



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

**Propuesta de intervención en el eje de la Av. 17 de Abril como estructurante  
de espacio público: Caso de estudio Cantón Quero**

**Trabajo de Titulación para optar al título de Arquitecto**

**Autor:**

Melo Valle, Alexander Steveen

**Tutor:**

Mgs. Arq. Geovanny Marcelo Paula Aguayo

**Riobamba, Ecuador. 2026**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, Alexander Steveen Melo Valle con cédula de ciudadanía 1805085618, autor (a) (s) del trabajo de investigación titulado: "Propuesta de intervención en el eje de la Av. 17 de Abril como estructurante de espacio público: Caso de estudio Cantón Quero", certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí 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 mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, a 06 de Enero de 2026.

---

Alexander Steveen Melo Valle  
C.I: 1805085618

## **DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR**

Quien suscribe, Geovanny Marcelo Paula Aguayo catedrático adscrito a la Facultad de Ingeniería, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado: “Propuesta de intervención en el eje de la Av. 17 de Abril como estructurante de espacio público: Caso de estudio Cantón Quero”, bajo la autoría de Alexander Steveen Melo Valle; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba el 06 de enero de 2026.

---



Mgs. Geovanny Marcelo Paula Aguayo  
TUTOR

## CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **“PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE LA AV. 17 DE ABRIL COMO ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO: CASO DE ESTUDIO CANTÓN QUERO”**, presentado por **Alexander Steveen Melo Valle**, con cédula de identidad número **1805085618**, 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 06 de enero de 2026.

Mgs. Arq. Gabriela Luna

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



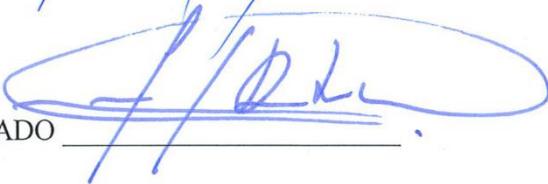
Mgs. Arq. Julio Guerra

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Mgs. Arq. Freddy Ruiz

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO

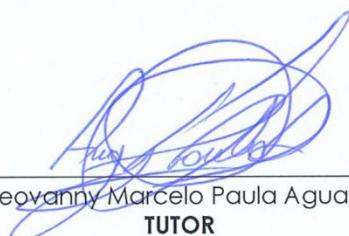




## CERTIFICACIÓN

Que, **ALEXANDER STEVEEN MELO VALLE** con CC: **1805085618**, estudiante de la Carrera de **ARQUITECTURA**, Facultad de **INGENIERÍA**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**PROUESTA DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE LA AV. 17 DE ABRIL COMO ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO: CASO DE ESTUDIO CANTÓN QUERO**", cumple con el N 5 %, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **COMPIILATION**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 19 de diciembre de 2025

  
Arq. Geovanny Marcelo Paula Aguayo. Msc  
TUTOR

## **DEDICATORIA**

Dedico este logro a mis padres, por su entrega constante, su sacrificio y el amor incondicional con el que han iluminado cada etapa de mi vida. Gracias por su apoyo inquebrantable, por confiar en mí y por inculcarme los valores del esfuerzo, la responsabilidad y la perseverancia. Asimismo, a mi querida hermana Solange, cuyo cariño, respaldo y fe en mí han sido fundamentales para seguir adelante y alcanzar este objetivo.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco profundamente a Dios por concederme la fortaleza, la sabiduría y la guía necesarias para afrontar y superar cada desafío presentado en este camino. Extiendo mi sincero agradecimiento a mis padres y a mi hermana, cuyo apoyo incondicional, palabras de aliento y confianza permanente fueron pilares esenciales para mantenerme firme y avanzar hasta alcanzar este objetivo.

## ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
ÍNDICE DE GRÁFICOS	
ÍNDICE DE TABLAS	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	15
1.1    Antecedentes y Problema .....	15
1.2    Justificación .....	18
1.3    Objetivos.....	19
1.3.1    General.....	19
1.3.2    Específicos.....	19
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	20
2.1    Centralidad Urbana.....	20
2.1.1    Espacio Público .....	21
2.1.2    Eje Urbano Comercial .....	22
2.2    Morfología Urbana .....	24
2.2.1    Tejido Urbano.....	25
2.2.2    Uso de Suelo.....	26
2.2.3    Tipología Arquitectónica.....	27
2.3    Ciudades Comerciales .....	28
2.3.1    Comercio Informal .....	29
2.4    Referentes - Modelos de transformación urbana.....	30
2.4.1    Las Ramblas de Barcelona .....	30
2.4.2    Los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) de Medellín.....	31
2.4.3    Cuenca RED - Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cuenca .....	32
2.5    Conclusiones – Lineamientos conductores .....	33
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	36
3.1    Tipología de investigación.....	36
3.2    Método, técnica e instrumentos .....	36
3.3    Población de estudio .....	38
CAPITULO IV. RESULTADO Y DISCUSIÓN .....	39
4.1    Estudio del lugar.....	39
4.1.1    Ubicación y delimitación.....	39
4.1.2    Línea de tiempo de crecimiento urbano del cantón Quero .....	40

4.1.2.1 Criterios de delimitación del área de estudio.....	42
4.2 Diagnóstico Físico Natural .....	44
4.2.1 Clima del cantón.....	45
4.2.2 Hidrología.....	47
4.3 Diagnóstico Socio Operacional .....	48
4.3.1 Información sociodemográfica .....	48
4.3.2 Actividades productivas .....	52
4.3.3 Intercambio y comercialización.....	54
4.4 Visión estructural.....	55
4.4.1 Traza urbana .....	55
4.4.2 Parcelario .....	56
4.4.3 Tejido.....	59
4.4.4 Topografía .....	60
4.4.5 Tipo de vías .....	61
4.5 Visión sistemática.....	62
4.5.1 Equipamientos .....	62
4.5.2 Espacio público .....	64
4.5.3 Uso de suelo .....	65
4.5.4 Transporte y accesos al centro urbano.....	67
4.5.5 Altura de edificaciones .....	69
4.5.6 Áreas verdes .....	71
4.5.7 Patrimonio .....	72
4.5.8 Agua potable.....	73
4.5.9 Alcantarillado .....	74
4.5.10 Energía eléctrica .....	76
4.6 Visión fenomenológica.....	77
4.6.1 Elementos e hitos.....	77
4.6.2 Vacíos sociales y físicos .....	78
4.6.3 Eventos y lugares.....	79
4.6.4 Flujos constante y repentino .....	81
4.6.5 Flujos permanentes y eventuales .....	83
4.6.6 Movilidad vehicular en intersecciones conflictivas de la Av. 17 de Abril.....	84
4.7 Conclusiones y futuras decisiones.....	85
4.8 Tabulación de encuestas .....	89
4.9 Análisis de contradicciones .....	90
4.10 Análisis FODA .....	93
CAPITULO V. PROPUESTA URBANA.....	95

5.1	Niveles de intervención (Macro) .....	96
5.2	Niveles de intervención por pieza (Meso) .....	96
5.2.1	Niveles de intervención por pieza (Micro) .....	99
5.3	Estrategias (Macro).....	102
5.3.1	Verde urbano .....	102
5.3.2	Crecimiento urbano .....	104
5.3.3	Movilidad .....	105
5.3.4	Equipamientos nuevos.....	109
5.4	Lineamientos generales (Meso).....	111
5.5	Ejes ordenadores.....	112
5.5.1	Eje integrador (Av. 17 de Abril).....	112
5.5.2	Eje ecohídrico .....	114
5.5.3	Eje agroproductivo .....	115
5.5.4	Eje recreativo social.....	116
5.5.5	Eje educativo social .....	117
5.5.6	Eje turístico cultural.....	118
5.5.7	Eje de expansión residencial.....	119
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....		124
6.1	Conclusiones.....	124
6.2	Recomendaciones .....	125
Bibliografía .....		127
ANEXOS .....		129

## Índice de Gráficos

<b>Gráfico 1.</b> Mapa de uso y cobertura del suelo .....	16
<b>Gráfico 2</b> Delimitación del proyecto - Áreas con mayor afectación por mercado y plazas	16
<b>Gráfico 3</b> Resumen de la problemática de Quero .....	18
<b>Gráfico 4.</b> Transformación de Times Square: de caos urbano a espacio público vibrante y accesible.....	21
<b>Gráfico 5</b> La Rambla _ Barcelona- España .....	22
<b>Gráfico 6.</b> Disposición radial del Arco de Triunfo en París - Francia, Place Charles de Gaulle .....	24
<b>Gráfico 7.</b> Tejido urbana - Barcelona España.....	25
<b>Gráfico 8</b> Ciudades comerciales - Manhattan, Ciudad de México y Sao Paulo .....	29
<b>Gráfico 9</b> Comercio Informal del Cantón Quero_ Representa mala Imagen Urbana y problemas de orden público.....	29
<b>Gráfico 10.</b> Perímetro del centro urbano del cantón Quero-PUGS .....	39
<b>Gráfico 11.</b> Áreas de estudio delimitada.....	39
<b>Gráfico 12.</b> Traza urbana 1974 .....	41
<b> Gráfico 13.</b> Traza urbana 1990 .....	41

<b>Gráfico 14.</b> Traza urbana 2010 .....	41
<b>Gráfico 15.</b> Traza urbana 2025 .....	41
<b>Gráfico 16.</b> Línea de tiempo histórica del cantón Quero.....	41
<b>Gráfico 17.</b> Cantón Quero, su economía y delimitación del centro urbano .....	42
<b>Gráfico 18.</b> Uso del suelo establecido por el PUGS-Delimitación de área de estudio.....	42
<b>Gráfico 19.</b> Núcleos de actividades económicas y sociales – puntos de cohesión social...	43
<b>Gráfico 20.</b> Señalización de vías con mayor relevancia del sitio .....	43
<b>Gráfico 21.</b> Vacíos urbanos que suponen un ambiente de peligro .....	43
<b>Gráfico 22.</b> Aproximación al área de estudio, escala 1:15 000 .....	43
<b>Gráfico 23.</b> Aproximación al área de estudio, escala 1:8 500 .....	44
<b>Gráfico 24.</b> Ubicación del cantón Quero .....	44
<b>Gráfico 25.</b> Temperatura máxima y mínima promedio en Quero .....	45
<b>Gráfico 26.</b> Promedio mensual de lluvia en Quero.....	46
<b>Gráfico 27.</b> Velocidad promedio del viento en Quero.....	46
<b>Gráfico 28.</b> Rosa de los vientos del Cantón Quero.....	47
<b>Gráfico 29.</b> Mapa de hidrografía .....	47
<b>Gráfico 30.</b> Foto de páramos del cantón Quero .....	48
<b>Gráfico 31.</b> Crecimiento poblacional.....	49
<b>Gráfico 32.</b> Porcentaje de unidades productivas agropecuarias .....	52
<b>Gráfico 33.</b> Principales actividades económico-productivas del cantón. ....	54
<b>Gráfico 34.</b> Zonas agroproductivas por parroquias .....	54
<b>Gráfico 35.</b> Intercambio y Comercialización del cantón .....	55
<b>Gráfico 36.</b> Mapa Traza Urbana .....	56
<b>Gráfico 37.</b> Parcelario Urbano.....	57
<b>Gráfico 38.</b> Zona de uso urbano .....	58
<b>Gráfico 39.</b> Mercado Central 1974 .....	59
<b>Gráfico 40.</b> Mercado Juan de Larcón 1990 .....	59
<b>Gráfico 41.</b> Mapa tejido .....	59
<b>Gráfico 42.</b> Mapa topografía.....	60
<b>Gráfico 43.</b> Estratificación del Cantón .....	60
<b>Gráfico 44.</b> Mapa Tipo de vías .....	61
<b>Gráfico 45.</b> Secciones de tipo de vías .....	62
<b>Gráfico 46.</b> Mapa de Equipamientos .....	63
<b>Gráfico 47.</b> Conclusión de problemática entorno a equipamientos comerciales productivos .....	64
<b>Gráfico 48.</b> Fotografías de espacio público, intersecciones conflictivas en la Av. 17 de Abril. ....	65
<b>Gráfico 48.</b> Mapa de Espacio Público .....	65
<b>Gráfico 49.</b> Medidas de aceras correspondientes al lugar de estudio .....	65
<b>Gráfico 51.</b> Mapa de Uso de Suelo .....	66
<b>Gráfico 52.</b> Mapa Polígono Intervención Territorial Ciudad de Quero.....	67
<b>Gráfico 53.</b> Mapa Transporte y Acceso al Centro Urbano .....	68
<b>Gráfico 53.</b> Transporte y Acceso al Centro Urbano .....	68
<b>Gráfico 54.</b> Mapa Altura de Edificios.....	69
<b>Gráfico 55.</b> Altura de Edificios.....	70
<b>Gráfico 56.</b> Cortes urbanos, Av. 17 de Abril.....	70
<b>Gráfico 58.</b> Mapa Áreas Verdes .....	71
<b>Gráfico 59.</b> Mapa Patrimonio .....	72
<b>Gráfico 60.</b> Fotos ejemplo de inmueble patrimonial .....	73
<b>Gráfico 61.</b> Mapa Servicio de Agua Potable .....	74

<b>Gráfico 62.</b> Mapa Servicio de Alcantarillado .....	75
<b>Gráfico 63.</b> Mapa Servicio de Energía Eléctrica .....	76
<b>Gráfico 64.</b> Contaminación visual - Poste y cableado de instalación eléctrica .....	76
<b>Gráfico 65.</b> Mapa Elementos e Hitos.....	78
<b>Gráfico 66.</b> Esquema vacíos sociales y físicos .....	79
<b>Gráfico 67.</b> Mapa vacíos sociales y físicos.....	79
<b>Gráfico 68.</b> Eventos y lugares.....	80
<b>Gráfico 69.</b> Mapa eventos y lugares .....	81
<b>Gráfico 70.</b> Mapa Flujos Vehiculares y peatonales.....	82
<b>Gráfico 71.</b> Cortes de tramos de la Avenida 17 de Abril denota reducción de la vía.....	82
<b>Gráfico 72.</b> Mapa flujos vehiculares y peatonales.....	84
<b>Gráfico 73.</b> Mapa esquemático de medición de flujos vehiculares en intersecciones conflictivas .....	85
<b>Gráfico 74.</b> Explotada Conclusión Visión Estructural .....	86
<b>Gráfico 74.</b> Explotada Conclusión Visión Sistemática.....	87
<b>Gráfico 75.</b> Explotada Conclusión Visión Fenomenológica .....	88
<b>Gráfico 77.</b> Niveles de intervención (macro) .....	96
<b>Gráfico 78.</b> Niveles de intervención (meso) .....	97
<b>Gráfico 79.</b> Criterios de delimitación de piezas urbanas .....	98
<b>Gráfico 80.</b> Uso de suelos actual .....	98
<b>Gráfico 81.</b> Piezas 1 y 2 .....	99
<b>Gráfico 82.</b> Piezas 3 y 4.....	100
<b>Gráfico 83.</b> Piezas 5 y 6.....	101
<b>Gráfico 84.</b> Estrategias de verde urbano (MACRO) .....	102
<b>Gráfico 85.</b> Estrategia de borde de protección.....	103
<b>Gráfico 86.</b> Estrategias de sendas y corredores verdes.....	103
<b>Gráfico 87.</b> Estrategias de verde urbano en área delimitada de estudio (MICRO) .....	103
<b>Gráfico 88.</b> Estrategias de Crecimiento Urbano .....	105
<b>Gráfico 89.</b> Estrategias de Consolidación Urbana.....	105
<b>Gráfico 90.</b> Movilidad estado actual.....	106
<b>Gráfico 91.</b> Mapeo Transporte actual .....	107
<b>Gráfico 92.</b> Lineamiento para movilidad.....	107
<b>Gráfico 93.</b> Sección actual y propuesta de tramo1 de Avenida 17 de Abril.....	107
<b>Gráfico 94.</b> Sección actual y propuesta del tramo 2 de la Avenida 17 de Abril .....	108
<b>Gráfico 95.</b> Esquemas de estratégicas individuales complementarias de movilidad.....	108
<b>Gráfico 96.</b> Propuesta de movilidad urbana, redes de circulación y transporte público ..	109
<b>Gráfico 97.</b> Mapeo de estado actual de los equipamientos.....	110
<b>Gráfico 98.</b> Mapeo de lineamiento de equipamientos nuevos .....	110
<b>Gráfico 99.</b> Mapeo de Implementación de equipamientos nuevos.....	111
<b>Gráfico 100.</b> Acercamiento a la propuesta urbana en perspectiva.....	112
<b>Gráfico 101.</b> Mapeo de Ejes ordenadores propuestos .....	112
<b>Gráfico 102.</b> Mapeo de Eje Integrador Principal.....	113
<b>Gráfico 103.</b> Mapeo de Núcleos de Eje Integrador Principal .....	114
<b>Gráfico 104.</b> Mapeo de Eje Ecohídrico .....	114
<b>Gráfico 105.</b> Mapeo de Eje Agroproductiva.....	115
<b>Gráfico 106.</b> Mapeo de Eje Recreativo social .....	116
<b>Gráfico 107.</b> Mapeo de Eje Educativo Social.....	117
<b>Gráfico 108.</b> Mapeo de Eje Turístico Cultural .....	118
<b>Gráfico 109.</b> Mapeo de Eje de Exposición residencial.....	119
<b>Gráfico 110.</b> Mapeo de propuesta de master plan .....	121

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1</b> Intersecciones Conflictivas.....	17
<b>Tabla 2.</b> Tipología y características de la investigación .....	36
<b>Tabla 3</b> Método, técnica e instrumentos .....	37
<b>Tabla 4.</b> Población urbana y rural del cantón Santiago de Quero .....	48
<b>Tabla 5.</b> Proyección de la población por grupos de edad. ....	49
<b>Tabla 6.</b> Analfabetismo del cantón Santiago de Quero con relación a la provincia de Tungurahua.....	50
<b>Tabla 7.</b> Población Económicamente Activa e Inactiva por sexo y parroquias.....	51
<b>Tabla 8.</b> Migración en la matriz urbana del cantón Quero. ....	52
<b>Tabla 9.</b> Descripción de la variable relación de los sectores económicos .....	52
<b>Tabla 10.</b> Matriz para la descripción de variable principales actividades productivas del cantón Quero.....	53
<b>Tabla 11.</b> Asignación de características de ocupación de suelo .....	58
<b>Tabla 12.</b> Horarios de mercados y plazas .....	63
<b>Tabla 13.</b> Operadores que presentan Servicios en el Cantón Quero.....	68
<b>Tabla 14.</b> Índice de Verde del Cantón .....	71
<b>Tabla 15.</b> Porcentaje de cobertura y déficit del sistema de agua potable .....	74
<b>Tabla 16.</b> Servicio de alcantarillado en la parroquia La Matriz. ....	75
<b>Tabla 17.</b> Porcentaje de cobertura y déficit del sistema de alcantarillado.....	75
<b>Tabla 18.</b> Horarios de mercados y plazas .....	83
<b>Tabla 19.</b> Cuadro de medidas de flujo vehicular estimado en horas pico .....	85
<b>Tabla 20.</b> Cuadro de medidas de flujo vehicular estimado en horas pico .....	89
<b>Tabla 21.</b> Diagnóstico y lineamientos estratégicos.....	90
<b>Tabla 22.</b> Análisis de contradicciones de la movilidad del centro urbano de Quero.....	91
<b>Tabla 23.</b> Análisis de contradicciones de la equipamientos y espacios públicos del centro urbano de Quero .....	91
<b>Tabla 24.</b> Análisis de contradicciones de la equipamientos y espacios públicos del centro urbano de Quero .....	92
<b>Tabla 25.</b> Línea estratégica de movilidad.....	122
<b>Tabla 26.</b> Línea estratégica de crecimiento urbano .....	122
<b>Tabla 27.</b> Línea estratégica de verde urbano .....	122
<b>Tabla 28.</b> Línea estratégica de equipamientos.....	123

## RESUMEN

La investigación plantea una propuesta de intervención urbana en el eje comercial de la Avenida 17 de Abril, ubicada en el centro urbano del cantón Quero, provincia de Tungurahua, Ecuador. El estudio identifica un proceso de crecimiento urbano caracterizado por el desorden funcional, la proliferación del comercio informal y el deterioro del espacio público, factores que afectan la movilidad, la imagen urbana y la calidad de vida de los habitantes. A través de un diagnóstico urbano integral —que abarca los componentes físicos, sociales y ambientales— se analizan la estructura espacial, el uso del suelo y la percepción ciudadana sobre la calidad del entorno urbano. Los resultados evidencian déficits en el diseño del espacio público, la distribución de áreas verdes y la dotación de equipamientos recreativos.

Con base en estos hallazgos, se formula un Máster Plan sustentado en estrategias de intervención que integran movilidad, comercio, medio ambiente, cultura, recreación y conservación patrimonial. La propuesta busca reorganizar el tejido urbano mediante nuevos recorridos peatonales, corredores verdes y la revitalización de áreas subutilizadas, fomentando un modelo de ciudad inclusiva y sostenible. Este plan fortalece la identidad productiva y comercial de Quero, promoviendo la interacción social y el equilibrio ambiental, y contribuyendo a la transformación funcional y equitativa de su núcleo urbano.

**Palabras claves:** Quero, agroproductivo, eje comercial, movilidad urbana.

## ABSTRACT

The research proposes an urban intervention along the commercial axis of Avenida 17 de Abril in the city center of Quero, Tungurahua, Ecuador. The study identifies a progressive urban growth process marked by functional disorder, informal commerce, and the deterioration of public spaces, which negatively impact mobility, the urban image, and residents' quality of life. Through a comprehensive urban diagnosis, including physical, social, and environmental analyses; the investigation evaluates the spatial structure, land use, and public perception of urban quality. The results reveal critical deficits in public space design, green area distribution, and recreational infrastructure.

Based on these findings, the project formulates a Master Plan structured around holistic strategies that integrate mobility, commerce, the environment, culture, recreation, and heritage conservation. The proposal aims to reorganize the urban fabric through new pedestrian routes, green corridors, and the revitalization of underused areas, promoting an inclusive and sustainable city model. This plan strengthens Quero's productive and commercial identity while fostering social interaction and environmental balance, contributing to the equitable and functional transformation of its urban core.

**Keywords:** Quero, agri-productive, commercial corridor, urban mobility.



**Reviewed by:**

Mgs. Kelly Jhoanna Lara Velarde

**ENGLISH PROFESSOR**

**C.I. 0603935776**

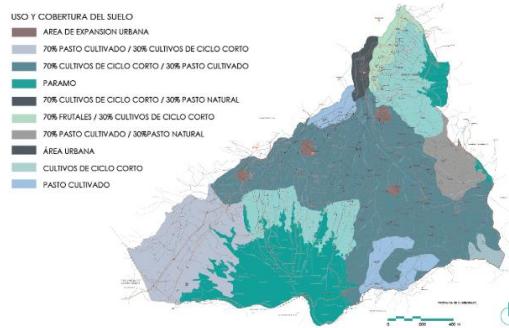
## CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Antecedentes y Problema

La planificación urbana ha tenido un gran protagónico a lo largo de la historia dentro del desarrollo de las urbes tanto en enfoques sostenibles como funcionales, evidenciado en territorios del primer mundo. En las cifras documentadas de la OMS (Organización Mundial de la Salud) y la ONU-Hábitat, en 2024, indica que el 55% de la población mundial vive dentro de la mancha urbana, este porcentaje, para el año 2050, podría elevarse hasta un 13% alcanzando el 68% (Gutierrez, 2020). Esta tendencia al crecimiento urbano se ubicaría directamente proporcional con el PIB de las ciudades (Banco Mundial, 2023), es aquí donde resalta Latinoamérica, ya que este territorio involucra a las zonas más urbanizadas del mundo en desarrollo, (CELADE, 2012). Sin embargo, aquí la situación se complica por lo que, en este territorio, el desarrollo urbano, en específico en Ecuador, se ha visto afectado por el manejo de la ocupación del suelo y la falta de planificación integral como se menciona en el IV CEC, (2022), esto desafía a la planificación implicando al espacio público y la calidad de vida de las personas.

En el Cantón Quero, ubicado en la provincia de Tungurahua, con una población de 19084 habitantes, la actividad económica predominante es la producción agropecuaria, que constituye el 67% del sector primario, según se observa en el Gráfico 1. En torno a los demás sectores productivos, Quero, con 25,29% como sector terciario, se especializa en el comercio, turismo alimentación y transporte y el sector secundario con 7,71% ha manejado la elaboración de artesanías, ponchos, y muebles (GADM Quero, 2017). Esto justifica el debido posicionamiento de Quero como un territorio esencial para la comercialización de productos agropecuarios, además de su favorecida ubicación para la cercanía y abastecimiento de otras provincias del país que incluye la sierra, costa y oriente, estas condiciones tanto geográficas como productivas lo convierte en un nodo vial comercial importante para el Ecuador. (GMCSQ, 2023). Es así como se puede tratar a Quero como un centro de crecimiento urbano con gran potencial económico y turístico, cuya presencia prima en la respectiva planificación territorial con el objeto de integrar sus diversos componentes.

**Gráfico 1.** Mapa de uso y cobertura del suelo

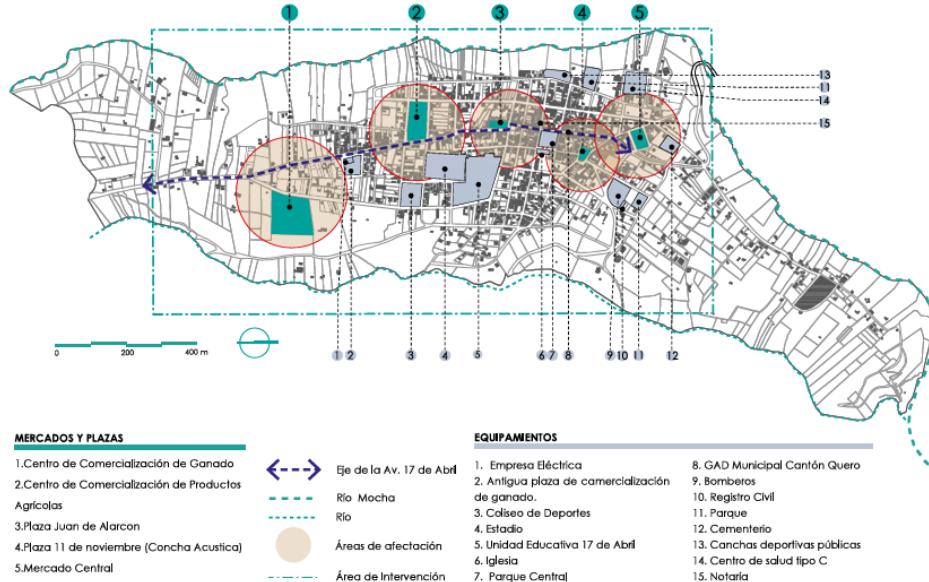


**Nota.** Mapa de uso de suelo del PDOT GADM Quero (2017). Fuente. Tesista

Si bien es cierto, Quero se posiciona en un importante puesto productivo, pero desde una visión holística se evidencia un crecimiento poblacional desorganizado, factor que se evidencia en el espacio público, donde es evidente de creación o naturaleza empírica sin contar con un estudio macro previo, provocando congestión y desafíos urbanos significativos.

Entendiendo que, el espacio público es esencial para la vida pública y la interacción social, reflejando la cultura y sociedad locales (Durán & Vanegas, 2015). El núcleo poblacional del cantón Quero se organiza entorno a la Avenida 17 de Abril, como un eje lineal vital que atraviesa la ciudad, puesto que entorno a la misma se albergan infraestructuras clave para actividades productivas, como plazas y mercados, fundamentales para la economía local y atractivos turísticos destacados, como se muestra en el Gráfico 2.

**Gráfico 2** Delimitación del proyecto - Áreas con mayor afectación por mercado y plazas



**Nota.** Mapa del cantón según GADM Cantón Quero (2022). Fuente. Tesista

De manera qué, el centro de las problemáticas que enfrenta el núcleo urbano de Quero, abarca varios aspectos urbanos, como el déficit de regulación del uso del suelo por falta de atención al crecimiento urbano, lo cual ha generado problemas referentes a la movilidad vehicular y circulación peatonal, por la afluencia masiva de personas en torno a estos puntos de venta predominantes y paradas de transporte, carga y descarga (GADM Quero, 2017) como se muestra en la Tabla 1, esto es debido a la presencia y disposición inadecuada de los comerciantes durante los días de feria, especialmente los domingos y viernes contribuyendo a la congestión.

**Tabla 1** Intersecciones Conflictivas

CALLE PRINCIPAL	CALLE SECUNDARIA	UBICACIÓN CONFLICTIVA	FOTOGRAFÍA
Av. 17 de Abril	Eugenio Espírito	Feria	
Av. 17 de Abril	Guayaquil	Intersección	
Av. 17 de Abril	García Moreno	Afueras del GADM SQ	
Av. 17 de Abril	Pedro Fermín Cevallos	Plaza Juan Alarcón / Parada de la cooperativa de camionetas	
Av. 17 de Abril	Mariano Benítez	Parque de Quero	
Pedro Fermín Cevallos	Bernardo Darquea	Unidad Educativa 17 de Abril	
	Juan Benigno Vela		

**Nota.** Puntos de venta predominantes PDOT GADM Quero (2017) Fuente. Tesista

En paralelo se observa que la imagen urbana se ve comprometida por la escasez de mobiliario público, espacios públicos que respondan a la comercialización, y la presencia de venta informal con su obvia desorganización. Es preciso recalcar que este comportamiento contribuye a problemas de insalubridad e inseguridad, resultando en una baja calidad del contexto urbano.

Socialmente, Quero, enfrenta retos cruciales, esto se observa con el 84.5% de sus necesidades básicas no están cubiertas, y esta misma cifra excede en un 27.5% el promedio provincial según datos oficiales. (GADM Quero, 2017). Este escenario ha generado falencias en gran parte de los puntos de análisis: sociales, económicas y culturales, y esto es evidente

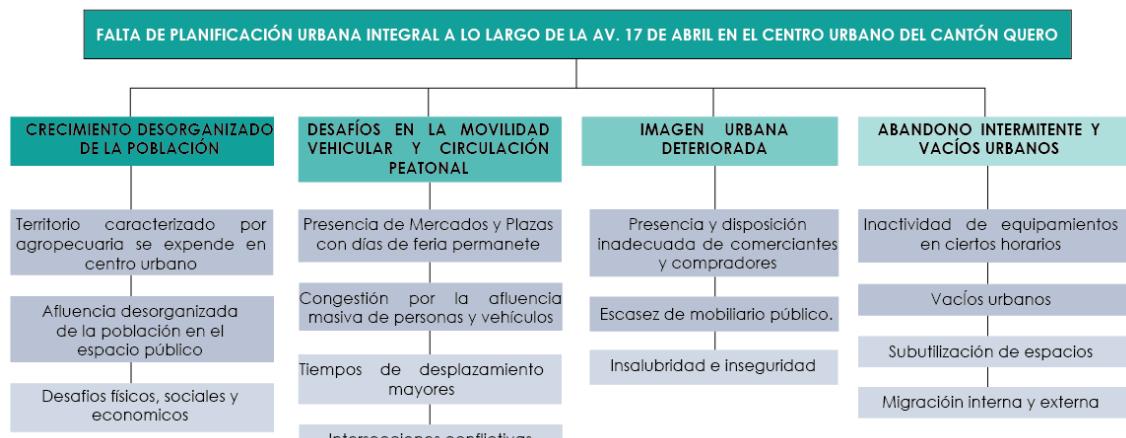
por los movimientos migratorios internos y externos en los últimos 25 años. Esto influye claramente de forma negativa en la cohesión urbana, y que devuelve a la sociedad como una distribución poblacional parcial.

Estas problemáticas contribuyen también al abandono intermitente del espacio público, especialmente en horarios clave donde equipamientos como escuelas, plazas y mercados están inactivos, esto en conjunto con la existencia de vacíos urbanos y lugares públicos subutilizados contribuyen a la sensación de inseguridad urbana

Ante este panorama, resumido en el Gráfico 3, la investigación plantea una “Propuesta de intervención urbana en el eje comercial sobre la Av. 17 de Abril del Cantón Quero – Tungurahua”, a partir de su intersección con la calle Vía Quero Mocha hasta la intersección con la calle Eloy Alfaro, como estructurante de espacio público del Cantón Quero en Tungurahua, en mejora de la calidad de vida.

“El eje de la ciudad es el espacio público y la centralidad urbana es el elemento fundamental de todos estos espacios de encuentro por excelencia”(Carrión, 2007).

**Gráfico 3** Resumen de la problemática de Quero



**Nota.** Problemáticas del cantón Quero. Fuente. Tesista

## 1.2 Justificación

La zona de estudio denota un proceso de aglomeración constante de personas en nodos comerciales a lo largo de la matriz urbana, señaladas en el Plan Nacional De Desarrollo y Ordenamiento Territorial (GADM Quero, 2017) como “Intersecciones Conflictivas”, siendo este factor el núcleo de una problemática que abarca la funcionalidad de los procesos económicos sostenibles (social) a nivel cantonal y urbanos (físico) a nivel de centralidad urbana. De manera que se hace hincapié en la relevancia que tiene el plantear soluciones a los desafíos en la planificación del núcleo urbano, correspondientes a un

proceso urbano acelerado y caótico, puesto que como señala (Jacobs, 1961), las centralidades urbanas son espacios vitales para la interacción social y el desarrollo económico de las ciudades modernas.

Es así como este trabajo de investigación de forma general desarrolla como la centralidad urbana desempeña un papel fundamental en la organización y funcionalidad de las urbes. Además de su dinámica entre los ejes urbanos comerciales, se destaca la importancia de la estructuración de actividades económicas y configuración espacial de la ciudad (Rossi, 1982).

De manera que, este proyecto sobresale como indicador de estudio instrumental y proyectual para futuras intervenciones urbanas y arquitectónicas en beneficio de la calidad urbana de la población residente y del impulso en el desarrollo de su economía local, para promover la vida digna sin restricciones temporales y espaciales en el casco del Cantón Quero.

### **1.3 Objetivos**

#### **1.3.1 General**

- Desarrollar una propuesta de intervención urbana, a través del eje comercial de la Av. 17 de Abril y su entorno, en el centro poblado del cantón Quero, para fortalecer el espacio público territorial en torno a las actividades y dinámicas productivas.

#### **1.3.2 Específicos**

- Comprender el estado actual del centro urbano del Cantón Quero, en relación con el Eje comercial de la Av. 17 de Abril, a través de un diagnóstico urbano.
- Analizar las problemáticas y potencialidades socio espaciales urbanas en atención al diagnóstico del casco comercial del Cantón, para identificar el fenómeno, sus características y repercusiones de una manera más amplia y objetiva.
- Plantear lineamientos estructurantes, en base a los problemas y potencialidades socio espaciales urbanas analizadas.
- Proponer un Máster Plan, enfocado en el desarrollo territorial, a partir de los lineamientos estructurantes determinados, para el mejoramiento del espacio público y privado, en torno a las actividades y dinámicas productivas, con relación al Eje Comercial de la Av. 17 de Abril y su entorno, en el centro urbano del Cantón Quero.

## CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Centralidad Urbana

La centralidad urbana se entendería a la base de organización y desarrollo de las urbes. Según Borja J & Muxí Z (2003) se refiere a la concentración de actividades, servicios e infraestructuras en áreas específicas de la ciudad, lo que las convierte en puntos de atracción y de intercambio social y económico. Estos puntos focales son primordiales, pues territorialmente hablando articular varios puntos que se les exige ciudades para mantener centralidades integradoras y multifuncionales, ya que serán la conexión donde convergen tejidos urbanos heterogéneos, tanto en lo social como en lo funcional (Borja J & Muxí Z, 2003, p. 43).

Bajo la influencia de la economía de mercado, las funciones comerciales, de oficina, administrativas, culturales y de otros servicios públicos se han concentrado en el centro de la ciudad y la agregación de estas formas físico-espaciales ha creado gradualmente la zona central urbana (Shi et al., 2021, p. 14). Sin embargo, son los espacios públicos abiertos como calles y plazas, los que se reconocen como elementos privilegiados de la centralidad (Coulomb, 2021, p. 9). Siendo la centralidad urbana considerada "el espacio público por excelencia" (Carrión, 2007).

En consecuencia, podemos decir que los centros urbanos no solo son núcleos neurálgicos de la vida urbana por su capacidad multifuncional y por producir un sentido integrador, sino que también representan el lugar de la diferencia. Las ciudades se distinguen, principalmente, por su centro. Su competitividad y su potencial integrador serán mayores cuanto mayor sea su diferenciación respecto de las otras ciudades. (Borja J & Muxí Z, 2003, p. 46).

- **Perspectiva del espacio y la función urbana.**

En Planning of Urban Centrality Zones, el profesor Wu Mingwei de la Universidad del Sureste y sus coautores proponen que la zona Central Urbana es un concepto integral, una región central de la estructura urbana y un componente importante de las funciones urbanas. Es donde se agregan los edificios públicos y la industria terciaria de una ciudad, proporcionando a la ciudad y sus áreas circundantes las instalaciones y espacios de servicios para actividades económicas, políticas, culturales, sociales y de otro tipo. (Shi et al., 2021, p. 14)

- **Perspectiva de las actividades sociales y públicas.**

El académico estadounidense Cyril Paumier escribe en *Creating a Vibrant City Center: Urban Design and Regeneration Principles*, el centro de la ciudad era el centro de la vida económica y social de una región, donde la gente se reunía para producir y comerciar bienes y servicios, reunirse e intercambiar información e ideas, siendo un centro cívico, cultural y un símbolo de identidad comunitaria. Entre sus características estaban la accesibilidad, la diversidad de usos, la concentración e intensidad de uso y la estructura organizativa. (Shi et al., 2021, p. 14)

### 2.1.1 Espacio Público

El espacio público es un elemento fundamental del urbanismo, entendido como aquellas áreas de la ciudad que son de acceso libre y están destinadas al uso y disfrute común de sus habitantes, como se ve en el Gráfico 4, comprendiéndose como los lugares donde los habitantes interactúan entre sí, como, a través de calles, plazas, parques, áreas verdes, monumentos, entre otros.

El espacio público cumple una función básica como lugar de encuentro, intercambio y socialización, elementos cruciales para la vida urbana (Gehl, 2010), que a su vez deben presentar características básicas como accesibilidad, seguridad y calidad para incentivar la interacción y el vínculo de los habitantes (Jacobs, 1961).

**Gráfico 4.** Transformación de Times Square: de caos urbano a espacio público vibrante y accesible.



**Nota.** Caos urbano en Times Square Fuente. Archdaily (2020)

Es así como, los espacios públicos representan escenarios en los que se manifiesta, convive y confronta la enorme diversidad social, económica, política y cultural de la población de la ciudad (Coulomb, 2021, p. 21). A diferencia del espacio construido, un mismo espacio público puede adaptarse sucesiva o incluso simultáneamente a múltiples usos

y funciones urbanas y satisfacer diferentes necesidades, usuarios o intereses (Coulomb, 2021, p. 23). por lo tanto, un diseño y una gestión adecuados son esenciales para promover ciudades inclusivas, seguras y sostenibles.

“El eje de la ciudad es el espacio público y no el privado, lo colectivo y no de lo individual, y la centralidad urbana es el elemento fundamental de todos los espacios públicos; es el espacio de encuentro por excelencia.” (Carrión, 2007)

### 2.1.2 Eje Urbano Comercial

El término hace referencia a una estructura clave en la configuración y dinámica de las ciudades, que se caracteriza por ser un espacio en donde convergen actividades comerciales y de ser vicios. Sin embargo, la formación de estos ejes tiene origen en las tendencias del uso con sus diferentes jerarquizaciones de sus actividades y los polos de atracción que hay en las ciudades, estos factores son los primordiales para la formación del Eje Urbano. (Seba, 1987, p. 26)

Es así como, el eje urbano aparece del desenvolvimiento gradual de las estructuras urbanas desde sus estados primigenios de formas radiales y ovulares hasta llegar a conformar órdenes espaciales lineales a semejanza de un esqueleto vertebrado, siendo la respuesta a la necesidad de rapidez en la comunicación necesaria para el desenvolvimiento de la economía de los sectores de actividades terciarias (Seba, 1987, p. 26). Un ejemplo de esto es el caso de Las Ramblas de Barcelona que se muestra en el Gráfico 5.

**Gráfico 5**  
La Rambla \_ Barcelona- España



**Nota.** Proyectos de intervención en Barcelona. Fuente. Annebeth, Carola y Carlijn (2024)

A raíz de esto, la formación de los Ejes a lo largo de las ciudades dominadas por la actividad terciaria se manifiesta gradualmente mediante la aparición de centros de actividad en diferentes puntos de la estructura urbana, los cuales se van uniendo paulatinamente a

través de las acciones recíprocas del transporte y las actividades terciarias, principalmente el comercio, lo que permite la consolidación de líneas continuas de actividades que comúnmente se denominan Ejes. (Seba, 1987, p. 27)

La acción reciproca entre el transporte y la actividad terciaria, conforman una dinámica donde se le asigna un mayor valor al uso del suelo, debido al incremento de accesibilidad que le confiere la factibilidad de comunicación, estimulando a su vez la localización de actividades en los extremos de las vías que unen dos o más centros de una estructura urbana. De esta manera, a lo largo de la historia, los ejes viales han mantenido su importancia en las ciudades como elementos que unen y organizan los diferentes espacios a su alrededor (Rojas, 2018).

Los espacios públicos y las calles son concebidos como áreas multifuncionales que fomentan la interacción social, comercial y cultural para una gran variedad de individuos (Gehl, 2014, p. 18). Según el arquitecto, un eje se convierte en el componente esencial para la planificación urbana de una ciudad, ya que define las cualidades del entorno y debe ser cuidadosamente diseñado priorizando al peatón por sobre el vehículo.

Seba (1987) enuncia que existen tres tipos de Ejes que se utilizan en la Estructura Física:

- **Ejes Espaciales:** comúnmente los ejes vehiculares y peatonales son los que crean conexiones entre un espacio y otro.
- **Ejes Visuales:** se identifica al rango visual del individuo frente a formas volumétricas que resaltan como puntos de referencia, para las ciudades son las sendas, nodos, mojones.

“Los ejes urbanos pueden ser marcos unificadores que definen y enriquecen la imagen de una ciudad” (Lynch, 1960).

- **Ejes de tendencia del uso del suelo:** Son los de los usos que se dan en el desarrollo de la trama urbana: cultural, institucional, comercial.

En otras palabras, un eje urbano comercial se muestra como una arteria principal dentro de la urbe con alta densidad comercial, tanto de servicios como actividades relacionadas con el consumo. Este tipo de eje suelen caracterizarse para su accesibilidad y visibilidad que atraigan a locales y visitantes.

“Los ejes urbanos son elementos estructurales que brindan una fuerte coherencia visual y física a la ciudad” (Jacobs, 1961).

## 2.2 Morfología Urbana

Este término involucra a varios elementos como la estructura y la forma literal de las urbes, por ejemplo, la disposición espacial de los edificios, calles, áreas abiertas, y otros elementos urbanos (Batty & Longley, 2018) como se observa en el Gráfico 6. Además, esto implica analizar la interacción de estos elementos y su influencia en la dinámica urbana, la circulación, el acceso a los espacios y la calidad del ambiente construido.

**Gráfico 6.** Disposición radial del Arco de Triunfo en París - Francia, Place Charles de Gaulle



**Nota.** Morfología urbana de París Francia Fuente. Archdaily (2020)

La forma urbana es la expresión física de los espacios construidos del entorno urbano, cuyo perfil se puede representar en planos, secciones y perspectivas, siendo el resultado de factores complejos y únicos, razón por la cual se estudian sus formas y las fuerzas que actúan en estos elementos (Álvarez De La Torre, 2017). Estos aspectos pueden analizarse a través de los cambios en la mancha urbana a lo largo del tiempo.

Además, Álvarez De La Torre (2017) alude a varios autores para argumentar que la morfología urbana es una parte de la geografía urbana que estudia el desarrollo formal e histórico del tejido de la ciudad (Gráfico 6), sus elementos arquitectónicos, sus determinantes naturales y sus procesos de transformación (p. 7). También añade que esto puede derivarse de una combinación de: uso del suelo, la perspectiva de la ciudad, las construcciones e imagen urbana.

En pocas palabras, la Morfología Urbana exhibe los estilos de forma de vida y las necesidades sociales a lo largo del tiempo, manifestándose a través de funciones urbanas en diferentes etapas de desarrollo y sus tipos de traza urbana correspondiente a la forma física de las ciudades.

### 2.2.1 Tejido Urbano

Las ciudades son, en términos morfológicos, objetos extremadamente complejos, puesto que, las ciudades son centros compuestos de diferentes elementos o de diferentes partes. A su vez, es posible identificar una serie de relaciones entre estos elementos y reconocer una jerarquía de la ciudad, estando estructurada según un conjunto de elementos físicos fundamentales (Oliveira, 2016, p. 29).

A nivel general la ciudad está compuesta por tejidos urbanos, mismos que están constituidos por un conjunto de elementos de forma urbana: calles, manzanas, solares y edificios. Sin embargo, en cada ciudad estas calles, cuadras, solares y edificios se combinan de manera específica, originando diferentes tipos de tejidos (Oliveira, 2016), como se muestra en el Gráfico 7.

**Gráfico 7.** Tejido urbana - Barcelona España



**Nota.** Disposición urbana Barcelona. Fuente. Archdaily (2020)

Algunos de estos tejidos son claramente identificables y son capaces de ofrecer a sus ciudades un carácter único. Cada uno de estos fenómenos urbanos se ve profundizado por el factor “tiempo”, ya que un gran número de nuestras ciudades son, efectivamente, el resultado de un largo proceso de construcción, desarrollado a lo largo de siglos, y donde diferentes capas se superponen continuamente sin borrar la capa anterior (Oliveira, 2016).

Por esto, se dice que el tejido urbano involucra a la estructura física y organizativa de la urbe. Esto incluye la implantación de los edificios, calles, parques, plazas y otras infraestructuras, así como la forma en la que funcionan conectados. Además, este término se usa para describir la dinámica funcional y como están dispuestos los elementos que componen a la urbe, así como su interacción mutua creando un ambiente urbano habitable.

## 2.2.2 Uso de Suelo

En urbanismo, los tipos de suelo se subdividen en tres categorías principales: suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable.

**Suelo urbano:** Este tipo de suelo incluye áreas que están desarrolladas o en proceso de desarrollo dentro de una ciudad o municipio

**Suelo Urbanizable:** se dice al suelo aplicable para una futura urbanización sin embargo actualmente no esté desarrollado.

**Suelo No Urbanizable:** se dice que este tipo de suelo no es apto para un proceso de urbanización por sus características naturales, ecológicas o de protección especial.

En urbanismo, el uso de suelo se aplica a la asignación de diferentes categorías y usos específicos en lo que engloba el territorio, esto determina el tipo de actividades o edificaciones son permitidas o no, para cada área urbana.

Generalmente los usos del suelo se pueden clasificar de la siguiente manera:

### **Público**

Cuando el suelo es de uso público, se utiliza el espacio para mejorar la calidad de vida de los residentes locales. Generalmente, los suelos de uso público son propiedad del GAD. Aquí, se encuentran las instalaciones y redes de servicio además de las áreas libres y equipamiento comunitario como en el caso de territorio son las escuelas, centros culturales, hospitales, complejos deportivos, entre otros (Atomiu Services, 2022).

### **Privado**

Los suelos de uso privado son aquellos de propiedad y gestión privada. A su vez, el uso privado puede dividirse en dos:

- **Residencial:** cuando se destina a vivienda, ya sea unifamiliar o colectiva. Este uso privado incluye residencias comunitarias y alojamientos turísticos.
- **Económica:** se considera uso privado económico todo aquel que sea distinto de vivienda. En los suelos de este tipo nos podemos encontrar industrias, almacenes, comercios y prestación de servicios (Conceptos Jurídicos, 2015).

### 2.2.3 Tipología Arquitectónica

Las tipologías urbanas se los reconocen por la clasificación de diferentes formas de asentamientos urbanos y además de comprender sus implicaciones. Según Jacobs, (1961), estas tipologías se basan en características como la morfología urbana, la densidad, el uso del suelo y la organización espacial, entre otros. En cambio, Guerrero Baca (1998), describe que la tipología se interpretaría como una herramienta que simplifica la variedad y la complejidad de los fenómenos reales para vincularlos dentro de un sistema general que actúen de forma coherente.

Bajo la perspectiva de varios autores, de forma general, la tipología arquitectónica implica un estudio y clasificación de edificaciones y espacios arquitectónicos categorizándolos básicamente según la función, estructura, materiales, estilo, época histórica, etc. En este aspecto, Ching, (2022), menciona que esta disciplina lo que busca es comprender como éstos diferentes tipos de edificaciones se implantan, la relacionan entre sí y como funcionan en un contexto urbano o rural. Esto sería primordial ya que, como lo indica Rikwert, (2000), se podrá identificar patrones históricos, culturales y sociales que influyen en el diseño y construcción para las estructuras dentro del contexto urbano.

Entonces, la tipología arquitectónica según varios autores abarca una diversidad de categorías, desde la clasificación de viviendas, edificaciones comerciales e institucionales hasta la evaluación de estilos arquitectónicos, la evolución de los tipos de edificaciones a lo largo del tiempo. Esta disciplina se basa en la observación, el análisis comparativo y la investigación histórica para identificar y documentar los diferentes tipos de arquitectura presentes en distintas regiones y períodos.

Esta terminología de tipología arquitectónica no solo dota de una comprensión preliminar de la historia y teoría de la arquitectura, sino que además tiene implicaciones prácticas en el diseño contemporáneo. Mientras que, para los arquitectos, los tipos de edificaciones tradicionales han sido fuentes de lecciones valiosas que los ayudan a la planificación y la concepción integral del diseño para proyectos arquitectónicos contemporáneos, de esta forma se concentrarán en formar entornos sostenibles, funcionales y culturalmente relevantes.

