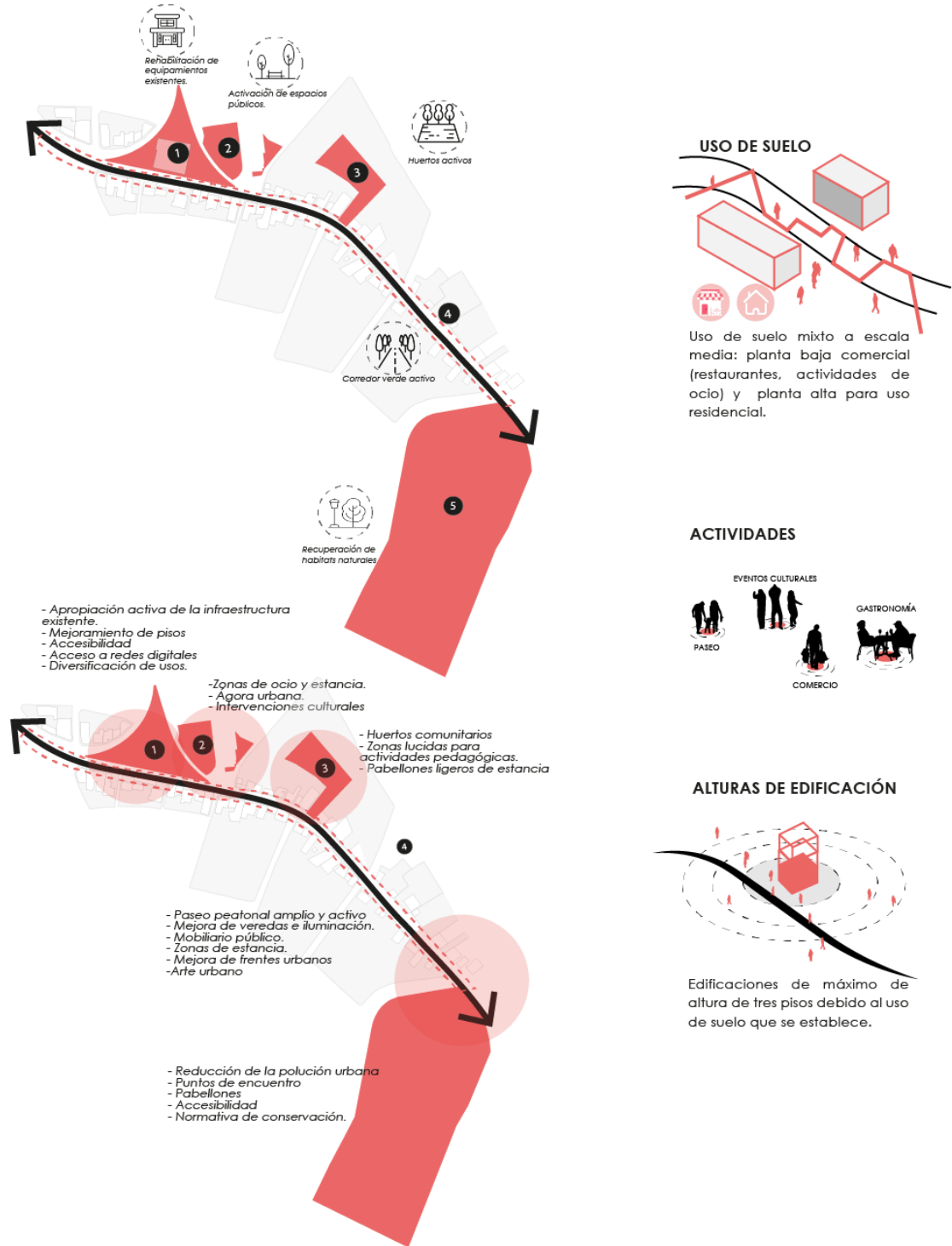
Este recorrido se extiende a lo largo de la línea férrea, comenzando con una red de espacios públicos junto al mercado de especies menores mencionado anteriormente. Continúa con un corredor verde generado a partir de la revitalización de esta ruta, integrando espacios recreativos y paisajísticos. Esta iniciativa no solo enriquece el tejido urbano existente, sino que también establece un vínculo armonioso entre el patrimonio ferroviario y las áreas recreativas, contribuyendo así a la mejora del entorno urbano y al bienestar de la comunidad.