En resumen, para las tipologías arquitectónicas existen diversos grupos que engloban desde los tipos de edificaciones tanto a los tipos de construcción, con atributos únicos en base a su función, forma, estructura y ornamentación, reflejando las necesidades, valores y

estilos arquitectónicos de su época y cultura. Para ejemplificarlo estas tipologías incluyen: residencia, comercio, religioso, institucional, industrial, recreativo, cultural, deportivo, educacional, hospitalario, resort y turístico.

### **Tipología del espacio público**

Sería demasiado asumir que el desafío de la construcción de la ciudad está completamente resuelto en la actualidad, incluso en el ámbito intelectual. Se observa un cambio notable en la valoración del espacio público, tanto en ámbitos públicos como privados, que en el pasado no se consideraban. Por ejemplo, áreas comerciales que imitan la estructura de calles y plazas, abandonando su carácter cerrado y excluyente; estaciones y hospitales que ahora funcionan como centros multifuncionales; instituciones educativas y culturales que han evolucionado de ser campus aislados y fortalezas arquitectónicas a convertirse en elementos integradores del entorno urbano, generando zonas de transición con su entorno. (Borja J & Muxí Z, 2003, p. 13)

### **2.3 Ciudades Comerciales**

Este tipo de ciudades se las diferencia por el intercambio de bienes y servicios, en sí estos han sido la base para el desarrollo económico a lo largo de la historia. Jacobs (1961) indica que estas urbes toman el papel de “nodos” donde se realizan actividades comerciales, financieras y sociales. Incluso Henderson, (2003), menciona que esta evolución se ha regido por una variedad de factores como son la ubicación geográfica, la disponibilidad de recursos y la infraestructura de transporte

Un factor significativo en este tipo de ciudades comerciales es el económico y social. Estas urbes no solo generan empleo y atraen inversión extranjera, sino que también promueven el comercio internacional y la diversidad cultural (Florida, 2005). Sin embargo, a esta tipología comercial se le dificulta enfrentarse a un mundo globalizado, desde posicionarse en un mundo competitivo hasta la necesidad de adaptarse a la sostenibilidad ambiental

Sin embargo, han continuado presentándose como innovación y oportunidad. Esta situación desfavorable puede afrontarse con la cooperación mutua en áreas como infraestructura compartida y el desarrollo económico regional, con todo esto se podría aprovechar las oportunidades emergentes según Storper, (2013). En definitiva, estas ciudades comerciales, como se muestra en el Gráfico 8, que, para Glaeser, (2011), lo

posiciona como un motor indispensable de la economía global, además de un papel vital asegurar un futuro sostenible.

**Gráfico 8 Ciudades comerciales - Manhattan, Ciudad de México y São Paulo**



**Nota.** Ciudades comerciales. Fuente. nationalgeographic (2019) - thingstodo in barcelona (2024) - benoitproperties (2023)

### 2.3.1 Comercio Informal

Para el caso de Ecuador, el comercio informal ha ido aumentando vs el regular, ha jugado un papel importante dentro de la economía para la población urbana, como principal generador de empleo, aportando al Producto Interno Bruto (PIB). Esta tipología de comercio no se lo debe subestimar como un fenómeno marginal, sino se debería ser una parte integral de la economía, según lo señalado en Zaruma (2013).

Este tipo de actividad comercial, como su nombre sugiere, se desarrolla al margen o en contra de las normativas estatales destinadas a su regulación. El comercio, siendo una actividad inherente mente urbana, tiene profundas raíces en el origen de las ciudades y su subsistencia está estrechamente vinculada a los intercambios de productos alimenticios y manufacturados, según lo planteado por Pirenne en 1972.

A medida que las urbes evolucionan, es normal que el espacio urbano tienda a formalizarse. No obstante, irónicamente, ciertas actividades o áreas urbanas se manejan en el margen de la legalidad y normativa. Es aquí, donde el comercio repunta como la actividad económica con el mas alto grado informalidad, como se muestra en el Gráfico 9.

**Gráfico 9 Comercio Informal del Cantón Quero\_ Representa mala Imagen Urbana y problemas de orden público.**



**Nota.** Mercado del cantón Quero. Fuente. Tesista

Visto desde el lado de la informalidad se lo concibe como un problema estructural socioeconómico en el Ecuador, esto comúnmente afecta a grupos vulnerables que no poseen recursos económicos para sostenerse y cubrir sus necesidades básicas. Estos escenarios devuelven una reacción en cadena que caerá vivir en condiciones de pobreza, casi al borde de la marginalidad y enfrentando desafíos de supervivencia y exclusión, según Romero (2018).

## **2.4 Referentes - Modelos de transformación urbana**

### **2.4.1 Las Ramblas de Barcelona**

Las Ramblas de Barcelona, representan a uno de los espacios urbanos más icónicos de la ciudad, ya que con la transformación de su eje público consideró desde sus orígenes como rieras o cauces naturales que implicaría un gran impacto general. Estas estructuras, propias del Mediterráneo, que originalmente fueron canales de escorrentía con conexión de las montañas con el mar, fueron parte de una estrategia fundamental en el crecimiento histórico de la urbe.

La evolución de las Rampas ha transformado el espacio básico previo a un lugar vibrante para el ocio, comercio y cultura, ya que integró el entorno natural y construido. Su desarrollo desde el período medieval, cuando funcionaban como límites territoriales, hasta su consolidación como grandes calles en el siglo XIX bajo el Plan Cerdà, resalta su papel como configurador urbano y catalizador de vida social.

### **Elementos de diseño y estrategias**

- **Diseño peatonal y conectividad:** Las Ramblas priorizaron amplias zonas peatonales en comparación con las calles angostas de la Ciutat Vella, lo que prácticamente genera interacción social y la actividad comercial.
- **Integración de elementos históricos y modernos:** desde el siglo XVIII la arborización guía, como el caso del Mercado de la Boquería y la Plaza Real, y para las Rampas de Barcelona mezclaron tradición y funcionalidad contemporánea
- **Espacios adaptativos y multifuncionales:** las intervenciones urbanas han puesto zonas dedicadas al descanso y generalmente usado para mercados al aire libre y eventos culturales, siempre buscando mantener un equilibrio entre el uso público y privado.

Las Ramblas de Barcelona son el ejemplo de la historia y evolución de la urbe, además simbolizan cómo el urbanismo puede transformar elementos naturales en espacios urbanos dinámicos y sostenibles. Este proyecto es un referente de planificación urbana integradora en mejora de la calidad de vida de los residentes. (Anexo 1)

#### **2.4.2 Los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) de Medellín**

Los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) de Medellín representan cómo una intervención urbana trabaja de forma integral los aspectos físicos, sociales e institucionales. Los proyectos PUI dieron respuesta primordialmente al crecimiento no planificado, transformando entornos vulnerables en espacios funcionales y sostenibles, según el Municipio de Medellín, (2012). Como se evidencia en la Zona Nororiental de Medellín, el proyecto PUI trabajó sobre problemáticas estructurales asociadas a la informalidad, violencia, incluso exclusión social, esto ofrece un modelo a seguir en zonas similares.

El objetivo principal del PUI partió de abordar las condiciones de inequidad social y física, combinando infraestructura, programas sociales y participación comunitaria, que según el Municipio de Medellín, (2012), busca que los habitantes reaccionen bajo criterios de inclusión social, desarrollo económico, equidad, inclusive tener participación sobre la sostenibilidad ambiental. En el caso de la intervención en la Quebrada Juan Bobo, donde se integraron los servicios básicos, espacios públicos y equipamientos comunitarios, mostraron que la población mantiene la capacidad transformadora cuando el enfoque es correcto.

#### **Elementos de diseño y estrategias**

- 1. Diagnóstico y planificación participativa:** El proyecto PUI de Medellín implicó realizar diagnósticos interinstitucionales y con eso se logró identificar las áreas prioritarias como puntos de acción que bajo un empoderamiento comunitario se convirtió en áreas sostenibles a largo plazo.
- 2. Intervención integral en espacios físicos y sociales:** En el caso de este referente se priorizó la construcción de infraestructura tal como redes viales y saneamiento, complementándose con programas educativos y culturales, esto claramente mitigó las brechas sociales y por ende la calidad de vida de los habitantes mejoró.
- 3. Gestión interinstitucional:** Cuando se articulan los diferentes actores municipales, nacionales e internacionales, los recursos son distribuidos equilibradamente y dieron

continuidad a las intervenciones, eso muestra que la gestión adecuada promueve un modelo que beneficie en zonas marginadas.

El modelo del Proyecto Urbano Integral de Medellín ha demostrado un enfoque con conciencia con puntos focales conflictivos en áreas vulnerables, pasen a ser zonas habitables, además que este referente urbano prima a las estrategias urbanas inclusivas y sostenibles. (Anexo 2)

#### **2.4.3 Cuenca RED - Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cuenca**

El proyecto de intervención en el Centro Histórico de Cuenca tiene como objetivo revitalizar y recuperar espacios urbanos en una ciudad con un gran valor patrimonial y ambiental. Este proceso se desarrolla en un contexto histórico colonial, donde el Centro Histórico, inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, enfrenta problemas de despoblación, deterioro de infraestructuras identificadas por el estudio junto con los vacíos urbanos.

La ciudad de Cuenca no es conocido bajo la visión de las demás urbes, como aquella con deterioro urbano, manchando en cierto punto el nombre que se ha forjado, en especial en el centro histórico con edificaciones con arquitectura colonial, pero con estructura fragmentada. Por ende, el proyecto se basó en revitalizar el área, con intención de mantener un sentido de sostenibilidad y calidad de vida de sus habitantes.

El impacto principal radica cómo una infraestructura obsoleta puede transformarse en un espacio público accesible, el modelo cumple con revitalizar el tejido urbano y la vida social. A través de las muchas intervenciones la calidad de vida de locales y turistas fueron potenciadas creando espacios de encuentro, comercio, cultura y recreación.

Además, el proyecto se enfoca en evitar la gentrificación, con un modelo inclusivo y sostenible. Es interesante conocer que los elementos naturales y culturales de la ciudad se puede integrar para garantizar un favorable desarrollo urbano. La comprensión integral del proyecto indica que bajo estos factores como uso de materiales innovadores, combinando vegetación y estructuras flexibles, convergen en el respeten la arquitectura histórica. Se proponen nuevas soluciones para la movilidad y el acceso, y se crean espacios acogedores que fomenten la interacción social, como paseos, escaleras y áreas de descanso.

En este punto resalta el modelo de otros, cuando buscó cambiar la escala y percepción del lugar, conectando puntos del centro histórico y creando una experiencia única de desplazamiento donde la población tiene la oportunidad de disfrutar la ciudad. Este referente es prácticamente una guía sobre cómo enfoques sostenibles pueden revitalizar espacios urbanos contando con el patrimonio cultural y los demás elementos urbanos. (Anexo 3)

## **2.5 Conclusiones – Lineamientos conductores**

Recopilación de distintas estrategias de análisis con intención de elaborar lineamientos como referencia metodológica para la composición en secuencia de la investigación.

- Las Ramblas de Barcelona**

Lineamiento: DIVERSIDAD Y MEZCLA DE USOS

Estrategia: Diversidad de actividades en el centro urbano

La diversificación de actividades impulsó el crecimiento económico, social y cultural de la ciudad al fomentar la vitalidad económica, la creación de empleo y la atracción del turismo comercial.

Lineamiento: DISEÑO ORIENTADO AL PEATÓN

Estrategia: Nodos estratégicos de espacios abiertos

La zonificación y diseño de espacios públicos niales han promovido la interacción social, la articulación de áreas activas y han impulsado tanto el turismo como la economía local.

Lineamiento: DESARROLLO DE UNA INFRAESTRUCTURA VERDE

Estrategia: Corredores ecológicos y espacios abiertos

Aporta a la conservación ambiental, a la reducción de la contaminación y al desarrollo de espacios más conectados y resilientes en la zona de intervención.

- Proyecto Urbano Integral (PUI) Nororiental - Medellín.**

Lineamiento: ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

#### Estrategia: Redes de movilidad sostenible

Priorizando al peatón sobre el vehículo, se mejora la accesibilidad y se reduce la congestión vehicular, promoviendo un entorno urbano más seguro y amigable. Esto implica mejorar infraestructuras para caminar y fomentar otros modos de transporte alternativo, para una movilidad más sostenible y equitativa.

#### Lineamiento: GESTIÓN DE DENSIDAD Y CRECIMIENTO URBANO

##### Estrategia: Intervenciones de borde

1. Mejoran el paisaje urbano, embelleciendo y armonizando el entorno construido con su entorno natural.
2. Regularizan los asentamientos y promueven un crecimiento urbano ordenado, garantizando una planificación eficiente y sostenible.
3. Incorporan actividades físicas y fomentan la conectividad, esto creará áreas que incentiven a la población al bienestar y la interacción social.
4. Conservan, recuperan e integran áreas verdes urbanas, bajo la intención de preservar y proteger el medio ambiente.

#### Lineamientos: SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR

##### Estrategia: Regularización de actividades conflictivas

Mediante esta estrategia, se logró contener y un tanto reducir el grado de informalidad, además de contribuir a la mejora de salud, seguridad y bienestar general de la población. Su implementación logrará incrementar la seguridad ciudadana además de disminuir actividades con impacto de contaminación, dando resultado un entorno más saludable y sostenible para todos los habitantes.

- **Cuenca RED - Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cuenca**

#### Lineamientos: PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

##### Estrategia: Intervención en el patrimonio edificado y cultural

La intención es permitir que la identidad y la historia sean preservados ya que serán la fuente del turismo cultural para la localidad, con áreas culturales y fortalecer el sentido de pertenencia social.

Lineamiento: REACTIVACIÓN DE ÁREAS SUBUTILIZADAS

Estrategia: Reactivación de áreas subutilizadas

La intención es que el espacio urbano sea activado con un uso eficiente de recursos, es así como mejora la conectividad y cohesión social

Lineamiento: DESARROLLO ECONÓMICO

Estrategia: Revitalización de calles y recuperación de edificaciones

Aquí, la estrategia ha mejorado el entorno urbano, principalmente influiría en la economía, patrimonio edificable mediante la densificación urbana y movilidad accesible en general.

## CAPÍTULO III. METODOLOGÍA

### 3.1 Tipología de investigación

La investigación parte de resumir información acerca de la estructura urbana, su diversidad de sistemas y la fenomenología local, además de recopilar datos con los cuales se pueda analizar la zona de estudio de forma integral. (Tabla 2). Entonces, tendrá una base sólida para analizar el área con el fin de desarrollar lineamientos y estrategias para su intervención.

**Tabla 2.** Tipología y características de la investigación

TIPOLOGÍA	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS
<b>No experimental</b>	Observación in situ y análisis de las dinámicas sociales relacionadas con el contexto de la localidad. Recolección de datos del fenómeno sin intervenir directamente en el entorno, incluyendo aspectos morfológicos, espacialidades urbanas, económicos, sociales y simbólicos.
<b>Descriptiva</b>	Descripción de la composición urbana del sector, considerando su entorno y contexto. Análisis urbano de la zona de estudio desde una visión estructural, sistemática y fenomenológica.
<b>Transeccional o transversal</b>	Se examina la situación urbana actual y se recopilan datos en un momento específico durante un breve período. La información obtenida funciona como un retrato que refleja la realidad de la zona de estudio, con el objetivo de describir la situación presente y determinar soluciones, acciones de cambio y transformación.
<b>Longitudinal</b>	Estudio estructural, cambios y tendencias en el desarrollo de las condiciones urbanas en un periodo desde el año 1974 hasta el 2024, utilizando datos de las entidades de gestión territorial del cantón Quero.
<b>Cualitativa</b>	Estudio de las funciones actuales del centro urbano y sus interacciones socioespaciales. Para ello, se requirió herramientas como levantamientos topográficos, catastros, capas de información geográfica, fotografías y encuestas a los habitantes.
<b>Cuantitativa</b>	Se evalúan a partir del diagnóstico socio urbano compuesto por datos estadísticos, y se estructurarán conclusiones, lineamientos y estrategias en función del levantamiento de información.

**Nota.** Desarrollo la metodología de la investigación. Fuente. Tesista

### 3.2 Método, técnica e instrumentos

La metodología empleada tiene como objetivo observar el entorno urbano (macro) con sus sistemas (micro), en función de los procesos de densificación y el déficit de sostenibilidad urbana en los distintos componentes del sector, siendo el espacio público el principal. Es una aproximación atenta a los cambios urbanos ocurridos a lo largo del centro poblado de Quero, entorno a la Av. 17 de Abril.

La investigación constará de 4 etapas (Tabla 3):

**Tabla 3** Método, técnica e instrumentos

TIPOLOGÍA	MÉTODOS	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
Objetivo específico 1  Comprender el estado actual del centro urbano del cantón Quero, en relación con el eje comercial de la Av. 17 de Abril, a través de un diagnóstico socio-urbano basado en la recopilación de información fundamentada en metodologías y estrategias teóricas.	Estudio de caso  Observación  Representación gráfica	Recolección y análisis de material bibliográfico, histórico y normativo para obtener un mejor entendimiento de las dinámicas sociales y las funciones de los espacios físicos en el centro urbano del cantón Quero.  Visita al área de estudio y recopilación de datos informativos con una perspectiva estructural, sistemática y fenomenológica.  Registro gráfico de la recopilación de datos en mapas, capas de información e indicadores de los distintos componentes para comprender el estado actual del sector.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bibliografía</li> <li>• Mapas históricos</li> <li>• Normativa</li> <li>• Referentes</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Imágenes satelitales</li> <li>• Catastro</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fotografías</li> <li>• Anotaciones</li> <li>• Diagramación</li> </ul>
Objetivo específico 2  Analizar las problemáticas y potencialidades socio espaciales urbanas en atención al diagnóstico del casco comercial del Cantón, para identificar el fenómeno, sus características y repercusiones de una manera más amplia y objetiva.	Analítico  Inductivo	Conclusiones obtenidas a través de la superposición de capas y el análisis de contradicciones que revelen las fortalezas y debilidades de la zona de estudio.  A partir del análisis de fortalezas y debilidades anterior, se desarrollan lineamientos y estrategias para mejorar y fortalecer la zona de intervención.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicadores</li> <li>• Gráficos</li> <li>• Capas de información</li> <li>• Tablas comparativas</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos gráficos</li> <li>• Texto</li> <li>• Ilustraciones</li> </ul>
Objetivo específico 3  Identificar los espacios urbanos abiertos en el centro de Quero como espacios de oportunidades para la regeneración físico-espacial, basándose en el diagnóstico socio-urbano, y revitalizar su función al servicio de la comunidad.	Analítico  Inductivo	Evaluación de la función y uso de los espacios urbanos abiertos utilizando indicadores de habitabilidad.  Elaboración de conclusiones sobre la habitabilidad desde un enfoque físico-espacial que permita establecer parámetros de valoración e intervención.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicadores gráficos</li> <li>• Capas de información</li> <li>• Gráficos de valoración</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos gráficos</li> <li>• Textos</li> </ul>
Objetivo específico 4  Proponer un Máster Plan, enfocado en el desarrollo territorial, a partir de los lineamientos estructurantes	Representación gráfica  Descriptivo	Creación de planos arquitectónicos que detallen la propuesta del plan maestro y la intervención en espacios urbanos abiertos.  Descripción textual y simbólica de la propuesta que	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos urbanos</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Texto</li> </ul>

determinados, para el mejoramiento del espacio público y privado, en torno a las actividades y dinámicas productivas, con relación al Eje Comercial de la Av. 17 de Abril y su entorno, en el centro urbano del Cantón Quero.	complemente la representación gráfica.
Esquemático	<p>Creación de ilustraciones y esquemas que faciliten la comprensión de la propuesta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esquemas gráficos</li> <li>• Ilustraciones</li> </ul>

**Nota.** Desarrollo la metodología de la investigación. Fuente. Tesista

### 3.3 Población de estudio

La población considerada para este proyecto de investigación es de 3269 habitantes, ya que es la más afectada por la problemática planteada. Este dato se basa en el INEC (2022).

La muestra se calculó utilizando la siguiente fórmula:

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

Dónde:

n = Tamaño de la muestra de la población

N = Total de la población (3269)

Z = Valor mediante niveles de confianza 90% corresponde al 1.65

P = Probabilidad de éxito (0.5)

Q = Probabilidad del Fracaso (1-P)

e = Límite aceptable de error de muestra 0.0755

$$n = \frac{3269 \times 1.65^2 \times 0.5 \times (1 - 0.5)}{0.0755^2 \times (3269 - 1) + 1.65^2 \times 0.5 \times (1 - 0.5)}$$

$$n = \frac{3269 \times 2.7225 \times 0.25}{0.00570025 \times 3268 + 2.7225 \times 0.25}$$

$$n = \frac{2224.963}{19.309}$$

$$n = 115.22$$

115 Personas

1 Habitante por cada Vivienda

## CAPITULO IV. RESULTADO Y DISCUSIÓN

### 4.1 Estudio del lugar

Se llevará a cabo un análisis urbano en la cabecera cantonal del cantón Quero de manera general, lo que permitirá observar la relación con el entorno y contextualizar la zona de estudio, con especial atención en la avenida comercial 17 de Abril y sus alrededores. El diagnóstico se basará en el análisis de la mancha urbana y los sistemas urbanos, considerando su escala e impacto en el desarrollo de un plan de intervención urbana, de la siguiente manera:

- Visión estructural: Topografía, tejido y trama urbana, parcelario, altura de edificaciones y jerarquía vial.
- Visión sistemática: Espacio público, trama verde, equipamientos, uso en planta baja y movilidad.
- Visión fenomenológica: Vacíos físicos y sociales, flujos, eventos y elementos.

#### 4.1.1 Ubicación y delimitación

El área de estudio se encuentra en la zona urbana (263.69 ha) del cantón Quero (Gráfico 10), abarcando la zona comercial a lo largo de la Avenida 17 de Abril y sus alrededores, representa un 72.64 % (191.34 ha) del perímetro del plano de delimitación del centro urbana de Quero, como se muestra en el Gráfico 11.

Gráfico 10. Perímetro del centro urbano del cantón Quero-PUGS



Nota. PUGS—GADM cantón Quero. Fuente. Tesista



Nota. Google Earth del área definida cantón Quero. Fuente. Tesista

La delimitación permite una evaluación de esta unidad, resaltando características del medio urbano, movilidad, actividades urbanas, comercio y eventos.

#### 4.1.2 Línea de tiempo de crecimiento urbano del cantón Quero

Varias parcialidades indígenas poblaron la región de Quero, incluyendo los Llimpis, Shaushis, Jaloas, Sabaniags, Hipolongos, Hipolonguitos y Guangalos.

El cantón Quero fue fundado por Antonio de Clavijo el 25 de julio de 1572 (Gráfico 18), en el lugar que actualmente ocupa el case río de Pueblo Viejo. Posteriormente, los terremotos de 1698 y 1797 destruyeron la población, la cual fue reconstruida por el corregidor de Ambato, Bernardo de Darquea, en su ubicación actual.

En 1858, Quero fue elevado a la categoría de parroquia civil, pasando a pertenecer al Cantón Pelileo en 1860, y luego, el 29 de mayo de 1891, formó parte del Cantón Ambato. Finalmente, el 27 de julio de 1972, bajo el gobierno del General Guillermo Rodríguez Lara, Quero fue elevado a la categoría de cantón mediante el decreto ejecutivo No. 681.

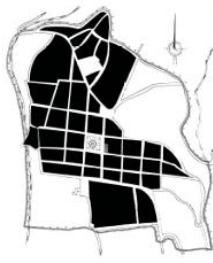
Inicialmente, el cantón contaba con una sola parroquia rural, y en 1987 se creó la Parroquia Rumipamba. El crecimiento urbano del cantón se originó por la necesidad de un centro religioso para las comunidades locales y un punto de comercialización de sus productos agrícolas.

Mapeos históricos (Gráfico 12, 13 y 14) de 1974 muestran que el crecimiento de Quero se centró alrededor de su centro religioso y parque, siendo atravesado por la calle principal 17 de Abril. Esto generó un eje urbano de gran importancia en el casco urbano del cantón. La mancha urbana creció de manera uniforme alrededor del parque central y el templo religioso, con una traza en damero uniforme que se desalineaba a medida que se alejaba del núcleo urbano.

En los mapas de 1990 a 2010, se observa que el crecimiento del cantón se dio de forma longitudinal, alargándose a lo largo de este eje con rasgos simétricos hasta cierto punto. La topografía influyó en el crecimiento orgánico hacia el norte debido a la pendiente del terreno.

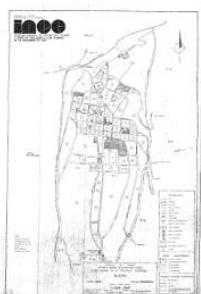
Actualmente (Gráfico 15), el crecimiento del cantón se desarrolla alrededor del eje comercial de la avenida 17 de Abril, siguiendo una meseta debido a la topografía rodeada de ríos que generan pendientes pronunciadas. Esto ha provocado un crecimiento lineal en torno a este eje, con nuevos asentamientos desplazándose más hacia el sur, mientras que al norte el crecimiento es más gradual.

**Gráfico 12.** Traza urbana 1974



Mancha de Crecimiento

**Gráfico 13.** Traza urbana 1990



1990

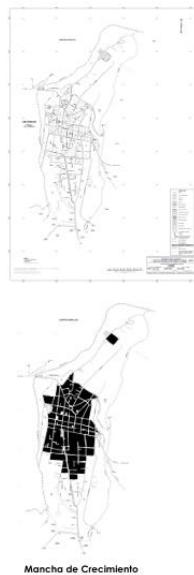


Mancha de Crecimiento

**Nota.** Crecimiento 1. Fuente. Tesista

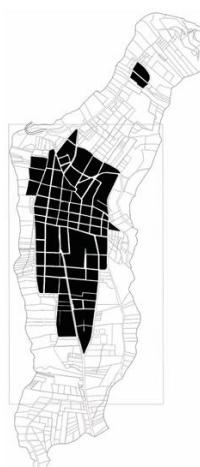
**Nota.** Crecimiento 2. Fuente. Tesista

**Gráfico 14.** Traza urbana 2010



**Nota.** Crecimiento 3. Fuente. Tesista

**Gráfico 15.** Traza urbana 2025



2025

2010

**Nota.** Crecimiento 4. Fuente. Tesista

**Gráfico 16.** Línea de tiempo histórica del cantón Quero



**Nota.** Crecimiento del cantón Quero. Fuente. Tesista

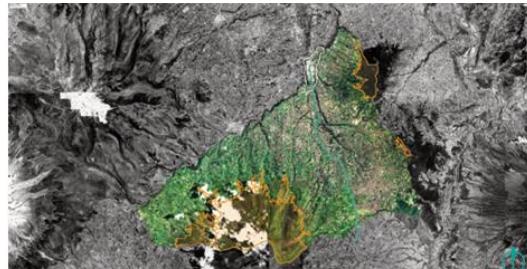
#### 4.1.2.1 Criterios de delimitación del área de estudio

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

Por lo tanto, destaca:

1. El cantón basa su economía en el sector primario (67%), destacado por la producción agropecuaria. (Grafico 17). Contribuyendo al abastecimiento de las regiones sierra, costa y oriente.
2. El centro urbano de Quero es un punto focal que direcciona la comercialización y soberanía alimentaria además mantener su potencial turístico y económico. (Grafico 18)
3. El eje principal en el cantón, reconocido como Av. 17 de Abril es el núcleo de actividades económicas y sociales. (Grafico 19). Crecimiento poblacional desordenado, especialmente en el espacio público.
4. Intersecciones conflictivas. (Gráfico 20) El déficit en la regulación del uso del suelo afecta la movilidad vehicular y peatonal, generando congestión.
5. Vacíos Urbanos y vacíos intermitentes generan la sensación de inseguridad. (Gráfico 21) Vacíos urbanos y espacios públicos subutilizados. Puntos que resultan importantes para el estudio y desarrollo de la
6. Por la Avenida 17 de Abril y su conexión con los ingresos a la ciudad. (Gráfico 22) Los ingresos de los distintos cantones, parroquias y barrios del cantón, Conectan directamente con la Avenida 17 de abril, sin existir una vía alterna para rodear la zona más densificada y transitada.

**Gráfico 17.** Cantón Quero, su economía y delimitación del centro urbano

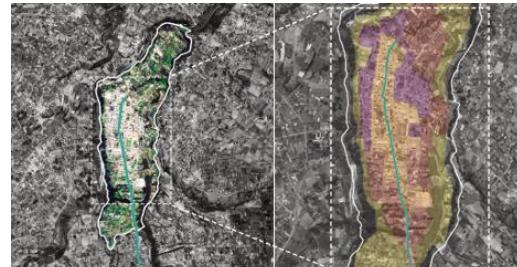


**SIMBOLOGÍA:**

- Centro Urbano delimitado por GADM Quero
- Área agropecuaria (Cultivos de ciclo corto y pastos)
- Páramos (Fuentes Hídricas)
- Av. 17 de Abril

**Nota.** PUGS-GADM cantón Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 18.** Uso del suelo establecido por el PUGS-Delimitación de área de estudio



**SIMBOLOGÍA:**

- Centro Urbano delimitado por GADM Quero (macro)
- Zona de Intervención
- Av. 17 de Abril
- Uso Residencial
- Uso Comercial
- Expansión
- Residencial en conformación

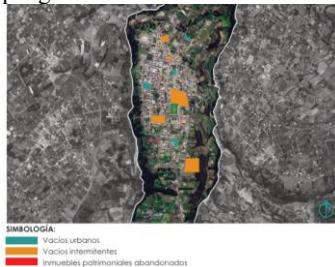
**Nota.** PUGS-GADM cantón Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 19.** Núcleos de actividades económicas y sociales – puntos de cohesión social



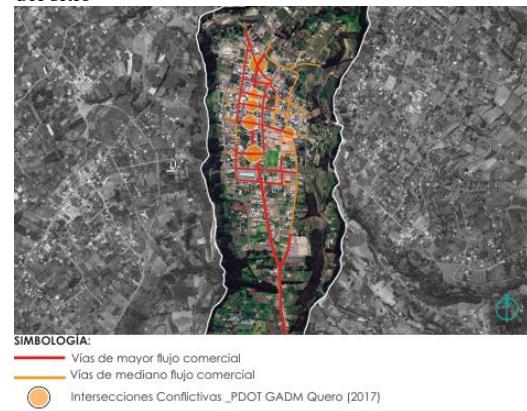
**Nota.** PUGS-GADM cantón Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 21.** Vacíos urbanos que suponen un ambiente de peligro



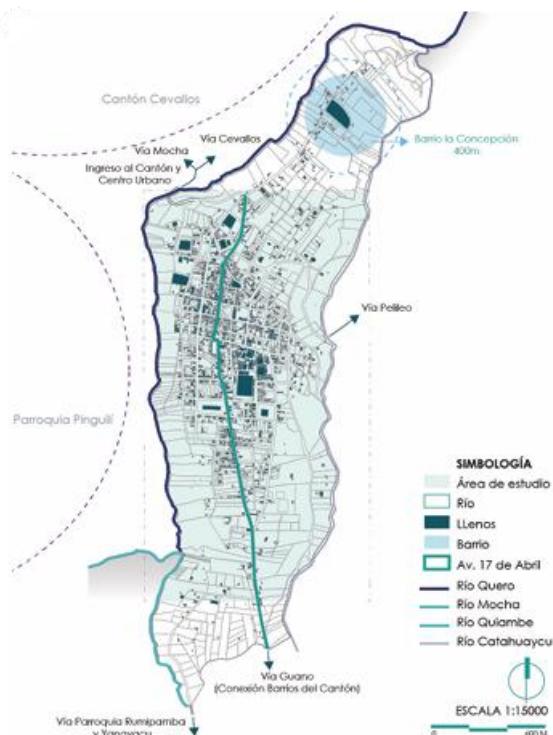
**Nota.** PUGS-GADM cantón Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 20.** Señalización de vías con mayor relevancia del sitio



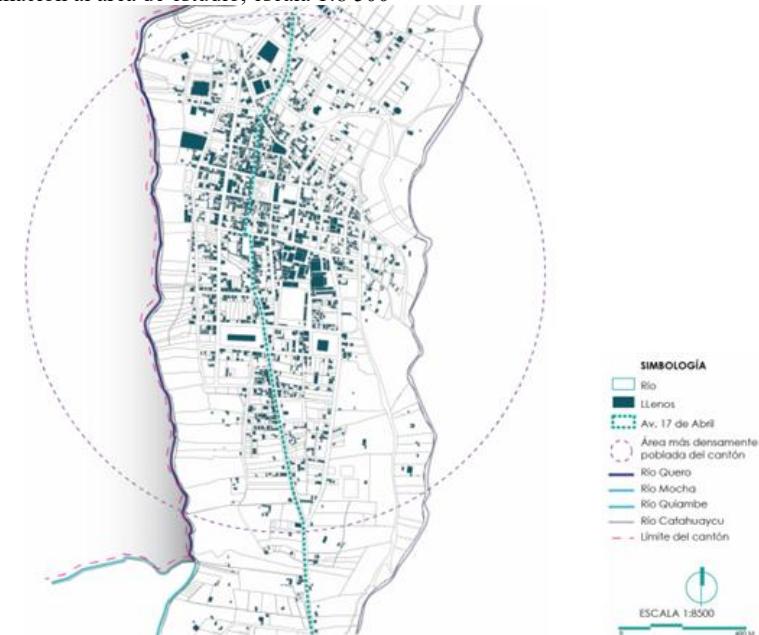
**Nota.** PUGS-GADM cantón Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 22.** Aproximación al área de estudio, escala 1:15 000



**Nota.** Mapeo del polígono. Fuente. Tesista

**Gráfico 23.** Aproximación al área de estudio, escala 1:8 500



**Nota.** Mapeo del polígono. Fuente. Tesista

#### 4.2 Diagnóstico Físico Natural

Específicamente, el polígono de estudio abarca el entorno de la Avenida 17 de Abril en el centro urbano del cantón Quero, debido a su importancia en el comercio y la movilidad del cantón y sus efectos en la dinámica local. Quero se sitúa en el centro de la región interandina (Gráfico 24), con su cabecera cantonal ubicada a 22 km al sur de la ciudad de Ambato, en las coordenadas  $1^{\circ} 22' 45.48''$  S,  $78^{\circ} 36' 25.2''$  W. La vía Pinguili y la carretera Panamericana bordean el cantón, conectándolo con el territorio de la sierra ecuatoriana en dirección norte-sur y con el resto de las regiones ecuatorianas. El cantón se caracteriza por un relieve mayormente plano y colinas bajas, con un clima templado frío. 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 Ambato y Cevallos al norte, por la Provincia del Chimborazo al sur, por Pelileo al este, y finalmente, por Mocha al oeste.

**Gráfico 24.** Ubicación del cantón Quero



**Nota.** Diagnóstico físico. Fuente. Tesista

#### 4.2.1 Clima del cantón

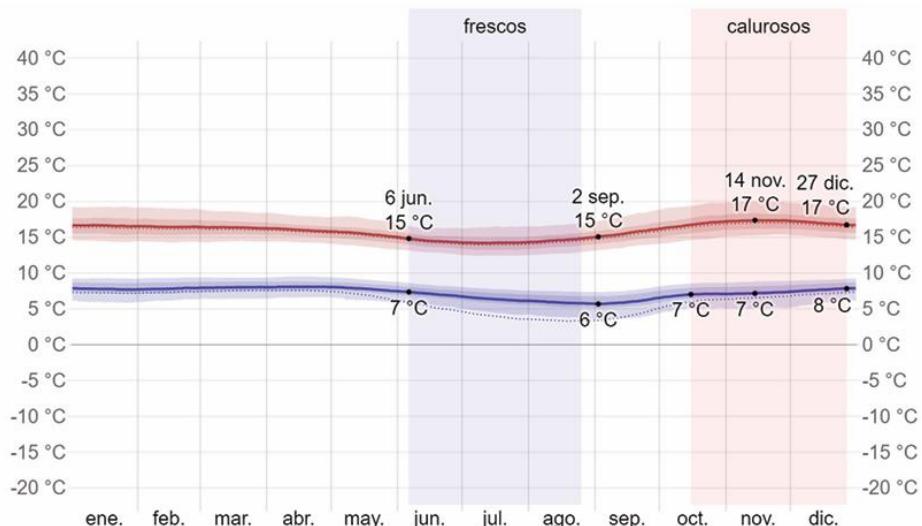
El cantón Quero abarca una extensión de 173.81 km<sup>2</sup> equivalente al 5.21 % del área total de la provincia de Tungurahua. La altitud del territorio del cantón varía entre 3038 msnm de altura media y la temperatura de 12 a 18 grados C°. (GADM Quero, 2017)

##### Temperatura

La temporada templada dura 2,4 meses, del 15 de octubre al 27 de diciembre, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 17 °C. El mes más cálido del año en Quero es diciembre, con una temperatura máxima promedio de 17 °C y mínima de 8 °C.

La temporada fresca dura 2,6 meses, del 6 de junio al 25 de agosto, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 15 °C. El mes más frío del año en Quero es julio, con una temperatura mínima promedio de 6 °C y máxima de 14 °C.

Gráfico 25. Temperatura máxima y mínima promedio en Quero

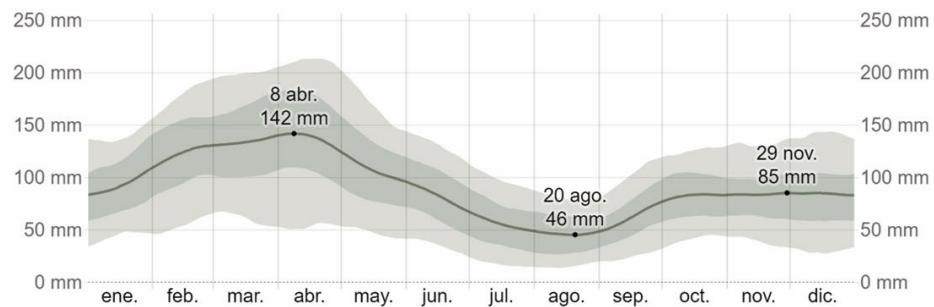


Nota. Factores climáticos. Fuente. Weather Spark (2024)

##### Precipitaciones

La temporada más mojada dura 6,0 meses, de 6 de diciembre a 7 de junio, con una probabilidad de más del 53 % de que cierto día será un día mojado. El mes con más días mojados en Quero es marzo, con un promedio de 22,0 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación. La temporada más seca dura 6,0 meses, del 7 de junio al 6 de diciembre. El mes con menos días mojados en Quero es agosto, con un promedio de 10,4 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación. El mes con más días de lluvia en Quero es marzo, con un promedio de 22,0 días.

**Gráfico 26.** Promedio mensual de lluvia en Quero

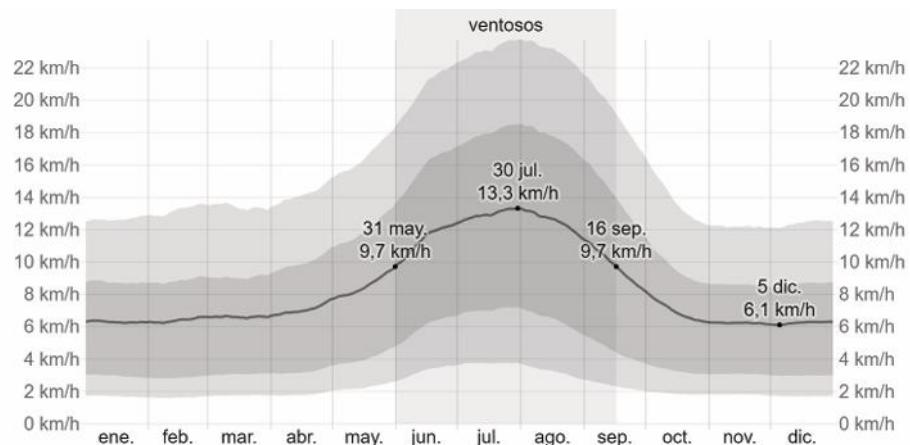


**Nota.** Factores climáticos. Fuente. Weather Spark (2024)

## Vientos

La parte más ventosa del año dura 3,5 meses, del 31 de mayo al 16 de septiembre, con velocidades promedio del viento de más de 9,7 kilómetros por hora. El mes más ventoso del año en Quero es julio, con vientos a una velocidad promedio de 13,3 kilómetros por hora. El tiempo más calmado del año dura 8,5 meses, del 16 de septiembre al 31 de mayo. El mes más calmado del año en Quero es noviembre, con vientos a una velocidad promedio de 6,2 kilómetros por hora.

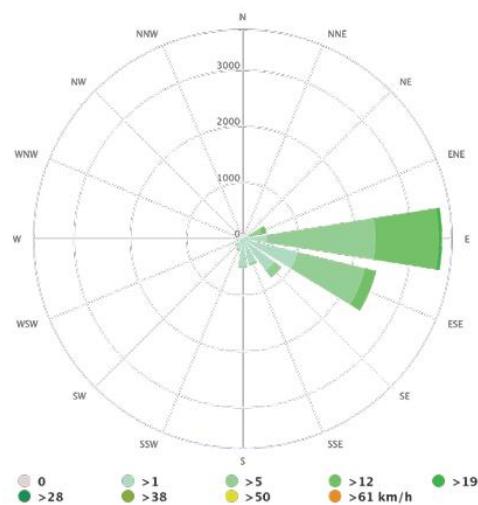
**Gráfico 27.** Velocidad promedio del viento en Quero



**Nota.** Factores climáticos. Fuente. Weather Spark (2024)

Los vientos se dirigen mayoritariamente del este y se intensifican según la altura con respecto al nivel del mar, como se muestra en el Gráfico 28.

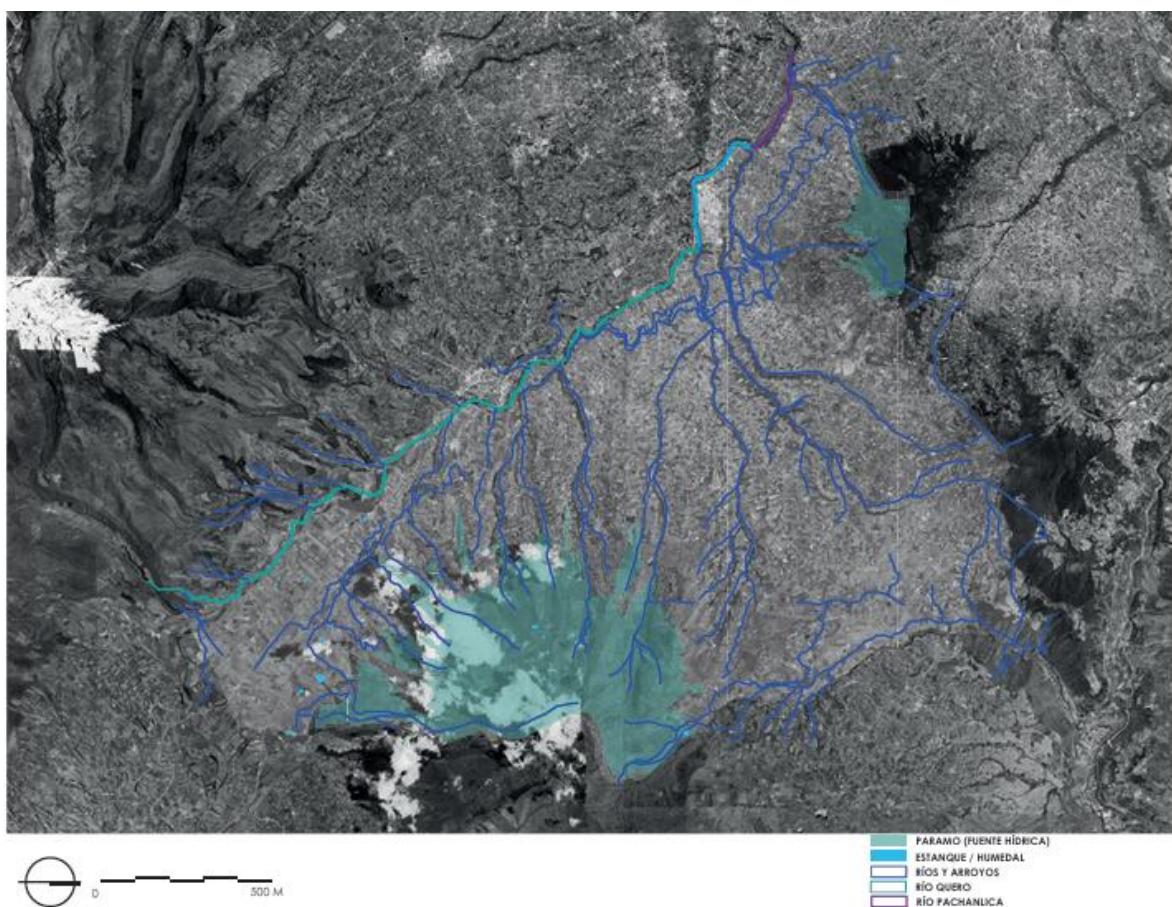
**Gráfico 28.** Rosa de los vientos del Cantón Quero



**Nota.** Factores climáticos. Fuente. Weather Spark (2024)

#### 4.2.2 Hidrología

**Gráfico 29.** Mapa de hidrografía



**Nota.** Mapeo GADM Quero. Fuente. Tesista

El mapa se enfoca en la descripción y cartografía de las masas de agua en la superficie del cantón Quero. La hidrografía del cantón está compuesta por ríos, estanques y arroyos, muchos de los cuales son alimentados por cuencas hidrográficas en los páramos (Gráfico 30). Estos flujos de agua generan numerosas quebradas en el cantón.

El río Mocha es el principal curso de agua. La mayoría de los ríos actúan como flujos de vida silvestre vegetal y de producción agrícola a lo largo del cantón, desembocando en el río Mocha, que fluye como el eje hídrico principal y limita la extensión del cantón.

Actualmente, el recurso hídrico del cantón Quero tiene una calidad y cantidad reducidas debido al mal manejo de los ecosistemas, la expansión de la frontera agrícola, el uso excesivo de agroquímicos y las descargas de aguas residuales de las plantas de producción pequeñas empresas dedicadas al procesamiento de lácteos.

**Gráfico 30.** Foto de páramos del cantón Quero



**Nota.** Panorámico de Quero. Fuente. Quero Turístico (2020)

### 4.3 Diagnóstico Socio Operacional

#### 4.3.1 Información sociodemográfica

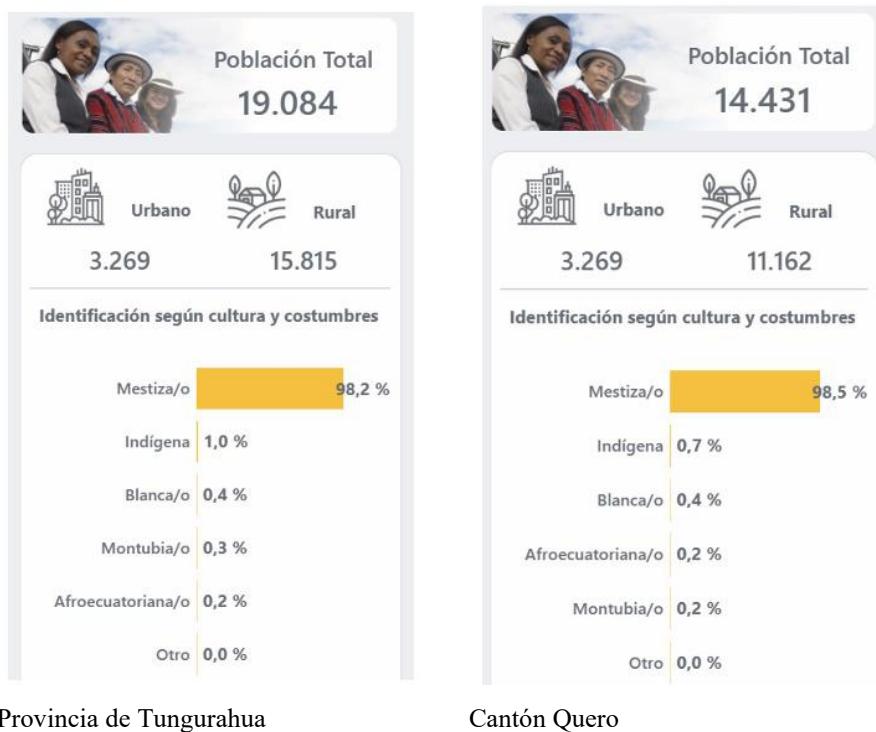
Según el INEC (2022), el cantón Quero presenta una población total de 19084 habitantes, donde en su parroquia central (matriz) comprenden 14431 habitantes de los cuales 3269 pertenecen al área urbana y 11162 al área rural.

**Tabla 4.** Población urbana y rural del cantón Santiago de Quero

Provincia	Código	Parroquia	2001	2010	2022
Tungurahua	180650	Quero	13.648	14.209	14.431
	180651	Rumipamba	2.691	2.908	3.007
	180652	Yanayacu Mochapata	1.832	1.909	1.646

**Nota.** INEC 2022. Fuente. Tesista

**Gráfico 31. Crecimiento poblacional**

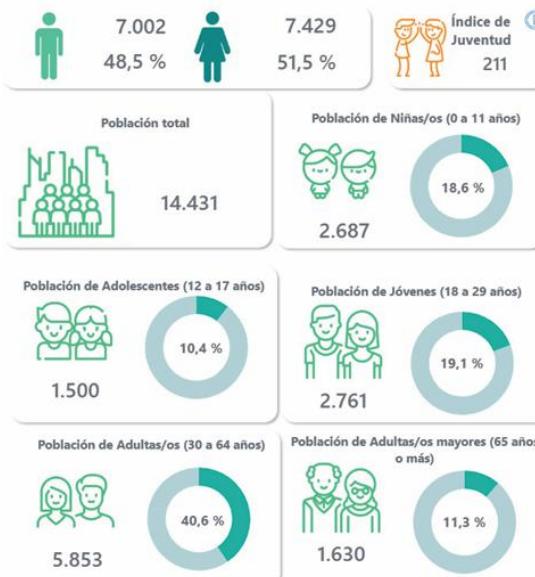


**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

## Edad

Dentro de los grupos etarios existentes en el cantón se evidencia la predominancia de una población de adultos (40.6%) entre 30 y 64 años y jóvenes (19.1%) de entre 18 a 29 años (Tabla 5). Además existe un porcentaje equilibrado de hombres (48.5 %) y mujeres (51.5 %)

**Tabla 5.** Proyección de la población por grupos de edad.



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

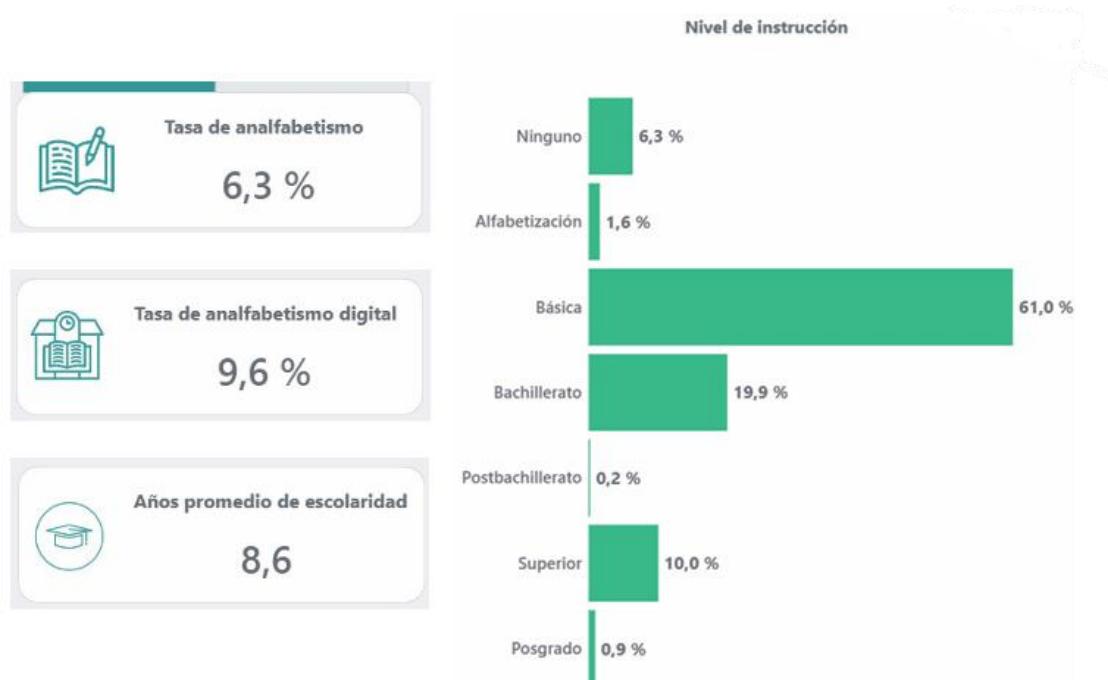
## Nivel de instrucción

En el cantón Santiago de Quero existen actualmente cuatro Unidades Educativas Públicas: tres en la parroquia La Matriz Quero (unificadas en la Unidad Educativa 7 de Abril) y una en la parroquia Rumipamba (Unidad Educativa Josefa Calixto). Además, hay una escuela de Educación Básica en la parroquia Yanayacu y una escuela Fiscomisional en la parroquia Rumipamba (GADM Quero, 2019).

El analfabetismo en el cantón Santiago de Quero afecta al 6.3% de la población, con una mayor incidencia en las mujeres en comparación con los hombres (INEC (2022). Estos valores son 2.44% mayores en relación a la provincia de Tungurahua (GADM Quero, 2019).

Un indicador fundamental del desarrollo de los territorios es la asistencia a la Educación Superior. En el cantón Santiago de Quero, esta asistencia es del 11.2%, mientras que en la provincia es del 25.5%. Es decir, por cada cien jóvenes en el cantón, once asisten a la Educación Superior, en contraste con la educación primaria, donde por cada cien niños, noventa y siete asisten a las instituciones educativas (GADM Quero, 2019).

**Tabla 6.** Analfabetismo del cantón Santiago de Quero con relación a la provincia de Tungurahua.



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

## Población Económicamente Activa

El potencial económico y productivo del cantón Santiago de Quero ha mejorado recientemente debido a nuevas tendencias y la diversificación de actividades productivas. Además, el ambiente de asociatividad entre los productores ha generado nuevas y mejores oportunidades en diversos sectores (GADM Quero, 2019). Según los datos del INEC de

2010, la parroquia La Matriz Quero cuenta con una población económicamente activa de 4,328 hombres y 626 mujeres, sumando un total de 4,954 personas. En cuanto a la Población Económicamente Inactiva (PEI), hay 1,277 personas, de las cuales 450 son hombres y 651 son mujeres (GADM Quero, 2019)

**Tabla 7.** Población Económicamente Activa e Inactiva por sexo y parroquias.

PARROQUIA	INDICADOR	MASCULINO	FEMENINO	TOTAL PEA	TOTAL PEI
LA MATRIZ - QUERO	PEA	4328	4505	8833	
	PEI	626	651		1277
RUMIPAMBA	PEA	915	917	1832	
	PEI	136	128		264
YANAYACU	PEA	616	632	1248	
	PEI	76	75		151
TOTAL				11913	1692

**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

### Movimientos migratorios

Actualmente, en el territorio del cantón Santiago de Quero existe migración tanto interna como externa. Según datos del INEC 2010, el 82% de la población migrante externa se desplaza por motivos laborales, lo que representa la mayoría de los casos. Esta tendencia se debe a la falta de garantías de estabilidad laboral, remuneraciones fijas y seguros (GADM Quero, 2019).

La migración interna tiene implicaciones significativas para la comunidad, los hogares y las personas. Las comunidades se ven afectadas demográfica, social, cultural y económicamente, ya que las personas buscan oportunidades económicas para mejorar su calidad de vida en otras ciudades. Entre las principales ciudades a las que migran se encuentran Ambato, Guano, Quito, Guamote y Guayaquil. La elección del destino se basa en referencias de familiares o amigos, así como en la percepción de que estas ciudades son grandes, comerciales o industriales, según información del INEC 2010 (GADM Quero, 2019).

El incremento de la migración interna y externa en el cantón plan tea una problemática socioeconómica y cultural. Económica mente, las personas buscan nuevas y mejores oportunidades de vida, lo que resulta en la pérdida de fuerza laboral. Socialmente, se crean conflictos debido a la ruptura de los lazos familiares y el establecimiento de distancias. Culturalmente, las prácticas tradicionales se van aislando de la vida diaria, dejando de ser una práctica habitual debido a la necesidad de adaptación (GADM Quero, 2019).

**Tabla 8.** Migración en la matriz urbana del cantón Quero.

MOTIVO	QUERO
TRABAJO	85.19%
ESTUDIOS	9.26%
UNIÓN FAMILIAR	4.63%
OTRO	0.93%

**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

#### 4.3.2 Actividades productivas

Es importante detallar las actividades económicas del sector rural debido a su influencia directa en las dinámicas del área urbana.

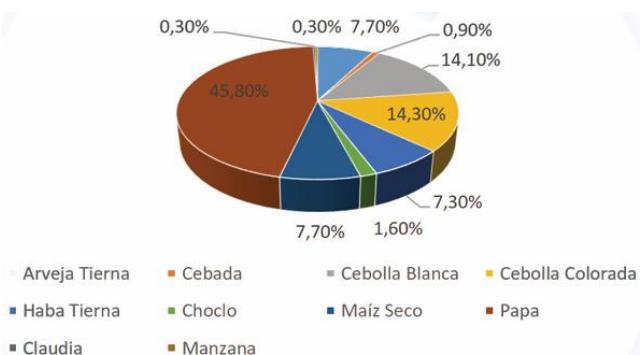
**Tabla 9.** Descripción de la variable relación de los sectores económicos

SECTOR ECONÓMICO	PEA
Primario	67.00%
Secundario	7.71%
Terciario	25.29%
TOTAL	100%

**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

El 67% de la población de dedica a labores que se encuentran dentro del sector primario este está formado por las actividades económicas relacionadas con la transformación de los recursos naturales en productos primarios no elaborados, usualmente, los productos primarios son utilizados como materia prima en las producciones industriales, la agricultura es la actividad potencializada y representativa del sector de entre los principales productos se considera el cultivo de la cebolla de rama, la zanahoria, papas, arveja, frutales, habas, cuya capacidad ofertable es can tonal y regional, existen otros cultivos producidos a menor escala cuyo fin es el autoconsumo.

**Gráfico 32.** Porcentaje de unidades productivas agropecuarias



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

El sector secundario está representado por el 7.71% en el cantón, es el sector de la economía que se encarga de la transformación de la materia prima, extraída o producida por el sector primario, en productos de consumo, en el territorio encontramos actividades

artesanales tradicionales propias de la zona entre otras de entre las actividades que la población realiza en este sector es la elaboración del queso y demás derivados de la leche, la producción de artesanías propias y características de la zona, actualmente se está industrializando los productos derivados de la uvilla, la fabricación de los ponchos de lana de borrego entre otras.

El 25.29% de la población del cantón Santiago de Quero se dedica a actividades del sector terciario es el sector económico que engloba todas aquellas actividades económicas relacionadas con los servicios materiales no producción de bienes, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población, considerando la afluencia turística del territorio la población opta por ofrecer servicios de alimentación, transporte, administrativos, principalmente el comercio, el cantón cuenta con espacios amplios destinados para este fin, dentro de los principales productos de expendio tenemos: agrícolas, pecuarios, y productos elaborados.

**Tabla 10.** Matriz para la descripción de variable principales actividades productivas del cantón Quero

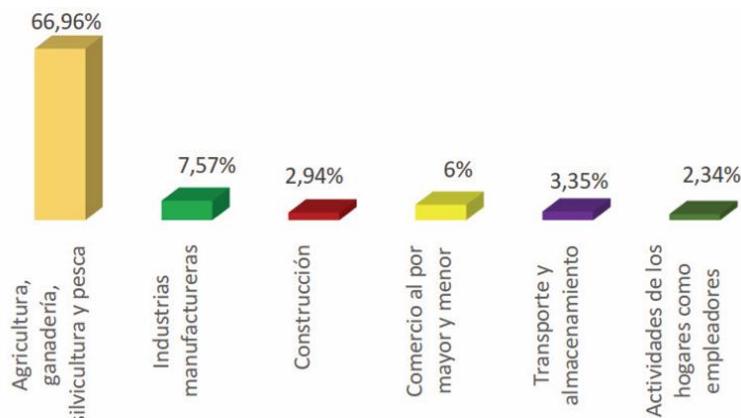
SECTOR	Casos	Promedio	%
<b>PRIMARIO</b>			
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	6,227	38.77	66.96
Explotación de minas y canteras	4	50.75	0.04
<b>SECUNDARIO</b>			
Industrias manufactureras	704	28.26	7.57
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	6	30.33	0.06
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de deshechos	7	45	0.08
<b>TERCIARIO</b>			
Construcción	273	34.13	2.94
Comercio al por mayor y menor	558	33.95	6
Transporte y almacenamiento	312	36.94	3.35
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	101	34.14	1.09
Información y comunicación	19	29.47	0.2
Actividades financieras y de seguros	16	30.19	0.17
Actividades inmobiliarias	1	62	0.01
Actividades profesionales, científicas y técnicas	43	31.53	0.46
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	30	30.03	0.32
Administración pública y defensa	111	37.23	1.19
Enseñanza	141	34.86	1.52
Actividades de la atención de la salud humana	50	34.56	0.54
Artes, entretenimiento y recreación	10	38.8	0.11
Otras actividades de servicios	107	36.48	1.15
Actividades de los hogares como empleadores	218	33.02	2.34
No declarado	300	36.31	3.23
Trabajador nuevo	62	28.18	0.67
<b>Total y Promedio</b>	<b>9,300</b>	<b>36.94</b>	<b>100%</b>

**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

#### 4.3.3 Intercambio y comercialización

Entre las principales actividades económico-productivas a las que se dedica la población del cantón Quero, destacan las siguientes: la agricultura, que es la actividad predominante y representa el 66,96% de la población debido a la adaptabilidad del sector; la manufactura, que ocupa al 7,57% de la población en la producción artesanal de diversos artículos característicos de la región; la construcción, que involucra al 2,94% de los habitantes; la comercialización al por mayor, con un 6%; el transporte y almacenamiento, con un 3,35%; y el trabajo doméstico, que representa el 2,34%.

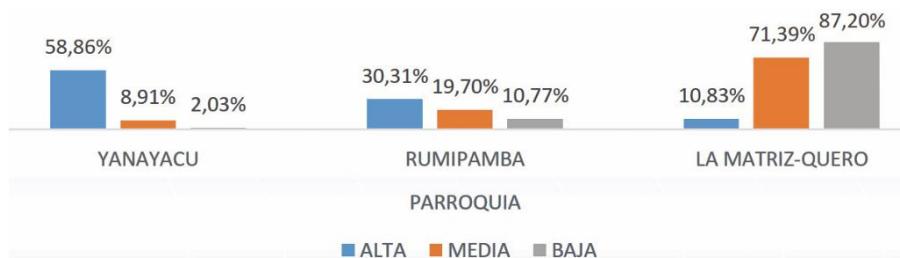
**Gráfico 33.** Principales actividades económico-productivas del cantón.



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

La diversidad de los pisos climáticos del cantón, distribuidos a lo largo de su territorio, ha permitido la existencia de una gran variedad de especies de flora y fauna. Esto ha facilitado la extensión de zonas de protección y generación hídrica (paramos), promoviendo así el desarrollo de la producción agropecuaria y ganadera, además del comercio. En cuanto a la subdivisión política, las parroquias con mayor producción primaria son Yanayacu y Rumipamba, mientras que la parroquia matriz de Quero destaca por su centro urbano, que actúa como punto de expendio principal para la mayoría de estos productos.

**Gráfico 34.** Zonas agroproductivas por parroquias



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

Debido a lo anterior, el centro urbano de Quero se convierte en un núcleo de congestión en áreas específicas por la afluencia de personas y vehículos que participan en estas actividades socio económicas.

El centro urbano de Quero es fundamental para la comercialización de productos agropecuarios, facilitando el abastecimiento a diversas regiones del país, incluidas la sierra, costa y oriente, lo que lo convierte en un nodo vital para el intercambio comercial (GMCSQ, 2023). En este lugar se lleva a cabo el intercambio y comercialización de una gran cantidad de productos agrícolas y pecuarios, así como la provisión de servicios esenciales dentro de la dinámica del sector.

Es importante mencionar que, aunque el apoyo en infraestructura para los diferentes centros de expendio es escaso, aún hay aspectos por mejorar, como la logística, sanidad y ordenamiento.

**Gráfico 35.** Intercambio y Comercialización del cantón



**Nota.** Datos PDOT GADM Quero 2017. Fuente. Tesista

#### 4.4 Visión estructural

##### 4.4.1 Traza urbana

La configuración de la traza dentro del polígono de estudio está notablemente influenciada, principalmente, por la Avenida 17 de Abril, que emerge como un eje crucial de crecimiento y desarrollo urbano hasta la actualidad. Esto se debe a que la ciudad se

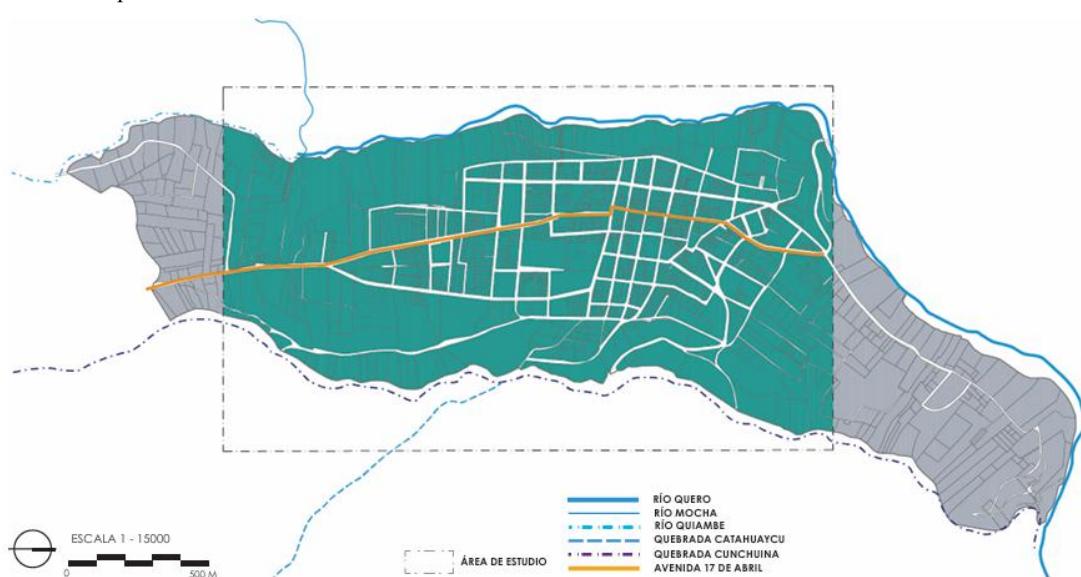
desarrolló en torno a esta avenida y su centro religioso, generando una zona comercial que, gracias a su gran potencial, ha crecido considerablemente. La mayor parte de la población se dedica a actividades agropecuarias, lo que ha generado la instalación de equipamientos para el expendio de estos productos en la zona, estableciendo dinámicas de vida y comercio que han dado lugar a las configuraciones actuales en sus alrededores (GADM Quero, 2027).

La traza de Quero se “rompe” por los ejes asimétricos mostrando rupturas creadas por la inadecuada implantación de los equipamientos como Unidad Educativa 17 de Abril, el estadio y el centro de comercialización de productos agrícolas, distorsionando su eje. La naturaleza compleja de esta estructura impacta a la urbe.

En cambio, el centro urbano, tiene un trazado sutilmente ortogonal marcada desde el centro de la urbe. Aunque a medida que se expande, adopta configuraciones más irregulares que se asume un factor provocado por la modificación de la topografía, la implantación de los equipamientos, los ríos y quebradas, entre otras.

Esto resulta en un sector caracterizado por el desorden y formas irregulares.

Gráfico 36. Mapa Traza Urbana



Nota. Mapas PDOT GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.4.2 Parcelario

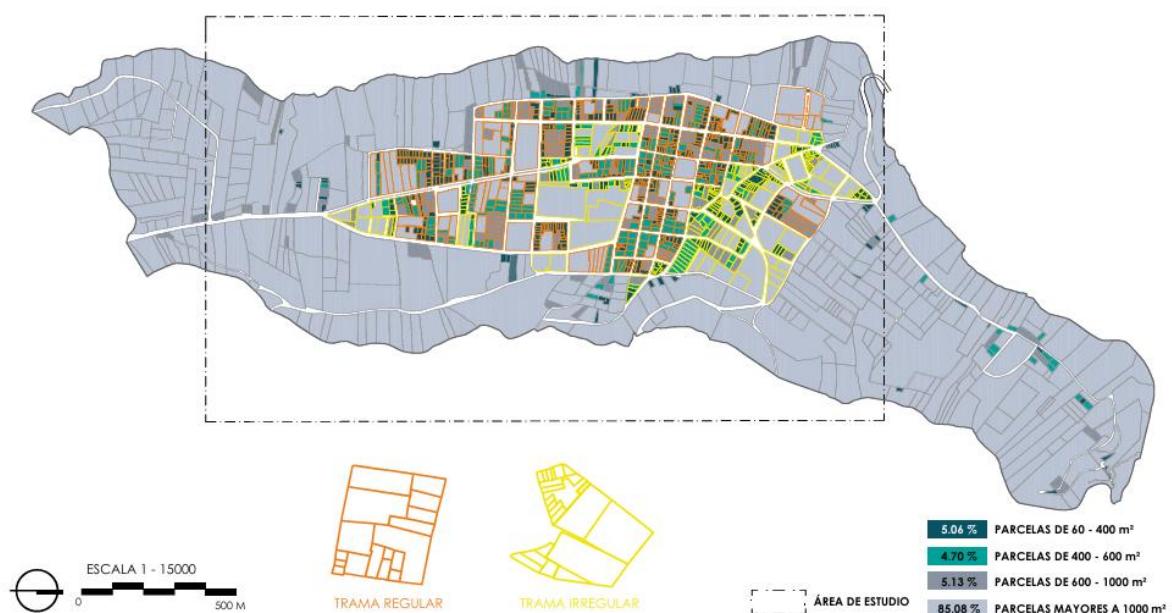
El parcelario es un elemento base para la organización y gestión del suelo, en vista que define la estructura del tejido de la ciudad. El actual Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) que maneja y regula la lotización, presenta la tabla presentada a continuación donde se puede revisar la clasificación de lotes por sus características de ocupación (Tabla 12), desglosando a las áreas residenciales de baja, media y alta densidad, con un tamaño mínimo de lote de 150 m<sup>2</sup>. Pero persiste la existencia de lotes que no cumplen con esta medida, evidenciando la irregularidad en el trazado urbano.

El parcelado local muestra la existencia de fraccionamientos pequeños (5,06 %) que van entre 60 m<sup>2</sup> a 400 m<sup>2</sup>, que se concentran en el centro urbano alrededor de la iglesia formando tramas regulares. A medida que uno se aleja de este núcleo, el patrón se vuelve más irregular, reflejo de la alta habitabilidad en el centro. En zonas más apartadas aparecen fraccionamientos medianos (4,70 %), entre 400 m<sup>2</sup> y 600 m<sup>2</sup>, evidenciando el crecimiento progresivo de la ciudad. Los parcelamientos más grandes (5,13 % y 85,08 %), de entre 600 m<sup>2</sup> y más de 1000 m<sup>2</sup>, se encuentran cerca de ríos y quebradas, tradicionalmente aprovechados para la agricultura y como áreas verdes.

En la zona de estudio, las parcelas de 60 m<sup>2</sup> a 150 m<sup>2</sup> no cumplen los retiros mínimos exigidos por la normativa, los mapeos muestran que crean tramas irregulares con uso mixto (residencial y comercial) además de tipología de construcciones tradicionales, especialmente la iglesia y la Av. 17 de Abril. Los lotes medianos y grandes (400 m<sup>2</sup> a más de 1000 m<sup>2</sup>) se utilizan para actividades agrícolas y la conservación de áreas verdes, mostrando un crecimiento urbano gradual y posibilidades de expansión futura. Los terrenos mayores a 1000 m<sup>2</sup>, localizados lejos del centro, aprovechan su cercanía a ríos y quebradas para fines agrícolas y que requieren de protección ambiental.

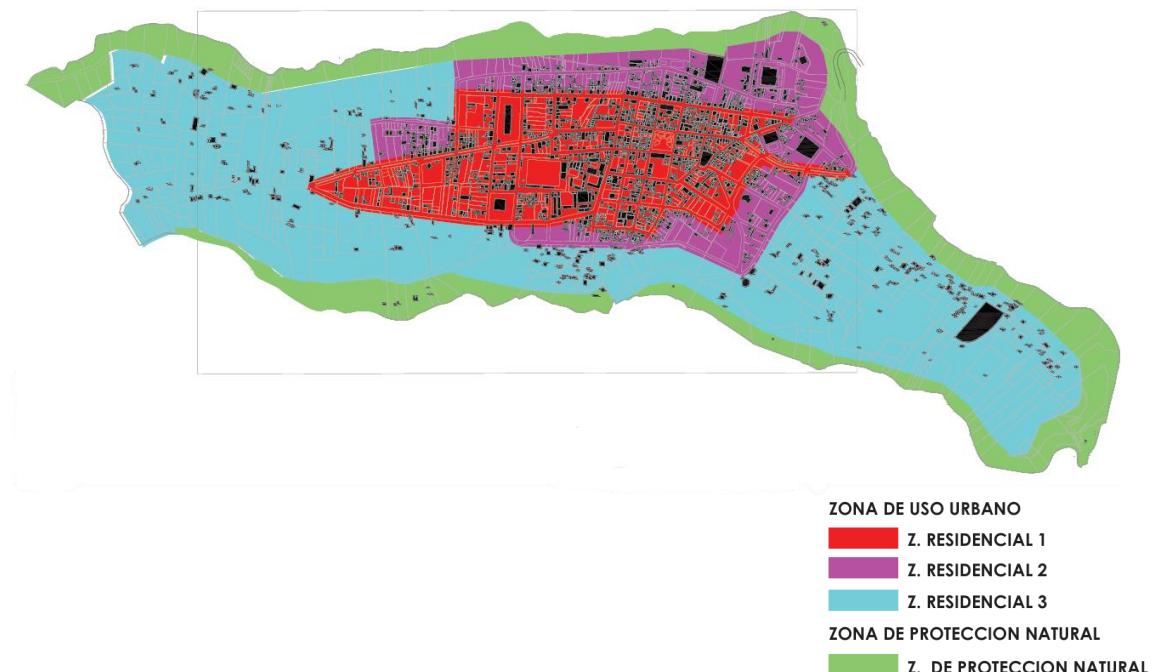
Es aquí donde es reconocida la importancia de fortalecer la gestión en la planificación urbana donde prime la optimización del uso de suelo y coadyuvar la calidad del espacio, siempre en la búsqueda de una ciudad más armónica y funcional.

**Gráfico 37. Parcelario Urbano**



**Nota.** Mapas PDOT GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

Gráfico 38. Zona de uso urbano



Nota. GADM Quero 2022. Fuente. Tesista

Tabla 11. Asignación de características de ocupación de suelo

Código	Uso Principal	Asignación de las características de ocupación de los PIT										Frente mínimo (m)	
		Edificabilidad.							Densidad (hab/ha)				
		Lote	Altur	Tipol	CO	Retiros			COS	Densidad	Densidad	Densidad	
		mínimo (m2)	á en pisos	ología	S %	Frontal	Lateral	Posterior	TOTAL %	Mínima 40m2/hab	Máxima 24m2/ha b	Neta Media	
QR-01	V2	150	4	D	80	0	0	0	320	304	506	380	8
QR-02	V1	200	4	D	80	0	0	0	320	280	109	180	10
QR-03	V1	200	4	D	80	0	0	0	320	280	109	180	10
QR-04	V0	300	4	B	60	3	3	3	240	150	198	330	12
QR-05	V1	240	4	B	60	3	3	3	240	150	50	94	12
QR-06	V1	300	4	B	60	3	3	3	240	150	198	330	12
QR-07	V1	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
QR-08	V1	750	0		0	0	0	0	0	0	0	0	14
RMP-01	V2	300	3	C	70	0	3	3	210	152	253	190	12
RMP-02	V0	500	3	A	50	3	3	3	150	135	388	648	12
RMP-03	V1	300	3	C	70	0	3	3	210	152	253	190	12
YNY-01	V2	300	3	C	70	0	3	3	210	152	253	190	12
YNY-02	V0	500	3	A	50	3	3	3	150	135	388	648	12
YNY-03	V1	300	3	C	70	0	3	3	210	152	253	190	12
HSA-01	V0	300	3	C	70	0	3	3	210	60	97	70	12
PÑ-01	V0	300	3	C	70	0	3	3	210	60	97	70	12

Tipologías de Vivienda

V2: Alta Densidad

V1: Media Densidad

V0: Baja Densidad

Ubicación en terreno

A: Aislada

B: Pareada (retiros frontal, lateral y posterior)

C: Pareada en línea de fábrica (retiros lateral y posterior)

D: Continua en línea de fábrica

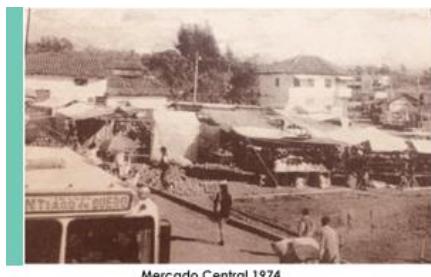
Nota. Datos PDOT GADM Quero 2022. Fuente. Tesista

#### 4.4.3 Tejido

En la proximidad del centro urbano, existe una alta densificación urbana, concretamente en torno al parque central del cantón, y extendiéndose a lo largo de la Avenida 17 de Abril (Principal). Esto es resultado de los primeros asentamientos del cantón y de la formación de servicios cercanos. Los lugares más consolidados se encuentran en torno a equipamientos comerciales (mercados y plazas (Gráfico 39 y 40), educativos y deportivos, debido al potencial comercial en planta baja.

Sin embargo, a pesar de ser las zonas más consolidadas, internamente en sus manzanas existen fragmentaciones, ofreciendo oportunidades para mejorar la conectividad urbana. Conforme se aleja del área consolidada de la Av. 17 de Abril se puede observar el límite agrícola con manchas extensas de vacíos, alterando una orgánica transición del tejido urbano. De esta manera, podemos decir que el centro urbano y su consolidación responden a estos equipamientos comerciales ubicados en torno a la avenida principal.

**Gráfico 39.** Mercado Central 1974



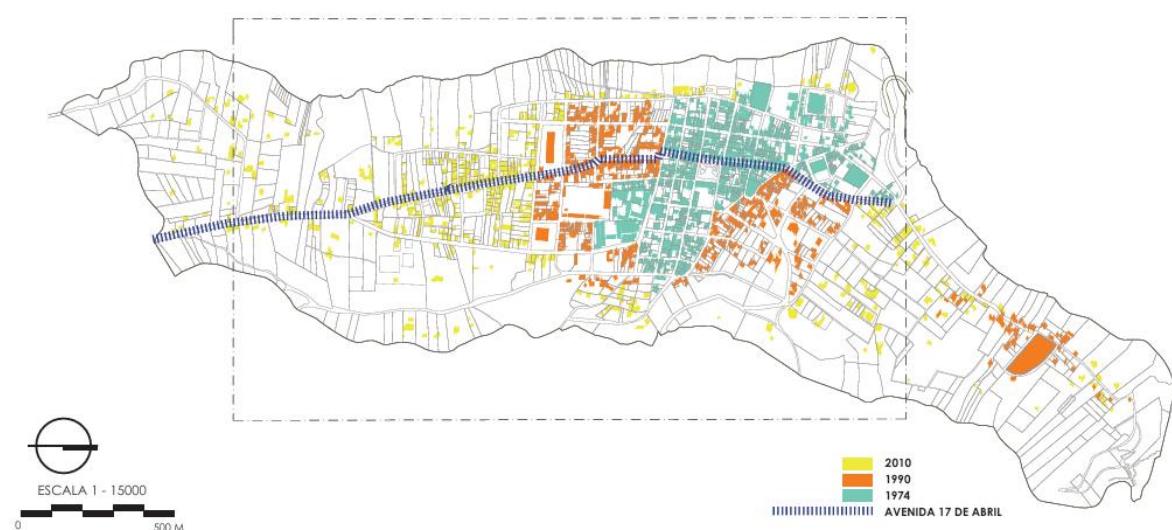
**Nota.** Mercados Quero. Fuente. Quero turístico 2020.

**Gráfico 40.** Mercado Juan de Larcón 1990



**Nota.** Mercados Quero. Fuente. Quero turístico 2020.

**Gráfico 41.** Mapa tejido



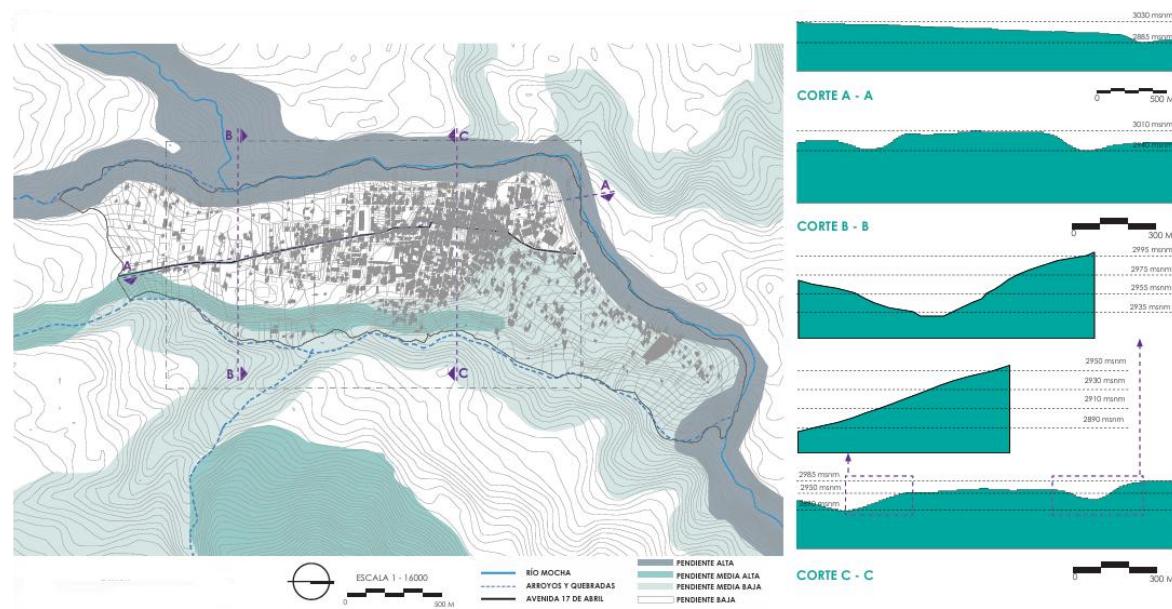
**Nota.** Mapas GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.4.4 Topografía

El cantón posee una topografía variada en toda su extensión, con la mayor parte del terreno conformado por colinas pronunciadas con pendientes entre 25 y 50 %, según GADM Quero (2017). Dentro del área urbana y la zona de estudio, se puede observar un relieve poco accidentado, especialmente a lo largo de la Avenida 17 de Abril y su entorno. Sin embargo, alrededor de los ríos y arroyos, la topografía presenta pendientes muy accidentadas.

El recorrido de la zona céntrica del cantón Quero puede describirse como un ascenso. El acceso sur se encuentra en el punto más alto, a 3030 msnm, que es el acceso principal a la urbe, mientras que el área más consolidada está en el acceso norte de la urbe, a 2920 msnm. Así, la urbe se localiza en una meseta rodeada por el río Mocha y arroyos, que en determinadas épocas generan quebradas con grandes pendientes debido a su afluencia.

**Gráfico 42.** Mapa topografía



**Nota.** Mapas GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 43.** Estratificación del Cantón



**Nota.** Datos GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.4.5 Tipo de vías

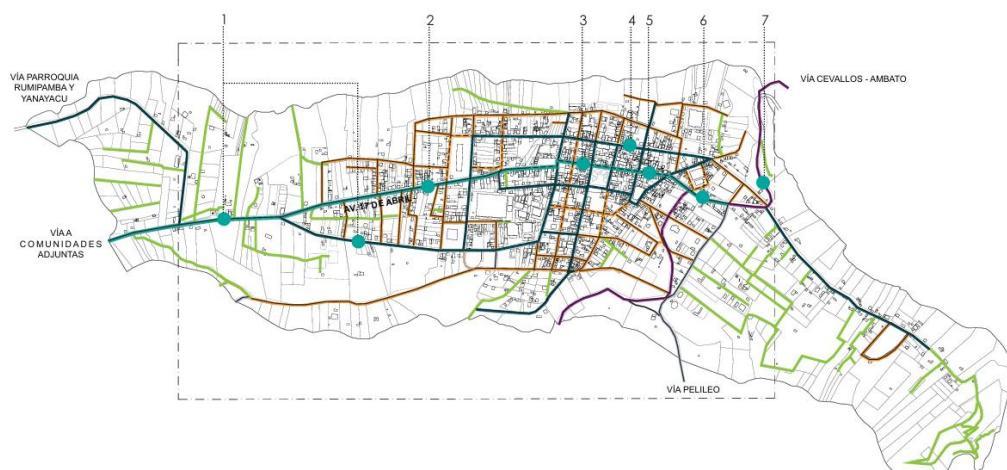
Las tipologías viales del centro urbano evidencian una falta de cohesión y uniformidad entre los distintos sectores de la ciudad, lo que provoca concentraciones excesivas de densidad poblacional en ciertas zonas y baja densidad en otras. Esta desigualdad genera problemáticas como inseguridad y una imagen urbana deteriorada.

Los principales problemas detectados son la poca homogeneidad en las dimensiones de las calles, la variedad de materiales utilizados en la calzada, y la señalética inadecuada o inexistente, especialmente en el eje comercial de la avenida 17 de Abril. A esto se suma una circulación vehicular desorganizada, agravada por la deficiente señalización.

La ausencia de uniformidad es especialmente evidente en la avenida 17 de Abril, una vía colectora principal (Gráfico 44), donde las secciones varían de tramo en tramo (Gráfico 45), con anchos que fluctúan entre 7 y 15 metros. Incluso algunas calles intersección antes llegan a medir apenas 6 metros. Esta vía cumple una función colectora por su alto flujo de tránsito proveniente de parroquias y comunidades del sur. En torno a las principales vías locales se observa que son las más saturadas por su carácter comercial, mientras que las vías locales tienden a ausentarse de esta actividad.

Al tratar la materialidad de las vías en el centro urbano se evidencia que se ha conservado el pavimento de adoquín simple ubicados desde el parque central extendiéndose a los tramos próximos a las vías locales secundarias. En cambio, en la zona de crecimiento, las vías presentan una superficie de asfalto, incluso cercana a la periferia la superficie es de lastre, lo que refleja una evidente falta de uniformidad en las coberturas de las vías. Como se muestra en el mapeo, existe un punto con superficie de adoquín decorativo que corresponde a contexto de la iglesia. Estos contrastes reflejan la urgente necesidad de una gestión más efectiva y planificada de la infraestructura vial en el centro urbano.

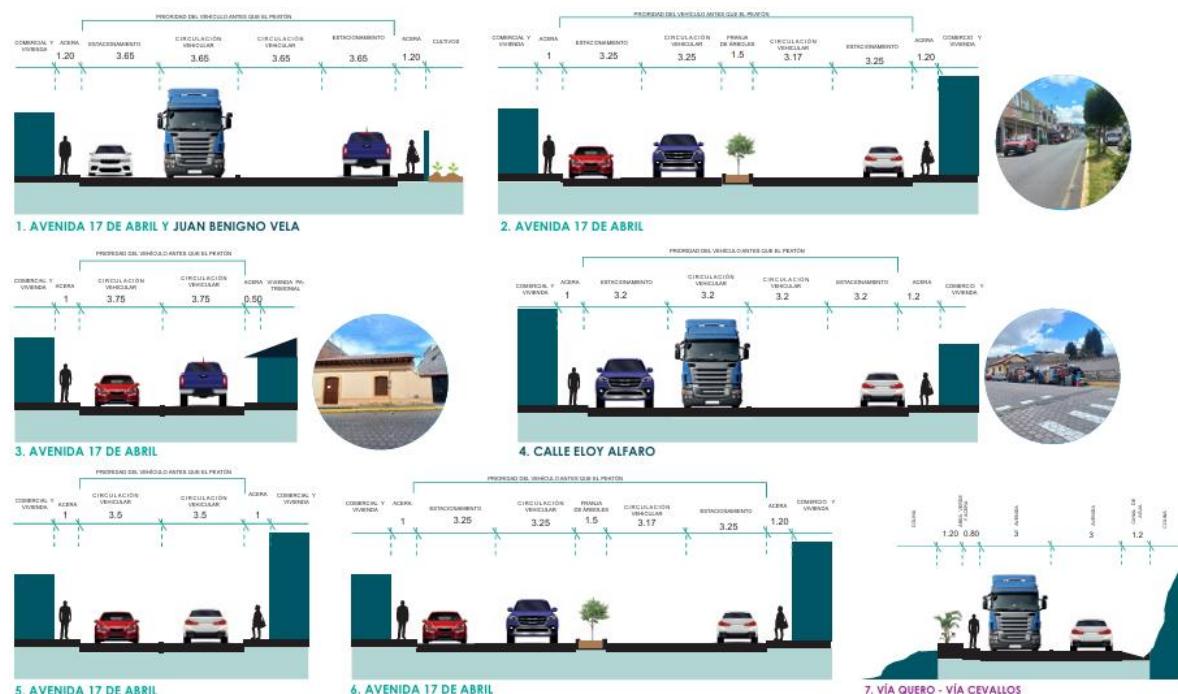
**Gráfico 44.** Mapa Tipo de vías





**Nota.** Datos GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 45.** Secciones de tipo de vías



**Nota.** Datos GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

## 4.5 Visión sistemática

### 4.5.1 Equipamientos

El área urbana de Quero cuenta con una variedad de instalaciones, incluyendo comerciales, recreativas, educativas, deportivas, de seguridad, religiosas, de salud, administrativas y de infraestructura. Se esperaría que estos equipamientos abastecan de servicios esenciales para la comunidad. Sin embargo, la realidad muestra una subutilización de estos recursos debido al abandono y la falta de funcionalidad, lo que en algunos casos conduce al deterioro.

Entre las instalaciones más destacadas se encuentran los equipamientos comerciales, especialmente aquellos dedicados a la venta de productos agrícolas y pecuarios. La economía del cantón se basa en la agricultura y la ganadería (GADM Quero, 2017), lo que genera un gran movimiento de personas y problemas urbanos a lo largo de la avenida 17 de Abril y su entorno. Estos problemas incluyen una mala imagen urbana debido a las calles saturadas de vehículos y comerciantes ambulantes, causada por la falta de planificación.

Además, existen equipamientos relevantes como centros educativos, recreativos, deportivos y comerciales que, debido a su funcionamiento en horarios específicos, no tienen un uso constante. Esto ocasiona el abandono de las instalaciones y sus alrededores, afectando a las viviendas comerciales en planta baja y generando inseguridad para los habitantes. Varias instalaciones, como mercados, parques, unidades educativas y centros deportivos, están deterioradas y no preparadas para el contexto contemporáneo y sus necesidades.

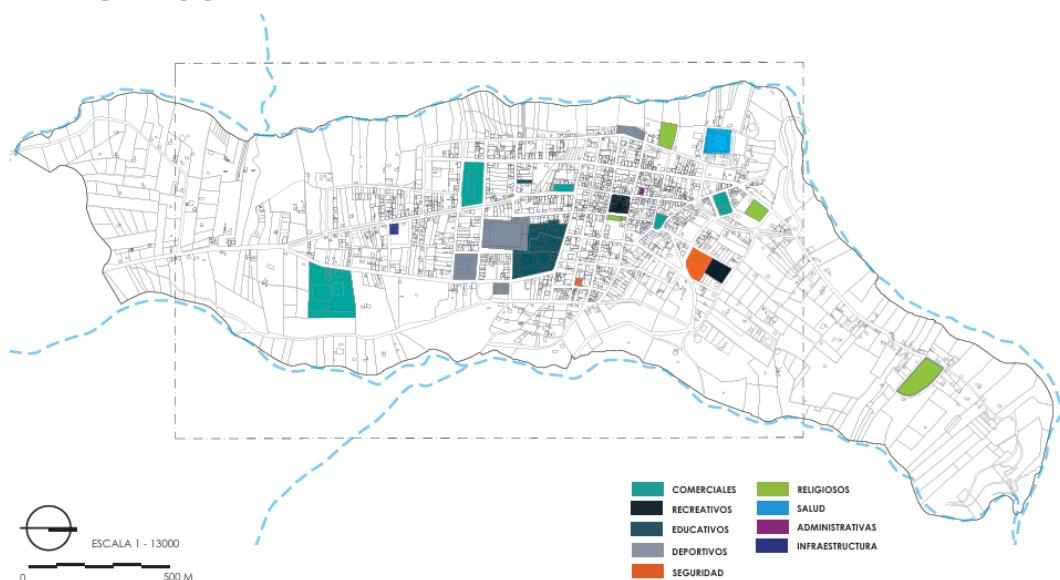
Esta situación refleja la importancia de estas instalaciones y la poca relevancia que se les da en el contexto urbano, debido a la falta de intervenciones adecuadas. Sin embargo, tienen un gran potencial si se aprovechan correctamente bajo un plan urbanístico integral que organice, descentralice y proponga espacios adecuados para su uso.

**Tabla 12.** Horarios de mercados y plazas

HORARIO DE MERCADOS Y PLAZAS					
FOTOGRAFÍA					
NOMBRE	Mercado Central	Plaza Juan de Alarcón	Concha Acústica	Centro de Comercialización de Productos Agrícolas	Centro de Comercialización de Ganado
HORARIO	Domingo	Permanente	Domingo	Permanente	Miercoles y Viernes
PRODUCTOS	Agrícolas	Agrícolas	Indumentaria	Mayorista de Agrícolas	Pecuarios

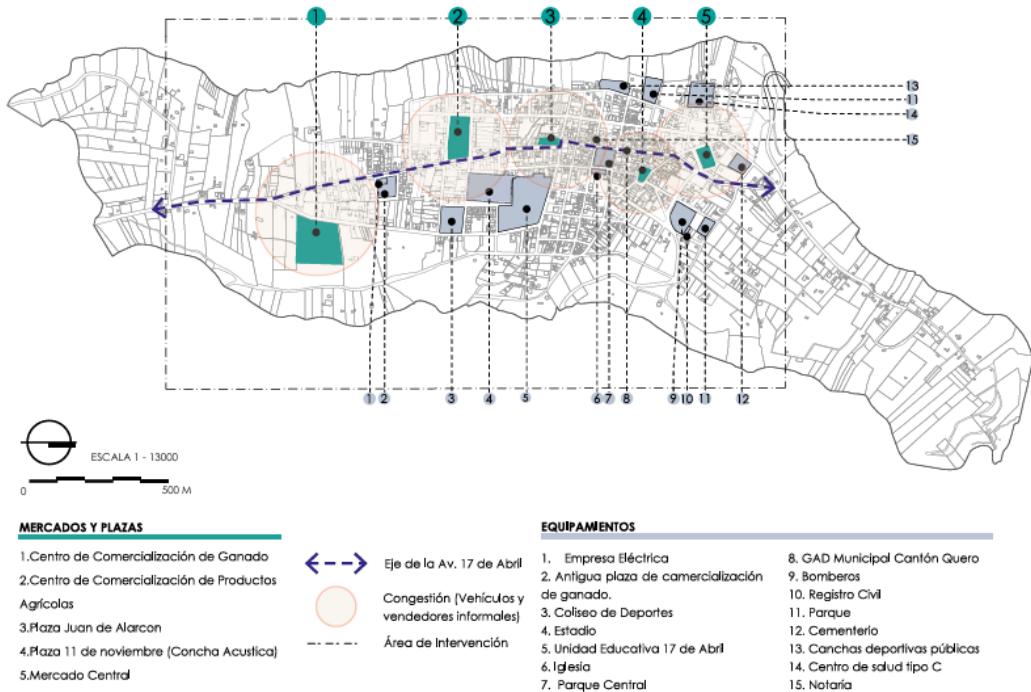
**Nota.** Equipamientos. Fuente. Tesista

**Gráfico 46.** Mapa de Equipamientos



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

Gráfico 47. Conclusión de problemática entorno a equipamientos comerciales productivos



**Nota.** Equipamientos comerciales productivos. Fuente. Tesista

#### 4.5.2 Espacio público

En el centro urbano se encuentran diversos espacios públicos dispersos a lo largo de la Av. 17 de Abril como plazas, parques, mercados, instalaciones deportivas y de salud. Asimismo, existen áreas de uso semipúblico con acceso restringido por horarios, tales como la iglesia, el mercado central, el de abastos y la institución educativa. No obstante, se observa una evidente falta de organización e intervención en zonas comerciales clave para la ciudad y el cantón. Además, se percibe una carencia de espacios recreativos, deportivos y educativos adecuados, lo cual se refleja en sus estructuras poco acogedoras que generan una sensación de inseguridad, así como en la limitada presencia de zonas destinadas al descanso o al tránsito peatonal exclusivo.

Uno de los problemas más graves en la ciudad es la poca accesibilidad de las aceras (ver Gráfico 48), las cuales no cumplen con las dimensiones mínimas estipuladas en la normativa, que establece un ancho de al menos 1,20 metros. En muchos casos, estas aceras no superan los 50 centímetros, y en algunas zonas ni siquiera existen, obligando a los ciudadanos a caminar por la calzada y provocando conflictos de movilidad, agravados por la concentración de actividades comerciales en ciertos puntos.

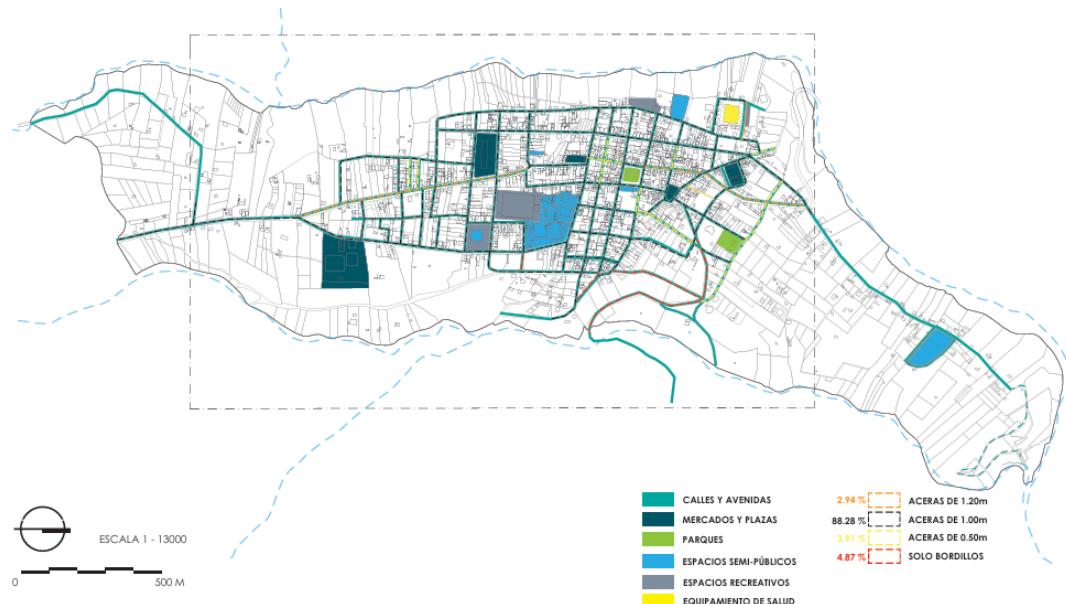
En conclusión, resulta indispensable atender esta problemática mediante la activación de iniciativas sociales y económicas, así como con la recuperación y adecuación de espacios que promuevan una mejor calidad de vida para los habitantes.