Además, se conecta con un huerto comunitario ubicado en el interior de la manzana, generando espacios de cohesión y convivencia para la comunidad. Este huerto no solo promueve la interacción comunitaria, sino que también actúa como un área verde productiva, contribuyendo a la sostenibilidad y la autenticidad del entorno urbano.

Se enlaza con el ágora urbana y el centro cultural, revitalizando estos equipamientos existentes junto a espacios abiertos circundantes. Esta revitalización incluye iluminación estratégica y diversificación de usos, buscando dinamizar y hacer más accesibles estos lugares, creando un entorno vibrante y multifuncional. La integración de elementos estratégicos y la mixticidad de usos fortalecen la identidad del área, promoviendo la participación comunitaria y enriqueciendo la experiencia urbana.

Figura 126

Eje de intervención urbana



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 127
Eje recreativo social



Fuente y Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

5.3. Propuesta de Master Plan

Tras la investigación cartográfica y el análisis urbano se identifican espacios de oportunidad que pueden funcionar como catalizadores urbanos que den lugar a la revitalización del área de estudio.

Tras realizar una exhaustiva investigación cartográfica y un minucioso análisis urbano, se han identificado específicos espacios de oportunidad. Estos lugares poseen el potencial de desempeñar un papel fundamental como catalizadores urbanos, generando así las condiciones propicias para la revitalización del área de estudio. Esta iniciativa

busca no solo mejorar la infraestructura física, sino también fomentar el desarrollo socioeconómico, fortaleciendo la identidad local y promoviendo un entorno más vibrante y sostenible

Estos proyectos son de carácter experimental dónde prima el presupuesto disponible, la rapidez en la que puede desarrollarse, la participación directa de los actores y su influencia en el resultado. A su vez, funcionan como instrumentos para innovar en el planteamiento de políticas urbanas eficientes, y se pueden complementar a otros estudios más detallados, técnicos y amplios.

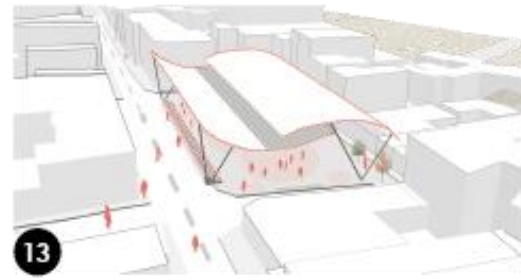
Figura 128
Propuesta de Master plan



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 129

Acercamientos de propuesta



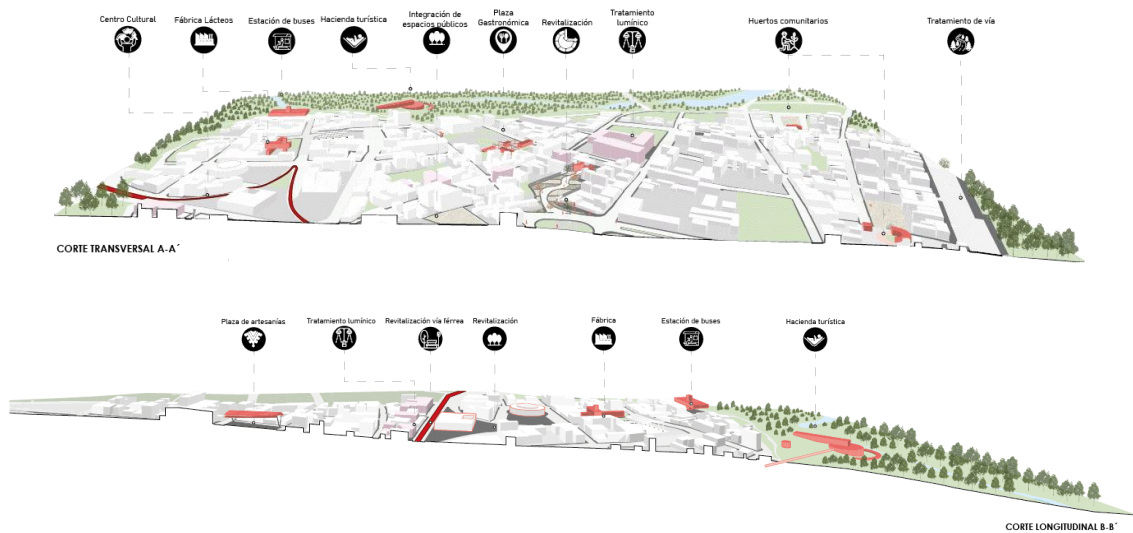
Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 130
Axonometría Master Plan



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

Figura 131
Cortes axonométricos



Elaboración: (Benalcázar & Curicama, 2024)

5.4. Políticas de desarrollo

Tabla 18

Línea estratégica verde urbano

Programa	Objetivo	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Plazo
Centro verde	Mejorar la calidad de vida de los habitantes mediante la integración de espacios verde en el centro y la recuperación del paisaje próximo.	De aquí a 2027, recuperación de los recursos naturales como los bosques y el río.	Tratamiento del borde de la ciudad, mediante la reforestación e integración de especies nativas. Implementación de escenarios naturales: hacienda turística y parques.	Mayor uso por parte de los habitantes en los espacios de ocio y recreación.	Corto plazo (3 años)
		De aquí a 2029, integración de espacios verdes en el centro.	Revitalización de plaza central de Guamote. Revitalización de plaza de estación de ferrocarril. Reordenamiento de manzanas aledañas al estadio, implementando un retiro posterior verde. Tratamiento topográfico con el equipamiento terraza botánica.	Cumplimiento en la generación de obras públicas que integren espacios verdes de calidad.	Mediano plazo (5 años)

Tabla 19

Línea estratégica crecimiento urbano

Programa	Objetivo	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Plazo
Centro habitado	Generar un modelo urbano configurando una ciudad con un uso eficiente del suelo y una correcta relación entre funciones	De aquí a 2030, intervenir en los espacios infrautilizados con proyectos pilotos que activen y habiten el centro urbano.	En manzanas con un 90% de densificación se plantea crecimiento en altura de hasta 4 pisos, en búsqueda de una homogenización urbana. Se plantea una lotización que	Densificación del centro urbano delimitado en el área de estudio. Utilización de espacios residuales hacia la activación de equipamientos.	Mediano (6 años)

urbanas, tales como viviendas, lugares de trabajo, comercios y áreas recreativas.		integra huertos comunitarios para manzanas con menor densificación y espacios residuales.		
	De aquí a 2035, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible de la zona urbana de Guamote mediante la planificación estratégica.	Nuevos modelos de manzana agrícolas para áreas en crecimiento que se encuentran en el borde. Manzanas porosas que permitan la integración de espacios verdes internos y externos.	Establecimientos de planificación de uso y ocupación de suelo. Crecimiento de urbe en relación a los lineamientos estratégicos.	Largo plazo (11 años)

Tabla 20
Línea estratégica Movilidad

Programa	Objetivo	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Plazo
Movilidad eficiente y segura	Mejorar la accesibilidad al transporte público cubriendo un 100% del centro urbano para mejorar la calidad de vida de los habitantes.	De aquí a 2025, reducir los conflictos vehiculares mediante la regularización y control del sistema vial en cuanto a flujos y señaléticas.	Mejorar la accesibilidad de circulación peatonal y vehicular con nuevos flujos viales, tratamiento de vías y señaléticas.	Gestión por parte de policías de tránsito. Cumplimiento de transportes respecto a tiempos de recorrido y rutas del nuevo programa.	Corto plazo (2 años)
		De aquí a 2028, mejorar la seguridad vial mediante la incorporación de infraestructuras de transporte que brinden espacios seguros y accesibles.	Equipar el centro urbano con la incorporación de paradas de bus, estaciones de bus y parqueaderos. Ampliación de aceras del centro.	Dotación de infraestructuras de transporte urbano y acceso a espacios seguros.	Mediano plazo (4 años)