**Gráfico 48.** Fotografías de espacio público, intersecciones conflictivas en la Av. 17 de Abril.



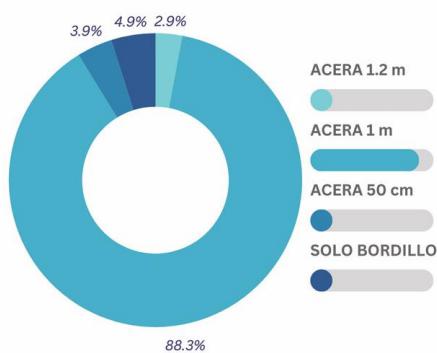
**Nota.** Espacio público de Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 49.** Mapa de Espacio Público



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 50.** Medidas de aceras correspondientes al lugar de estudio



**Nota.** Aceras del área de estudio. Fuente. Tesista

#### 4.5.3 Uso de suelo

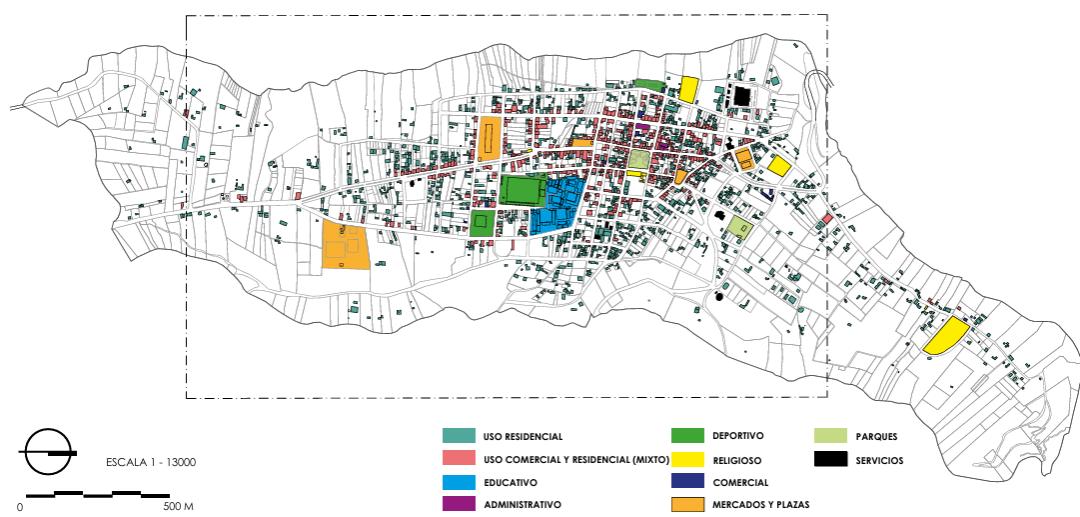
En el centro urbano, el uso del suelo se caracteriza por una marcada presencia de actividades comerciales y residenciales en expansión. En el área de estudio, especialmente

alrededor de la Av. 17 de Abril se implanta gran parte de las actividades mixtas, generalmente se ocupa más al uso comercial en planta baja y uso residencial en las plantas altas, las mas cercanas a mercados y plazas. Es así como este eje toma el papel de estructurar significativamente para al cantón.

Alrededor del eje predominan las áreas comerciales - residenciales mientras que en las zonas periféricas el uso principal es el agropecuario. También, la existencia de equipamientos deportivos y educativos correspondientes a la escala del cantón, mostrando un espíritu deportivo con el estadio, y su función educativa con la Unidad Educativa que combinó a dos escuelas mixtas y un colegio.

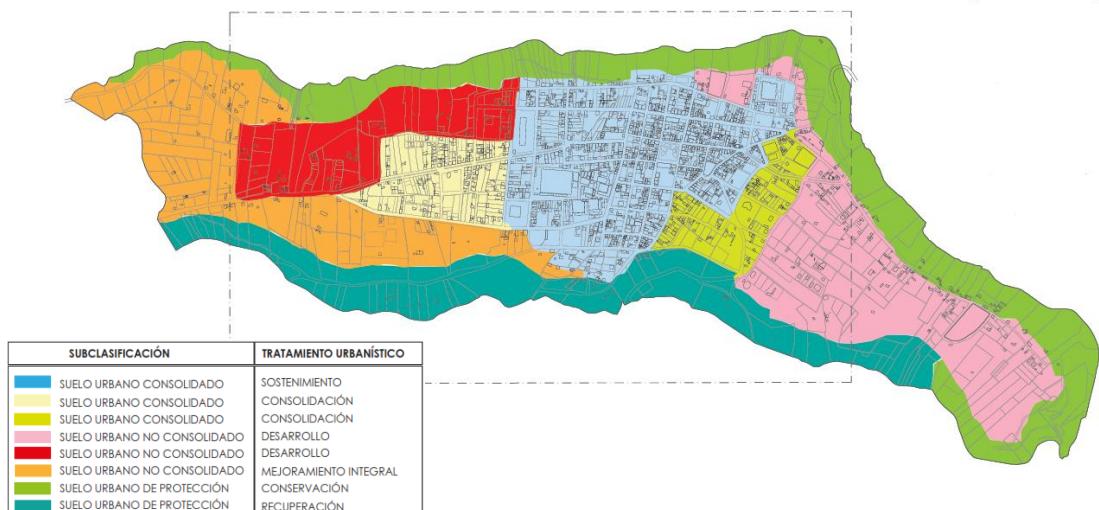
En relación con los servicios públicos, éstos se implantaron en su mayoría alrededor del parque central de Quero, respaldando su rol administrativo y funcional. A continuación, se muestra el gráfico 51, que por el modelo del uso de suelo por el PUGS (2022), se limita a categorizar las piezas urbanas, pero especifican los lineamientos de intervención o manejo necesarios. Además, esto no integra adecuadamente los criterios bajo condiciones homogéneas, como la geomorfología, el entorno ambiental, el paisaje, el tejido urbano, las dinámicas socioeconómicas o el valor histórico-cultural de cada tipo de pieza urbana. Inclusive, el modelo omite por completo la influencia de infraestructuras de gran escala y con eso generará impactos significativos, siendo necesario una planificación con enfoques diferenciados.

**Gráfico 51.** Mapa de Uso de Suelo



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

Gráfico 52. Mapa Polígono Intervención Territorial Ciudad de Quero



Nota. Mapeo PUGS GADM Quero 2022. Fuente. Tesista

#### 4.5.4 Transporte y accesos al centro urbano

El cantón, rodeado de montañas y quebradas, enfrenta serias dificultades de movilidad hacia otras zonas intercantonales, lo que prolonga significativamente los tiempos de desplazamiento. Las vías de acceso y salida son es casas y limitadas, lo que obliga a gran parte de la población a desarrollar sus actividades económicas y sociales dentro del mismo territorio.

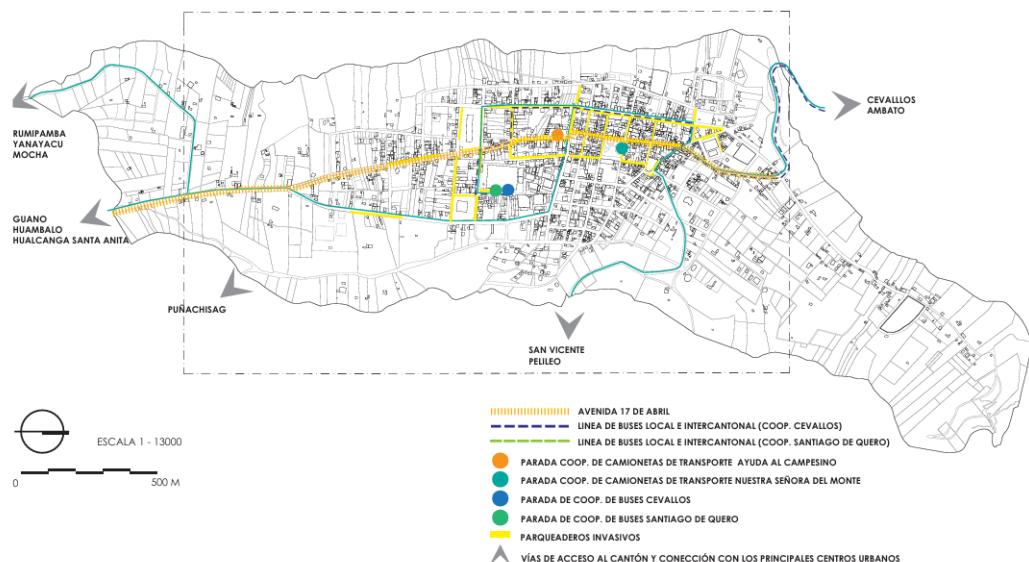
La mayoría de la población económicamente activa se dedica al sector primario y necesita trasladar sus productos hacia el centro urbano, generando un flujo constante de personas, vehículos y camiones provenientes de todas las parroquias y comunidades del cantón. Esta situación ha provocado una organización de los agricultores y han logrado la colaboración de una cooperativa de transporte para el trasborde con camionetas, sin embargo, la idea no se completó ya que carecen de espacios de estacionamiento exclusivos. Esto, sumado a la alta afluencia vehicular en zonas de comercio denso, provoca problemas como estacionamientos en doble fila y uso indebido del espacio público.

En cuanto al transporte público, el cantón cuenta con dos líneas principales (Cevallos y Santiago de Quero) que conectan las comunidades y parroquias locales con el centro urbano y, de manera intercantonal, con ciudades como Guano, Mocha, Ambato y otras. No obstante, el recorrido actual dentro del centro urbano carece de una planificación estratégica, ya que atraviesa zonas poco relevantes y no cubre de manera eficiente la ciudad.

La situación se agrava por la falta de infraestructura básica para una movilidad ordenada: no hay paradas de autobús señalizadas, estacionamientos adecuados ni una terminal terrestre. Esto genera confusión tanto en residentes como en visitantes, afecta la

seguridad peatonal y propicia paradas en cualquier punto de las rutas urbanas, lo que incrementa el desorden vehicular. Resulta evidente la necesidad urgente de planificar y establecer infraestructuras y regulaciones que mejoren la seguridad, eficiencia y funcionalidad del transporte público y la movilidad urbana en general.

**Gráfico 53.** Mapa Transporte y Acceso al Centro Urbano



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Tabla 13.** Operadores que presentan Servicios en el Cantón Quero

NOMBRE DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE	UBICACIÓN DE PARADA
COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL SANTIAGO DE QUERO.	Juan Benigno Vela (sector del coliseo)
COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL CEVALLOS – QUERO.	Juan Benigno Vela (sector del coliseo)
COOPERATIVA DE CAMIONETAS NUESTRA SEÑORA DEL MONTE	17 de Abril entre García Moreno y Mariano Benítez 17 de Abril y Pedro Fermín Cevallos (Plaza Juan Alarcón)
COOPERATIVA DE CAMIONETAS AYUDA AL CAMPESINO.	17 de Abril entre García Moreno y Mariano Benítez 17 de Abril y Pedro Fermín Cevallos (Plaza Juan Alarcón)
UNIÓN DE TRANSPORTES ESTUDIANTIL E INSTITUCIONAL QUERO (UNEQ)	17 de Abril entre Juan Montalvo y Eugenio Espejo

**Nota.** Cooperativas de transporte Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 54.** Transporte y Acceso al Centro Urbano



**Nota.** Transporte en Quero. Fuente. Tesista

#### 4.5.5 Altura de edificaciones

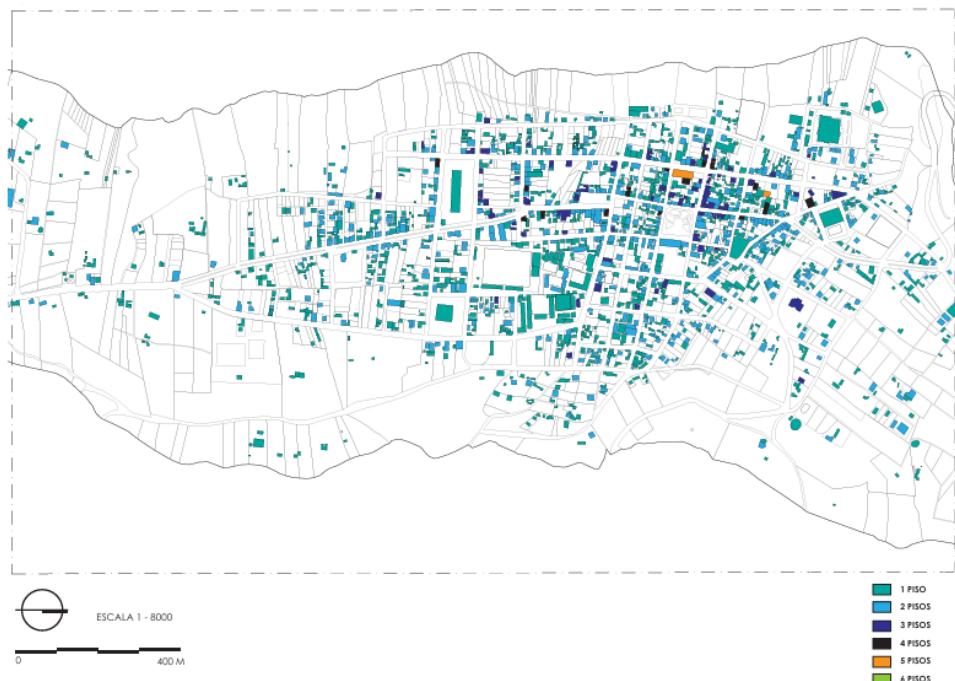
En el polígono de estudio se observa que la mayoría de las edificaciones tienen entre uno (32.5 %) y dos pisos (33.3 %) de altura, aproximadamente 6 metros, distribuidas de manera uniforme en todo el sector. Les siguen las construcciones de tres (24.4 %) y cuatro pisos (8.1 %), mientras que las edificaciones de cinco plantas representan apenas el 1.6 %. Se evidencia que las construcciones más altas se concentran cerca de los nodos de actividad, como el parque central, los mercados y las plazas, donde también se generan intersecciones conflictivas. En su mayoría, estas edificaciones presentan un uso mixto.

Los edificios que resaltan por su altura son: la Iglesia Nuestra Señora del Monte y la Unidad Judicial. Al marcar este patrón de crecimiento vertical moderado y no ha parado ahí, esto ha mostrado la disponibilidad de suelo para futuras expansiones horizontales.

No obstante, según los Planes Urbanos Generales de Desarrollo Territorial (PUGS, 2022), no se establece una altura máxima según el tipo de edificación, sino únicamente para viviendas, permitiendo hasta cuatro pisos. Esto contrasta con la presencia de edificios de hasta cinco plantas, lo que evidencia una normativa poco clara respecto al uso y aprovechamiento del suelo.

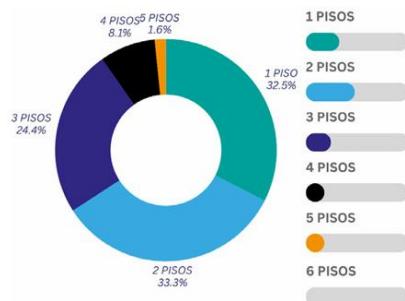
El análisis realizado con datos levantados in situ reveló áreas que no cumplen con las normativas vigentes, además de una falta de actualización y control. Como consecuencia, existen edificaciones sin relación funcional con su entorno, lo que genera impactos negativos en la imagen urbana.

**Gráfico 55.** Mapa Altura de Edificios



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 56.** Altura de Edificios



**Nota.** Datos GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

### Perfil urbano de la Av. 17 de Abril

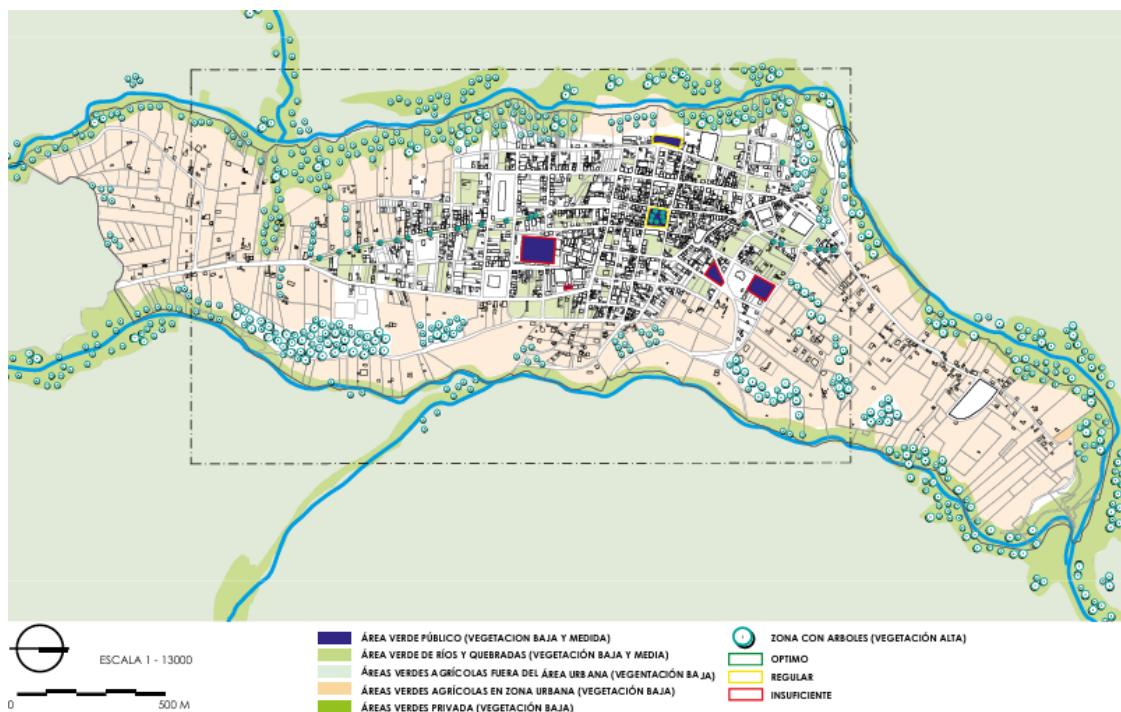
**Gráfico 57.** Cortes urbanos, Av. 17 de Abril



#### 4.5.6 Áreas verdes

Según GADM Quero (2019, p. 151), en el cantón Quero se asignan 12,04 m<sup>2</sup> por habitante. Sin embargo, al comparar esta cifra con los promedios nacional y provincial, se evidencia una falta de coherencia, especialmente al considerar la cantidad de habitantes que residen en la zona urbana. Además, en función de la infraestructura existente, el Índice Verde Cantonal se reduce a 3,08 m<sup>2</sup> por habitante (ver Gráfico 58) evidenciando así un porcentaje bajo de acuerdo con los patrones establecidos.

**Gráfico 58.** Mapa Áreas Verdes



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Tabla 14.** Índice de Verde del Cantón

INDICE VERDE m <sup>2</sup> /h	
PROVINCIAL	CANTONAL
10,12	3,08

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

La zona urbana del cantón está delimitada por la presencia de ríos, y aún se observan parcelas agrícolas dentro de su perímetro. Las áreas naturales alrededor de los cuerpos de agua se supone que están protegidos, pero en la realidad el vertido de desechos urbanos y el nulo tratamiento de aguas residuales han provocado el deterioro del área. Cuando el enfoque va hacia las zonas periféricas y áreas con pendientes pronunciadas se observa una gran extensa de vegetación silvestre, por el difícil acceso para los habitantes, es evidente la conservación de áreas verdes.

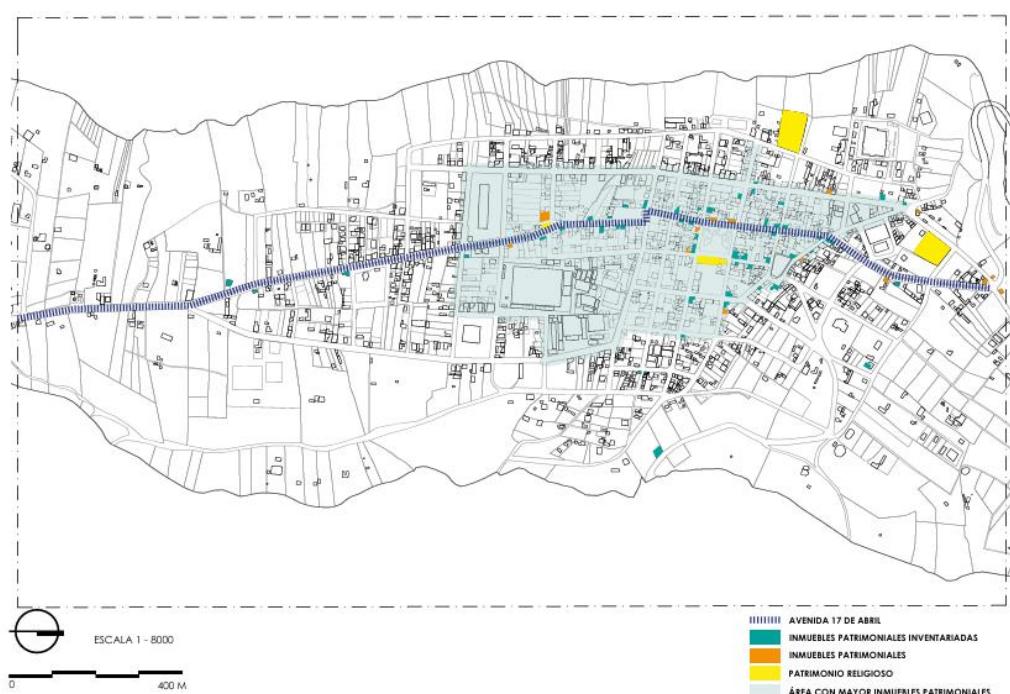
En el centro de la urbe, se evidencia que la carencia de espacios verdes públicos que en sí se dedicarían a cubrir las actividades recreativas, deportivas y sociales, pero no existen. Este escenario devuelve una imagen urbana pobre con poca integración. Los pocos espacios existentes, como el estadio cantonal, necesita mantenimiento por el desgaste del uso frecuente de actividades, mientras que el parque en la zona norte no ha sido intervenido de ninguna forma para que se habiliten a la comunidad.

Por otro lado, en la Av. 17 de Abril mantienen pequeñas zonas verdes, desordenadas y no se percibe que haya sido desarrollada bajo un diseño uniforme. Esta más que evidente ausencia de integración para áreas verdes, mejoraría dentro del sistemas de espacio público urbano.

#### 4.5.7 Patrimonio

Dentro del tejido urbano se ha identificado que el origen de la ciudad se encuentra en el templo religioso “Santuario Diocesano de Nuestra Señora del Monte”, ubicado frente al parque central y reconstruido tras el terremoto de 1949 (GADM Quero, 2019). Las edificaciones patrimoniales se concentran principalmente en torno a este centro religioso, el cual se sitúa junto a la Avenida 17 de Abril, conformando un eje patrimonial a lo largo de dicha vía. Por esta razón, el análisis se centra en esta delimitación, considerando el área más densamente poblada desde sus inicios hasta su actual configuración como zona residencial y comercial.

**Gráfico 59.** Mapa Patrimonio



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

Las tipologías arquitectónicas de valor histórico se distinguen por los elementos compositivos de sus fachadas, la carpintería, los zócalos y su materialidad tradicional. Estas construcciones se agrupan en las categorías colonial y republicana, además de edificaciones con influencias modernas y un claro carácter vernáculo. La mayoría de estas viviendas, al ser de propiedad privada, no reciben el mantenimiento adecuado, lo que ha derivado en su progresivo deterioro o en intervenciones poco apropiadas que conllevan la pérdida de su valor histórico. En algunos casos, esto ha llevado incluso al abandono, afectando negativamente la imagen urbana.

**Gráfico 60.** Fotos ejemplo de inmueble patrimonial



**Nota.** Patrimonio inmueble. Fuente. Tesista

#### 4.5.8 Agua potable

El cantón Quero enfrenta un marcado déficit en cuanto varios de los servicios básicos (Tabla 15), esta situación implica tanto a su zona urbana como rural. Según el GADM de Quero (2019), en el sector urbano únicamente el 72,85% de la población tiene acceso a agua potable, mientras que en el sector rural este porcentaje desciende alarmantemente al 27,83% (p. 290).

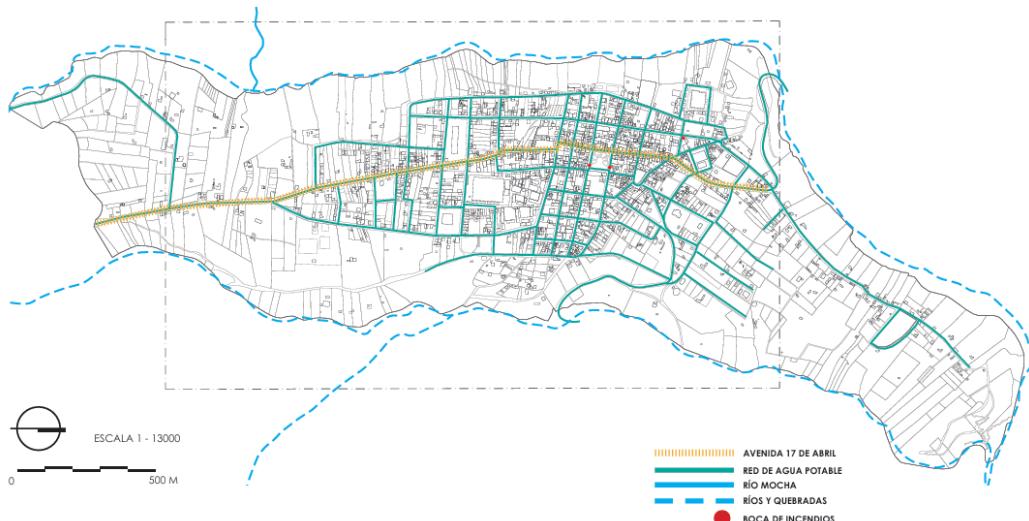
La problemática aumenta cuando es evidente la falta de conciencia ambiental entre la población ya que solo el 38,51% manifiesta conocer buenas prácticas en este ámbito (GADM Quero, 2019, p. 90). Esta deficiente educación afecta en el correcto manejo de los recursos y residuos, pero este fallo, hunde la posibilidad de apoyar a la urbe.

A todo esto, hay que alertar de la inexistencia de infraestructura para el tratamiento de aguas residuales, ni del tipo de servicio urbano, menos del tipo industrial. Esto se ve respaldado ya que se ha evidenciado que las aguas del alcantarillado son vertidas directamente en las quebradas, sin ningún tipo de depuración previa (GADM Quero, 2019, p. 91). Esta situación se agrava por la ausencia de una planta de tratamiento de agua potable en las inmediaciones del área de estudio, a pesar de que el río Mocha colinda con su perímetro.

La falta de un plan maestro para el monitoreo y gestión del uso del suelo y del crecimiento urbano ha provocado una serie de problemáticas adicionales. Aquí destacan los constantes registros de fugas en las redes de distribución de agua potable, debilitando la

eficiencia del sistema y en así la presión de agua que llega a las residencias y equipamientos, esto implica repercusiones económicas, sociales y ambientales. Incluso, en detalles como los hidrantes de incendios, es evidente en los mapeos del gráfico 61 que su ubicación y elementos existentes no cumplen con el radio de cobertura recomendado por normativa para garantizar una respuesta eficaz ante emergencias.

**Gráfico 61.** Mapa Servicio de Agua Potable



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Tabla 15.** Porcentaje de cobertura y déficit del sistema de agua potable

SECTOR	QUERO		RUMIPAMBA		YANAYACU		CANTONAL	
	COBERTURA	DEFICIT	COBERTURA	DEFICIT	COBERTURA	DEFICIT	COBERTURA	DEFICIT
URBANO	19,77	1,74	13,91	0,66	23,46	0,19		
RURAL	47,8	30,69	29,80	55,63	55,87	20,48	64,73	35,27
Total	67,57	32,43	43,71	56,29	79,33	20,67		

**Nota.** Déficit y cobertura de agua potable. Fuente. Tesista

#### 4.5.9 Alcantarillado

En la parroquia La Matriz, ubicada en la zona urbana, el 20,48% de la población cuenta con servicio de alcantarillado, siendo el medio de evacuación de aguas negras más utilizado. En contraste, solo el 0,03% utiliza letrinas (GADM Quero, 2019, p. 295). Se entendería que en la zona rural únicamente el 9,71% de la población dispone de alcantarillado conectado a una red pública, por ende, el 41,58%, recurre a opciones más rústicas como pozos ciegos, para cubrir sus necesidades básicas.

Incluso en sectores urbanos aún se presentan casos sin acceso al sistema de alcantarillado (GADM Quero, 2019, p. 295). El gráfico 61 muestra el porcentaje de cobertura y déficit del sistema de alcantarillado en el cantón Quero. En la cabecera cantonal, el sistema sanitario recoge las aguas residuales domésticas y alcanza una cobertura aproximada del

92% de la población a través de una red de recolección. Sin embargo, la falta de mantenimiento ha deteriorado su infraestructura, provocando corrosión, fracturas, desgaste y frecuentes obstrucciones en los desagües en varios sectores de la urbe. Inevitablemente, esta situación genera focos de infección que contribuyen a la aparición de enfermedades gastrointestinales, según la información publicada, donde se lo atribuye a la contaminación del entorno cercano a las viviendas.

**Gráfico 62.** Mapa Servicio de Alcantarillado



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Tabla 16.** Servicio de alcantarillado en la parroquia La Matriz.

SERVICIO	QUERO					
	URBANO		RURAL		TOTAL	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%
CONECTADO A RED PÚBLICA DE ALCANTARILLADO	810	20,48	384	9,71	1.194	30,18
CONECTADO A POZO SEPTICO	10	0,25	630	15,93	640	16,18
CONECTADO A POZO CIEGO	15	0,38	1645	41,58	1.660	41,96
CON DESCARGA DIRECTA AL MAR, RÍO, LAGO O QUEBRADA	5	0,13	4	0,10	9	0,23
LETRINA	1	0,03	127	3,21	128	3,24
NO TIENE	11	0,28	314	7,94	325	8,22
<b>TOTAL</b>	<b>852</b>	<b>21,54</b>	<b>3.104</b>	<b>78,46</b>	<b>3.956</b>	<b>100</b>

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

**Tabla 17.** Porcentaje de cobertura y déficit del sistema de alcantarillado

SECTOR	QUERO	
	COBERTURA	DEFICIT
URBANO	20,48	1,06
RURAL	9,71	68,75
<b>Total</b>	<b>30,19</b>	<b>69,81</b>

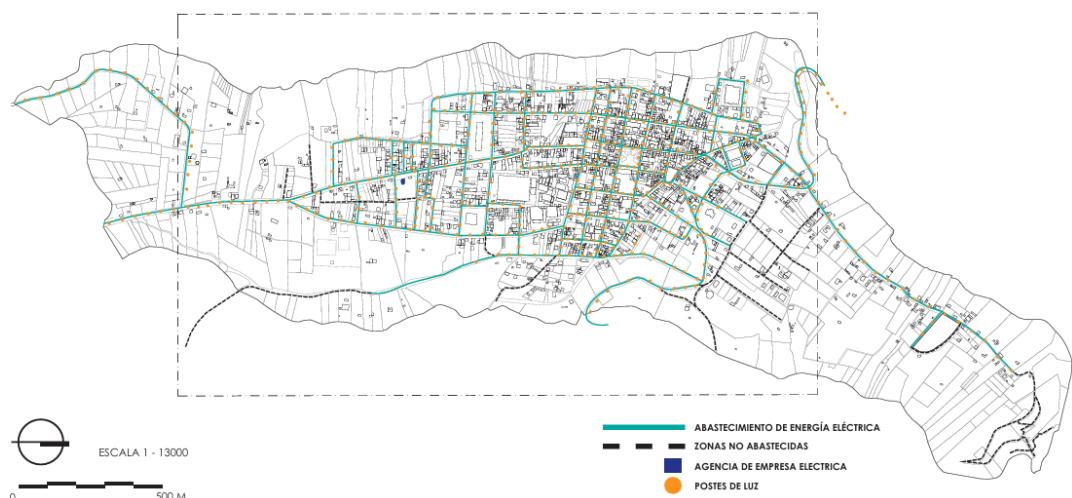
**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

#### 4.5.10 Energía eléctrica

Durante el 2024, Ecuador atravesó una inestabilidad climática tal, que la situación fue difícil de controlar, ya que, en los primeros meses, el fenómeno conocido como El Niño produjo la cantidad de lluvia suficiente para inundaciones, pero en el segundo semestre una fuerte sequía dio la vuelta afectando la disponibilidad de agua en varias regiones, durante tres meses con impacto directo en la generación hidroeléctrica del país (INAMHI, 2025). Frente a esto, Quero no cuenta con un sistema de respaldo energético a pesar de ser el núcleo urbano del cantón dejando vulnerable frente a posibles interrupciones en el suministro eléctrico.

Hoy por hoy, la cobertura eléctrica aparentemente generalizada se distribuye con acometidas domiciliarias que se conectan a una red de postes con cable aéreo. Sin embargo, la infraestructura en realidad presenta serias deficiencias. La imagen urbana se ve afectada por el tendido aéreo, la contaminación visual provocada dificultando la lectura clara del entorno construido además de los postes, las aceras son considerablemente reducidas, afectando el paso peatonal y la integridad de los usuarios al bajar a la acera para su libre paso. Esta disposición es una evidente falta de planificación en la gestión del espacio público.

**Gráfico 63.** Mapa Servicio de Energía Eléctrica



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 64.** Contaminación visual - Poste y cableado de instalación eléctrica



**Nota.** Contaminación visual Quero. Fuente. Tesista

A todo esto, se suma la falta de alumbrado público en varias zonas, especialmente en aquellas que corresponden a las áreas de crecimiento que no cubren el servicio eléctrico. Esta problemática reduce la visibilidad en la vía pública durante la noche, afectando la seguridad de los usuarios y el confort urbano generalizado. En general, las condiciones de esta infraestructura son aparentemente funcionales, pero prácticamente desactualizada bajo criterios de movilidad, seguridad y calidad del espacio urbano dando frente a las necesidades contemporáneas. Aquí es imperativo una revisión integral del sistema que contemple tanto mejoras técnicas como una vinculación de una mejor integración de los elementos eléctricos en el diseño urbano.

## **4.6 Visión fenomenológica**

### **4.6.1 Elementos e hitos**

Los hitos urbanos se los reconocen como elementos físicos, arquitectónicos o simbólicos que representan un valor histórico, alguna singularidad o de clara visibilidad, ayudan a orientar a las personas y crean una comunidad que funciona para todos. Kevin Lynch lo menciona que un hito cumple como punto estratégico que implícitamente organiza espacialmente y fortalece el sentido de identidad colectiva.

En la práctica un hito es la Iglesia Nuestra Señora del Monte, ya que representa un elemento con un imponente templo de estilo ecléctico con influencias neoclásicas, reconstruido tras el terremoto de 1946 (GADM Quero, 2017). Este santuario se ha consolidado como un hito patrimonial fundamental para la identidad cultural y social de la zona.

Otro punto relevante es la Unidad Educativa 17 de Abril, significativa tanto por su extensión como por su origen: la fusión de dos escuelas divididas por sexo y un colegio mixto.

Asimismo, los mercados y centros deportivos tienen un papel central, ya que generan un gran flujo de personas debido a su vínculo con la actividad agroproductiva y la vida deportiva del cantón. No obstante, su funcionamiento intermitente genera problemáticas como inseguridad, deterioro urbano y percepción negativa del entorno.

Estos espacios poseen un alto potencial por su carga histórica y simbólica, lo que los convierte en referencias importantes para la estructuración y organización urbana. Sin embargo, muchos de ellos se encuentran deteriorados, subutilizados o saturados según la hora del día, además de carecer de infraestructura adecuada para el comercio informal. Sus instalaciones tampoco cumplen con estándares de calidad ni accesibilidad, y presentan

deficiencias como la falta de articulación entre sí, zonas inseguras y una estrategia de iluminación deficiente.

**Gráfico 65.** Mapa Elementos e Hitos



**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

#### 4.6.2 Vacíos sociales y físicos

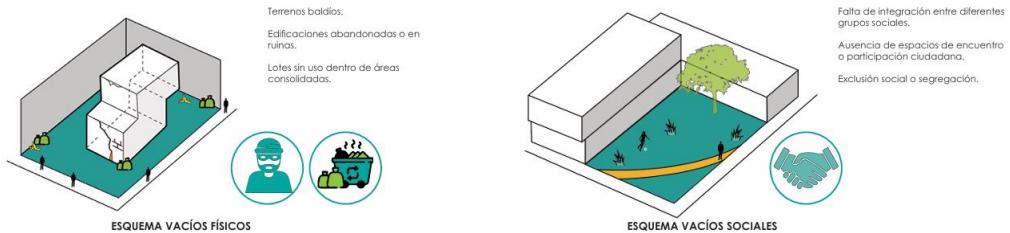
El área de estudio presenta vacíos físicos, entendidos como espacios urbanos tangibles, terrenos baldíos, predios sin edificar o construcciones abandonadas, que, pese a su implantación en zonas de alta actividad comercial y flujo peatonal constante, representan un grupo subutilizado. Estos elementos como vacíos son fácilmente reconocidos dentro del polígono urbano generalmente presente como “paredes duras” que delimitan estos vacíos que rompen la continuidad del tejido urbano.

Las características de estos vacíos físicos que generalmente son menor que los vacíos sociales, precisamente estos espacios son donde el tejido social se encuentra fragmentado, esto es coadyuvado por la escasa participación ciudadana, falta de sentido de comunidad y el acceso desigual a servicios e infraestructura. En este caso, en el polígono identificado los vacíos implican una segregación interna, que prácticamente son evitados por la población. Esto impacta directamente en el valor de suelo con una depreciación significativa por áreas

con poca o nula intervención ya sea por ausencia de mobiliario urbano, equipamiento adecuado o infraestructura básica.

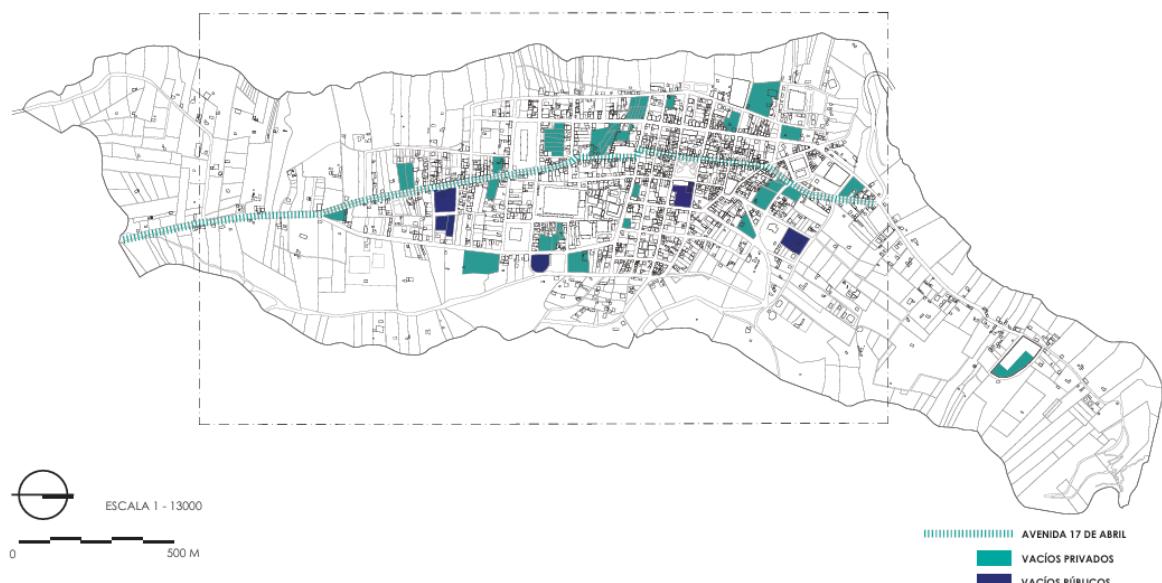
Como resultado, se observa un deterioro progresivo de la imagen urbana, caracterizado ligares desaprovechados, discontinuidades espaciales, debilitamiento de la cohesión social y pérdida de identidad del territorial.

**Gráfico 66.** Esquema vacíos sociales y físicos



**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

**Gráfico 67.** Mapa vacíos sociales y físicos



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.6.3 Eventos y lugares

Quero cuenta con una dinámica agenda cultural a lo largo del año, desarrollada en su zona urbana, donde se celebran eventos heredados generacionalmente que se manifiestan en espacios públicos elegidos por su naturaleza cultural, recreativa, deportiva o comercial.

Las ferias comerciales en Quero, en específico los domingos, se han convertido en el punto de encuentro turístico y motor de la economía local y es así que se transformó en parte de la identidad cantonal.

Entre sus principales equipamientos destacan:

- El CECOPAQ, articulador del intercambio agrícola entre diversas regiones del país.  
Festividad En honor a “San José” MAYO JULIO Festividades “San Antonio”  
Festividades “Virgen del Quinche”
- El mercado de ganado, a las afueras del centro urbano.
- El Mercado Central y la Plaza Juan de Alarcón, donde se comercializan alimentos y bienes esenciales.
- La Concha Acústica, espacio para la feria de textiles, en su mayoría producidos en Quero. Estos espacios se ubican sobre la Av. 17 de Abril, configurando un eje comercial con gran actividad peatonal. Sin embargo, la presencia desordenada de comercio informal y tiendas pequeñas complica la movilidad entre los espacios públicos y las edificaciones.

A lo largo del año se celebran eventos emblemáticos como el Carnaval, la cantonización, Semana Santa y el Fin de Año, que dinamizan la economía y atraen visitantes a puntos clave como el Parque Central, el estadio y el coliseo.

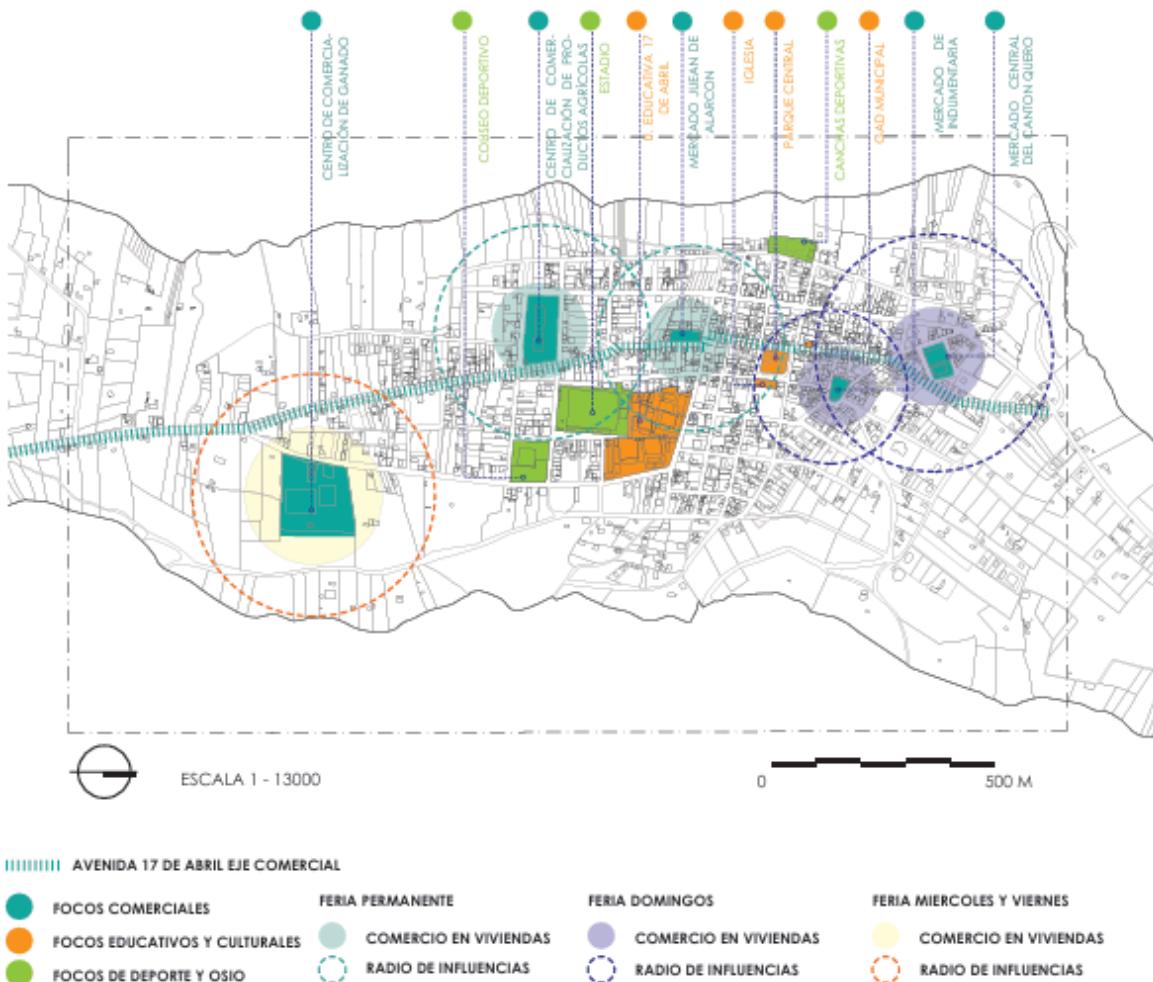
No obstante, el acelerado crecimiento urbano, la migración, la falta de espacios destinados a la preservación de la memoria local, la ausencia de zonas adecuadas para la comercialización informal y el desplazamiento de prácticas tradicionales están provocando una progresiva pérdida de la identidad cultural, social y económica de la población.

**Gráfico 68.** Eventos y lugares



**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

Gráfico 69. Mapa eventos y lugares



Nota. Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.6.4 Flujos constante y repentino

La afluencia de vehículos y peatones es alta en la mayoría de los espacios ubicados en el centro del cantón, especialmente en las intersecciones conflictivas (GADM Quero, 2019, p. 355). Esta congestión se concentra en las zonas de mayor actividad comercial, influenciada por la presencia de mercados, plazas y una institución educativa.

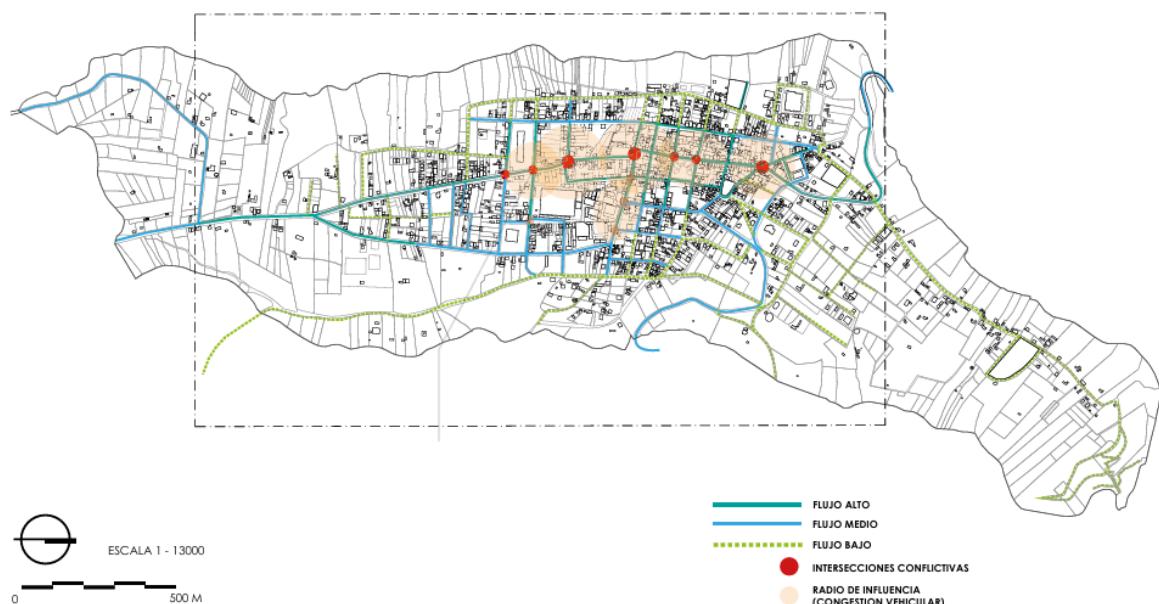
La actividad comercial y de servicios en esta área es lo suficientemente intensa como para atraer a un gran número de personas y vehículos, generando un dinamismo constante, además, este núcleo urbano, el más grande y relevante del cantón Quero, abastece a toda la población con productos de primera necesidad, tanto al por mayor como para consumo personal, incluso mediante prácticas informales en el espacio público.

Particularmente en la Av. 17 de Abril, el flujo vehicular se vuelve más complicado a medida que se aproxima al centro, debido al estrechamiento de la vía ocasionado por transformaciones estructurales a lo largo del tiempo (Gráfico 70).

La deficiencia en infraestructura, como calles, aceras estrechas, y la falta de espacios públicos atractivos afectan la condición de movilidad reduciendo considerablemente la potencial que tendría la cohesión social en un territorio trabajado. Es decir, que mientras las áreas comerciales no cumplan su función social, los puntos de inseguridad y áreas deterioradas, sigan prevaleciendo, la imagen urbana será desfavorable. Y en relación a las áreas periféricas el impacto de la afluencia peatonal y vehicular se reduce a niveles medios o bajos.

Para una intervención de la zona urbana en función de la movilidad urbana, es imperativo implementar estrategias que partan de un desarrollo económico que involucre a la infraestructura, seguridad, además de la más que clara promoción de actividades comerciales y culturales, entre otras acciones integrales.

**Gráfico 70.** Mapa Flujos Vehiculares y peatonales



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

**Gráfico 71.** Cortes de tramos de la Avenida 17 de Abril denota reducción de la vía



**Nota.** Mapeo GADM Quero 2023. Fuente. Tesista

#### 4.6.5 Flujos permanentes y eventuales

Las vías con flujo constante presentan distintas intensidades según su función dentro del sistema urbano. Este flujo continuo se debe, en gran parte, a la conexión del centro urbano con las parroquias del cantón.

A esto se suma la ubicación estratégica de la ciudad, que colinda con los cantones Cevallos y Pelileo, estableciendo una conexión directa que también funciona como vía de salida hacia el cantón Ambato. Este escenario genera movilización vehicular liviana como de carga pesada, precisamente por su empleo en actividades agrícolas.

Es aquí donde la problemática de la sobresaturación en la Av. 17 de Abril, prácticamente concentra el mayor volumen vehicular del cantón. Precisamente esta vía no ha tenido un adecuado tratamiento urbano además de su entorno inmediato, lo que inevitablemente agrava la condición de movilidad y reduce la calidad del espacio público.

El flujo vehicular intermitente se intensifica en ciertas zonas debido a factores como los horarios de funcionamiento de equipamientos comerciales, educativos y deportivos. Durante estas franjas horarias (Tabla 18), se generan puntos críticos, especialmente en accesos y salidas hacia zonas rurales, donde la congestión se ve agravada por el sentido de las vías y la programación de eventos, como la feria cantonal. La manera desordenada en que se desarrollan estas actividades, tanto en espacios abiertos como en sus alrededores, representa una de las principales causas de los conflictos viales. En celebraciones como el Carnaval se incrementan la movilización de turistas, intensificando la sobrecarga del flujo vehicular.

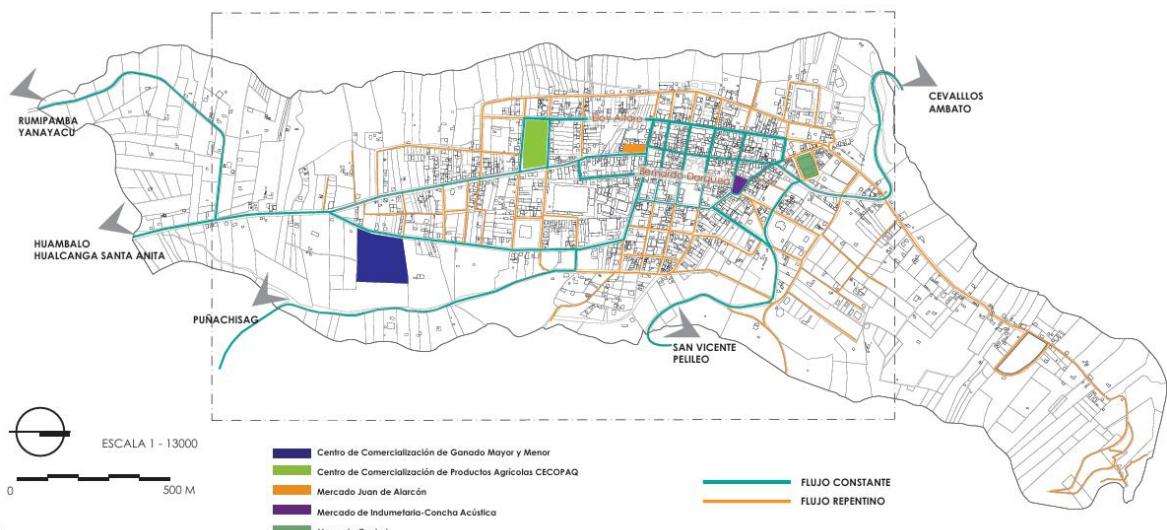
Ante este escenario, revitalizar zonas con alto nivel de flujo representa una oportunidad, pero también un desafío. Cuando dicho flujo alcanza niveles excesivos, es necesario aplicar estrategias integrales que incluyan desarrollo económico, mejoras en infraestructura, condiciones de seguridad y la promoción de actividades comerciales y culturales. Estas acciones permitirían redistribuir los flujos y dinamizar el uso del espacio urbano de forma más equilibrada y sostenible.

**Tabla 18.** Horarios de mercados y plazas

FOTOGRAFÍA					
NOMBRE	Mercado Central	Plaza Juan de Alarcón	Concha Acústica	Centro de Comercialización de Productos Agrícolas	Centro de Comercialización de Ganado
HORARIO	Domingo	Permanente	Domingo	Permanente	Miercoles y Viernes
PRODUCTOS	Agrícolas	Agrícolas	Indumentaria	Mayorista de Agrícolas	Pecuarios

**Nota.** Flujos permanentes y eventuales. Fuente. Tesista

Gráfico 72. Mapa flujos vehiculares y peatonales



Nota. Flujos permanentes y eventuales. Fuente. Tesista

#### 4.6.6 Movilidad vehicular en intersecciones conflictivas de la Av. 17 de Abril

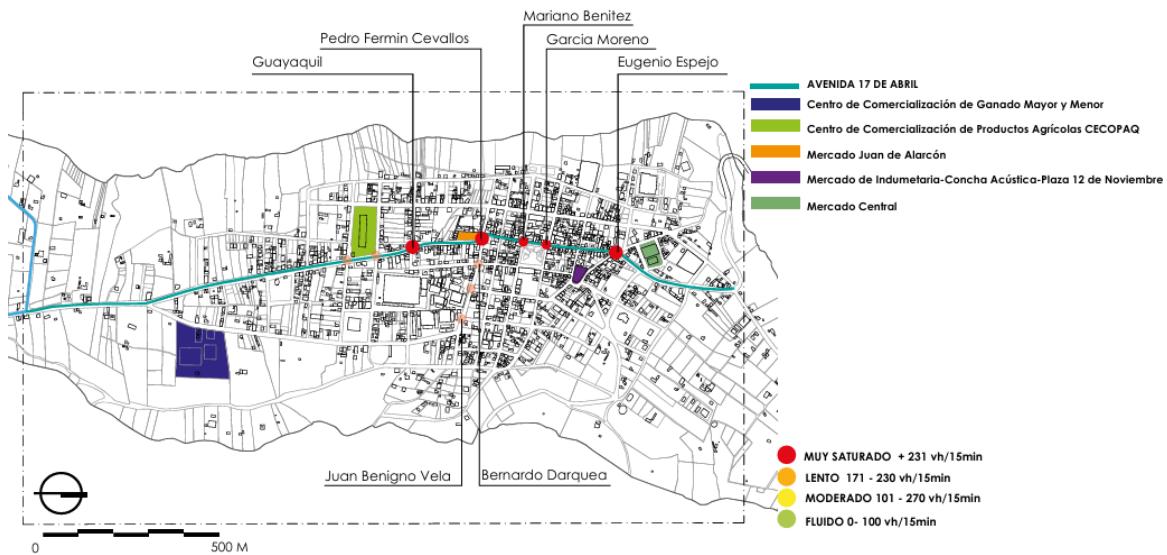
De acuerdo con la investigación de campo realizada, como se observa en la tabla 20, la medición del flujo de vehículos que circulan cada 15 minutos en las intersecciones conflictivas señaladas por el GADM evidencia una clara saturación del sistema de transporte.

Las intersecciones más congestionadas son: la Calle Pedro Fermín Cevallos, Guayaquil y Eugenio espejo, cuyo flujo vehicular es muy lento y denso, siendo en gran parte influenciados por su cercanía a El mercado CECOPAQ, Juan de Alarcón y el Mercado Central respectivamente.

Esto es causado por varias razones, tales como: estacionamientos ilegales, señaléticas confusas o nulas, libre circulación de vehículos pesados, intersecciones mal sincronizadas o causadas por el mal diseño vial, todo esto engloba una mala planificación urbana.

De acuerdo con esta medición se puede determinar que estos núcleos presentan las mayores problemáticas, generando una visión de ciudad priorizada para los vehículos, cuya intervención debe influir principalmente en el diseño urbano del espacio público dedicado para las personas y las necesidades comerciales en las que se desarrolla el contexto.

**Gráfico 73.** Mapa esquemático de medición de flujos vehiculares en intersecciones conflictivas



**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

**Tabla 19.** Cuadro de medidas de flujo vehicular estimado en horas pico

CUADRO DE MEDIDAS DE FLUJO VEHICULAR ESTIMADO EN HORAS PICO						
CALLE PRINCIPAL	CALLE SECUNDARIA	UBICACIÓN CONFLICTIVA	TIPO DE VÍA	ANCHO	PARQUEADERO ILEGAL	Flujo Vehículos/15 min
Av. 17 de Abril	Eugenio Espejo	Feria	2 Carriles (unidireccional)	9 mts	SI	203 Flujo muy Lento - Muy Saturado
Av. 17 de Abril	Guayaquil	Intersección	4 Carriles (doble sentidos)	15.40 mts	SI	268 Flujo muy lento - Muy Saturado
Av. 17 de Abril	García Moreno	Afuera del GADMSQ	2 Carriles (unidireccional)	9 mts	SI	213 Flujo lento - Saturado
Av. 17 de Abril	Pedro Fermín Cevallos	Plaza Juan Alarcón / Parada de la cooperativa de camionetas	2 Carriles (unidireccional)	12 mts	SI	286 Flujo muy Lento- Muy Saturado
Av. 17 de Abril	Mariano Benítez	Parque de Quero	2 Carriles (unidireccional)	8.5 mts	SI	186 Flujo Lento - Saturado
Pedro Fermín Cevallos	Bernardo Darquea	Unidad Educativa 17 de Abril	4 Carriles (doble sentidos)	12 mts	SI	186 Flujo Moderado - Saturado
	Juan Benigno Vela					

**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

## 4.7 Conclusiones y futuras decisiones

### Conclusión visión estructural

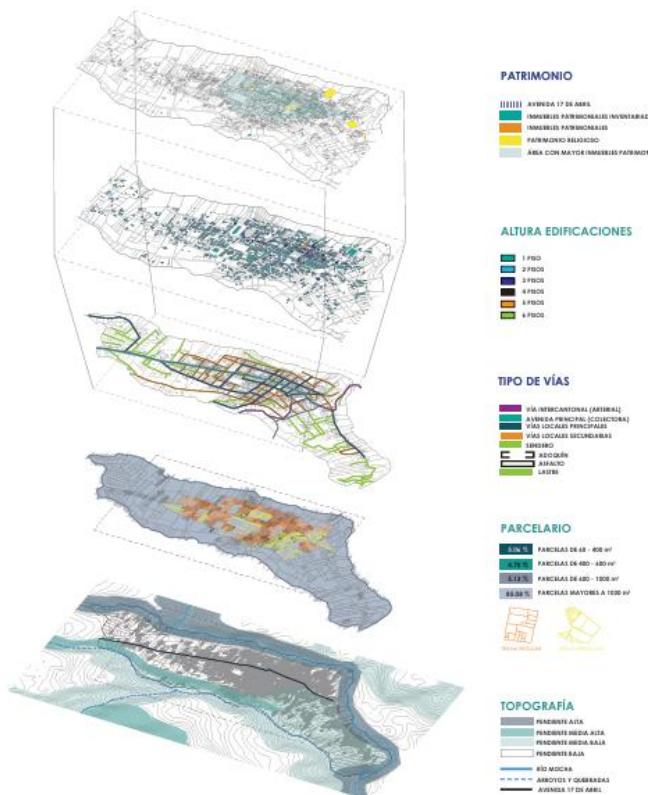
La visión estructural refleja que la morfología urbana del núcleo del cantón se encuentra fragmentada y poco articulada, esto es porque, aunque algunos tramos del trazado urbano muestran cierta consolidación, no existe una continuidad espacial ni formal clara que permita comprender una lógica estructural definida, en relación, también el parcelario y el tejido urbano presentan superposiciones sin orden aparente, siendo resultado de un crecimiento espontáneo no regulado.

Esta desorganización ha generado desconexión entre las partes del centro urbano, debilitando tanto la movilidad como la experiencia espacial, en este contexto, las relaciones

entre calles, manzanas y edificaciones carecen de jerarquía, y la ausencia de nodos bien definidos limita la orientación y la fluidez urbana, lo que, dificulta así la proyección de intervenciones urbanas que busquen una transformación integral y funcional del espacio.

Por lo tanto, es necesario generar una estructura urbana más clara y conectada, con un orden lógico, en el mismo, las decisiones a tomar deben enfocarse en articular los sectores dispersos del centro urbano, reorganizar las tramas viales y reforzar los puntos clave de actividad, de modo que sea posible lograr una ciudad más ordenada, legible y funcional para sus habitantes.

**Gráfico 74.** Explotada Conclusión Visión Estructural



**Nota.** Visión estructural de Quero. Fuente. Tesista

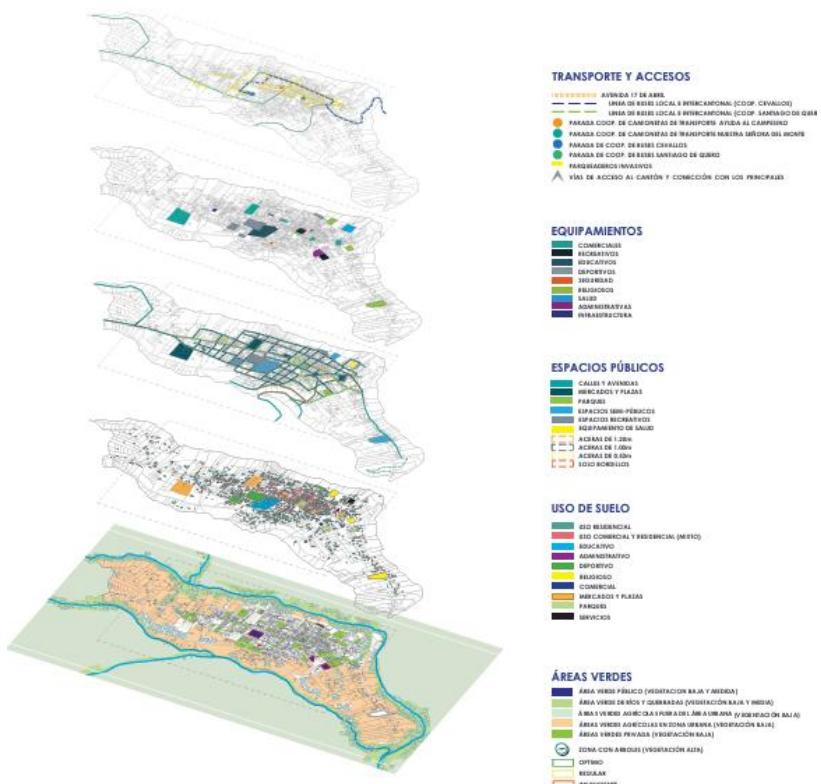
### Conclusión visión sistemática

La visión sistemática en el eje comercial de la Avenida 17 de Abril se identifica como un sistema urbano activo pero sobresaturado y en zonas fragmentadas, con una articulación deficiente entre sus componentes funcionales. Aunque la existencia de equipamientos, servicios públicos y la poca ubicación estratégica en el centro urbano, la falta de integración planificada entre estos elementos ha generado desequilibrios en el uso del espacio público y conflictos en la movilidad y accesibilidad; en este sentido, la infraestructura existente, como redes de agua, alcantarillado y energía eléctrica, muestra coberturas parciales y en algunos casos desactualizadas, lo que evidencia la falta de una visión territorial coordinada.

El potencial del espacio público no es aprovechado correctamente como articulador de vida urbana, esto se debe a que carece de estructura y jerarquización, además, la zonificación funcional del tejido es caótico, por el desorden en el uso del suelo comercial, residencial y patrimonial, en conjunto con la saturación en la conectividad vial y accesos, siendo tendencias de un modelo urbano no sostenible, en conjunto con las edificaciones cuya altura y densidad no cumplen patrones claros que permitan un crecimiento ordenado y eficiente del centro urbano.

En definitiva, es relevante implementar un modelo de planificación sistemática que considere como se conectan los servicios, las infraestructuras urbanas y dinámicas sociales, ya que esto permitirá tomar decisiones acertadas, orientado a establecer una red urbana eficiente, sostenible e inclusiva, capaz de adaptarse lo que realmente necesita la población del territorio, priorizando un modelo de ciudad compacta y resiliente.

**Gráfico 75.** Explotada Conclusión Visión Sistemática



**Nota.** Visión sistemática de Quero. Fuente. Tesista

### Conclusión visión fenomenología

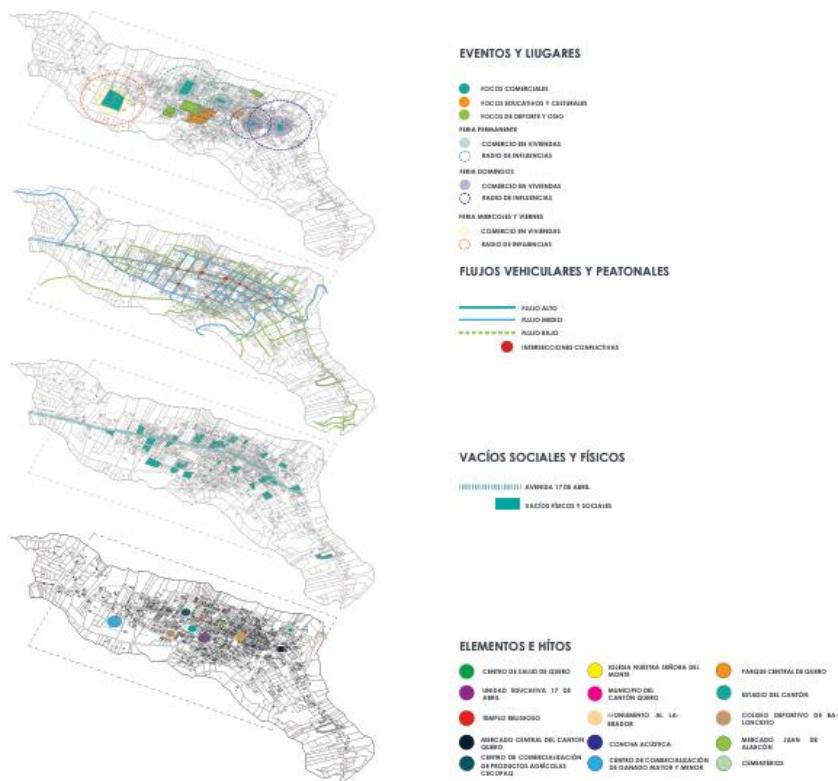
En el diagnóstico de fenomenología entorno al eje urbano, se identifica un trasfondo más simbólico y una perspectiva vivencial de las personas que habitan el espacio público de Quero, dado que, en la zona se encuentran elementos e hitos que son parte de la memoria colectiva, construyendo una identidad de la comunidad; en general, existen infraestructuras

que tiene un gran valor simbólico, como santuarios, plazas y mercados, que en la actualidad se ven afectados por el deterioro físico, la desorganización comercial y la falta de integración por parte de los habitantes, lo que reduce su potencial como espacios de convivencia.

Del mismo modo, se observan numerosos vacíos urbanos, tanto físicos como sociales, que se reflejan en zonas inactivas o inseguras, en efecto, estos vacíos generan una ruptura en la experiencia continua de la ciudad, lo que contribuye al abandono intermitente del espacio público. A la vez, los flujos peatonales y vehiculares, lejos de articular las experiencias cotidianas de las personas, se convierten en obstáculos que fragmentan la percepción del centro urbano y reducen la calidad de la vida urbana, de modo que la ciudad se transita, pero no se habita plenamente.

Por ello, las decisiones futuras deben incorporar estrategias sensibles a la experiencia del habitante, intervenciones que reconozcan el valor simbólico de los espacios, recuperen el sentido de pertenencia de las personas y fomenten dinámicas de apropiación positiva, lo cual implica trabajar no solo sobre la forma urbana, sino sobre las emociones, memorias y usos sociales que construyen verdaderamente el espacio público.

**Gráfico 76.** Explotada Conclusión Visión Fenomenológica



**Nota.** Visión fenomenológica de Quero. Fuente. Tesista

## 4.8 Tabulación de encuestas

Las encuestas a actores clave sobre la vitalidad urbana del centro de Quero (Tabla 20), especialmente en la Avenida 17 de Abril, buscaban entender mejor las percepciones y necesidades ciudadanas. El objetivo era fomentar el desarrollo participativo y la colaboración.

**Tabla 20.** Cuadro de medidas de flujo vehicular estimado en horas pico

CUADRO RESUMEN DE ENCUESTA (116 personas en total)										FRECUENCIA					VALOR					IMPORTANCIA						
INTRODUCCIÓN	1. ¿Con qué frecuencia transita por las avenidas principales del centro de la ciudad del Cantón Quero?	1 2 3 4 5					1 2 3 4 5					1 2 3 4 5					1 2 3 4 5									
		8	13	41	28	25	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
ESPACIO PÚBLICO	2. ¿Con qué frecuencia visita la Avenida 17 de Abril del Cantón Quero?	0	16	31	26	42																				
A. VERDES	3. ¿Cómo calificaría la calidad del espacio público en la Avenida 17 de Abril y el entorno céntrico de la ciudad del cantón Quero?						20	21	43	18	13															
	4. ¿Cómo calificaría el impacto que genera el comercio informal en la apropiación del espacio público en la Avenida 17 de Abril y el centro?						17	29	43	15	11															
	5. ¿Qué tan necesario considera una intervención para la revitalización del espacio público en la Avenida 17 de Abril del Cantón Quero y su entorno?																	10	11	35	41	18				
MOVILIDAD	6. ¿Cómo calificaría la cobertura de áreas verdes entorno a la Avenida 17 de Abril del Cantón Quero?						22	29	34	18	12															
	7. ¿Qué tan necesario considera aumentar la cobertura y mejora de accesibilidad de áreas verdes en la Avenida 17 de Abril y su entorno?																	9	18	23	34	31				
VACIOS FÍSICOS SOCIALES	8. ¿Cómo calificaría la movilidad y accesibilidad peatonal en la Avenida 17 de Abril y el centro urbano, considerando la saturación causada por el comercio informal?						18	29	34	21	13															
	9. ¿Cómo calificaría la cobertura de transporte público en el centro urbano del Cantón Quero donde existe un elevado tráfico vehicular?						0	23	52	27	13															
	10. ¿Qué tan necesario considera la proyección de recorridos exclusivos para peatones y ciclistas en el centro del cantón Quero?																	11	12	42	32	18				
ESTRUCTURAS	11. ¿Con qué frecuencia considera no transitar por ciertas zonas a lo largo de la Avenida 17 de Abril y del centro del Cantón Quero?	24	48	29	14	0																				
	12. ¿Con qué frecuencia elige la Avenida 17 de Abril y sus alrededores como destino para actividades recreativas, culturales o de ocio?	7	19	40	31	18																				
	13. ¿Qué tan importante cree que es implementar políticas que impulsen el desarrollo socioeconómico de la región, enfocándose en la creación de empleo y la inclusión social en el centro del Cantón Quero?																	14	17	39	26	19				
EQUIPAMIENTOS	14. ¿Cómo evaluaría la cobertura de los principales puntos de venta en la Avenida 17 de Abril y sus alrededores, donde hay una gran cantidad de comercio informal?						15	25	43	23	9															
	15. ¿Qué tan importante cree que es tener equipamientos para recreación y ocio que promuevan la cultura local, estimulen la economía y el dinamismo del centro de la ciudad alrededor de la Avenida 17 de Abril?																	9	28	36	25	17				
	¿De qué tipo?	Comercial					Recreativo y cultural					Educativo					Salud					Deportivo				
		29					26					15					9					17				

**Nota.** Formato de encuestas Capa 2023. Fuente. Tesista

Los resultados revelaron preocupaciones sobre la apropiación del espacio público, la escasez de áreas verdes y la falta de instalaciones recreativas y socioeconómicas. Se encuestó a 116 personas para desarrollar herramientas de planificación urbana, analizando el uso y valoración del espacio público y la importancia del reordenamiento urbano en la avenida 17 de Abril. A continuación, se describe las maneras en que este cuestionario contribuirá a dicho propósito.

1. Identificación de necesidades: Se busca entender las problemáticas y prioridades comunitarias sobre espacios públicos y áreas verdes para identificar áreas que requieren atención.

2. Diseño participativo: Los resultados de la encuesta involucran a la comunidad en el proceso de intervención urbana, fomentando soluciones inclusivas y decisiones transparentes.
3. Guía para propuestas: Los datos orientan la planificación urbana y diseño de proyectos, como crear parques o aumentar la arborización si se detecta alta demanda de áreas verdes
4. Fundamentación de decisiones: La información de la encuesta respalda decisiones sobre la intervención urbana en la avenida 17 de Abril, ayudando en la asignación de recursos y evaluación de resultados.

## Tabulación

### Anexo 4

#### 4.9 Análisis de contradicciones

Tabla 21. Diagnóstico y lineamientos estratégicos

DIAGNÓSTICO Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	
EJES DE ACCIÓN	
Centro Urbano Ideal Imagen objetivo	Centro urbano de Quero Diagnóstico-Estado actual
<p>El modo en que los habitantes de una ciudad interactúan con su entorno se manifiesta a través de la movilidad urbana, misma que debe ser accesible y equitativa para todos los residentes del área. Por lo tanto, es esencial proporcionar infraestructuras de transporte adecuadas, senderos peatonales, ciclovías, estacionamientos, así como áreas de descanso y puntos de encuentro.</p> <p>La planificación de una ciudad debe fundamentarse en sus potencialidades, objetivos y la relación habitantes y contexto, donde los equipamientos, infraestructuras, espacios públicos y actividades comerciales deben tener un impacto positivo en los aspectos sociales, económicos, políticos y en las dinámicas urbanas.</p>	<p>Las redes de transporte y movilidad carecen de una supervisión eficiente y las rutas del transporte público son problemáticas y causan congestión en días específicos. Asimismo, no cuentan con infraestructuras adecuadas, como paradas de autobuses adecuadas y espacios de estacionamiento para vehículos.</p> <p>La ciudad en general tiene un rol comercial desorganizado, definido por la actividad agrícola y pecuaria. Aunque cuenta con equipamientos comerciales como los mercados que operan en días de feria y algunos de manera permanente, esto genera caos en varios elementos de los sistemas urbanos, por la sobresaturación de vehículos y comerciantes apropiados del espacio público, indicando la ineficiente movilidad urbana. Además, durante los horarios de inactividad de algunos mercados y escuelas, no hay un dinamismo comercial significativo ni emprendimientos locales que generen ingresos y actividad en estas zonas generando inseguridad y desaprovechando potencial comercial. Asimismo, hay una falta de espacios públicos y áreas verdes urbanas que revitalicen el sector, y el 80 % de las aceras no cumplen con los estándares mínimos, midiendo solo 1.20 metros y, en algunos casos, solo 40 cm.</p>
<p>La imagen urbana de la ciudad debe reflejar una comprensión de los fenómenos urbanos, con una estructura físico-espacial que esté conectada a los procesos sociales, económicos y culturales del territorio. Esto debe manifestarse a través de un conjunto de elementos naturales y artificiales que expresen la identidad del lugar.</p>	<p>La imagen urbana se encuentra deteriorada y fragmentada debido a la deficiente cohesión en el trazado y funcionamiento de la Av. 17 de Abril. Esta situación se ve agravada por la inexistencia de normas claras de regulación del espacio público, así como la conservación viviendas patrimoniales y la integración armónica de edificaciones modernas. Lo cual ha provocado una falta de identidad en la ciudad y una pérdida progresiva de su patrimonio histórico, lo que evidencia la falta de control y supervisión en el ámbito de la construcción y preservación urbana.</p>

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

**Tabla 22.** Análisis de contradicciones de la movilidad del centro urbano de Quero

ANÁLISIS DE CONTRADICCIONES DE LA MOVILIDAD DEL CENTRO URBANO DE QUERO	
IDEAL	PROBLEMÁTICA
La ciudad muestra su vida a través de su movilidad urbana, la cual debe ser equitativa para todos sus habitantes. En consecuencia, es esencial proporcionar infraestructuras de transporte adecuadas, caminos peatonales, ciclovías, estacionamientos, y áreas de descanso y reunión.	Las redes de transporte y movilidad no tienen un control por parte de la entidad respectiva. Además, las rutas del transporte público son problemáticas, causando congestión en ciertos días. También faltan infraestructuras esenciales, como paradas de autobús adecuadas y áreas de estacionamiento para vehículos.
SUJETO - SUJETO	
<b>Económico</b> Para optimizar la movilidad urbana, es fundamental intervenir en los accesos a la ciudad y en los flujos internos, conectándolos con las nuevas actividades sociales, económicas y políticas.	Una movilidad deficiente ocasiona pérdidas económicas en la población, ya que el caos vehicular interfiere con las actividades lucrativas y desanima a los comerciantes a realizar transacciones rápidas de compra y venta de productos.
<b>Jurídico político</b> La administración municipal de Quero necesita gestionar y planificar áreas que regulen la movilidad urbana, incluyendo la instalación de paradas de autobús, estaciones y una terminal terrestre, todo conforme a las normativas de urbanismo.	La carencia de espacios adecuados para la movilidad provoca congestión y tráfico en la Av. 17 de Abril y su entorno, ya que es la única ruta disponible para el transporte inter-cantonal de los habitantes de las distintas comunidades del cantón y el único acceso a sus equipamientos comerciales. Actualmente, no cumple con las necesidades de paradas específicas ni cuenta con una terminal adecuada.
<b>Ideológico</b> Las autoridades municipales y de seguridad deberían incrementar el control sobre la movilidad para garantizar el respeto a las rutas de transporte y señalizaciones.	La falta de control sobre el espacio público, las redes de transporte y la movilidad vehicular en la ciudad provoca sobresaturación, desorden vial y social. Esto resulta en inseguridad, conflictos y paradas improvisadas en cualquier punto de la ciudad, generando caos en el tránsito.
SUJETO- OBJETO	
<b>Económico</b> Para fortalecer el aspecto económico mediante la movilidad urbana, es necesario organizar el espacio público enfocado en espacio vial y transporte (incluye Tráfico vehicular y flujo peatonal) para que ofrezcan tarifas asequibles para los residentes y visitantes de la ciudad, mediante su desenvolvimiento optimizado y sostenible.	La falta de infraestructura y planificación específica para la movilidad hace el transporte complicado por la capacidad de sus rutas, influyendo en costos operativos y logísticos.
<b>Jurídico político</b> Las autoridades deben gestionar la seguridad en las redes de transporte, supervisando y controlando estos espacios públicos.	La ausencia de regulación en la movilidad urbana genera inseguridad en la población, ya que no hay puntos claros donde los autobuses deben detenerse ni áreas designadas para el estacionamiento.
<b>Ideológico</b> La implementación de una movilidad planificada debe gestionarse a partir de una capacitación que aborde la accesibilidad y los derechos que la ciudad debe ofrecer a sus habitantes y visitantes.	Los ciudadanos propietarios de vehículos están descontentos debido a la falta de espacios seguros para el uso del transporte público, lo cual impide promover una movilidad equitativa.
OBJETO - OBJETO	
<b>Económico</b> Desarrollar infraestructuras relacionadas con la movilidad estimula las actividades económicas en el sector y crea más oportunidades de empleo.	La movilidad urbana desarrollada sin planificación no es aprovechada de acuerdo con su potencial, ya que no establece recorridos planificados ni dirigidos hacia atracciones turísticas, económicas o sociales, necesarios para un desarrollo territorial ordenado.
<b>Jurídico político</b> Las autoridades municipales deben atender las necesidades de las redes de transporte, el mantenimiento de las vías, las señalizaciones, y el control y seguimiento de una movilidad planificada.	La negligencia de los actores públicos en cuanto a la falta de espacios que regulen la movilidad afecta el uso de áreas no adecuadas para una movilidad sostenible y planificada.
<b>Ideológico</b> Una planificación adecuada del transporte influye favorablemente en la mentalidad de los residentes, fomentando la empatía hacia su entorno y los turistas.	Al momento, los peatones no cuentan con prioridad ni acceso equitativo principalmente en las intersecciones conflictivas y su radio de influencia, lo que da lugar a conflictos, inseguridad y una falta de cortesía entre los habitantes.

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

**Tabla 23.** Análisis de contradicciones de la equipamientos y espacios públicos del centro urbano de Quero

ANÁLISIS DE CONTRADICCIONES DE EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS DEL CENTRO URBANO DE QUERO	
IDEAL	PROBLEMÁTICA
La planificación urbana debe fundamentarse en organizar de manera racional y sostenible por medio de las capacidades, objetivos y conexión de los municipios y sus habitantes. De esta manera, los servicios, infraestructuras y actividades comerciales deberían contribuir positivamente en los aspectos sociales, económicos, políticos y en las dinámicas urbanas.	El casco urbano de Quero, en general, no cuenta con un modelo urbano definido. A pesar de la ciudad tener tendencias comerciales obvias, la planificación no se enfoca estos núcleos de actividad, generando un deterioro en la red comercial de estos equipamientos y la influencia a nivel cantonal y regional, significando un golpe a la economía del cantón y social por la falta de participación ciudadana.
SUJETO - SUJETO	
<b>Económico</b> La ausencia de un enfoque en las dinámicas de intercambio y producción (deportivo y educativo en menor medida) del cantón resulta en una falta de estructura jerárquica urbana con lógica funcional, lo que impide un desarrollo más fluido de la ciudad de acuerdo con dichas actividades.	El 70% de la población económicamente activa del cantón se dedica a la comercialización de productos agrícolas, generando que la actividad se centre en el casco urbano. Esto genera un dinamismo comercial constante comprometido por dificultad funcional de la ciudad. Esto dificulta la posibilidad de lograr una economía estable y digna, afectando negativamente las condiciones de vida de las familias.
<b>Jurídico político</b> Fomentar la participación ciudadana por medio de la educación para motivar la creación de espacios dedicados al comercio y recreación y su correcta conexión o transición. Ofrecer capacitaciones sobre la modernización de la producción agrícola y ganadera, con el fin impulsar la activar económicamente el sector de manera diversificada.	La falta de coordinación entre el GAD y el distrito de educación se refleja en el bajo nivel educativo de la población. Uno de los mayores problemas es el alto porcentaje de personas que, desde temprana edad, se ven obligadas a trabajar (GADM Quero, 2019). Esta carencia educativa se manifiesta en los tipos de empleo y en la escasa participación y planificación funcional.

<b>Ideológico</b>	Brindar a la población económicamente activa herramientas y conocimientos sobre llevar sus comercios a un nivel más alto y generando y organizados espacios para mejorar el servicio, y brindar variedad de productos.	Actualmente, el 66.96% de la PEA del cantón se dedica a la agricultura y ganadería, por lo que una gran parte se ocupa en el comercio al por mayor y menor, así como en el transporte y almacenamiento en el centro urbano. Aunque el sector tiene el potencial para producir y elaborar productos diversificados, la falta de educación, herramientas, y espacios dedicados limita a la población a sobrevivir mediante la compra y venta desorganizada, insegura, y golpeando la imagen urbana.
<b>SUJETO- OBJETO</b>		
<b>Económico</b>	Las infraestructuras públicas deben desarrollarse con una visión orientada hacia una economía circular y sostenible, para que el centro sea un lugar habitado y dinámico.	Los equipamientos y espacios públicos actuales no fomentan dinámicas urbanas en el centro. Además, las actividades comerciales se llevan a cabo de manera esporádica y permanente dependiendo del equipamiento, lo que afecta la economía y las oportunidades laborales del sector, ya que los equipamientos se encuentran desorganizados en el área urbana y no concuerda con los cronogramas de actividades de estos, generando núcleos activos aglomerados y núcleos inseguros por su inactividad, debido a que los equipamientos comerciales no responden a su ubicación y actividad.
<b>Jurídico político</b>		
	La entidad municipal debe gestionar la creación de espacios públicos, áreas verdes y equipamientos de manera que atraigan a residentes y turistas, impulsando así la economía del sector.	La mala y poca utilidad de los espacios de equipamiento actuales se debe a la falta de estudios y análisis adecuados sobre las necesidades de la población al momento de su creación.
<b>Ideológico</b>	Los espacios públicos y equipamientos en el centro urbano deben diseñarse en función de las necesidades y experiencias de los ciudadanos, con el fin de promover la comunidad y el cuidado de estos lugares.	La falta de sentido de pertenencia en los habitantes debido a equipamientos y espacios públicos inadecuados no solo impide el desarrollo de una vida urbana y comunitaria vibrante, sino que también contribuye al abandono de la ciudad.
<b>OBJETO - OBJETO</b>		
<b>Económico</b>	La generación de espacios públicos de alta calidad no solo beneficia la actividad económica de los residentes, sino también la de los visitantes.	La ausencia de integración de los espacios públicos y equipamientos con su entorno convierte los proyectos ejecutados en aparentes gastos en lugar de oportunidades genuinas de mejora, como es el caso de los cinco mercados existentes.
<b>Jurídico político</b>	El GAD debe gestionar, espacios dedicados, la ampliación de aceras para mejorar la accesibilidad, fomentar el comercio y promover actividades sociales.	La falta de accesibilidad en espacios públicos con aceras que en un 80% tienen menos de 1.20 cm y en casos 0.50cm de ancho genera una mala imagen urbana, inseguridad y problemas de movilidad en el centro de la ciudad.
<b>Ideológico</b>	El mantenimiento y cuidado de los espacios públicos se reflejarán en el apego de los habitantes al estar rodeados de un entorno adecuado.	Estos espacios físicos "vacíos" sufren deterioro debido a la falta de sentido de pertenencia de los habitantes, lo que incrementa la mala imagen urbana de la ciudad.

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

**Tabla 24.** Análisis de contradicciones de la equipamientos y espacios públicos del centro urbano de Quero

<b>ANÁLISIS DE CONTRADICCIONES DE PATRIMONIO E IMAGEN URBANA DEL CENTRO URBANO DE QUERO</b>	
<b>IDEAL</b>	<b>PROBLEMÁTICA</b>
La imagen urbana de la ciudad debe interpretarse como una comprensión de los eventos urbanos, donde su estructura físico-espacial esté conectada con los procesos sociales, económicos y culturales del área. Esto debe reflejarse en su conjunto de elementos naturales y artificiales, destacando así la identidad del lugar.	La imagen urbana está deteriorada y desuniforme, junto con las viviendas patrimoniales que necesitan mantenimiento. Esto provoca una falta de identidad en la ciudad y una pérdida gradual de su valor histórico, lo que demuestra una falta de control municipal en el ámbito de la construcción.
<b>SUJETO - SUJETO</b>	
<b>Económico</b>	
Se sugiere que la municipalidad de Quero ofrezca a la población acceso a una vivienda digna, implementando programas de atención pública y vivienda social. Esto permitirá a los propietarios establecer negocios.	El sector primario abarca el 67 % de la economía, y su producción se transforma y distribuye en el centro urbano, alcanzando un 25.29 % en el sector terciario. Esto tiene un impacto económico significativo en la ciudadanía del centro urbano y del cantón, lo cual se refleja en las condiciones de construcción de vivienda, influenciadas por el grupo socioeconómico predominante en la zona, mismo que no cuentan con regulaciones pertinente en pro de la imagen urbana.
<b>Jurídico político</b>	
La gestión municipal debe implementar un ordenamiento urbano que se ajuste a la realidad actual del uso del suelo en el sector, promoviendo una ocupación uniforme del terreno y regulando las alturas de las edificaciones según las actividades urbanas.	Las viviendas en el centro urbano muestran irregularidades en cuanto a la altura de las edificaciones: 32.5 % tienen un piso, 33.3 % tienen dos pisos, y 24.4 % tienen tres y el 9.7 tiene entre cinco pisos. Además, no se respetan los retiros y el uso del suelo no está claramente definido, lo cual es consecuencia de la falta de legislación urbana.
<b>Ideológico</b>	
La municipalidad debe gestionar la vivienda privada mediante una planificación del uso del suelo que controle el crecimiento urbano futuro de la ciudad.	La ciudadanía muestra una falta de preocupación por la seguridad y calidad de las viviendas, ya que no solo presentan malas condiciones estructurales, sino que algunas están ubicadas en zonas de riesgo y áreas de protección ambiental, sin una planificación a futuro por el crecimiento demográfico latente.
<b>SUJETO- OBJETO</b>	
<b>Económico</b>	
Fomentar la economía del centro urbano mediante la valorización de viviendas patrimoniales, la mejora de la calidad de las viviendas y la activación de comercios en planta baja, todo ello a través de un ordenamiento urbano planificado.	Las estructuras naturales y artificiales del sector no contribuyen a su economía. Además, las edificaciones existentes no satisfacen las necesidades comerciales de un centro urbano e histórico, y su cohesión funcional.
<b>Jurídico político</b>	
Un ordenamiento urbano planificado que aborde aspectos sociales, económicos y políticos genera consolidación y equilibra la oferta y demanda de la ciudadanía.	La falta de gestión y control en el uso del suelo del centro urbano lleva a los habitantes a construir sus viviendas en áreas menos densificadas, lo que genera dispersión y falta de consolidación en los ámbitos político, económico y social.

<b>Ideológico</b>		
El bienestar y la mejora de la calidad de vida se fomentan a través de la combinación de elementos naturales, culturales y servicios proporcionados por la ciudad. Por lo tanto, es esencial mantener en buen estado los aspectos físicos y estructurales de estos componentes.	La falta de una imagen urbana adecuada lleva a que los habitantes descuiden más los elementos construidos. Como resultado, algunas viviendas cercanas a los mercados tienen un aspecto de abandono o no concuerdan con su contexto comercial o patrimonial.	<b>OBJETO - OBJETO</b>
<b>Económico</b>		
Para fomentar el dinamismo comercial, es necesario implementar un ordenamiento de la imagen urbana que comience con la planificación del uso del suelo y la relación entre los espacios públicos y privados.	El 90% de las viviendas situadas en el centro urbano de la ciudad se encuentran alineadas con la línea de fábrica y carecen de retiros frontales. Además, las aceras, por su estrechez, no son funcionales ni cómodas para la circulación de peatones ni para la atención en los locales comerciales. Durante los días de feria, el flujo peatonal se interrumpe y las calles y locales comerciales se congestionan con vehículos, siendo la prioridad, sin áreas de descanso prudentes para la economía local.	
<b>Jurídico político</b>		
Los elementos artificiales, como edificaciones patrimoniales, residenciales y comerciales, deben gestionarse de manera homogénea según normas constructivas. Además, se deben establecer nuevas regulaciones que generen un impacto visual renovado en la ciudad.	Se ha observado que el espacio urbano carece de un modelo de ciudad definido, ya que no existen lineamientos para la accesibilidad ni determinaciones claras sobre el uso del suelo. Esto resulta en deficiencias en las edificaciones, tanto en su caracterización formal y funcional como en su tipología arquitectónica y constructiva.	
<b>Ideológico</b>		
Fomentar el cuidado y mantenimiento de las viviendas patrimoniales desde la gestión municipal, llevando a cabo capacitaciones sobre la importancia de la identidad y la cultura.	El descuido y la desvalorización de las viviendas patrimoniales generan una imagen urbana deteriorada, debido a la falta de conservación y a la falta de revalorización de estas edificaciones para su uso funcional en beneficio de la población.	

**Nota.** Datos GADM Quero 2019. Fuente. Tesista

#### 4.10 Análisis FODA

Aquí se presentan las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas detectadas durante el análisis urbano realizado en el núcleo urbano del cantón Quero, particularmente en la avenida comercial 17 de Abril y sus alrededores.

##### Fortalezas

- Ubicación geográfica estratégica y de influencia entre provincias de la costa, sierra y oriente.
- La red vial, cuyos ejes principales de movilización se cruzan en el centro urbano antes de salir del cantón, concentra el movimiento en un núcleo urbano, lo que resulta en un crecimiento gradual significativo.
- Posee equipamientos de gran escala para satisfacer necesidades como educación.
- Amplia variedad de instituciones financieras, administrativas, educativas y hospitalarias en la región.
- Importante centro de actividades económicas y comerciales.

##### Oportunidades

- Potencial para atraer inversión público y privado en proyectos de renovación y revitalización urbana.
- El creciente interés turístico puede impulsar la economía local, generar empleo y fortalecer las actividades comerciales y servicios.
- Posibilidad de canalizar y formalizar actividades económicas informales, aprovechando su alcance nacional para integrarlas de manera ordenada al sistema económico local.

- Consolidación del área como núcleo económico dinámico del cantón, fortaleciendo su rol estratégico en la generación de ingresos y bienestar para los residentes.
- Disponibilidad de espacios subutilizados o de uso intermitente, que representan oportunidades para la implementación de equipamientos urbanos, actividades culturales y proyectos productivos
- Oportunidad de incorporar tecnologías innovadoras y prácticas de sostenibilidad en la planificación y gestión urbana, mejorando la eficiencia y la calidad de vida.
- Existencia de sectores con traza urbana aún no consolidada, lo que permite flexibilidad para introducir cambios, reordenamientos y nuevos modelos de desarrollo urbano.

### **Debilidades**

- Congestión del flujo vehicular y falta de espacios para peatones y ciclistas en torno a la avenida principal y sus intersecciones.
- El comercio informal en las calles dificulta la movilidad de los peatones siendo perjudicial para la imagen de la ciudad.
- La ausencia de espacios verdes y recreativos restringe hasta cierto modo los horarios para el acceso a la vida pública.
- Canales de comercialización ineficientes.
- Ocupación indiscriminada de áreas verdes, espacios públicos y comunales.
- Carencia de planificación en el transporte y en el uso del suelo urbano.
- Elevados índices de inseguridad y contaminación.

### **Amenazas**

- Posible desplazamiento de comerciantes informales sin alternativas establecidas por normativa, generando conflictividad social.
- La ausencia de regulación en el uso del suelo afectado severamente por comercio informal además de la afectación de la imagen de la ciudad.
- La carencia de políticas de sostenibilidad y habitabilidad deteriora la calidad de vida de los habitantes en general.
- Pérdida de la imagen exterior de la ciudad y de su identidad cultural.
- Equipamientos educativos y comerciales presentan deterioro debido al tiempo de uso y a adaptaciones no regularizadas.

En resumen, el diagnóstico urbano del núcleo urbano identifica importantes fortalezas y oportunidades, así como debilidades y amenazas, que deben abordarse mediante

una intervención urbana estratégica con políticas y medidas específicas. Entre las medidas esenciales para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad urbana en los próximos años se destacan la preservación del carácter comercial, el fortalecimiento de la cultura y la recreación, la implementación de alternativas de transporte, la adopción de prácticas sustentables en la gestión urbana, la promoción de la participación ciudadana y la regulación del comercio informal.

## CAPITULO V. PROPUESTA URBANA

El núcleo urbano del cantón Quero enfrenta un crecimiento desorganizado que, como consecuencia directa, ha deteriorado tanto el espacio público como la calidad de vida de sus habitantes, ya que la ausencia de una planificación integral no ha logrado responder adecuadamente a su dinámica comercial, social y territorial, por lo tanto, a pesar de que se trata de un nodo comercial clave en la región, esta misma falta de planificación ha provocado la ocupación informal del suelo, además de generar congestión, inseguridad, problemas de insalubridad y una infraestructura que resulta inadecuada para el desarrollo eficiente del comercio local.

Estas condiciones evidencian la necesidad urgente de intervención urbana estructurada que recupere el valor del espacio público como articulador de vida social y productiva laboral, promoviendo el desarrollo urbano más equitativo, funcional y sostenible. La propuesta con base en el análisis realizado plantea el reordenamiento de las funciones holísticas estructurantes del sector, por lo cual los temas abordados y de intervención se centra en: plan de movilidad, económica (comercio), medio natural (agrícola y urbano), actividades (recreación y deporte), cultura (educación y agricultura) y patrimonio.