Tabla 21

Línea estratégica Equipamientos

Programa	Objetivo	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Plazo
Centro dinámico	Desarrollar y activar equipamientos dentro del centro urbano mediante la diversificación de usos y entendimiento de las necesidades de la comunidad.	De aquí a 2035, mejorar la calidad de vida económica y social con la integración de redes de equipamientos que impulsen el emprendimiento y trabajo.	Propuesta de plaza de acceso en el ingreso de la ciudad.	Cumplimiento de creación de nuevos espacios y dotación de equipamientos en el centro urbano. Integración de nuevas actividades en el área de estudio. Incremento de la economía de los habitantes.	Corto (2 años)
			Implementación de Centro turístico en vía panamericana.		Corto (3 años)
			Revitalización de centro deportivo.		Mediano (3 años)
			Nueva glorieta en vía de ingreso a ciudad.		Mediano (5 años)
			Plaza Gastronómica en antiguos espacios residuales.		Corto (3 años)
			Hacienda turística en recuperación de escenarios naturales.		Largo (8 años)
			Estación de buses en antiguo mercado de especies menores.		Mediano (5 años)
			Reubicación de Mercado de Especies <u>Menores</u> .		Mediano (5 años)
			Fábrica Tecnificada de lácteos en espacios infrautilizados.		Mediano (5 años)
			Cambio de uso en estación de ferrocarril, Propuesta de Centro Cultural.		Corto (1 año)
			Implementación de plaza de artesanías en antigua cancha.		Corto (2 años)
			Creación de plaza comercial en espacio residual.		Corto (3 años)

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. CONCLUSIONES

En definitiva, la aplicación de políticas urbanas en el proceso de reordenamiento urbano de la zona central de la cabecera cantonal de Guamate evidencia la generación de un masterplan basado en lineamientos dirigidos hacia un desarrollo socio-territorial homogéneo y sostenible, representa un compromiso significativo con el progreso integral de la comunidad. A través de este enfoque planificado, se busca no solo revitalizar el núcleo urbano, sino también fomentar un equilibrio social y territorial que favorezca la estancia de sus habitantes; puesto que, al alinear las estrategias con los principios de desarrollo socio-territorial, se busca no solo abordar las necesidades inmediatas, sino también sentar las bases para un crecimiento futuro que respete y preserve la identidad cultural y ambiental del cantón. En este sentido, el master plan se presenta como un instrumento clave para orientar el progreso urbano de Guamate hacia un futuro más prometedor y equitativo.

En respuesta a ello, el desarrollar una investigación rigurosa y crítica revela un paso esencial para fundamentar y orientar las metodologías y estrategias de reordenamiento urbano en el Cantón Guamate. La rigurosa exploración teórica ha permitido identificar no solo las particularidades y desafíos específicos del entorno urbano, sino también las mejores prácticas y enfoques innovadores en el ámbito del urbanismo. Este marco teórico proporciona la base conceptual necesaria para abordar las complejidades del área de estudio, incorporando perspectivas interdisciplinarias y considerando las dinámicas socioeconómicas, culturales y ambientales del contexto local. Las metodologías y estrategias analizadas incrementan la probabilidad de lograr intervenciones urbanas efectivas y sostenibles que respondan a las necesidades y aspiraciones de la colectividad, contribuyendo así al desarrollo integral y la mejora del entorno urbano en el Cantón Guamate.