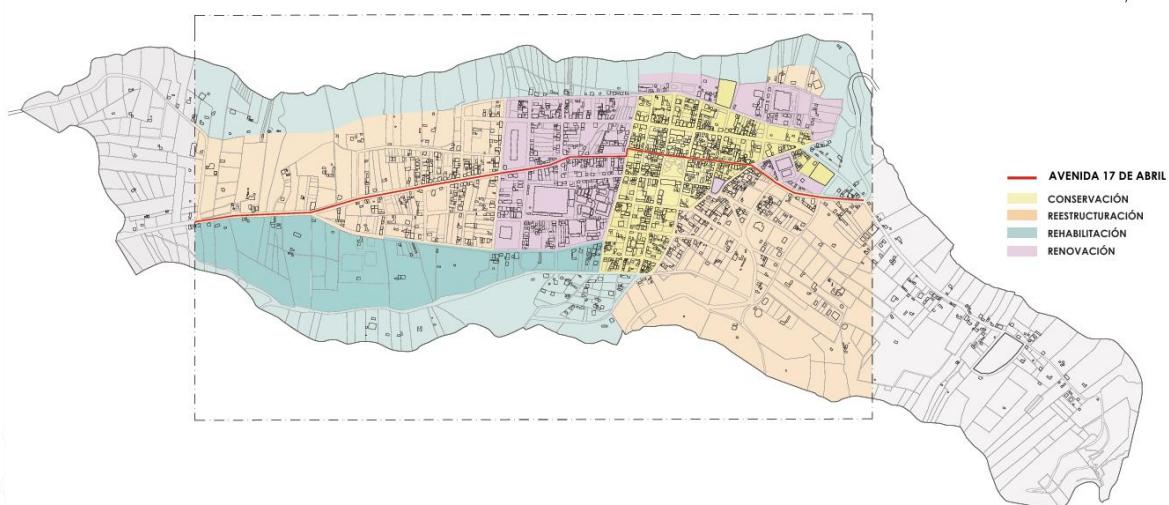
En ese sentido, para el cumplimiento de objetivos, se plantea el desarrollo de lineamientos relacionados a cada rama holística, en respuesta a las problemáticas y aprovechamiento de potencialidades estudiadas, para consecutivamente el desarrollo de un masterplan. En consecuencia, se plantea un conjunto de lineamientos integrales orientados a resolver las problemáticas detectadas y aprovechar las potencialidades del sector. Estos se materializan en un masterplan que reorganiza el territorio mediante un sistema de ejes estructurantes, permitiendo conectar zonas clave, recuperar espacios vacíos y consolidar un programa urbano coherente. La propuesta busca transformar el núcleo urbano de Quero en un entorno más funcional, integrado y sostenible, reforzando su identidad productiva y comercial.

## 5.1 Niveles de intervención (Macro)

Para el desarrollo de la propuesta (masterplan), no solo se priorizará el reordenamiento urbano como intervención integral que busca organizar de forma más eficiente y equilibrada las funciones urbanas y las dinámicas espaciales en la cabecera cantonal, ya que, también se utilizaran distintos enfoques adaptados a las características de cada zona del área de estudio, las cuales son:

- Renovación: Eliminar una estructura o elemento urbano existente con el fin de generar una nueva, de acuerdo con el rol del sector.
- Reestructuración: Para potenciar las conexiones con el resto de la ciudad, se modifica la morfología de la ciudad utilizando los vacíos urbanos y espacios subutilizados generando áreas activas.
- Conservación: Potencialización del área de estudio, utilizando elementos urbanos y arquitectónicos existentes, buscando la que las tipologías que se añadan no generen cambios radicales o alteren la identidad del lugar.
- Rehabilitación: Introducción de usos y adaptar tipologías nuevas que sean compatibles con las construcciones existentes, tomando en cuenta la funcionalidad y rol del lugar.

Gráfico 77. Niveles de intervención (macro)



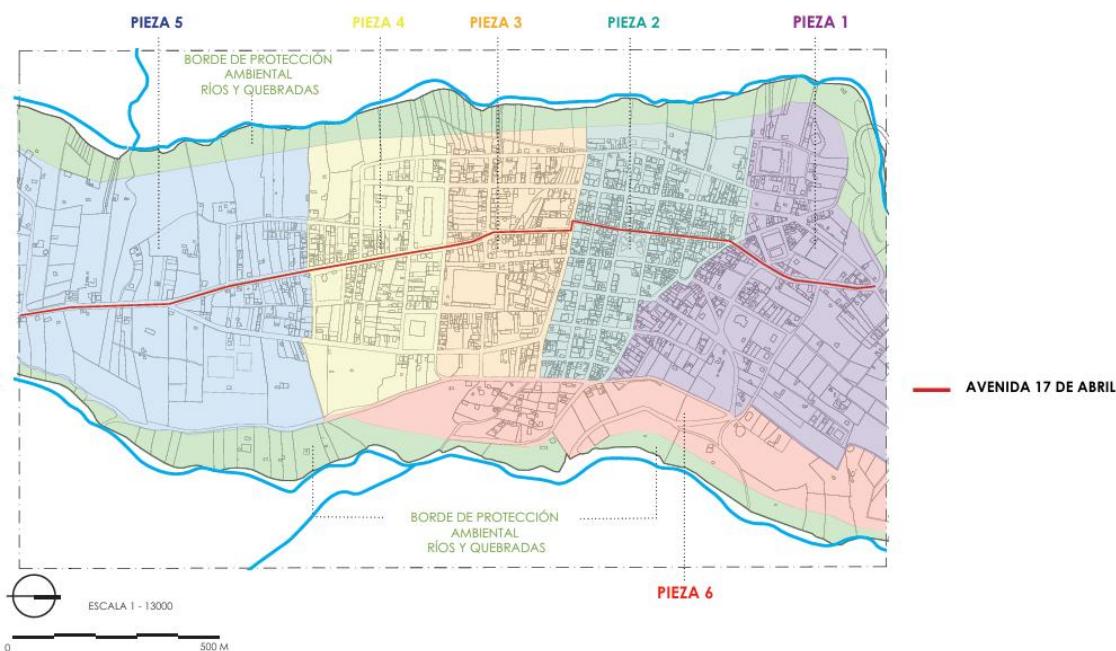
Nota. Niveles urbanos. Fuente. Tesista

## 5.2 Niveles de intervención por pieza (Meso)

Se delimitan 6 piezas urbanas a partir de ciertos componentes claves de la morfología urbana, siendo los principales su tejido enmarcado por etapas de crecimiento, su traza, espacios públicos y usos de suelo. A partir de ello, se pretende reconocer los conflictos específicos en relación con las condiciones sociales, económicas y culturales propias de cada

pieza del sector. Con base en estas circunstancias, se plantearán posteriormente soluciones y recomendaciones específicas.

**Gráfico 78.** Niveles de intervención (meso)



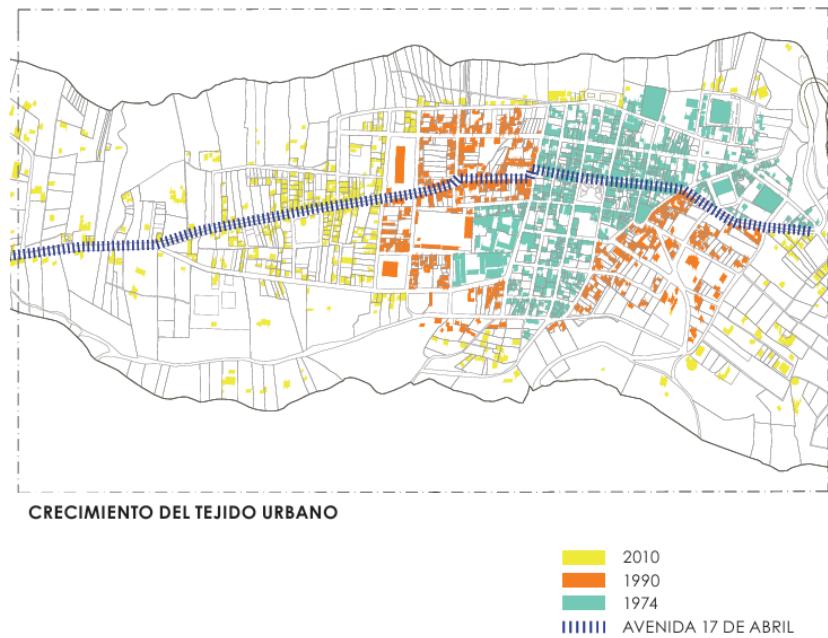
**Nota.** Niveles de intervención. Fuente. Tesista

- Pieza 1: Media densidad poblacional, traza irregular, uso comercial y residencial parcialmente rural. Definida por la avenida principal y salida a Cevallos, el mercado central de Quero y su centro de salud.
  - Pieza 2: Alta densidad poblacional, traza regular, uso residencial y mixto predominante. Definida por el parque central, mercado de indumentaria, equipamientos religiosos y avenidas importantes como la Av. 17 de Abril y Eloy Alfaro.
  - Pieza 3: Media densidad poblacional, traza parcialmente regular, con uso residencial, mixto, deportivo y educativo. Definida por equipamientos deportivos, educativos y el mercado Juan de Alarcón.
  - Pieza 4: Media densidad poblacional, traza parcialmente regular, con uso residencial. Definida por la avenida principal y equipamientos como el centro de comercialización de productos agrícolas y el coliseo deportivo.
  - Pieza 5: Densidad poblacional baja, traza irregular con uso residencial rural. Definida por el centro de comercialización de ganado como foco comercial y las avenidas 17 de Abril y vía Quero-Mocha como ingreso a la urbe.
  - Pieza 6: Baja densidad poblacional, traza irregular de uso residencial rural, y atravesada por la salida a Pelileo y parroquias pertenecientes al cantón. Borde de ríos

y quebradas: Bordes cercanos a ríos y quebradas contaminados, pendientes altas peligrosas, vegetación en altura, baja o nula densidad poblacional y ríos, con necesidad de intervención

- Borde de ríos y quebradas: Bordes cercanos a ríos y quebradas contaminados, pendientes altas peligrosas, vegetación en altura, baja o nula densidad poblacional y ríos, con necesidad de intervención.

**Gráfico 79.** Criterios de delimitación de piezas urbanas



**Nota.** Crecimiento del tejido urbano. Fuente. Tesista

**Gráfico 80.** Uso de suelos actual

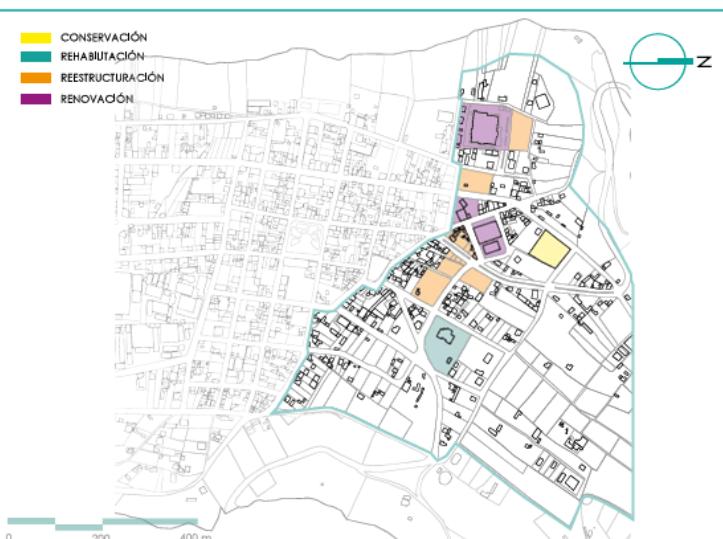
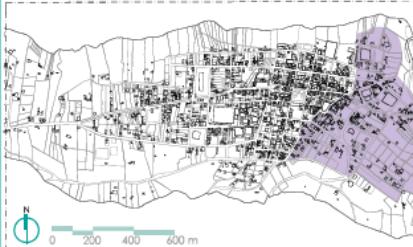


**Nota.** Uso de suelo. Fuente. Tesista

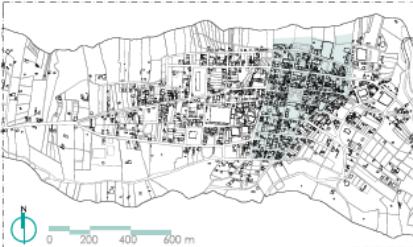
### 5.2.1 Niveles de intervención por pieza (Micro)

Gráfico 81. Piezas 1 y 2

#### PIEZA 1

<b>EXTENSIÓN:</b> 34.02 Hectareas			
<b>LÍMITES:</b> Al sur Eugenio Espejo y García moreno, al oeste vía sin nombre delimitación por pendiente topográfica y al norte con el límite urbano.			
<b>NIVEL DE INTERVENCIÓN:</b> Rehabilitación y renovación			
<b>CARACTERÍSTICAS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Traza irregular, uso comercial y residencial parcialmente rural.</li> <li>■ Definida por la avenida principal y salida a Cevallos.</li> <li>■ Equipamientos: Mercado Central de Quero, Centro de salud, Bomberos y Cementerio.</li> </ul>			
<b>UBICACIÓN:</b> 	<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de elementos vegetales con valor paisajístico y ecológico.</li> <li>■ Generar transición con proyectos estructurantes, vinculando la zona verde con la zona edificada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención en calzada y aceras, jardinería e iluminación.</li> <li>■ Incorporación de espacios interconectados colectivos, comerciales, recreativas y paisajísticas.</li> <li>■ Mejoramiento de espacios de equipamientos de salud y seguridad y mercado central.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de mobiliario público: bancas, paradas, áreas de descanso y reciclaje.</li> <li>■ Intervención de espacio de equipamiento de bomberos.</li> </ul>

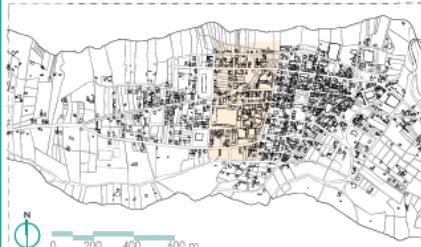
#### PIEZA 2

<b>EXTENSIÓN:</b> 21.10 Hectareas			
<b>LÍMITES:</b> Al este Calle Pedro Fermín Cevallos, al oeste Eugenio Espejo y al norte la calle Bolívar con borde.			
<b>NIVEL DE INTERVENCIÓN:</b> Renovación y Conservación			
<b>CARACTERÍSTICAS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uso mixto y residencial.</li> <li>■ Equipamientos: Parque Central, Mercado de indumentaria (Concha Acústica), Administrativos, Iglesia, Cementerio y Canchas deportivas.</li> <li>■ Avenidas importantes: la Av. 17 de Abril y Eloy Alfaro.</li> </ul>			
<b>UBICACIÓN:</b> 	<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Generación de corredores verdes.</li> <li>■ Generar transición con proyectos estructurantes, vinculando la zona verde con la zona edificada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención en calzada y aceras, jardinería, iluminación.</li> <li>■ Incorporación de espacios colectivos, multifuncionales, comerciales y recreativas (plazas de integración).</li> <li>■ Intervención equipamiento deportivo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público: bancas, paradas, áreas de descanso, luminarias.</li> <li>■ Desarrollo de cruces seguros.</li> <li>■ Incorporación de medios alternativos (ciclovía, corredores exclusivos).</li> <li>■ Intervención de Iglesia Nuestra Señora del Monte.</li> </ul>

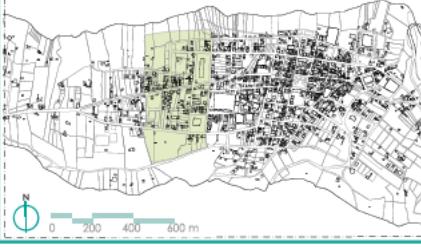
Nota. Piezas micro. Fuente. Tesista

Gráfico 82. Piezas 3 y 4

PIEZA 3

<b>EXTENSIÓN:</b> 18.62 Hectáreas								
<b>LÍMITES:</b> El sur Calle sin nombre, al este Bolívar con borde verde, al norte Pedro Fermín Cevallos y al oeste vía Puñachizag.								
<b>NIVEL DE INTERVENCIÓN:</b> Renovación y reestructuración								
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Traza parcialmente regular, con uso mixto, comercial, deportivo y educativo.</li> <li>■ Definida por equipamientos deportivos, educativos y el Mercado Juan de Alarcón principalmente.</li> <li>■ Estrechamiento de Avenida 17 de Abril.</li> <li>■ Parada improvisada en calzada de 2 Coop. de autobuses.</li> </ul>								
<b>UBICACIÓN:</b>								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33.33%;"><b>TRAMA VERDE</b></th> <th style="width: 33.33%;"><b>ESPACIO PÚBLICO</b></th> <th style="width: 33.33%;"><b>INFRAESTRUCTURA</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de elementos vegetales con valor paisajístico y ecológico.</li> <li>■ Integración de senda verde en avenidas principales.</li> </ul> </td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de estrechamiento de avenida, calzada y aceras, jardinería e iluminación.</li> <li>■ Intervención de espacios deportivos, comerciales (mercado), educativas y recreativas.</li> <li>■ Incorporación de equipamiento de terminal terrestre de autobuses.</li> </ul> </td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas en entornos saturados.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público y comercial, bancas, paradas, áreas de descanso y reciclaje.</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>			<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de elementos vegetales con valor paisajístico y ecológico.</li> <li>■ Integración de senda verde en avenidas principales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de estrechamiento de avenida, calzada y aceras, jardinería e iluminación.</li> <li>■ Intervención de espacios deportivos, comerciales (mercado), educativas y recreativas.</li> <li>■ Incorporación de equipamiento de terminal terrestre de autobuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas en entornos saturados.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público y comercial, bancas, paradas, áreas de descanso y reciclaje.</li> </ul>
<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de elementos vegetales con valor paisajístico y ecológico.</li> <li>■ Integración de senda verde en avenidas principales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de estrechamiento de avenida, calzada y aceras, jardinería e iluminación.</li> <li>■ Intervención de espacios deportivos, comerciales (mercado), educativas y recreativas.</li> <li>■ Incorporación de equipamiento de terminal terrestre de autobuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas en entornos saturados.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público y comercial, bancas, paradas, áreas de descanso y reciclaje.</li> </ul>						

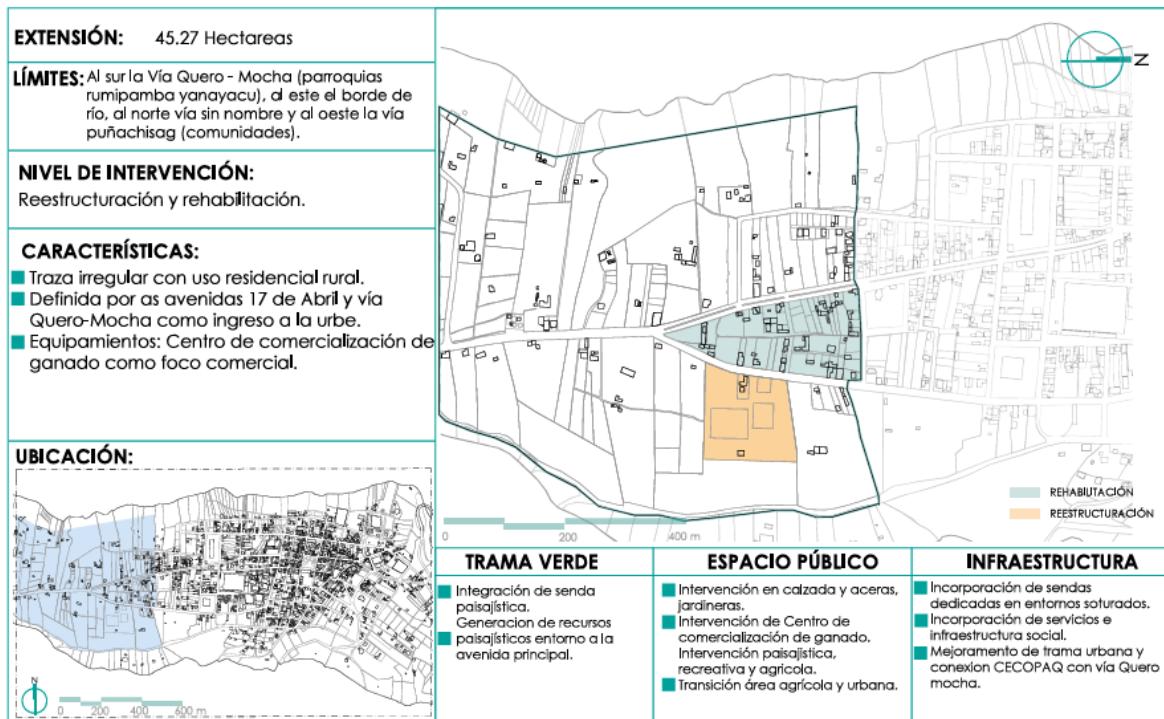
PIEZA 4

<b>EXTENSIÓN:</b> 21.96 Hectáreas								
<b>LÍMITES:</b> Al sur por calles sin nombre, este por borde de río, norte por calle sin nombre bordea mercado y coliseo.								
<b>NIVEL DE INTERVENCIÓN:</b> Reestructuración y Renovación								
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Traza parcialmente regular, con uso residencial y comercial.</li> <li>■ Definida por la Avenida principal</li> <li>■ Equipamientos: Centro de comercialización de productos agrícolas y el coliseo deportivo, y en menor medida Oficinas de Empresa Eléctrica.</li> </ul>								
<b>UBICACIÓN:</b>								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33.33%;"><b>TRAMA VERDE</b></th> <th style="width: 33.33%;"><b>ESPACIO PÚBLICO</b></th> <th style="width: 33.33%;"><b>INFRAESTRUCTURA</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Generación de corredor verde.</li> <li>■ Generar transición de zona verde con la zona edificada.</li> <li>■ Conservación de elementos de valor paisajístico.</li> </ul> </td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de avenida, calzada y aceras, jardinería, iluminación.</li> <li>■ Intervención Centro de comercialización de productos agrícolas y coliseo de deportivo.</li> <li>■ Incorporación de espacios multifuncionales.</li> </ul> </td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público: bancas, paradas, áreas de descanso.</li> <li>■ Desarrollo de cruces seguros.</li> <li>■ Incorporación de medios alternativos (ciclovía, corredores exclusivos).</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>			<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Generación de corredor verde.</li> <li>■ Generar transición de zona verde con la zona edificada.</li> <li>■ Conservación de elementos de valor paisajístico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de avenida, calzada y aceras, jardinería, iluminación.</li> <li>■ Intervención Centro de comercialización de productos agrícolas y coliseo de deportivo.</li> <li>■ Incorporación de espacios multifuncionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público: bancas, paradas, áreas de descanso.</li> <li>■ Desarrollo de cruces seguros.</li> <li>■ Incorporación de medios alternativos (ciclovía, corredores exclusivos).</li> </ul>
<b>TRAMA VERDE</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>INFRAESTRUCTURA</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Generación de corredor verde.</li> <li>■ Generar transición de zona verde con la zona edificada.</li> <li>■ Conservación de elementos de valor paisajístico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intervención de avenida, calzada y aceras, jardinería, iluminación.</li> <li>■ Intervención Centro de comercialización de productos agrícolas y coliseo de deportivo.</li> <li>■ Incorporación de espacios multifuncionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incorporación de estacionamientos o sendas dedicadas.</li> <li>■ Incorporación de mobiliario público: bancas, paradas, áreas de descanso.</li> <li>■ Desarrollo de cruces seguros.</li> <li>■ Incorporación de medios alternativos (ciclovía, corredores exclusivos).</li> </ul>						

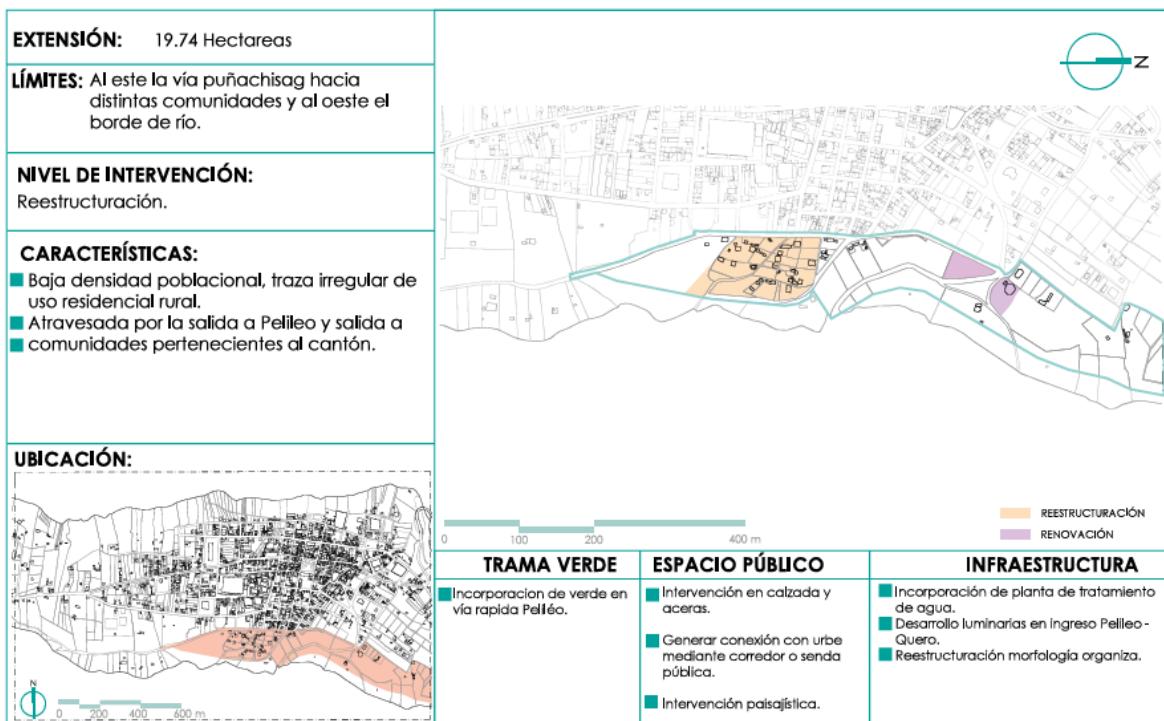
Nota. Piezas micro. Fuente. Tesista

Gráfico 83. Piezas 5 y 6

PIEZA 5



PIEZA 6



Nota. Piezas micro. Fuente. Tesista

## 5.3 Estrategias (Macro)

### 5.3.1 Verde urbano

El verde urbano es un factor de vital importancia dentro del contexto del cantón, del cual la problemática en síntesis es su poca relevancia dada su poca protección y potenciación, manifestado por el bajo índice del verde urbano, por lo que se plantea las siguientes estrategias:

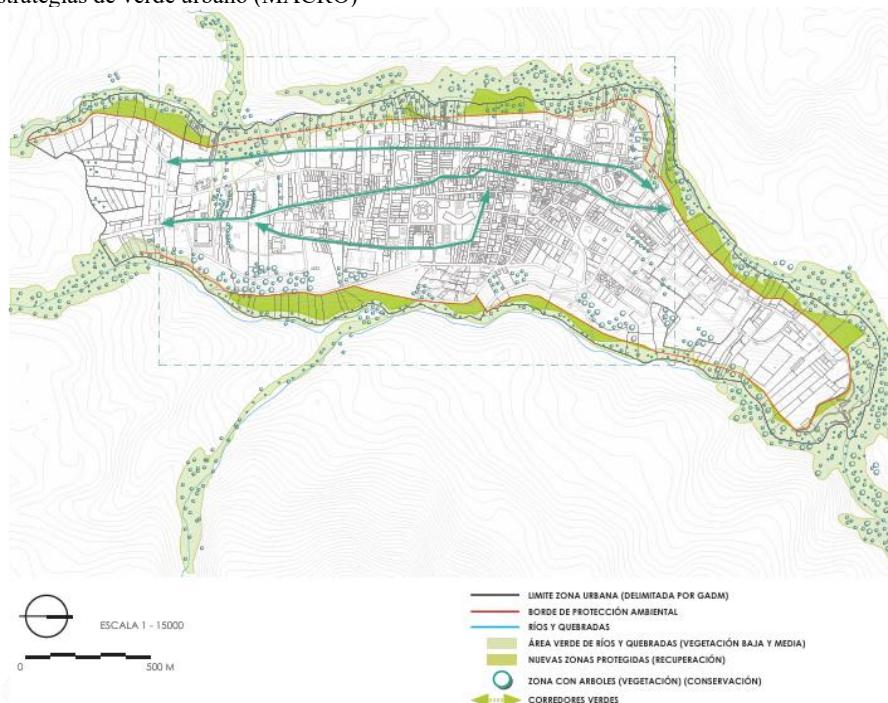
#### Borde de protección ambiental (Gráfico 84)

Intervenir en el borde de los ríos que delimitan el área urbana del cantón, con protección ambiental del contexto natural en torno a estas fuentes hídricas, basado en las pendientes topográficas. Esto con objeto de salvaguardar la seguridad de los habitantes, impidiendo la construcción en estas zonas peligrosas e intensificando el verde natural.

#### Integración de áreas verdes naturales y agrícolas en el área urbana (Gráfico 85)

- Sendas y corredores verdes Para la integración del verde natural en el área urbana se plantea la forestación en áreas dedicadas, incorporando sendas o corredores verdes, donde se implementa zonas arboladas estratégicamente colocadas.
- Equipamientos urbanos con dinámicas productivas y espacios públicos verdes. Es fundamental la integración del verde urbano el espacio público que funciona entorno a los equipamientos edificados, implementando áreas verdes dedicadas y zonas arborizadas. De esta manera, las estrategias propuestas generan un ciclo sustentable ecológico.

Gráfico 84. Estrategias de verde urbano (MACRO)



Nota. Estrategias macro. Fuente. Tesista

**Gráfico 85.** Estrategia de borde de protección



**Nota.** Estrategias macro. Fuente. Tesista

**Gráfico 86.** Estrategias de sendas y corredores verdes



**Nota.** Estrategias macro. Fuente. Tesista

**Gráfico 87.** Estrategias de verde urbano en área delimitada de estudio (MICRO)



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

### 5.3.2 Crecimiento urbano

Es fundamental configurar la ciudad de manera que crezca progresivamente, descentralizando núcleos puntuales de aglomeración, como son los equipamientos comerciales importantes, sin perder la cercanía de estos lugares para los habitantes (ciudad compacta), buscando el máximo aprovechamiento del espacio. En consecuencia, se plantean entornos nuevos que impulsen la diversidad urbana, generando áreas residenciales, comerciales e industriales que se desarrolle de forma planificada y coexisten en la zona urbana.

En esa línea, se proponen ejes de crecimiento con zonas dedicadas a la expansión residencial, comercial e industrial, aprovechando las zonas residuales y espacios vacíos, e implementando mejoras mediante la traza urbana.

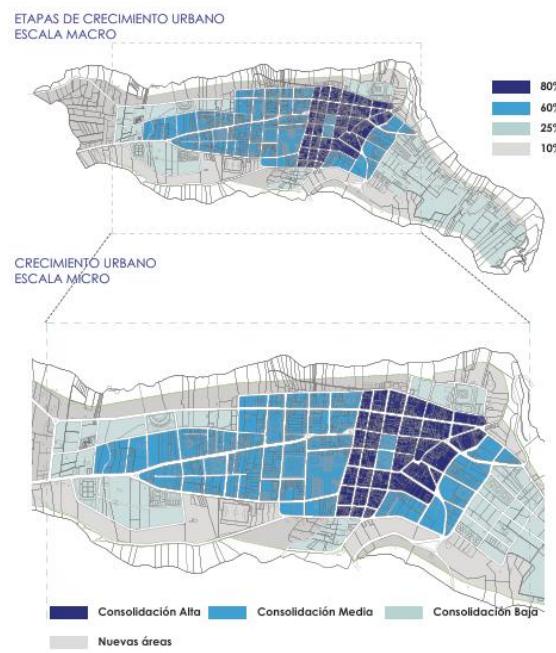
Es importante destacar que, según las tendencias de crecimiento poblacional (enmarcadas en el PDyOT del GADM), la ciudad crecerá más de un 11 % para 2030 y un 38 % para 2050, lo cual implicará una presión directa sobre el suelo urbano, los equipamientos públicos y la movilidad. No obstante, si se mantiene la tasa actual, la tendencia será moderada pero sostenida, lo que permite planificar de manera escalonada.

Considerando que la urbanización actual aún es media-baja, se mantendrá una línea estratégica de consolidación por etapas. En las zonas más compactas se plantea una consolidación del 80 %, debido a las actividades que se desarrollan; mientras que en áreas de mediana consolidación (60 %), se propone activar el corazón de manzana con huertos colectivos o espacios vacíos en su entorno, impulsando el área agrícola productiva.

Estas dos zonas tendrán un enfoque de uso de suelo mayoritariamente mixto, comercial y residencial, con alturas de edificación de hasta cinco plantas. Por otro lado, en las zonas perimetrales del casco urbano, con una consolidación del 25 %, se plantean nuevos equipamientos, zonas de expansión residencial y áreas agrícolas tecnificadas.

Este enfoque tiene por objeto un crecimiento urbano planificado y descentralizado, sin perder la esencia de la ciudad compacta, generando un equilibrio entre lo urbano y lo agrícola con una lógica sostenible.

**Gráfico 88. Estrategias de Crecimiento Urbano**  
**ESTRATEGIA DE CRECIMIENTO URBANO DE CABECERA CANTONAL**



**Gráfico 89. Estrategias de Consolidación Urbana**  
**PROUESTA CONSOLIDACIÓN**

**80% CONSOLIDACIÓN**

Delimitación de alturas de 3 a 5 plantas, para lograr homogeneidad urbana.  
Uso mixto principalmente, comercial y residencial.



**60% CONSOLIDACIÓN**

Delimitación de uso mixto y residencial.  
Intervención en corazones de manzana, con red de palios activos. Facilitan actividades productivas y recreativas a menor escala, prioriza al ciudadano y su calidad de vida.  
Implementación de nuevos equipamientos comerciales productivos, recreativos, educativos y deportivos.



**25% CONSOLIDACIÓN**

Generación de nuevos equipamientos y uso agroproductivo y zonas residencial con objeto de descentralizar zonas comerciales productivas conflictivas congestionadas del área más densa poblacional.

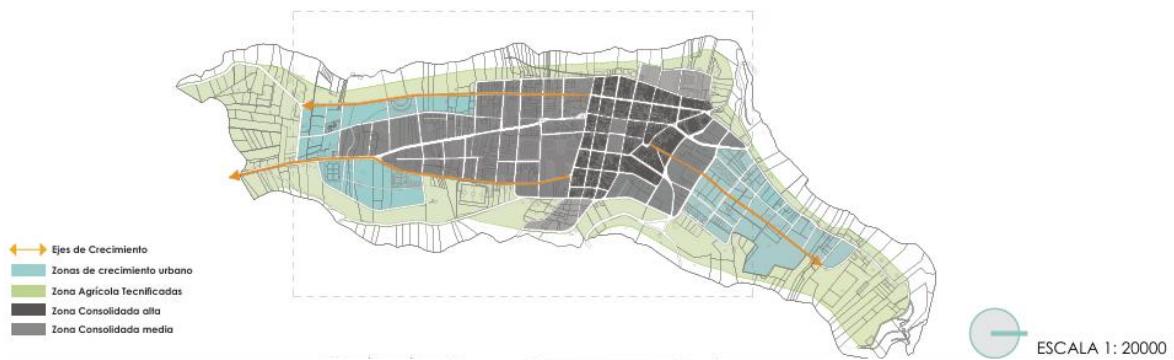


**10% CONSOLIDACIÓN**

Zona agrícola tecnificada en función a nuevos equipamientos.  
Zonas de futuras expansiones.



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista  
**ESTRATEGIA DE EJES DE CRECIMIENTO Y ZONAS DE EXPANSIÓN URBANA**



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

### 5.3.3 Movilidad

La movilidad de la avenida principal (Av. 17 de Abril) se ha visto comprometida por los equipamientos productivos que generan una gran atracción comercial. Los flujos congestionados de personas en su entorno provocan diversas problemáticas urbanas ya analizadas. Por ello, la propuesta plantea un flujo continuo para vehículos y peatones, priorizando al peatón y su espacio público, con una distribución equitativa de servicios y equipamientos.

Para lograrlo, se plantea a la Av. 17 de Abril como eje longitudinal integrador, sobre el cual actuarán de manera transversal los demás ejes propuestos, que se articulan en función de la distribución de los equipamientos.

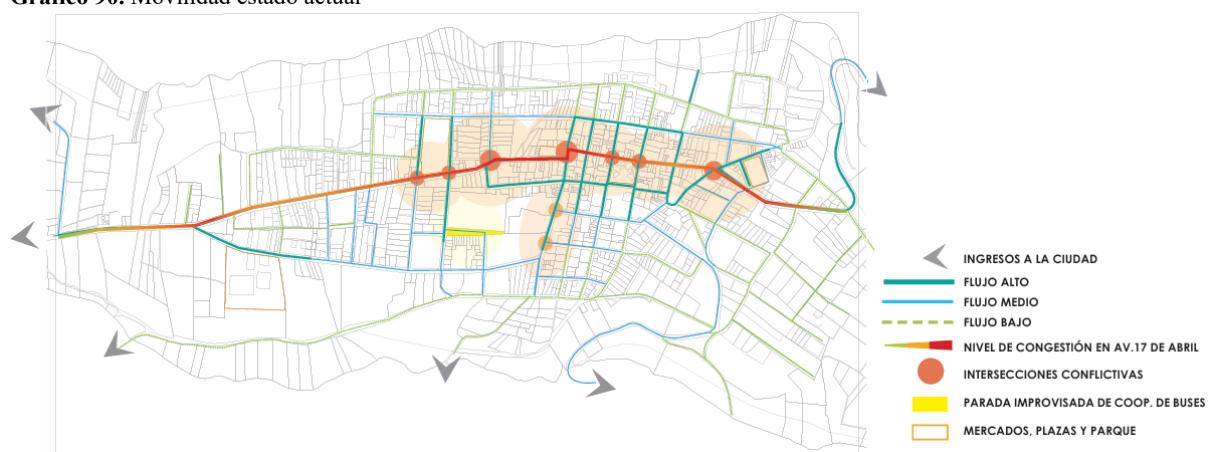
La propuesta incorpora nuevos ejes viales relacionados con los equipamientos, que a su vez permiten descongestionar la avenida principal, gracias a sus conexiones directas con estos y con las entradas y salidas de la ciudad.

Además, se proponen nuevos sentidos viales en función del tipo de equipamiento y de vehículo. Es decir, se implementarán sendas mixtas para vehículos pesados (camiones) y livianos, que circularán por rutas dedicadas, liberando así el tránsito de vehículos grandes en la zona más urbanizada.

También se implementará una red de circulación exclusiva para peatones y otra para el transporte público, la cual coincide con la ruta de camiones. Las paradas estarán estratégicamente ubicadas cerca de los equipamientos comerciales, educativos y de servicios, debido a su alta atracción. De esta manera, se libera el tránsito de vehículos pesados en el entorno más urbanizado, cercano al centro histórico de la ciudad, generando espacios más limpios y seguros para el peatón.

Por otro lado, se plantea el mejoramiento de la calidad del espacio público mediante la ampliación de aceras accesibles y la implementación de áreas exclusivas para el peatón y el comercio, facilitando especialmente la circulación en torno a los equipamientos de actividad económica y social, principalmente en el entorno de la Av. 17 de Abril.

**Gráfico 90.** Movilidad estado actual



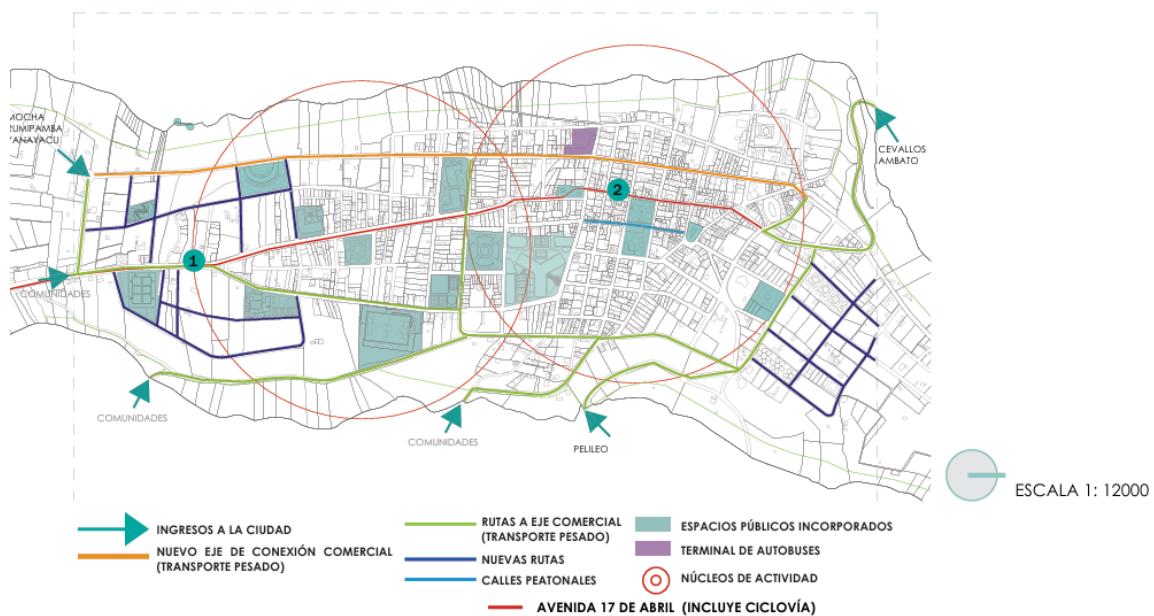
**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

**Gráfico 91. Mapeo Transporte actual**



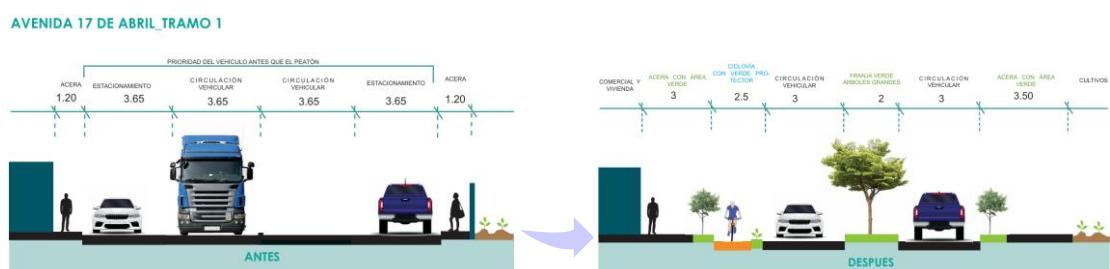
**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

**Gráfico 92. Lineamiento para movilidad**



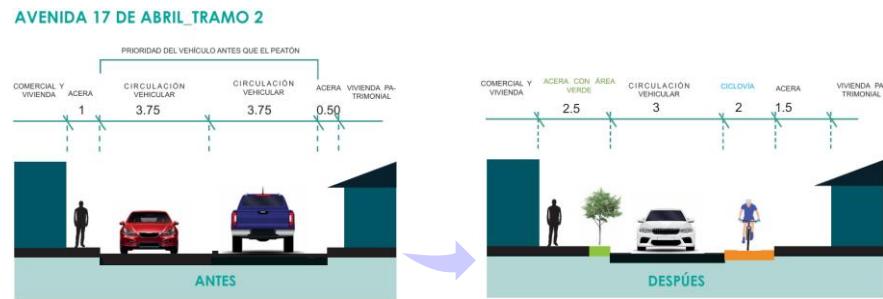
**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

**Gráfico 93. Sección actual y propuesta de tramo1 de Avenida 17 de Abril**



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

**Gráfico 94.** Sección actual y propuesta del tramo 2 de la Avenida 17 de Abril



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

## Movilidad urbana

**Gráfico 95.** Esquemas de estrategias individuales complementarias de movilidad



### Nota. Movilidad. Fuente. Tesista

Gráfico 96. Propuesta de movilidad urbana, redes de circulación y transporte público



Nota. Estrategias micro. Fuente. Tesista

### 5.3.4 Equipamientos nuevos

La nueva arquitectura parte del reordenamiento urbano regido por la esencia comercial agroproductiva del centro urbano del cantón Quero. Esto se orienta a descentralizar puntos nodales conflictivos identificado en torno a los principales equipamientos ubicados en la Avenida 17 de Abril.

Estrategias:

Bajo esta situación, esta investigación propone introducir arquitectura estratégicamente ubicada, aprovechando espacios vacíos o en desuso, con el fin de crear nuevos nodos de atracción que impulsen el crecimiento de la ciudad, sin perder ese carácter agro productivo, propio de Quero.

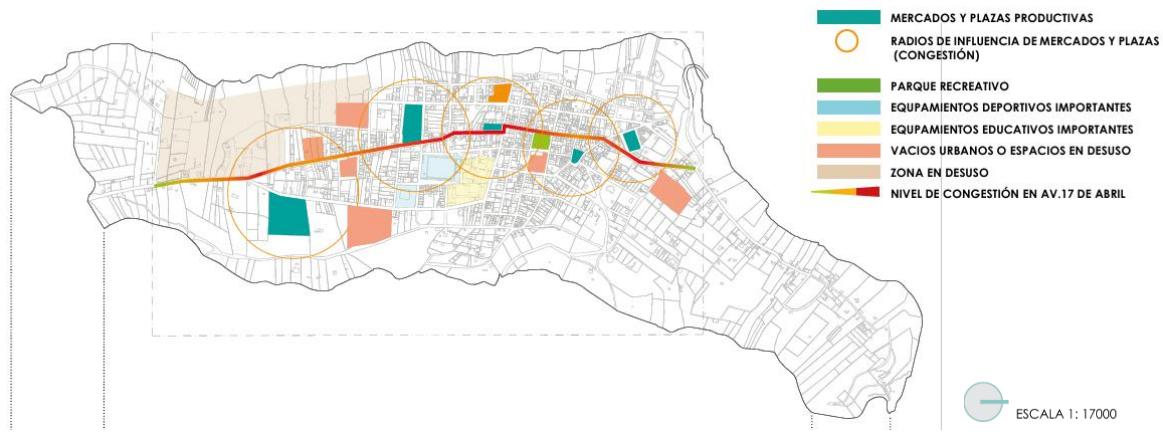
La definición de nuevas estructuras responde a procesos de renovación, conservación y reestructuración de los equipamientos existentes con la intención de reordenar urbanísticamente mediante nuevos espacios productivos, culturales y recreativos.

La arquitectura propuesta se alinea según los ejes estructurantes definidos por las necesidades del cantón. Estos ejes están concebidos para potenciar el comercio, la cultura, el deporte, la educación, el crecimiento urbano y la gestión sostenible de recursos.

Es entonces que, las estrategias planteadas abren el camino a regular actividades actualmente conflictivas, otorgando al comercio informal espacios y equipamientos adecuados para cada tipo de actividad económica.

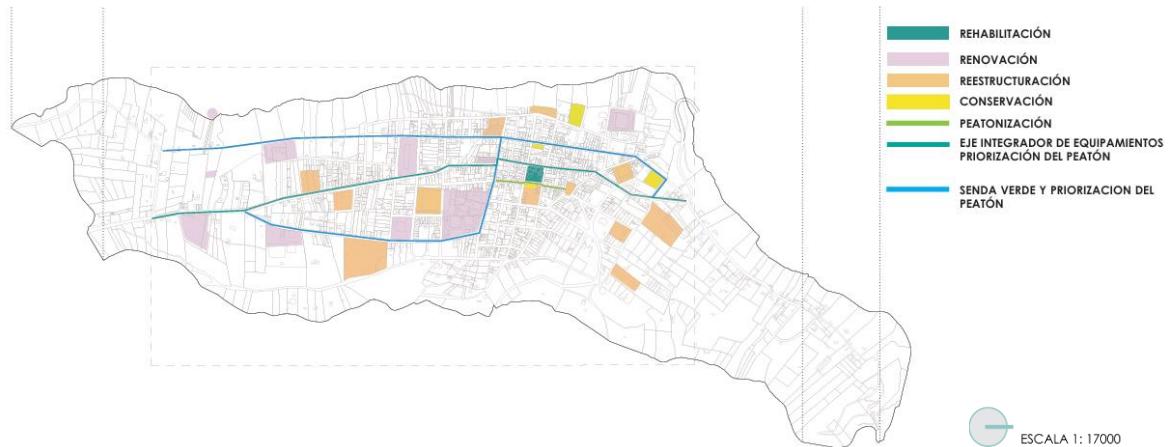
Esta transformación se plantea de manera paulatina y armónica con el contexto analizado, integrando a la urbe con su paisaje urbano, promoviendo el desarrollo y adaptándose a las demandas actuales y futuras.

**Gráfico 97.** Mapeo de estado actual de los equipamientos



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

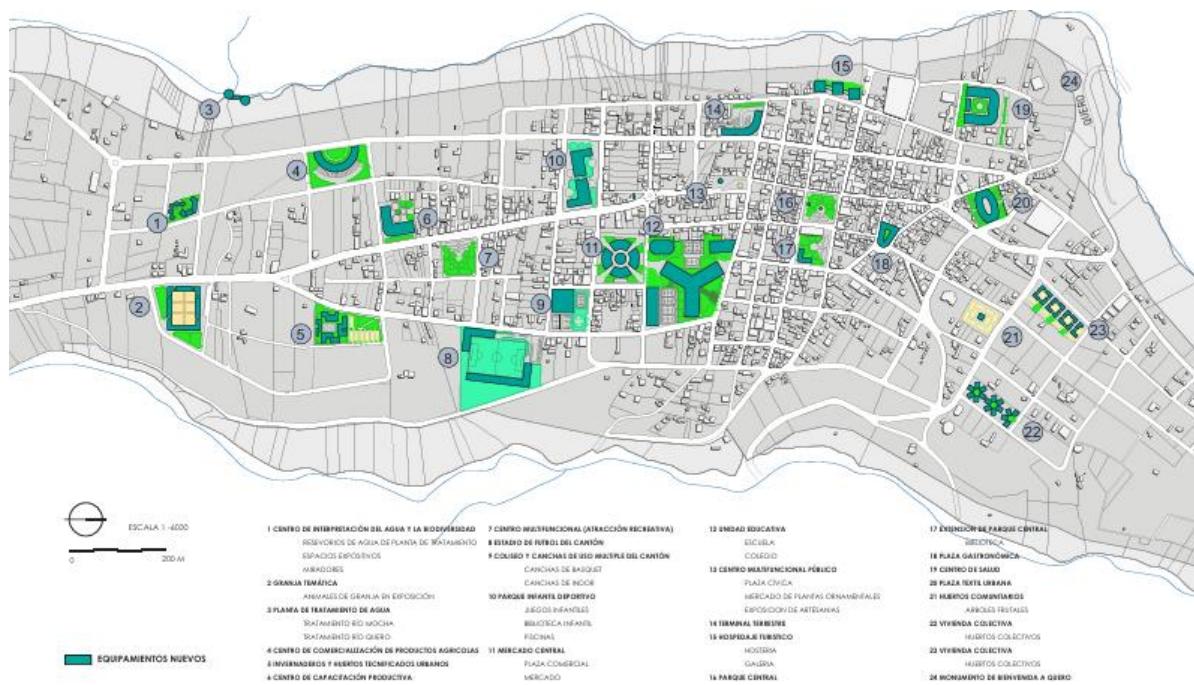
**Gráfico 98.** Mapeo de lineamiento de equipamientos nuevos



**Nota.** Estrategias micro. Fuente. Tesista

## Programa urbano

Gráfico 99. Mapeo de Implementación de equipamientos nuevos



Nota. Programa urbano. Fuente. Tesista

### 5.4 Lineamientos generales (Meso)

- Movilidad y Crecimiento Urbano: A partir de los ejes ordenadores o estructurantes, generar nuevas conexiones y espacios de expansión apoyadas de la traza, parcelario y dinámicas observadas en el diagnóstico con objeto de mejorar el flujo vehicular y peatonal.
- Fortalecimiento de Economía: Creación y reestructuración de equipamientos, calles y áreas subutilizadas a partir de las tendencias observadas en el diagnóstico, con objetivo de descentralizar puntos conflictivos generados por equipamientos comerciales (mercados y plazas) y generar una dinámica económica más fluida.
- Identidad urbana: Conservación del patrimonio edificado y cultural, además reestructuración de espacios dedicados principalmente al comercial y recreación deportiva, dada las características de la zona.
- Sostenibilidad: Tratamiento de borde generando un límite de dispersión del crecimiento del tejido por medio de la composición del parcelario, considerando lo actual. Conectar la ciudad mediante corredores generando transiciones con proyectos estructurantes para vincular la zona verde natural y agrícola con la zona edificada urbana e intensificar el verde urbano.