Como resultado, tras el diagnóstico socio urbano realizado; se constató, a través de un análisis de visión de ciudad en aspectos estructurales, sistemáticos y fenomenológicos que la movilidad existente además de no tener una planificación de red de transporte asociada a elementos focales y característicos de la ciudad genera un aumento de tráfico vehicular y peatonal, generando dinámicas desfavorables en la comercialización, dificultades en la accesibilidad de espacios públicos. Por otro lado, se determinó que la falta de instrucción a nivel educativo y comercial influye negativamente en las dinámicas comerciales, por ello, aunque la municipalidad dote de infraestructuras y equipamientos la comunidad no hace un uso demandante siendo que estos elementos llegan a verse afectados por la falta de actividad constante, incrementando la mala imagen urbana. Así mismo, la falta de espacios naturales y dinamismo urbano lleva al abandono

del centro, por ello, es urgente la implementación de acciones planificadas y coordinadas para abordar las problemáticas identificadas, promoviendo un desarrollo urbano sostenible, inclusivo y que mejore la calidad de vida de la zona central de Guamote.

Finalmente, el análisis de las debilidades y fortalezas urbanas en el centro de Guamote se llevó a cabo mediante la interpretación de la base diagnóstica y el análisis de contradicciones, considerando cada problemática en relación con el sujeto y el objeto. Este enfoque proporciona una mayor visibilidad de los problemas y soluciones en el sector. En el contexto de los desafíos y oportunidades identificados, se destacan nodos estratégicos de espacios públicos, áreas residuales susceptibles de revitalización, el impulso de nuevas actividades sociales y laborales, así como espacios abiertos que constituyen elementos clave de la vida urbana. Estos espacios deben ser transformados en áreas funcionales y significativas que sirvan a la comunidad. Abordar estas debilidades en relación con los hechos urbanos actuales y las necesidades reales de los habitantes tiene el potencial de generar una transformación positiva en la calidad de vida y fortalecer la identidad cultural en el centro de Guamote.

6.2. RECOMENDACIONES

- Dentro del reordenamiento urbano se contempla la parte céntrica de Guamote como principal estructurador de crecimiento y concentración de actividades urbanas; de manera que, la propuesta de intervención sirva como una directriz para su crecimiento a posterior, siendo así se recomienda lo siguiente:
- Realizar un análisis detallado y exhaustivo de los espacios a intervenir para la elaboración de propuestas arquitectónicas.
- Incluir el enfoque de participación comunitaria y actores clave para entender sus necesidades, preocupaciones y aspiraciones en cuanto al espacio arquitectónico.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1973). *Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Oriental de Bogotá. Bogotá, D.E.*
- Arévalo, R. (2018). *Clasificación de las vías, líneas oficiales y líneas de edificación según la OGUC.* <https://www.catalogoarquitectura.cl/cl/oguc/clasificacion-de-las-vias-lineas-oficiales-y-lineas-de-edificacion-segun-la-oguc>
- Armando, J., Pancorbo, J. A., Alfonso, M., & Benavides, S. (2011). La Gestión Comercial en un Centro Urbano desde un enfoque de Desarrollo Sostenible. *Economía y Desarrollo*, 146(1–2), 211–225. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=425541315013>
- Arquiplan. (2020). *Diseño Urbano y Masterplan.* <https://arquiplan.com/disenio-urbano-y-masterplan/>
- Benalcázar, N., & Curicama, E. (Universidad N. de C. (2024). *Propuesta de masterplan para el desarrollo urbano en la zona central de la cabecera cantonal de Guamote.*
- Berlin Tourismus & Kongress GmbH. (2014). *Potsdamer Platz.* <https://www.visitberlin.de/es/potsdamer-platz>
- Borsdorf, A., & Bähr, J. (2003). *La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas.*
- Capel, H. (2002). La Morfología De Las Ciudades. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., 3(1), 10–27. <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-case-a7e576e1b6bf>
- Carulla, C. S. I. (2003). *Arquitectonics: Mind, Land & Society. Arquitectura y Medio Ambiente.*
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana.*
- Coromoto Rojas-Rendón, D. (2022). La participación ciudadana en la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Local. *Estudios de La Gestión: Revista Internacional de Administración*, 12(12), 93–119. <https://doi.org/10.32719/25506641.2022.12.5>
- D.C., A. M. de B. (2015). *Plan de Revitalización del centro tradicional de Bogotá.*
- Earth, G. (2015). *Google Earth.*
- Ecosistema Urbano Arquitectos, S. L. . (2018). *Plan de Revitalización del Centro Histórico de Hermosillo. 1*, 168.
- Editorial RF. (2011). *Baltimore, Maryland, USA.* <https://www.gettyimages.es/detail/foto/fells-point-in-baltimore-imagen-libre-de-derechos/459233261?adppopup=true>
- Fern, M., & Revert, E. (2018). *Planificación estratégica de ciudades.*
- García Catalá, R. (2022). *Crecimiento urbano y el modelo de ciudad.* 51–58. <https://doi.org/10.5821/ctv.7532>

- Gatica, F. (1975). La urbanización en América Latina: Aspectos espaciales y demográficos del crecimiento urbano y de la concentración de la población. *Notas de Población* 8. CEPAL, 26.
- Gómez Orea, D. (2013). *Ordenación Territorial* (3ra Edición).
- Guerra J. (2003). *Habitar el desierto: transición energética y transformación del proyecto habitacional colectivo en la Ecología del Desierto de Atacama, Chile*.
- Regeneración urbana, (2016).
- Harvey, D. (2012). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. In *Estudios Sociológicos de El Colegio de México* (Vol. 33, Issue 99). <https://doi.org/10.24201/es.2015v33n99.1401>
- INEC. (2010). *Cartografía Digital*. <https://aplicaciones3.ecuadorencifras.gob.ec/sbi-war/paginas/cartografia.xhtml>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*.
- Jiménez, A. (2022). *El Sol de Morelia*. <https://www.elsoldemorelia.com.mx/local/centro-historico-de-morelia-sigue-siendo-habitable-9012063.html>
- Layuno Rosas, Á. (ed. . (2020). La ciudad del turismo. In *Torrosa Online Digital Bookstore*. https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/43133/ciudad_layuno_2020.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- López, N., & Martínez, L. (2016). *La Revitalización Urbana como consecuencia de Construir sobre lo Construido*.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*.
- Meteoblue. (2024). *Tiempo Guamote*.
- Norberg Schulz, C. (1980). Genius Loci. El espíritu del lugar. Aproximación a una Fenomenología de la Arquitectura. *Revista Morar. Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Colombia. Sede Medellín, 1*, 15–20.
- Pancorbo Sandoval, J., Analuisa Moya, P., Anguiano, R., & Brambila Zambrano, I. (2013). Contribución del Marketing a la Gestión Comercial en un Centro Urbano desde un Enfoque de Desarrollo Sostenible. *Economía y Negocios*, 4(1), 50–60. <https://doi.org/10.29019/eyn.v4i1.200>
- Poggiese, A. (2000). Movimientos sociales, formulación de políticas y redes mixtas socio-gubernamentales: para un nuevo “saber-hacer” en la gestión de la ciudad. *Desenvolvimento Urbano: Velho Tema Ou Exigência Do Presente? Rio de Janeiro*, 143–173.
- Rossi, A. (1966). Arquitectura en la ciudad. *Revista de Saude Publica*, 1–128.
- Rowe, C., & Koetter, F. (1984). *Ciudad Collage*.
- Senplades. (2015). Agenda zonal zona 3 centro provincias de: Cotopaxi, Tungurahua,

Chimborazo y Pastaza 2013-2017. *Agenda Zonal 3 - Centro. Provincias de Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo y Pastaza, 1*, 126. <http://www.planificacion.gob.ec>

Shutterstock. (2017). *Gran Vía de Madrid*.

Societat d'Història Natural de Illes Balears. (2020). Sostenibilidad Turística: overtourism vs undertourism. In *Monografies de la Societat d'Història Natural de les Balears* (Vol. 31). https://www.researchgate.net/profile/Luis-Escudero-Gomez/publication/344783445_Comunidades_anfitrionas_frente_al_overtourism_un_estudio_comparado_entre_San_Martin_de_los_Andes_Argentina_y_Toledo_Espana/links/5f8ffdf5299bf1b53e37a56c/Comunidades-anfitriona