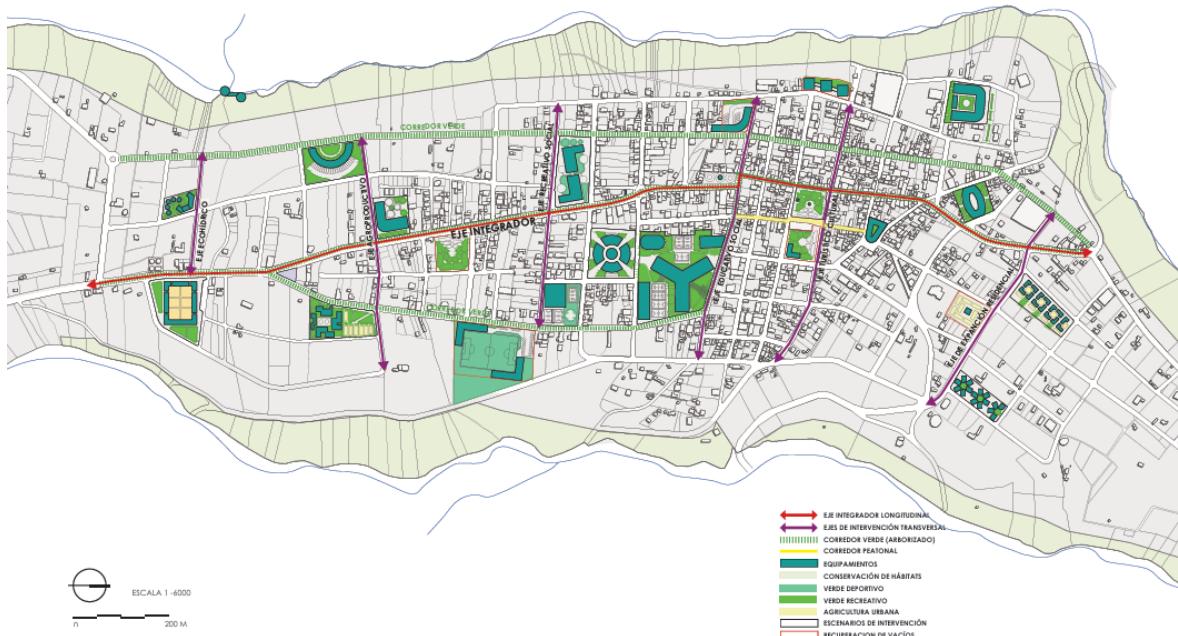
**Gráfico 100.** Acercamiento a la propuesta urbana en perspectiva



**Nota.** Lineamientos generales (meso). Fuente. Tesista

## 5.5 Ejes ordenadores

**Gráfico 101.** Mapeo de Ejes ordenadores propuestos



**Nota.** Ejes ordenadores. Fuente. Tesista

### 5.5.1 Eje integrador (Av. 17 de Abril)

El eje integrador toma su nombre por ser el eje principal que articula los demás ejes ordenadores planteados. Este atraviesa la Avenida 17 de Abril en toda la extensión del área de intervención y, de manera longitudinal recorre la ciudad, formándose como un eje lineal de gran relevancia por sí mismo. Además, a lo largo de su recorrido se concentran la mayor

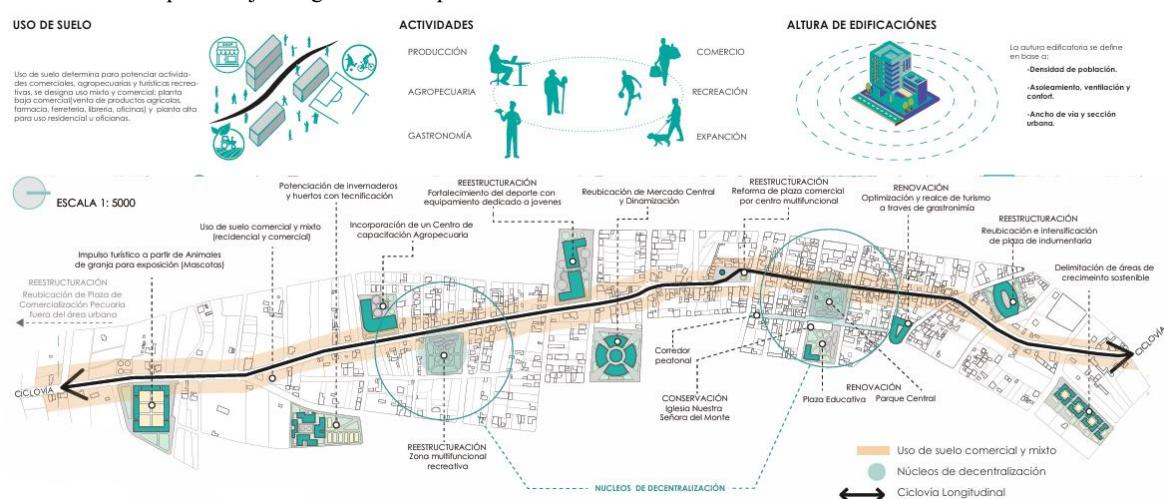
parte de los inmuebles patrimoniales, entre los que destaca la iglesia del cantón, ubicada en el parque central y atravesada directamente por este eje.

Se centra en fomentar la cohesión social organizada, por medio de la descentralización, a través de núcleos de integración que funcionan como puntos calientes, donde los ejes ordenadores planteados se cruzan, distribuyendo equitativamente los puntos de atracción a lo largo de este eje longitudinal y, a su vez, de la cabecera cantonal.

Asimismo, el Eje Integrador busca reorganizar el espacio urbano a partir de dos núcleos de descentralización conformados por parques centrales estratégicamente ubicados, que actúan como focos de atracción equilibrados en relación con la población que habita estos espacios. En este contexto, se plantea inicialmente una reforma de movilidad para la vía, que contempla el rediseño del espacio mediante la redistribución de áreas como la calzada y las aceras, incorporando además una ciclovía que se extienda a lo largo de toda la ciudad. Esto permitirá diversificar los medios de transporte y reducir el tráfico vehicular. De igual manera, se considera el redireccionamiento de la vía a un solo sentido en sus tramos más estrechos.

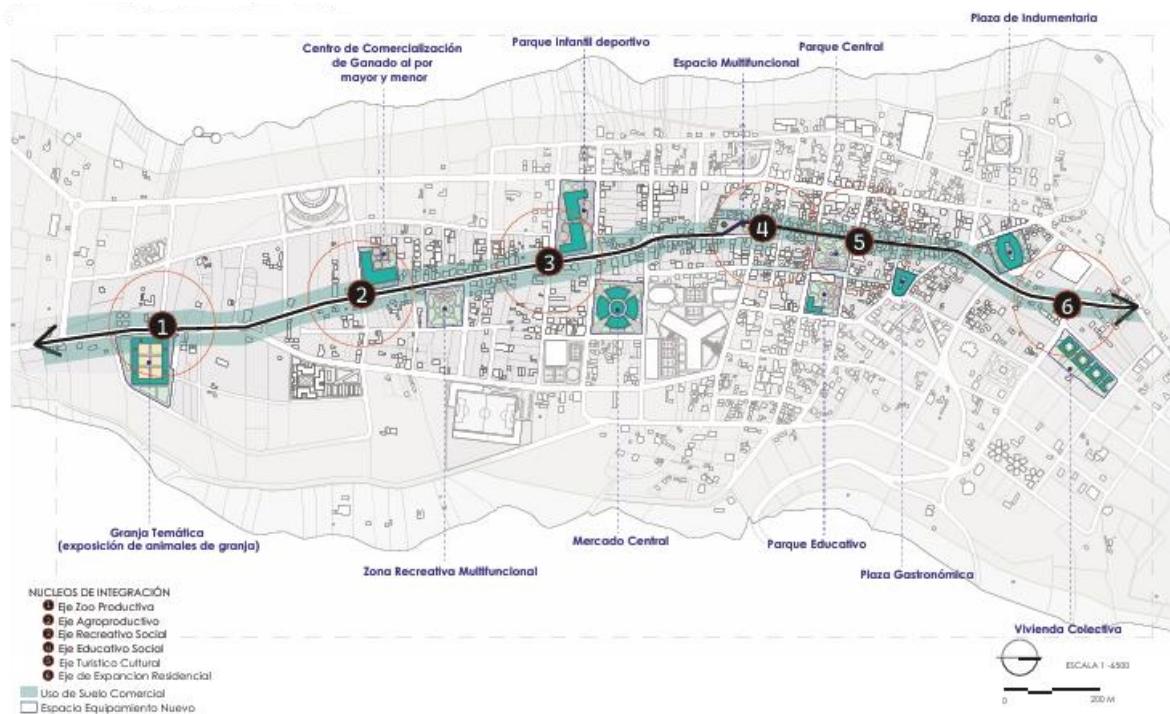
Finalmente, para enriquecer la imagen urbana, se propone la implementación de un sistema de iluminación pública con tratamiento especial en elementos patrimoniales, como la iglesia y los inmuebles colindantes, consolidando así la reestructuración integral de la avenida principal del cantón.

**Gráfico 102. Mapeo de Eje Integrador Principal**



**Nota.** Ejes. Fuente. Tesista

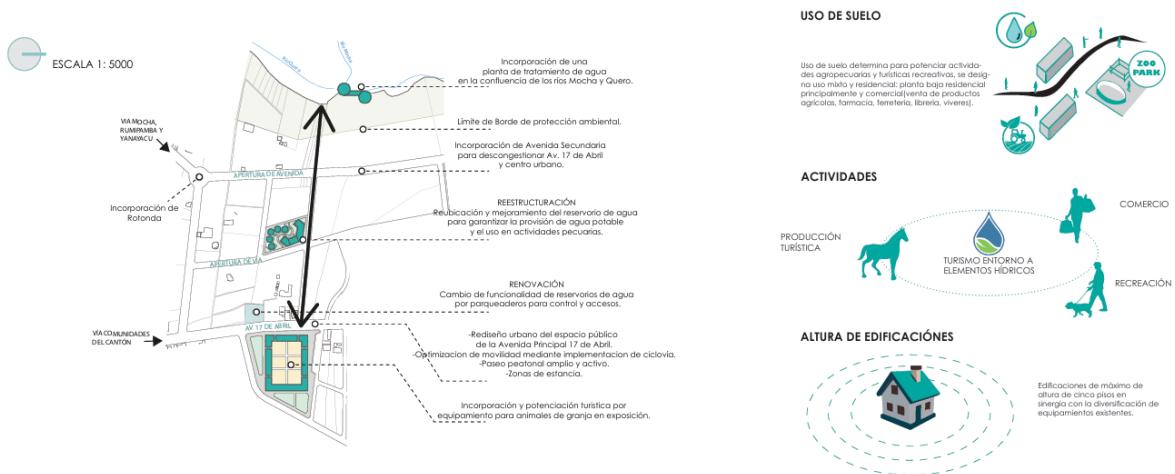
Gráfico 103. Mapeo de Núcleos de Eje Integrador Principal



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

### 5.5.2 Eje ecohídrico

Gráfico 104. Mapeo de Eje Ecohídrico



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

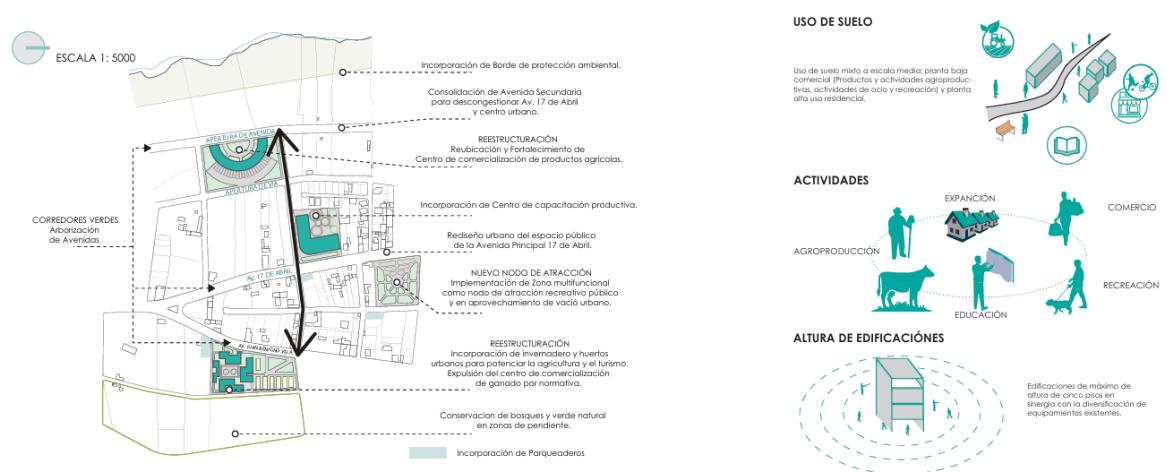
Se plantea un eje Ecohídrico, el cual toma relevancia por ser el más cercano al ingreso de la ciudad, además de a los ríos Quero y Mocha, y por atravesar de forma transversal la Av. principal, la cual contiene el Eje Integrador. El objetivo principal del eje Ecohídrico es abastecer (y potenciar los servicios básicos) de agua potable a la ciudad por medio de los equipamientos planteados estratégicamente ubicados, además de aprovechar los mismos como parte de la intensificación turística. De esta manera, se plantea la incorporación de una planta de tratamiento de agua en la unión de los ríos Quero y Mocha, esto en función con el

borde de protección ambiental planteado, ayudará a la limpieza, mejoramiento visual y aprovechamiento del caudal de ambos ríos, redirigiendo una parte para el consumo de animales en exposición y para producción agropecuaria con orientación al turismo. En correspondencia con lo anterior, se replantea el reservorio de agua en una nueva y estratégica ubicación topográfica, expandiéndolo y dándole una función más turística y expositiva, en empoderamiento de las grandes extensiones hídricas de páramo pertenecientes al cantón y a sus ríos colindantes. Este eje, además, incorpora una nueva avenida que redireccionará y contendrá gran parte del tráfico proveniente de las dos parroquias Rumipamba y Yanayacu, y redireccionará gran parte de los vehículos de carga pesada de las tres parroquias que conforman Quero, incluyendo las comunidades de la matriz del cantón.

Finalmente, se contempla esta zona como área de protección hídrica, por lo cual se propone el rediseño del espacio público de la Avenida 17 de Abril. En este eje se emplaza un equipamiento destinado a la exposición de animales de granja como punto de atracción, el cual funcionará en articulación con el eje agroproductivo, apoyando tanto al turismo como a las cualidades agropecuarias del cantón.

### 5.5.3 Eje agroproductivo

Gráfico 105. Mapeo de Eje Agroproductiva



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

Se plantea un Eje Agroproductivo como el segundo que atraviesa de manera transversal la avenida principal (Av. 17 de Abril), donde también se propuso el eje integrador. Este recorre de Este a Oeste la zona urbana a través de una calle sin nombre. En su trayecto se consideraban importantes el Centro de Comercialización de Ganado, por su afluencia en días de feria, así como las avenidas existentes y proyectadas en torno a la Av. 17 de Abril.

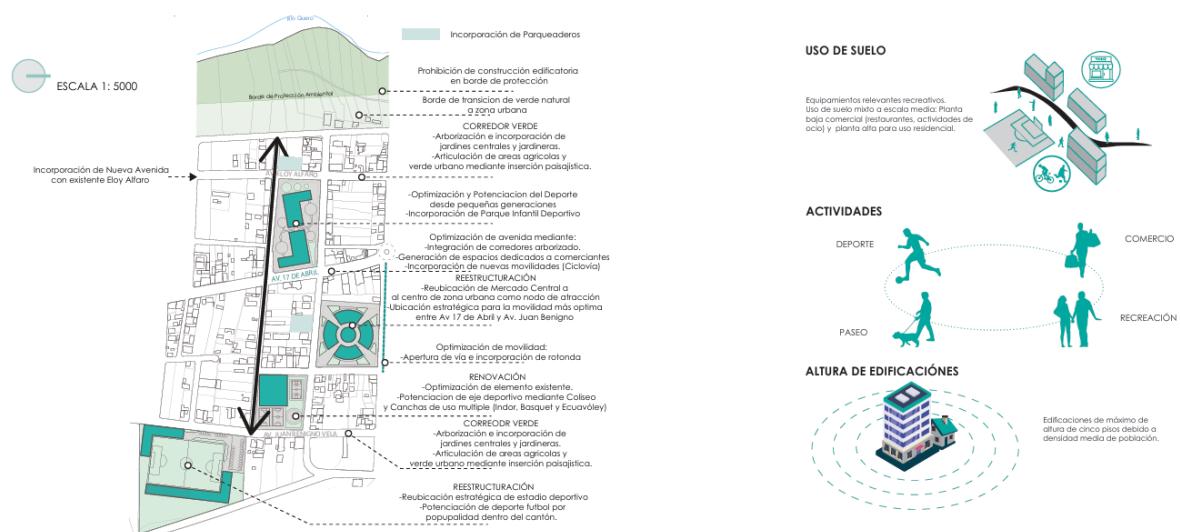
El objetivo es fortalecer y generar integración en el ámbito agrícola característico del cantón, además de impulsar el crecimiento y dinamismo de la ciudad en torno a cambios y la consolidación de equipamientos urbanos. Por ello, primero se trasladaron fuera del centro urbano los centros de venta de ganado, de acuerdo con el Reglamento Zoosanitario de Centros de Concentración de Animales (MAGAP, 2016, p. 5).

Posteriormente, el espacio liberado se aprovechó para reestructurarlo como invernaderos y huertos tecnificados urbanos, fortaleciendo así la riqueza cultural agrícola. Además, se propone la reestructuración del Centro de Comercialización de Productos Agrícolas en una nueva ubicación, dado que constituye un ícono de atracción comercial para la mayoría de los habitantes del cantón y refleja el movimiento agro productivo del lugar. De igual manera, se adiciona un Centro de Capacitación para productores agrícolas y ganaderos, junto con otras actividades vinculadas a la producción económica, precisamente para potenciar los equipamientos que generan atracción económica en torno a la cabecera cantonal y al cantón en general.

Asimismo, por la ubicación del eje, se proyecta un Parque Central N.2, estratégicamente situado en la zona de expansión, equidistante del parque central principal (Parque de Quero). Su finalidad es generar un punto de atracción pública y recreativa, impulsando el crecimiento de la ciudad hacia esta orientación previamente desaprovechada.

#### 5.5.4 Eje recreativo social

Gráfico 106. Mapeo de Eje Recreativo social



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

El eje recreativo social tiene como objetivo principal fomentar la recreación y la interacción comunitaria a través del deporte, respondiendo a la notable popularidad de disciplinas como el fútbol y el baloncesto en el cantón. De manera complementaria, y con el

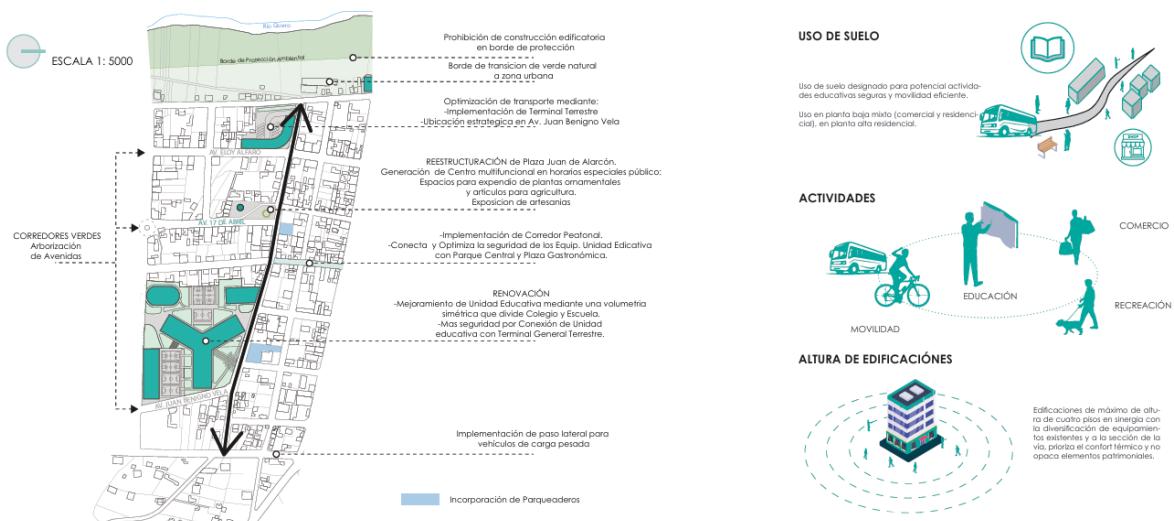
propósito de descentralizar los principales puntos de atracción urbana, se plantea la reubicación del mercado central hacia una zona más equilibrada dentro del área urbana. Este eje se ubica entre la calle Guayaquil y la calle H, atravesando de forma transversal el eje integrador (Av. 17 de Abril), y se compone de la reestructuración del estadio de fútbol, reubicado y optimizado en la Av. Juan Benigno Vela, para evitar aglomeraciones en el centro urbano y transformando fachadas duras por un diseño más amigable para el habitante. Continúa con un corredor verde en la Av. Juan B. Vela, a manera de conexión urbana con el coliseo de básquet, equipamiento ampliado y transformado para impulsar actividades recreativas y sociales entre la juventud. El espacio puede ser usado de forma multifuncional para eventos propios del cantón.

De esquina a esquina se encuentra el mercado central, reestructurado en una nueva ubicación, en el centro del casco urbano, generando un nodo de atracción más simétrico para la ciudad. Este nodo actúa como principal núcleo de movimiento económico del cantón, en conjunto con el centro de comercialización de productos agrícolas, debido a que es utilizado por la totalidad de los habitantes del cantón y no únicamente por los residentes urbanos. Asimismo, conectado por la Av. 17 de Abril y su corredor verde, se encuentra el parque infantil-deportivo, diseñado para impulsar el deporte desde las generaciones más jóvenes, además de implementar zonas dedicadas exclusivamente para niños y jóvenes.

Finalmente, el borde de protección genera seguridad sobre las edificaciones cercanas y sostenibilidad con el ambiente. De esta manera, el eje aborda los objetivos de recreación y de generación de un nuevo nodo de atracción.

### 5.5.5 Eje educativo social

Gráfico 107. Mapeo de Eje Educativo Social



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

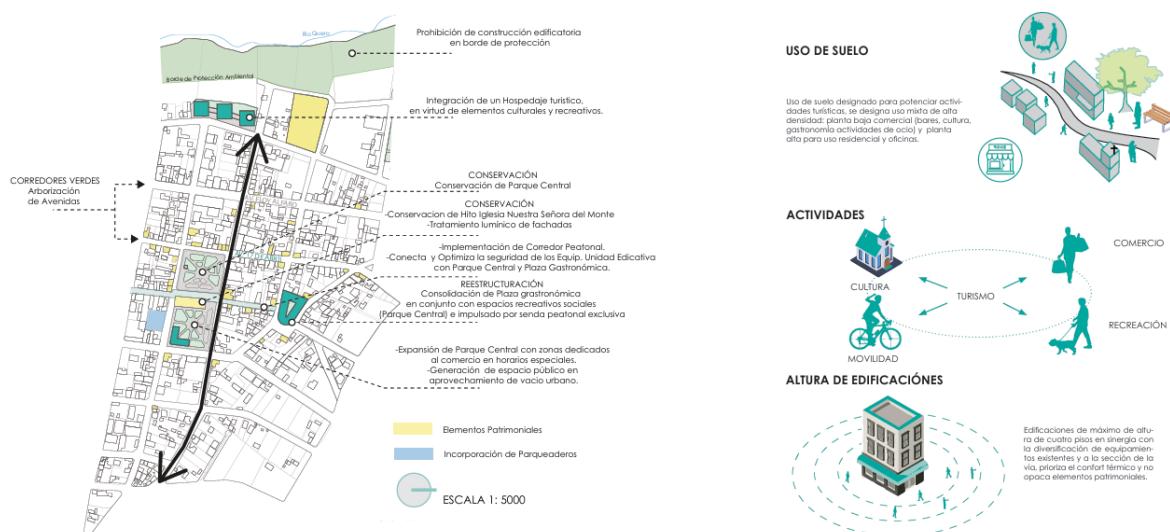
Se propone un eje transversal a la Avenida 17 de Abril, utilizando la calle Pedro Fermín Cevallos de punta a punta. En este recorrido se consideran instalaciones importantes existentes, como la Unidad Educativa 17 de Abril y la Plaza Juan de Alarcón (Merca do).

El planteamiento de un eje educativo-social tiene como propósito la seguridad de los estudiantes y habitantes que usan el transporte público, mediante la reorganización del espacio. De esta manera, se propone la renovación de la Unidad Educativa para que pueda contar con naves que permitan la correcta división de niveles desde escuela hasta colegio, sin interferir unos con otros. La conexión con el corredor peatonal es inmediata, guiando mediante su recorrido hacia la plaza gastronómica de forma segura gracias a su exclusividad peatonal. También, de forma inmediata, se encuentra la Plaza Juan de Alarcón, la cual se reestructura mediante un centro multifuncional, donde se tratará el expendio de productos ornamentales, agrícolas y artesanías, aprovechando su ubicación esquinera en la avenida principal.

Finalmente, se implementa un terminal terrestre general para buses urbanos e interprovinciales, además de escolares y turísticos. Este equipamiento está estratégicamente ubicado cerca de la unidad educativa única del cantón y de su centro más poblado, en la Av. Eloy Alfaro, dedicada a la circulación de vehículos pesados, generando mayor seguridad para los habitantes del cantón, evitando vehículos grandes y permitiendo recorridos cortos de máximo 15 minutos a pie hacia cualquier punto de la ciudad.

### 5.5.6 Eje turístico cultural

Gráfico 108. Mapeo de Eje Turístico Cultural



Nota. Ejes. Fuente. Tesista

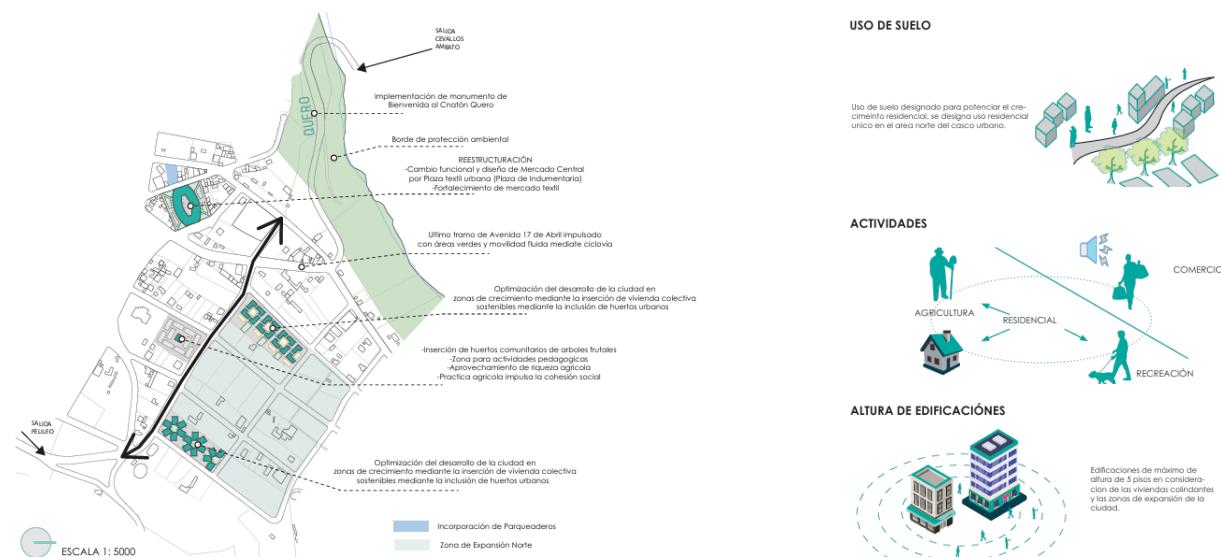
El eje turístico-cultural se establece en virtud de las características culturales y patrimoniales que ofrece la zona más densificada de la cabecera cantonal, siendo la iglesia

uno de sus elementos más destacados. En torno a este eje y su recorrido se encuentra el mayor número de viviendas patrimoniales, puesto que es el nacimiento de la ciudad, donde se concentra el parque central. Con el objetivo de enriquecer la imagen urbana y causar impacto en los residentes y visitantes, se plantea la conservación, reestructuración y optimización de los elementos urbanos.

En primer lugar, se propone mejorar la movilidad y los flujos de los habitantes mediante la implementación de un corredor peatonal exclusivo y la configuración del direccionamiento de las vías de acuerdo con sus características. Con esta medida se busca mejorar la accesibilidad vehicular sin dejar de lado al peatón. Además, se plantea la ampliación de aceras donde sea posible, junto con la inserción de rampas para fortalecer la accesibilidad de los negocios ubicados a lo largo del tramo. Asimismo, se propone la ampliación del parque central aprovechando vacíos urbanos y eliminando fachadas duras creadas por estos. Esto se articula con la iglesia como hito principal y se complementa con un tratamiento lumínico en las fachadas de todos los elementos patrimoniales y edificios públicos (como el del municipio). También se adiciona un elemento urbano dedicado exclusivamente a la gastronomía, que además funciona como remate visual del corredor peatonal. Finalmente, se establece un inmueble para el hospedaje turístico, en virtud de su ubicación en el centro de la ciudad y la presencia de todos los elementos públicos, culturales y patrimoniales optimizados. 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.

### 5.5.7 Eje de expansión residencial

**Gráfico 109.** Mapeo de Eje de Exposición residencial



Existen dos zonas de expansión previamente planteadas, donde este eje se enfoca exclusivamente en el crecimiento residencial. Se establece al norte del área urbana, fundamentado en las características topográficas y de accesibilidad. Además, dado que las tendencias comerciales se orientan hacia el sur, se conserva la tranquilidad del sector norte en cuanto a ruido y movimiento vehicular y peatonal, manteniendo las actividades comerciales al sur del área de intervención. El eje actúa como límite entre la zona de crecimiento residencial y el centro urbano comercial, extendiéndose entre la vía Quero Pelileo y la avenida 17 de Abril. Se lleva a cabo la reestructuración del antiguo Mercado Central, transformándolo en la Plaza de Indumentaria, optimizando así un espacio de alta circulación peatonal y reforzando el carácter comercial del sector. En el límite del eje se ubica un área con huertos de árboles fruta les propios de la zona, generando una transición hacia el área residencial en expansión y aportando valor paisajístico y ambiental.

Finalmente, la zona de expansión se desarrolla a partir del eje estructurante, incorporando prototipos de vivienda colectiva sostenible vinculados a zonas agrícolas. El eje de expansión residencial organiza el crecimiento urbano hacia el norte, aprovechando su topografía y accesibilidad para mantener un entorno tranquilo frente al dinamismo comercial del sur. La transformación del antiguo mercado en una Plaza de Indumentaria optimiza el espacio y refuerza la actividad comercial, mientras que los huertos frutales y las viviendas sostenibles consolidan una transición armónica entre lo urbano y lo natural.

## Propuesta de Master Plan

Gráfico 110. Mapeo de propuesta de master plan



Nota. Propuesta. Fuente. Tesista

## 5.6.1 Acercamiento a la propuesta

(Anexo 5)

## 5.6.2 Acercamiento de la propuesta en la Av. 17 de Abril

(Anexo 6)

## 5.7 Políticas de desarrollo

**Tabla 25.** Línea estratégica de movilidad

Desafío de gestión	Programa	Objetivo	Política	Indicador	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Línea de Base	Año LB	Anulación de metas			
										Año 2024	Año 2027	Año 2028	Año 2029
Movilidad y desarrollo de personas transcurridas y vehículos se ve limitado por la congestión dada por núcleos de desarrollo en torno a equipamientos comerciales.	Movilidad fluvial y terrestre equitativa	Fomentar una movilidad urbana sostenible prioritaria al peatón y su espacio público, con una buena distribución equitativa de servicios y equipamientos	Porcentaje de calles interiores que mejoran el flujo del centro urbano de Quero facilitan el uso de la red de equipamientos	Al 2030 se mejoran las vías que mejoran el flujo de los equipamientos	Incorporar de nuevos ejes viales que distribuyan el flujo de los equipamientos mejorados y se implementaron 16% aprox. Vías nuevas para el desarrollo de la descongestión	80% de vías actuales fueron mejoradas y se implementaron 16% aprox. Vías nuevas para el desarrollo de la descongestión	Diagnóstico de movilidad preliminar.	2026: identificación de ejes viales prioritarios y levantamiento topográfico.	2027: Bajopuerto del río Tajo y gestión de recorridos.	2028: Ejecución de obras de desarrollo y mejoramiento vial.	2029: Evaluación del desarrollo vial y flujo comercial.		
										2026: identificación de ejes viales prioritarios y levantamiento topográfico.	2027: Bajopuerto del río Tajo y gestión de recorridos.	2028: Ejecución de obras de desarrollo y mejoramiento vial.	2029: Evaluación del desarrollo vial y flujo comercial.
										2026: Levantamiento técnico de condiciones actuales de la Av. 17 de Abril.	2027: Diseño de intervención y planificación urbana.	2028: Rehabilitación y modernización de la vía.	2029: Evaluación de conectividad y flujo peatonal.
										2026: Diagnóstico de sendidos viales existentes.	2027: Señalización y monitoreo del flujo.		
										2026: Diseño de rutas peatonales prioritarias.	2027: Inicio de obras piloto en sectores céntricos.	2028: Extensión de la red peatonal a zonas comerciales.	2029: Consolidación y mantenimiento de rutas seguras.
										2026: Levantamiento de aceras deterioradas.	2027: Ejecución de obras de ampliación.	2028: Implementación de mobiliario urbano accesible.	2029: Evaluación del uso peatonal y mantenimiento.

**Nota.** Políticas de desarrollo. Fuente. Tesista

**Tabla 26.** Línea estratégica de crecimiento urbano

Desafío de gestión	Programa	Objetivo	Política	Indicador	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Línea de Base	Año LB	Anulación de metas			
										Año 2026 - 2028	Año 2029 - 2030	Año 2031 - 2033	Año 2034 - 2035
Crecimiento desorganizado con tendencias de concentración desequilibrada.	Centro urbano diverso	Descentralizar núcleos urbanos que impulsan la diversidad en áreas residenciales, comerciales e industriales, mejorando un crecimiento urbano planificado	Fomentar la descentralización sostenible mediante la densificación, controlando el uso mixto del suelo y la consolidación de áreas subutilizadas. Actualmente existe 40% de superficie consolidada.	Porcentaje de superficie urbana consolidada con usos mixtos (residencial, comercial, productivo y servicios).	Hasta 2033, la población urbana de Quero llegará a un 11% de crecimiento, permitiendo una planificación escalonada.	Activar los corazones de la población con huertos y espacios de ocio y servicios.	Incremento progresivo del uso urbano primario con equipamiento y servicios básicos.	43% de superficie urbana consolidada.	2026	Identificación de terrenos baldíos y promoción de programas piloto de huertos urbanos comunitarios.	Implementación de los primeros huertos urbanos y participación vecinal (mínimo 5 por zona).	2031	
										Revisión normativa y actualización de planes urbanos para permitir construcciones de hasta 5 pisos.	Construcción de los primeros edificios bajo el nuevo modelo de densificación.	2032	
										Identificación de áreas perimetrales y plantación de servicios básicos e infraestructura.	Inicio de proyectos piloto en zonas de expansión y consolidación de impacto urbano y ambiental.	2033	
										Ampliación de equipamientos y consolidación de áreas agrícolas y turísticas.	Evaluación de resultados y fortalecimiento de la conectividad entre zonas urbanas y rurales.	2034	

**Nota.** Políticas de desarrollo. Fuente. Tesista

**Tabla 27.** Línea estratégica de verde urbano

Desafío de gestión	Programa	Objetivo	Política	Indicador	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Línea de Base	Año LB	Anulación de metas			
										Año 2024 - 2027	Año 2028 - 2029	Año 3 2030 - 2031	Año 4 2032 - 2035
Gestión Ambiental y Recuperación Ecológica.	Centro verde	Fomentar los espacios verdes integrando lo natural y urbano y recuperar el borde fluvial del contorno.	Fomentar la planificación territorial sostenible integrando la protección ambiental y agrícola posicionándolo con un control del índice de verde urbano de 3.08 m2/ha a mínimo 9.0 m2/ha.	Para 2030, el cantón Quero integrará la protección ambiental y agrícola en áreas verdes y periféricas aumentando de 3.08 m2/ha a 9 m2/ha, de acuerdo al plan de partida hasta llegar a 15 m2/ha, recomendado por la OMS.	Forestación en áreas específicas a través de sendas o corredores verdes.	El porcentaje de área verde urbana y periférica aumenta de 3.08 m2/ha a 9 m2/ha, de acuerdo al plan de partida hasta llegar a 15 m2/ha, recomendado por la OMS.	Diagnóstico ambiental preliminar.	2026: identificación de áreas potenciales y priorización de zonas de reforestación.	2027: Inicio de forestación y consolidación de corredores verdes.	2026: consolidación y mantenimiento de áreas verdes.			
										2026: Evaluación del incremento del índice verde urbano.			
										2026: Delimitación de áreas de riesgo.	2026-2029: Reforestación y restauración paisajística.	2030: Consolidación de franjas de protección hidráulica.	
										2027: intervenciones iniciales y control de asentamientos.			
										2026: Diseño participativo y planificación.	2027 - 2028: implementación de proyectos piloto.	2029: Expansión a zonas consolidadas.	
										2030: Evaluación del impacto social y ambiental.			

**Nota.** Políticas de desarrollo. Fuente. Tesista

**Tabla 28.** Línea estratégica de equipamientos

Desafío de gestión	Programa	Objetivo	Política	Indicador	Meta	Acción	Indicadores de cumplimiento	Línea de Base	Año LB	Avance en cumplimiento			
										Año 2024 - 2027		Año 2028 - 2029	
										Año 2030 - 2031	Año 2031	Avance en cumplimiento	
La dinamización de la actividad del centro urbano se produce a partir de la ubicación orgánica y deseada de los equipamientos, lo que genera conflictos en el flujo peatonal y vehicular, afectando la movilidad y la integración funcional del área central.	Centro Histórico	Desarrollar y potenciar equipamientos renovados y reestructurados implementados en el área central.	Mejorar la diversificación funcional del centro urbano mediante la creación de espacios en desuso y la creación de nuevos equipamientos sociales, culturales, productivos y recreativos.	Controles de equipamientos renovados y reestructurados implementados en el área central.	Hasta 2027 se aspira mejorar la calidad de vida de la población con la creación de espacios social como espacio que promueve el desarrollo adaptándose a las demandas actuales y futuras.	Implementación de Centro de intervención del agua y la biodiversidad.	Cumplimiento de la creación de los huecos y la adecuación de áreas determinadas en el estudio.	Diseño y elaboración de propuesta de gronja temática	Diseño y elaboración de la estrategia y la adecuación de áreas determinadas en el espacio.	2028-2029: Ejecución de diseño y selección del terreno.	2027-2029: Ejecución y adecuación de equipamiento.	2020-2023: Puesta en funcionamiento y monitoreo ambiental.	
				Número de proyectos de rehabilitación y conservación implementados.		Creación de planta de tratamiento de agua en lotes en desuso	Aumento del nivel económico de los pobladores.			2027-2029: Construcción de infraestructura.	2027-2029: Ejecución y adecuación de equipamiento.	2028-2029: Operación y desarrollo de programas pedagógicos.	
						Reestructuración del mercado central	Regular conflictos, abriendo el espacio intercal y espacios y equipamientos adecuados para cada tipo de actividad.	Recursos vacíos y subutilizados identificados.		2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Implementación de un Centro Multifuncional público				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Renovación de vacíos a un centro de comercialización de productos agrícolas	24 Equipamientos planificados para su restauración, renovación y rehabilitación, con un total de 17.922 ha.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Transformación e innovación en huertos y jardines urbanos	12 Equipamientos reacondicionados. Representando el 8.20 ha y el 45.78% de todos los equipamientos.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Resocialización del parque central N°2 con lotes en desuso	10 Equipamientos renovados. Representando el 8.75ha y el 49.86% de todos los equipamientos.	Caractería de espacios comunitarios y culturales consolidados.		2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Reestructuración del parque central N°2 con lotes en desuso	10 Equipamientos renovados. Representando el 8.75ha y el 49.86% de todos los equipamientos.	Caractería de espacios comunitarios y culturales consolidados.		2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Implementación del Estado de fútbol del cantón en lotes vacíos	1 Equipoamiento rendible hasta 8 representando el 2.41% de todos los equipamientos.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Coliseo y canchas de uso múltiple del cantón en recuperación de espacios deportivos	4 Equipamientos comunitarios. Representando el 9.50 hectáreas y el 5.94% de todos los equipamientos.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Creación de un parque infantil deportivo	Diversificación de equipamientos y ubicación estratégica.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Reestructuración del Centro de Capacitación Productiva en áreas en desuso	Reapertura de actividades conflictivas en horarios pico.			2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Colocación de una plaza textil urbana				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Término terrestre				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Hospedaje Jurídico				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Extender el Parque Central fomando al vacío urbano				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Promover la interacción social mediante equipamientos colectivos que fortalezcan la identidad y cohesión comunitaria.				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Plaza gastronómica				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Renovación del centro de salud				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Rehabilitación y expansión del parque central				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Renovación de Institución Educativa.				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Resocialización de lotes en desuso para huertos comunitarios				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Implementación de vivienda colectiva en zonas en desuso				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	
						Colocación de monumento de bienvenida a Quero				2026-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2027-2029: Ejecución de obra y modernización de infraestructuras.	2020-2023: Implementación de gestión administrativa y monitoreo.	

**Nota.** Políticas de desarrollo. Fuente. Tesista

## CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 6.1 Conclusiones

En definitiva, la necesidad de implementar estas estrategias urbanas en función de reordenamiento del eje comercial av. 17 de abril del cantón Quero evidencia que se debe consolidar un modelo de intervención urbana para una regeneración del espacio público y articulación del sector productivo local. Es aquí donde la planificación integral y sostenible se vuelve esencial para evidenciar un compromiso significativo tanto financiero como productivo, buscando la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. En este proceso se incluye revitalizar el eje comercial principal, además de marcar un equilibrio entre las funciones sociales, económicas y ambientales que componen el núcleo urbano de Quero. Todo esto se arma en coherencia a los principios de desarrollo territorial sostenible. Este trabajo de investigación propone un modelo de crecimiento que promueva la movilidad, potenciando la centralidad urbana y fomente la cohesión social.

Durante el proceso se constató que fundamentar metodológicamente una estrategia integral de intervención permite componer un diagnóstico físico-natural, estructural y fenomenológico del centro urbano. Esto en sí, marca la relación entre movilidad, equipamientos y usos de suelo, que devuelve problemáticas como la congestión vehicular, la ocupación irregular del espacio público y la insuficiente infraestructura para peatones. Siguiendo con la investigación, se establecieron lineamientos de diseño que integran movilidad sostenible, reconfiguración espacial y fortalecimiento de la identidad urbana. La complejidad del área de estudio se cubrió con el desglose del marco teórico ya que se consideró a referentes urbanos nacionales o internacionales donde se observa que la revalorización de los ejes comerciales puede actuar como motor de regeneración económica y cohesión social, además del análisis de escenarios similares que evidenciaron la importancia de políticas de uso de suelo mixto, espacio público inclusivo y la accesibilidad universal.

Al finalizar el diagnóstico urbano de la Av. 17 de Abril tiene el papel de eje articulador de actividades económicas y sociales del cantón, pero tiende a limitarse encareciendo el desarrollo del territorio. Es por esto por lo que la saturación del espacio público por el comercio informal, la falta de áreas verdes y de infraestructura peatonal adecuada, así como la desarticulación de los equipamientos urbanos, que evidentemente la intención de este estudio es devolverle la funcionalidad, seguridad y atractivo al entorno urbano.

Posterior al diagnóstico se analiza las debilidades y potencialidades del eje comercial identificándose oportunidades estratégicas que posibilitan consolidar una red de espacios públicos activos, equipamientos complementarios y corredores verdes, que, bajos los ojos de la población refuerzan el sentido de identidad y el dinamismo económico del cantón Quero. La complementación de todas estas acciones sienta las bases para un crecimiento planificado, inclusive y resiliente.

## 6.2 Recomendaciones

Es imprescindible fortalecer la gestión urbana del cantón Quero mediante una planificación integral que parte de consolidar su eje comercial a un espacio estructurante urbano. Para esto, el actor público debería orientar el ordenamiento territorial con políticas que impliquen mantener un equilibrio entre, la regulación del uso del suelo y la mejora de la movilidad. Además, se sugiere que las estrategias de movilidad involucren el rediseño de la infraestructura vial, la ampliación de aceras y la creación de recorridos peatonales y ciclovías. Este accionar se potenciaría con la con la reubicación y formalización del comercio informal, mostrando un dominio eficiente del espacio urbano y por lo tanto la imagen urbana del cantón.

Tomando en cuenta otro enfoque, es imperativo la participación ciudadana dentro de todas las etapas del proceso de planificación, ejecución y mantenimiento de las intervenciones urbanas. Esta inclusión generalmente es obviada por el equipo técnico, pero su peso para la toma de decisiones, tanto de habitantes, comerciantes y actores locales, garantizará la apropiación social del espacio público y el éxito de las transformaciones propuestas. Es aquí donde la municipalidad tiene la potestad de lanzar programas de revitalización económica y cultural, orientados al fortalecimiento de las actividades productivas tradicionales, de igual forma, el papel de los actores privados con inversiones dará una inyección de solvencia que muestre la colaboración entre actores sociales que saquen adelante al cantón. Por otra parte, se recomienda actuar en la cobertura de áreas verdes y espacios recreativos dentro del eje de la Av. 17 de Abril, integrando elementos paisajísticos que aporten confort ambiental y fomenten la interacción social. Todo esto deberá coordinarse bajo criterios de sostenibilidad ambiental, incorporando sistemas de drenaje urbano, mobiliario ecológico y vegetación nativa adaptada al clima local. Finalmente, se sugiere desarrollar un plan de monitoreo y evaluación permanente para el impacto de las intervenciones urbanas en términos de habitabilidad, movilidad, economía local y percepción ciudadana. Este paso dará visibilidad a posibles falencias y dando una

causa para su futuro ajuste, en fin, para la Av. 17 de Abril se posicionará como corredor urbano dinámico, inclusivo y sostenible.

## Bibliografía

- AGROCALIDAD. (2016). REGLAMENTO ZOOSANITARIO DE CENTROS DE CONCENTRACION DE ANIMALES. [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Álvarez De La Torre, G. B. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas.
- Álvarez De La Torre, G. B. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas.
- Atomiuun Services. (2022). Tipos de suelo urbano. <https://atomiuunservices.com/blog/tipos-de-suelo/#htoc-usos-del-suelo-urbano>
- Banco Mundial. (2023). Desarrollo urbano. <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview#:~:text=Para%20202045%2C%20la%20poblaci%C3%B3n%20urbana,crecimiento%20y%20porcicionar%20servicios%20b%C3%A1sicos>
- Batty, M., & Longley, P. (2018). Fractal Cities: A Geometry of Form and Function.
- Bazant, J. (1984). Manual de Criterios de Diseño Urbano. [https://www.academia.edu/42955913/MANUAL\\_DE\\_DISE%C3%91O\\_URBANO\\_BAZANT](https://www.academia.edu/42955913/MANUAL_DE_DISE%C3%91O_URBANO_BAZANT)
- Borja J, & Muxí Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. <https://www.researchgate.net/publication/31731154>
- Bosselmann, P. (2008). Urban Transformation Understanding City Form and Design. <https://islandpress.org/books/urban-transformation#desc>
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. <https://www.flacsoandes.edu.ec/agora/espacio-publico-punto-de-partida-para-la-alteridad>
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. <https://www.flacsoandes.edu.ec/agora/espacio-publico-punto-de-partida-para-la-alteridad>
- CELADE. (2012). La urbanización presenta oportunidades y desafíos para avanzar hacia el desarrollo sostenible. <https://www.cepal.org/notas/73/Titulares2>
- COMUDE. (2023). VÍA RECREACTIVA GUADALAJARA. <https://comudetlaquepaque.com/via-recreactiva/>
- Conceptos Jurídicos. (2015). Suelo Urbano. <https://www.conceptosjuridicos.com/suelo-urbano/>
- Coulomb, R. (2021). Patrimonio cultural, centralidad urbana y “modelo de ciudad.” <https://doi.org/10.56039/rgne3a04>
- Coulomb, R. (2021). Patrimonio cultural, centralidad urbana y “modelo de
- Ching, F. D. (2022). Arquitectura Forma, Espacio y Orden. [https://elateoriaarq.files.wordpress.com/2016/12/arquitectura-forma-espacio-y-orden-francis-d-k-ching\\_redacted.pdf](https://elateoriaarq.files.wordpress.com/2016/12/arquitectura-forma-espacio-y-orden-francis-d-k-ching_redacted.pdf)
- Durán, E., & Vanegas, N. (2015). Espacio público en zonas de patrimonio débil Regeneración arquitectónico-urbana de la plaza El Otorongo y la Plaza del Herrero. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23076>
- GAD Municipal Cuenca. (2016). Cuenca RED \_ Red de Espacios Dinámicos.
- GADM Cantón Quero. (2022). PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL
- GADM Quero. (2017). Plan de Desarrollo y Ordenamiento y Territorial del Cantón Santiago de Quero. [www.quero.gob.ec](http://www.quero.gob.ec).
- GADMQ. (2017). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN SANTIAGO DE QUERO. [www.quero.gob.ec](http://www.quero.gob.ec).
- Gehl, J. (2010). Cities For People. [https://umranica.wikido.xyz/repo/7/75/Cities\\_For\\_People\\_-\\_Jan\\_Gehl.pdf](https://umranica.wikido.xyz/repo/7/75/Cities_For_People_-_Jan_Gehl.pdf)

- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. [https://www.academia.edu/14334898/Ciudades\\_para\\_la\\_gente\\_Ediciones\\_Infinito](https://www.academia.edu/14334898/Ciudades_para_la_gente_Ediciones_Infinito)
- GMCSQ. (2023). Actividad Económicas QUERO. <https://www.quero.gob.ec/actividad-economica/>
- Guerrero Baca, L. F. (1998). Estudios de tipología arquitectónica. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- Guterres, A. (2020). ONU-Hábitat: Ciudades del Mundo. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr\\_2020\\_sg\\_foreword.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_sg_foreword.pdf)
- IQLatino. (2015). Jan Gehl: la escala humana de las favelas latinoamericanas. <https://iqlatino.org/jan-gehl-la-escala-humana-de-las-favelas-latinoamericanas/>
- IV CEC. (2022). DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. <https://cecriobamba.unach.edu.ec/desarrollo-urbano-sostenible/>
- Jacobs, J. (1961). Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades.
- Lynch, K. (1960). THE IMAGE OF THE CITY.
- Municipio de Medellín. (2012). Modelo de transformación urbana - Proyecto Urbano Integran (PUI) en la zona nororiental y Consolidación habitacional en la Quebrada Juan Bobo.
- Ochoa Acosta, J. A., Guerrero Baca, L. F., & Camargo Lara, M. A. (2023). Tipología arquitectónica y zonas de monumentos históricos, caso San Andrés Tuxtla, Veracruz. [https://www.redalyc.org/journal/6841/684174764006/html/#redalyc\\_684174764006\\_ref1](https://www.redalyc.org/journal/6841/684174764006/html/#redalyc_684174764006_ref1)
- Oliveira, V. (2016). The Urban Book Series. <http://www.springer.com/series/14773>
- Ospina, J. (2014a). Las Ramblas en el crecimiento urbano de Barcelona. [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-58982014000100003](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100003)
- Ospina, J. (2014b). Las Ramblas en el crecimiento urbano de Barcelona. [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-58982014000100003](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100003)
- Ospina-Tascón, J. J. (2018). Las Ramblas de Barcelona. Sello Editorial Universidad del Tolima.
- Rikwert, J. (2000). La idea de la ciudad. <https://es.scribd.com/document/365204883/rykwert-j-la-idea-de-ciudad-pdf>
- Rojas, N. (2018). Eje Integrador de servicios y espacios públicos en la Ciudad de Paute. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/8262>
- Rossi, A., & Eisenman, P. (1982). The Architecture of the City. [https://monoskop.org/images/1/16/Rossi\\_Aldo\\_The\\_Architecture\\_of\\_the\\_City\\_1982 OCR\\_parts\\_missing.pdf](https://monoskop.org/images/1/16/Rossi_Aldo_The_Architecture_of_the_City_1982 OCR_parts_missing.pdf)
- Seba, J. (1987). Los ejes urbanos y su influencia en la estructura urbana de la ciudad. <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura/1394>
- Shi, B., Yang, J., & Zheng, Y. (2021). The Centre of City: Urban Central Structure. In The Centre of City: Urban Central Structure. Springer Science+Business Media. <https://doi.org/10.1007/978-981-33-6675-6>
- Yepez, G. (2020). Corredor Metropolitano de Quito. [https://issuu.com/yesinnovation/docs/resumen\\_ejecutivo\\_final2](https://issuu.com/yesinnovation/docs/resumen_ejecutivo_final2)
- INEC. (2022). *Perfil Demográfico Ecuador*. <https://cubos.inec.gob.ec/AppCensoEcuador/>

## ANEXOS

### Anexo 1

**CAPÍTULO II**

## 2.4 ANÁLISIS DE REFERENTES

### 2.4.1 Las Ramblas de Barcelona



Las Ramblas de Barcelona, uno de los espacios urbanos más emblemáticos de la ciudad, desempeñó como un eje público que transformó y creó sus orígenes con un uso público y natural. Estos estructuras propias del Mediterráneo, fueron inicialmente canales de escombrera que conectaban los montañas con el mar, desempeñando un papel fundamental en el crecimiento histórico de la ciudad.

La evolución de las Ramblas no transformó este espacio en un lugar vivencial para el ocio, sino que, a través de su interacción con el entorno, se ha convertido. Su desarrollo desde el período medieval, cuando funcionaban como límites territoriales, hasta su consolidación como grandes calles en el siglo XX bajo el Plan Cerdá, resalta su papel como configurador urbano y catalizador de la vida social.

**Requerimientos de diseño y estrategias:**

- **Desarrollo peatonal y conectividad:** Las Ramblas presentan un amplio espacio peatonal en contraste con las calles angostas de la Ciutat Vella, fomentando la interacción social y la actividad comercial.
- **Integración de elementos históricos y modernos:** Con proyectos como la arborización propuesta en el siglo XVII y la adecuación de espacios públicos emblemáticos como el Mercado de la Boquería y la Plaza Real, esta ciudad muestra tradición y funcionalidades contemporáneas.
- **Espacios adaptativos y multifuncionales:** Intervenciones urbanas que permiten la convivencia y el desarrollo intersectorial en el eje libre y eventos culturales, manteniendo un equilibrio entre los usos públicos y privados.

Las Ramblas de Barcelona no solo reflejan la historia y evolución de la ciudad, sino que también demuestran cómo el urbanismo puede transformar elementos naturales en espacios urbanos dinámicos y sostenibles. Este ejemplo resalta la importancia de planificaciones urbanas integradas para mejorar la calidad de vida y la resiliencia de las ciudades.

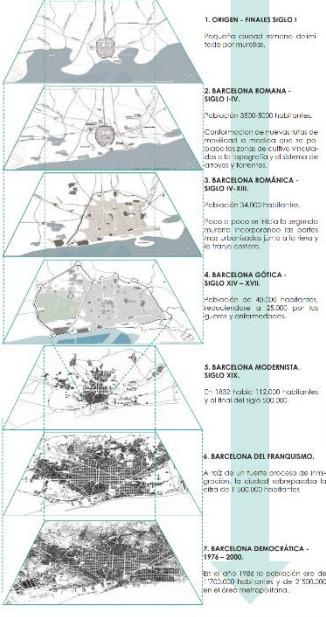
Fuente: Los grandes espacios urbanos. Cerdá y las Ramblas. Llamazares, J. (2018).

Referencia: Ramblas de Barcelona. (2018).

**PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA EN EL EJE COMERCIAL. SORTEO AV. 17 DE ABRIL DE CANTÓN DIBUJO. TECNOCARABIA**

### DIAGNÓSTICO GENERAL

#### ORIGEN DE LAS RAMBLAS EN EL CRECIMIENTO URBANO DE BARCELONA



1. ORIGEN - FINALES SIGLO I  
Proyecto castral romano: abierta todo por murallas.

2. BARCELONA ROMANA - SIGLO IV.  
Población de 3500-5000 habitantes. Conformación de nuevas zonas de vivienda y trabajo. Se crean los primeros canales de cultivo vinculados a la actividad pesquera y al sistema de riego y alcantarillado.

3. BARCELONA ROMÁNICA - SIGLO X-XII.  
Población de 30.000 habitantes. Poco a poco se inicia la segunda etapa: incorporación de los barrios más allá de las murallas y la creación de nuevos canales.

4. BARCELONA GÓTICA - SIGLO XIV - XVII.  
Población de 40.000 habitantes, creciendo a 55.000 en la primera mitad del siglo XVII.

5. BARCELONA MODERNISTA - SIGLO XIX.  
Circa 1830: población 112.000 habitantes y al final del siglo 500.000.

6. BARCELONA DEL FRANQUISMO.  
A finales del siglo XX: proceso de integración. La ciudad superpasa las 1.000.000 habitantes.

7. BARCELONA DEMOCRÁTICA - 1976 - 2000.  
En el año 1986 la población era de 700.000 habitantes y de 2.000.000 en el año 2000.

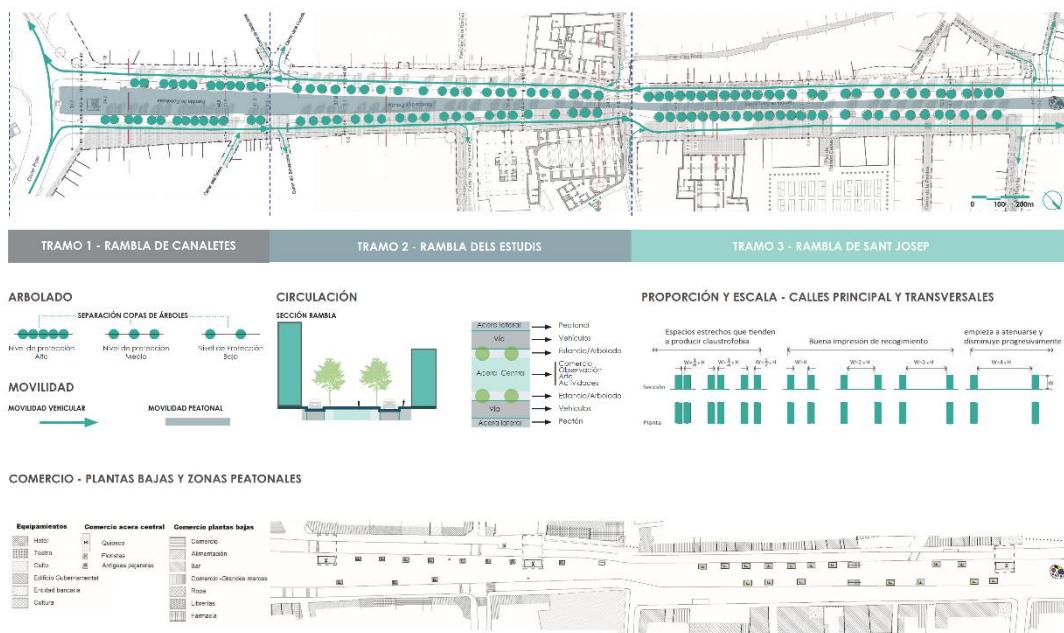
#### COMPARACIÓN DEL TRAZADO DE LA RAMBLA EN EL SIGLO XVIII CON EL TRAZADO ACTUAL



0 100 200m

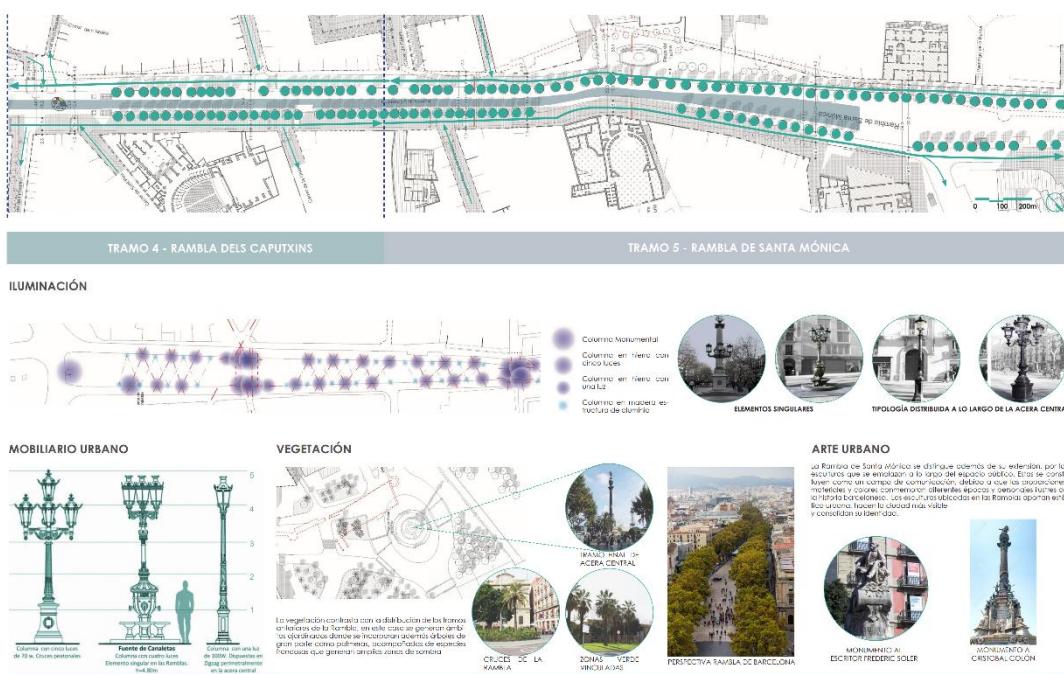
RAMBLA ANTIGUA: 1770-1780  
1. Carrer de la Rambla (1770)  
2. Carrer de la Riera (1770)  
3. Carrer de la Riera (1780)  
4. Carrer de la Riera (1780)  
5. Carrer de la Riera (1780)  
6. Carrer de la Riera (1780)  
7. Carrer de la Riera (1780)  
8. Carrer de la Riera (1780)  
9. Carrer de la Riera (1780)  
10. Carrer de la Riera (1780)  
11. Carrer de la Riera (1780)  
12. Carrer de la Riera (1780)  
13. Carrer de la Riera (1780)  
14. Carrer de la Riera (1780)  
15. Carrer de la Riera (1780)  
16. Carrer de la Riera (1780)  
17. Carrer de la Riera (1780)  
18. Carrer de la Riera (1780)  
19. Carrer de la Riera (1780)  
20. Carrer de la Riera (1780)  
21. Carrer de la Riera (1780)  
22. Carrer de la Riera (1780)  
23. Carrer de la Riera (1780)  
24. Carrer de la Riera (1780)  
25. Carrer de la Riera (1780)  
26. Carrer de la Riera (1780)  
27. Carrer de la Riera (1780)  
28. Carrer de la Riera (1780)  
29. Carrer de la Riera (1780)  
30. Carrer de la Riera (1780)  
31. Carrer de la Riera (1780)  
32. Carrer de la Riera (1780)  
33. Carrer de la Riera (1780)  
34. Carrer de la Riera (1780)  
35. Carrer de la Riera (1780)  
36. Carrer de la Riera (1780)  
37. Carrer de la Riera (1780)  
38. Carrer de la Riera (1780)  
39. Carrer de la Riera (1780)  
40. Carrer de la Riera (1780)  
41. Carrer de la Riera (1780)  
42. Carrer de la Riera (1780)  
43. Carrer de la Riera (1780)  
44. Carrer de la Riera (1780)  
45. Carrer de la Riera (1780)  
46. Carrer de la Riera (1780)  
47. Carrer de la Riera (1780)  
48. Carrer de la Riera (1780)  
49. Carrer de la Riera (1780)  
50. Carrer de la Riera (1780)  
51. Carrer de la Riera (1780)  
52. Carrer de la Riera (1780)  
53. Carrer de la Riera (1780)  
54. Carrer de la Riera (1780)  
55. Carrer de la Riera (1780)  
56. Carrer de la Riera (1780)  
57. Carrer de la Riera (1780)  
58. Carrer de la Riera (1780)  
59. Carrer de la Riera (1780)  
60. Carrer de la Riera (1780)  
61. Carrer de la Riera (1780)  
62. Carrer de la Riera (1780)  
63. Carrer de la Riera (1780)  
64. Carrer de la Riera (1780)  
65. Carrer de la Riera (1780)  
66. Carrer de la Riera (1780)  
67. Carrer de la Riera (1780)  
68. Carrer de la Riera (1780)  
69. Carrer de la Riera (1780)  
70. Carrer de la Riera (1780)  
71. Carrer de la Riera (1780)  
72. Carrer de la Riera (1780)  
73. Carrer de la Riera (1780)  
74. Carrer de la Riera (1780)  
75. Carrer de la Riera (1780)  
76. Carrer de la Riera (1780)  
77. Carrer de la Riera (1780)  
78. Carrer de la Riera (1780)  
79. Carrer de la Riera (1780)  
80. Carrer de la Riera (1780)  
81. Carrer de la Riera (1780)  
82. Carrer de la Riera (1780)  
83. Carrer de la Riera (1780)  
84. Carrer de la Riera (1780)  
85. Carrer de la Riera (1780)  
86. Carrer de la Riera (1780)  
87. Carrer de la Riera (1780)  
88. Carrer de la Riera (1780)  
89. Carrer de la Riera (1780)  
90. Carrer de la Riera (1780)  
91. Carrer de la Riera (1780)  
92. Carrer de la Riera (1780)  
93. Carrer de la Riera (1780)  
94. Carrer de la Riera (1780)  
95. Carrer de la Riera (1780)  
96. Carrer de la Riera (1780)  
97. Carrer de la Riera (1780)  
98. Carrer de la Riera (1780)  
99. Carrer de la Riera (1780)  
100. Carrer de la Riera (1780)  
101. Carrer de la Riera (1780)  
102. Carrer de la Riera (1780)  
103. Carrer de la Riera (1780)  
104. Carrer de la Riera (1780)  
105. Carrer de la Riera (1780)  
106. Carrer de la Riera (1780)  
107. Carrer de la Riera (1780)  
108. Carrer de la Riera (1780)  
109. Carrer de la Riera (1780)  
110. Carrer de la Riera (1780)  
111. Carrer de la Riera (1780)  
112. Carrer de la Riera (1780)  
113. Carrer de la Riera (1780)  
114. Carrer de la Riera (1780)  
115. Carrer de la Riera (1780)  
116. Carrer de la Riera (1780)  
117. Carrer de la Riera (1780)  
118. Carrer de la Riera (1780)  
119. Carrer de la Riera (1780)  
120. Carrer de la Riera (1780)  
121. Carrer de la Riera (1780)  
122. Carrer de la Riera (1780)  
123. Carrer de la Riera (1780)  
124. Carrer de la Riera (1780)  
125. Carrer de la Riera (1780)  
126. Carrer de la Riera (1780)  
127. Carrer de la Riera (1780)  
128. Carrer de la Riera (1780)  
129. Carrer de la Riera (1780)  
130. Carrer de la Riera (1780)  
131. Carrer de la Riera (1780)  
132. Carrer de la Riera (1780)  
133. Carrer de la Riera (1780)  
134. Carrer de la Riera (1780)  
135. Carrer de la Riera (1780)  
136. Carrer de la Riera (1780)  
137. Carrer de la Riera (1780)  
138. Carrer de la Riera (1780)  
139. Carrer de la Riera (1780)  
140. Carrer de la Riera (1780)  
141. Carrer de la Riera (1780)  
142. Carrer de la Riera (1780)  
143. Carrer de la Riera (1780)  
144. Carrer de la Riera (1780)  
145. Carrer de la Riera (1780)  
146. Carrer de la Riera (1780)  
147. Carrer de la Riera (1780)  
148. Carrer de la Riera (1780)  
149. Carrer de la Riera (1780)  
150. Carrer de la Riera (1780)  
151. Carrer de la Riera (1780)  
152. Carrer de la Riera (1780)  
153. Carrer de la Riera (1780)  
154. Carrer de la Riera (1780)  
155. Carrer de la Riera (1780)  
156. Carrer de la Riera (1780)  
157. Carrer de la Riera (1780)  
158. Carrer de la Riera (1780)  
159. Carrer de la Riera (1780)  
160. Carrer de la Riera (1780)  
161. Carrer de la Riera (1780)  
162. Carrer de la Riera (1780)  
163. Carrer de la Riera (1780)  
164. Carrer de la Riera (1780)  
165. Carrer de la Riera (1780)  
166. Carrer de la Riera (1780)  
167. Carrer de la Riera (1780)  
168. Carrer de la Riera (1780)  
169. Carrer de la Riera (1780)  
170. Carrer de la Riera (1780)  
171. Carrer de la Riera (1780)  
172. Carrer de la Riera (1780)  
173. Carrer de la Riera (1780)  
174. Carrer de la Riera (1780)  
175. Carrer de la Riera (1780)  
176. Carrer de la Riera (1780)  
177. Carrer de la Riera (1780)  
178. Carrer de la Riera (1780)  
179. Carrer de la Riera (1780)  
180. Carrer de la Riera (1780)  
181. Carrer de la Riera (1780)  
182. Carrer de la Riera (1780)  
183. Carrer de la Riera (1780)  
184. Carrer de la Riera (1780)  
185. Carrer de la Riera (1780)  
186. Carrer de la Riera (1780)  
187. Carrer de la Riera (1780)  
188. Carrer de la Riera (1780)  
189. Carrer de la Riera (1780)  
190. Carrer de la Riera (1780)  
191. Carrer de la Riera (1780)  
192. Carrer de la Riera (1780)  
193. Carrer de la Riera (1780)  
194. Carrer de la Riera (1780)  
195. Carrer de la Riera (1780)  
196. Carrer de la Riera (1780)  
197. Carrer de la Riera (1780)  
198. Carrer de la Riera (1780)  
199. Carrer de la Riera (1780)  
200. Carrer de la Riera (1780)  
201. Carrer de la Riera (1780)  
202. Carrer de la Riera (1780)  
203. Carrer de la Riera (1780)  
204. Carrer de la Riera (1780)  
205. Carrer de la Riera (1780)  
206. Carrer de la Riera (1780)  
207. Carrer de la Riera (1780)  
208. Carrer de la Riera (1780)  
209. Carrer de la Riera (1780)  
210. Carrer de la Riera (1780)  
211. Carrer de la Riera (1780)  
212. Carrer de la Riera (1780)  
213. Carrer de la Riera (1780)  
214. Carrer de la Riera (1780)  
215. Carrer de la Riera (1780)  
216. Carrer de la Riera (1780)  
217. Carrer de la Riera (1780)  
218. Carrer de la Riera (1780)  
219. Carrer de la Riera (1780)  
220. Carrer de la Riera (1780)  
221. Carrer de la Riera (1780)  
222. Carrer de la Riera (1780)  
223. Carrer de la Riera (1780)  
224. Carrer de la Riera (1780)  
225. Carrer de la Riera (1780)  
226. Carrer de la Riera (1780)  
227. Carrer de la Riera (1780)  
228. Carrer de la Riera (1780)  
229. Carrer de la Riera (1780)  
230. Carrer de la Riera (1780)  
231. Carrer de la Riera (1780)  
232. Carrer de la Riera (1780)  
233. Carrer de la Riera (1780)  
234. Carrer de la Riera (1780)  
235. Carrer de la Riera (1780)  
236. Carrer de la Riera (1780)  
237. Carrer de la Riera (1780)  
238. Carrer de la Riera (1780)  
239. Carrer de la Riera (1780)  
240. Carrer de la Riera (1780)  
241. Carrer de la Riera (1780)  
242. Carrer de la Riera (1780)  
243. Carrer de la Riera (1780)  
244. Carrer de la Riera (1780)  
245. Carrer de la Riera (1780)  
246. Carrer de la Riera (1780)  
247. Carrer de la Riera (1780)  
248. Carrer de la Riera (1780)  
249. Carrer de la Riera (1780)  
250. Carrer de la Riera (1780)  
251. Carrer de la Riera (1780)  
252. Carrer de la Riera (1780)  
253. Carrer de la Riera (1780)  
254. Carrer de la Riera (1780)  
255. Carrer de la Riera (1780)  
256. Carrer de la Riera (1780)  
257. Carrer de la Riera (1780)  
258. Carrer de la Riera (1780)  
259. Carrer de la Riera (1780)  
260. Carrer de la Riera (1780)  
261. Carrer de la Riera (1780)  
262. Carrer de la Riera (1780)  
263. Carrer de la Riera (1780)  
264. Carrer de la Riera (1780)  
265. Carrer de la Riera (1780)  
266. Carrer de la Riera (1780)  
267. Carrer de la Riera (1780)  
268. Carrer de la Riera (1780)  
269. Carrer de la Riera (1780)  
270. Carrer de la Riera (1780)  
271. Carrer de la Riera (1780)  
272. Carrer de la Riera (1780)  
273. Carrer de la Riera (1780)  
274. Carrer de la Riera (1780)  
275. Carrer de la Riera (1780)  
276. Carrer de la Riera (1780)  
277. Carrer de la Riera (1780)  
278. Carrer de la Riera (1780)  
279. Carrer de la Riera (1780)  
280. Carrer de la Riera (1780)  
281. Carrer de la Riera (1780)  
282. Carrer de la Riera (1780)  
283. Carrer de la Riera (1780)  
284. Carrer de la Riera (1780)  
285. Carrer de la Riera (1780)  
286. Carrer de la Riera (1780)  
287. Carrer de la Riera (1780)  
288. Carrer de la Riera (1780)  
289. Carrer de la Riera (1780)  
290. Carrer de la Riera (1780)  
291. Carrer de la Riera (1780)  
292. Carrer de la Riera (1780)  
293. Carrer de la Riera (1780)  
294. Carrer de la Riera (1780)  
295. Carrer de la Riera (1780)  
296. Carrer de la Riera (1780)  
297. Carrer de la Riera (1780)  
298. Carrer de la Riera (1780)  
299. Carrer de la Riera (1780)  
300. Carrer de la Riera (1780)  
301. Carrer de la Riera (1780)  
302. Carrer de la Riera (1780)  
303. Carrer de la Riera (1780)  
304. Carrer de la Riera (1780)  
305. Carrer de la Riera (1780)  
306. Carrer de la Riera (1780)  
307. Carrer de la Riera (1780)  
308. Carrer de la Riera (1780)  
309. Carrer de la Riera (1780)  
310. Carrer de la Riera (1780)  
311. Carrer de la Riera (1780)  
312. Carrer de la Riera (1780)  
313. Carrer de la Riera (1780)  
314. Carrer de la Riera (1780)  
315. Carrer de la Riera (1780)  
316. Carrer de la Riera (1780)  
317. Carrer de la Riera (1780)  
318. Carrer de la Riera (1780)  
319. Carrer de la Riera (1780)  
320. Carrer de la Riera (1780)  
321. Carrer de la Riera (1780)  
322. Carrer de la Riera (1780)  
323. Carrer de la Riera (1780)  
324. Carrer de la Riera (1780)  
325. Carrer de la Riera (1780)  
326. Carrer de la Riera (1780)  
327. Carrer de la Riera (1780)  
328. Carrer de la Riera (1780)  
329. Carrer de la Riera (1780)  
330. Carrer de la Riera (1780)  
331. Carrer de la Riera (1780)  
332. Carrer de la Riera (1780)  
333. Carrer de la Riera (1780)  
334. Carrer de la Riera (1780)  
335. Carrer de la Riera (1780)  
336. Carrer de la Riera (1780)  
337. Carrer de la Riera (1780)  
338. Carrer de la Riera (1780)  
339. Carrer de la Riera (1780)  
340. Carrer de la Riera (1780)  
341. Carrer de la Riera (1780)  
342. Carrer de la Riera (1780)  
343. Carrer de la Riera (1780)  
344. Carrer de la Riera (1780)  
345. Carrer de la Riera (1780)  
346. Carrer de la Riera (1780)  
347. Carrer de la Riera (1780)  
348. Carrer de la Riera (1780)  
349. Carrer de la Riera (1780)  
350. Carrer de la Riera (1780)  
351. Carrer de la Riera (1780)  
352. Carrer de la Riera (1780)  
353. Carrer de la Riera (1780)  
354. Carrer de la Riera (1780)  
355. Carrer de la Riera (1780)  
356. Carrer de la Riera (1780)  
357. Carrer de la Riera (1780)  
358. Carrer de la Riera (1780)  
359. Carrer de la Riera (1780)  
360. Carrer de la Riera (1780)  
361. Carrer de la Riera (1780)  
362. Carrer de la Riera (1780)  
363. Carrer de la Riera (1780)  
364. Carrer de la Riera (1780)  
365. Carrer de la Riera (1780)  
366. Carrer de la Riera (1780)  
367. Carrer de la Riera (1780)  
368. Carrer de la Riera (1780)  
369. Carrer de la Riera (1780)  
370. Carrer de la Riera (1780)  
371. Carrer de la Riera (1780)  
372. Carrer de la Riera (1780)  
373. Carrer de la Riera (1780)  
374. Carrer de la Riera (1780)  
375. Carrer de la Riera (1780)  
376. Carrer de la Riera (1780)  
377. Carrer de la Riera (1780)  
378. Carrer de la Riera (1780)  
379. Carrer de la Riera (1780)  
380. Carrer de la Riera (1780)  
381. Carrer de la Riera (1780)  
382. Carrer de la Riera (1780)  
383. Carrer de la Riera (1780)  
384. Carrer de la Riera (1780)  
385. Carrer de la Riera (1780)  
386. Carrer de la Riera (1780)  
387. Carrer de la Riera (1780)  
388. Carrer de la Riera (1780)  
389. Carrer de la Riera (1780)  
390. Carrer de la Riera (1780)  
391. Carrer de la Riera (1780)  
392. Carrer de la Riera (1780)  
393. Carrer de la Riera (1780)  
394. Carrer de la Riera (1780)  
395. Carrer de la Riera (1780)  
396. Carrer de la Riera (1780)  
397. Carrer de la Riera (1780)  
398. Carrer de la Riera (1780)  
399. Carrer de la Riera (1780)  
400. Carrer de la Riera (1780)  
401. Carrer de la Riera (1780)  
402. Carrer de la Riera (1780)  
403. Carrer de la Riera (1780)  
404. Carrer de la Riera (1780)  
405. Carrer de la Riera (1780)  
406. Carrer de la Riera (1780)  
407. Carrer de la Riera (1780)  
408. Carrer de la Riera (1780)  
409. Carrer de la Riera (1780)  
410. Carrer de la Riera (1780)  
411. Carrer de la Riera (1780)  
412. Carrer de la Riera (1780)  
413. Carrer de la Riera (1780)  
414. Carrer de la Riera (1780)  
415. Carrer de la Riera (1780)  
416. Carrer de la Riera (1780)  
417. Carrer de la Riera (1780)  
418. Carrer de la Riera (1780)  
419. Carrer de la Riera (1780)  
420. Carrer de la Riera (1780)  
421. Carrer de la Riera (1780)  
422. Carrer de la Riera (1780)  
423. Carrer de la Riera (1780)  
424. Carrer de la Riera (1780)  
425. Carrer de la Riera (1780)  
426. Carrer de la Riera (1780)  
427. Carrer de la Riera (1780)  
428. Carrer de la Riera (1780)  
429. Carrer de la Riera (1780)  
430. Carrer de la Riera (1780)  
431. Carrer de la Riera (1780)  
432. Carrer de la Riera (1780)  
433. Carrer de la Riera (1780)  
434. Carrer de la Riera (1780)  
435. Carrer de la Riera (1780)  
436. Carrer de la Riera (1780)  
437. Carrer de la Riera (1780)  
438. Carrer de la Riera (1780)  
439. Carrer de la Riera (1780)  
440. Carrer de la Riera (1780)  
441. Carrer de la Riera (1780)  
442. Carrer de la Riera (1780)  
443. Carrer de la Riera (1780)  
444. Carrer de la Riera (1780)  
445. Carrer de la Riera (1780)  
446. Carrer de la Riera (1780)  
447. Carrer de la Riera (1780)  
448. Carrer de la Riera (1780)  
449. Carrer de la Riera (1780)  
450. Carrer de la Riera (1780)  
451. Carrer de la Riera (1780)  
452. Carrer de la Riera (1780)  
453. Carrer de la Riera (1780)  
454. Carrer de la Riera (1780)  
455. Carrer de la Riera (1780)  
456. Carrer de la Riera (1780)  
457. Carrer de la Riera (1780)  
458. Carrer de la Riera (1780)  
459. Carrer de la Riera (1780)  
460. Carrer de la Riera (1780)  
461. Carrer de la Riera (1780)  
462. Carrer de la Riera (1780)  
463. Carrer de la Riera (1780)  
464. Carrer de la Riera (1780)  
465. Carrer de la Riera (1780)  
466. Carrer de la Riera (1780)  
467. Carrer de la Riera (1780)  
468. Carrer de la Riera (1780)  
469. Carrer de la Riera (1780)  
470. Carrer de la Riera (1780)  
471. Carrer de la Riera (1780)  
472. Carrer de la Riera (1780)  
473. Carrer de la Riera (1780)  
474. Carrer de la Riera (1780)  
475. Carrer de la Riera (1780)  
476. Carrer de la Riera (1780)  
477. Carrer de la Riera (1780)  
478. Carrer de la Riera (1780)  
479. Carrer de la Riera (1780)  
480. Carrer de la Riera (1780)  
481. Carrer de la Riera (1780)  
482. Carrer de la Riera (1780)  
483. Carrer de la Riera (1780)  
484. Carrer de la Riera (1780)  
485. Carrer de la Riera (1780)  
486. Carrer de la Riera (1780)  
487. Carrer de la Riera (1780)  
488. Carrer de la Riera (1780)  
489. Carrer de la Riera (1780)  
490. Carrer de la Riera (1780)  
491. Carrer de la Riera (1780)  
492. Carrer de la Riera (1780)  
493. Carrer de la Riera (1780)  
494. Carrer de la Riera (1780)  
495. Carrer de la Riera (1780)  
496. Carrer de la Riera (1780)  
497. Carrer de la Riera (1780)  
498. Carrer de la Riera (1780)  
499. Carrer de la Riera (1780)  
500. Carrer de la Riera (1780)  
501. Carrer de la Riera (1780)  
502. Carrer de la Riera (1780)  
503. Carrer de la Riera (1780)  
504. Carrer de la Riera (1780)  
505. Carrer de la Riera (1780)  
506. Carrer de la Riera (1780)  
507. Carrer de la Riera (1780)  
508. Carrer de la Riera (1780)  
509. Carrer de la Riera (1780)  
510. Carrer de la Riera (1780)  
511. Carrer de la Riera (1780)  
512. Carrer de la Riera (1780)  
513. Carrer de la Riera (1780)  
514. Carrer de la Riera (1780)  
515. Carrer de la Riera (1780)  
516. Carrer de la Riera (1780)  
517. Carrer de la Riera (1780)  
518. Carrer de la Riera (1780)  
519. Carrer de la Riera (1780)  
520. Carrer de la Riera (1780)  
521. Carrer de la Riera (1780)  
522. Carrer de la Riera (1780)  
523. Carrer de la Riera (1780)  
524. Carrer de la Riera (1780)  
525. Carrer de la Riera (1780)  
526. Carrer de la Riera (1780)  
527. Carrer de la Riera (1780)  
528. Carrer de la Riera (1780)  
529. Carrer de la Riera (1780)  
530. Carrer de la Riera (1780)  
531. Carrer de la Riera (1780)  
532. Carrer de la Riera (1780)  
533. Carrer de la Riera (1780)  
534. Carrer de la Riera (1780)  
535. Carrer de la Riera (1780)  
536. Carrer de la Riera (1780)  
537. Carrer de la Riera (1780)  
538. Carrer de la Riera (1780)  
539. Carrer de la Riera (1780)  
540. Carrer de la Riera (1780)  
541. Carrer de la Riera (1780)  
542. Carrer de la Riera (1780)  
543. Carrer de la Riera (1780)  
544. Carrer de la Riera (1780)  
545. Carrer de la Riera (1780)  
546. Carrer de la Riera (1780)  
547. Carrer de la Riera (1780)  
548. Carrer de la Riera (1780)<

PROUESTA URBANA EN LOS 5 TRAMOS DE LA RAMBLA DE BARCELONA



12

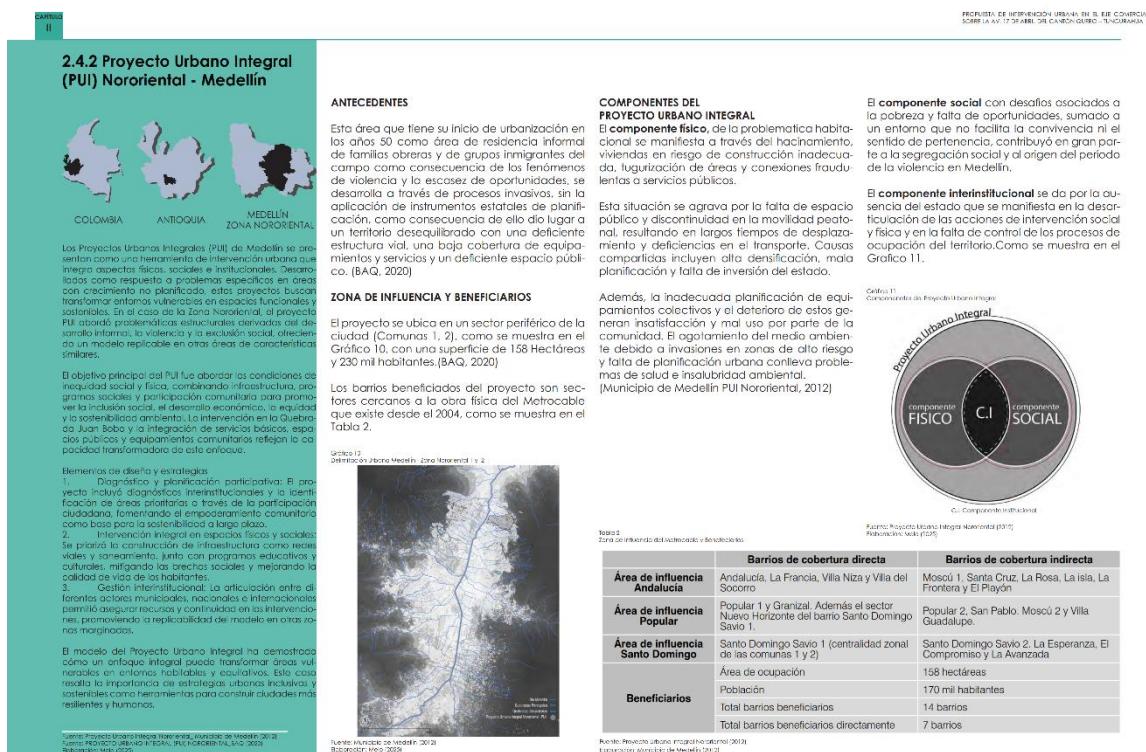
MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN



MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

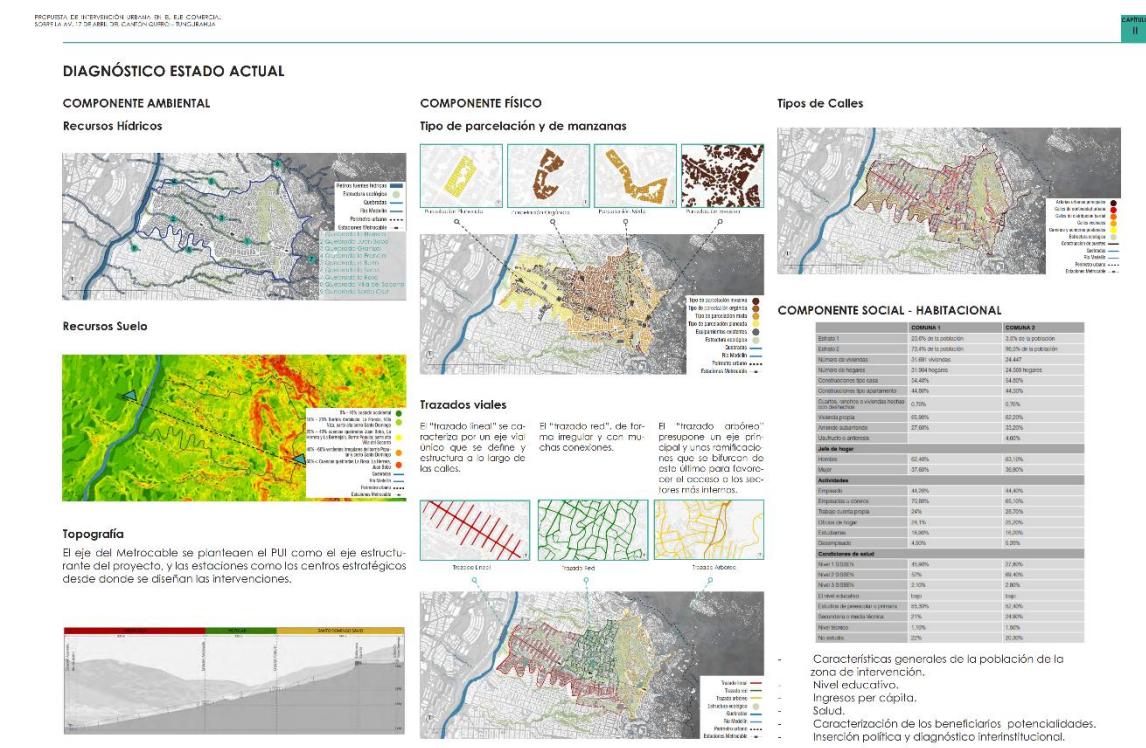
13

## Anexo 2



14

MELQ VALIE ALEXANDER STEVEN



卷八

## LINEAMIENTOS GENERALES

## ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD

Recuperación, mejoramiento y construcción de espacios públicos. Se recuperará el valor de la calle como espacio de encuentro y conectividad.

Coordinación del programa de Movilidad.



## CONSOLIDACIÓN HABITACIONAL

Consolidación habitacional a través de mejoramiento de viviendas precarias, construcción de nuevas soluciones, plan terrazas y reubicación de viviendas en zonas de alto riesgo.



## EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

Mejoramiento y construcción de la red de Equipamientos Públicos y Comunitarios (de educación, cultura, seguridad, empleo, entre otros).



## MEDIO AMBIENTE

Mejoramiento de las condiciones físicas y salubridad en los entornos de quebradas mediante la implementación de parques lineales.



## COMPONENTE SOCIAL

El componente social se apoya en una estrategia metodológica que mediante el fortalecimiento de la organización comunitaria y la promoción del liderazgo, permite la re-territorialización del tejido social, así como la participación activa de la comunidad en todas las etapas del proceso.

(Municipio de Medellín, 2012)



## ESTRATEGIAS URBANAS GENERALES

## NODOS ESTRÁTICOS DE ESPACIO PÚBLICO



## CORREDORES DE CONEXIÓN URBANA Y MEJORAMIENTO MOVILIDAD URBANA



## REUBICACIÓN Y MEJORAMIENTO DE VIVIENDA



## CONEXIONES GENERADAS POR CORREDORES VERDES



## PROYECTOS ESTRUCTURANTES



PROYECTOS DE INTERVENCIÓN  
 1. Paseo Artesanal Calle 107  
 2. Fronteras Villanueva  
 3. Consolidación Habitacional Quebrada Juan Bobo  
 4. Piso bajo urbanización Calle 110  
 5. Piso bajo urbanización Calle 112  
 6. Piso bajo urbanización Calle 114  
 7. Piso bajo urbanización Calle 116  
 8. Piso bajo urbanización Calle 118  
 9. Piso bajo urbanización Calle 120  
 10. Piso bajo urbanización Calle 122  
 11. Piso bajo urbanización Calle 124  
 12. Piso bajo urbanización Calle 126  
 13. Piso bajo urbanización Calle 128  
 14. Piso bajo urbanización Calle 130  
 15. Piso bajo urbanización Calle 132  
 16. Piso bajo urbanización Calle 134  
 17. Piso bajo urbanización Calle 136  
 18. Piso bajo urbanización Calle 138  
 19. Piso bajo urbanización Calle 140  
 20. Paseo Lleras Quebrada Lleras  
 21. Paseo Lleras Quebrada Lleras  
 22. Paseo Lleras Quebrada Lleras  
 23. Centro de Desarrollo Social CEDS  
 24. Paseo Lleras Quebrada Lleras  
 25. Paseo La Concordia  
 26. Paseo La Concordia  
 27. Paseo Biblioteca Ecosite  
 28. Avda Villanueva 1200  
 29. Implementación Cielo la Candelaria  
 30. Colegio Santo Domingo Seviro

## PROUESTA MASTER PLAN

## INTEGRACIÓN ESPACIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Mejoramiento de calles arterias urbanas principales  
 Mejoramiento de calles arterias urbanas secundarias  
 Mejoramiento de calles de continuidad urbana  
 Mejoramiento de calles de conexión barrial  
 Mejoramiento de calles vecinales  
 Mejoramiento y construcción de caminos peatonales  
 Construcción de puentes vehiculares  
 Construcción de puentes peatonales



## DESARROLLO LOCAL

Consolidación de nuevas centralidades  
 Mejoramiento de equipamientos colectivos  
 Nuevos edificios en corazón de manzana



## INTEGRACIÓN HABITACIONAL

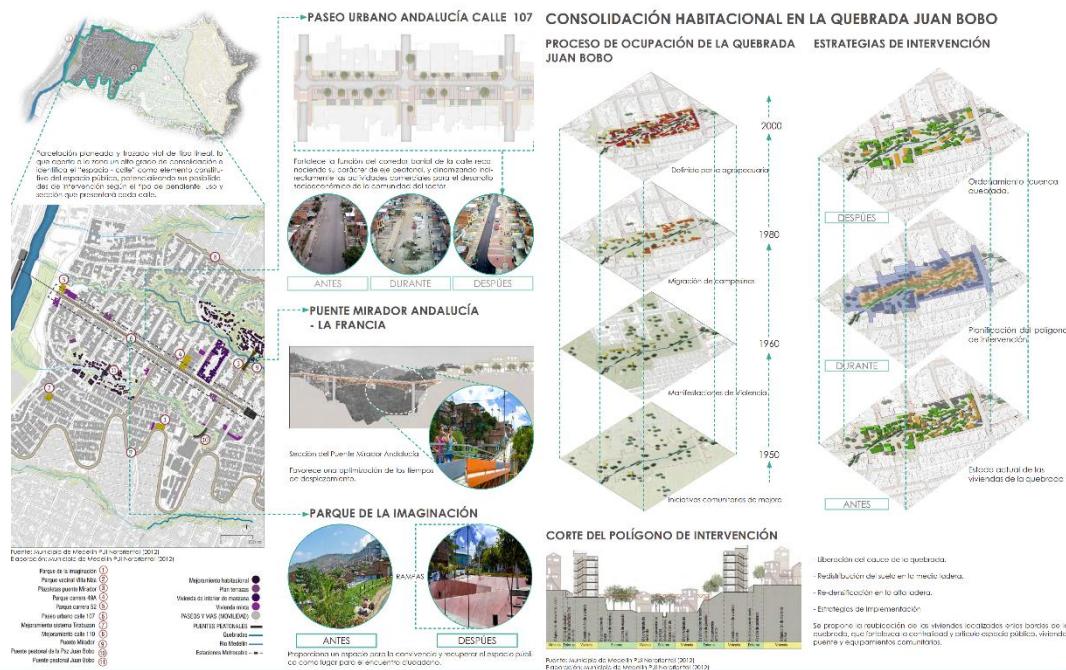
Plan de reasentamiento y mejoramiento de viviendas  
 Viviendas de posible reubicación y compra de predios  
 Edificios de reubicación Juan Bobo  
 Plan terrazas  
 Construcción de edificios mixtos

## MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES

Áreas de recuperación del cerro  
 Construcción de parques lineales de quebrada  
 Construcción de parques lineales de quebrada popular  
 Construcción de parque barriales

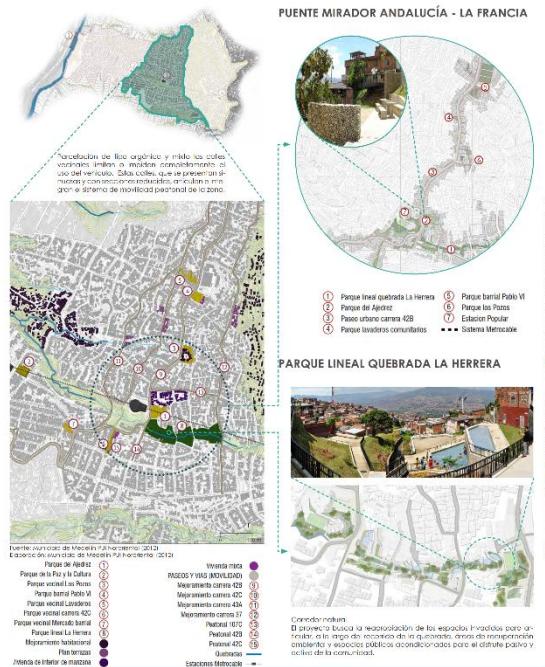
Rio Medellín

## ÁREA DE INTERVENCIÓN ANDALUCÍA



18 MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

## ÁREA DE INTERVENCIÓN POPULAR

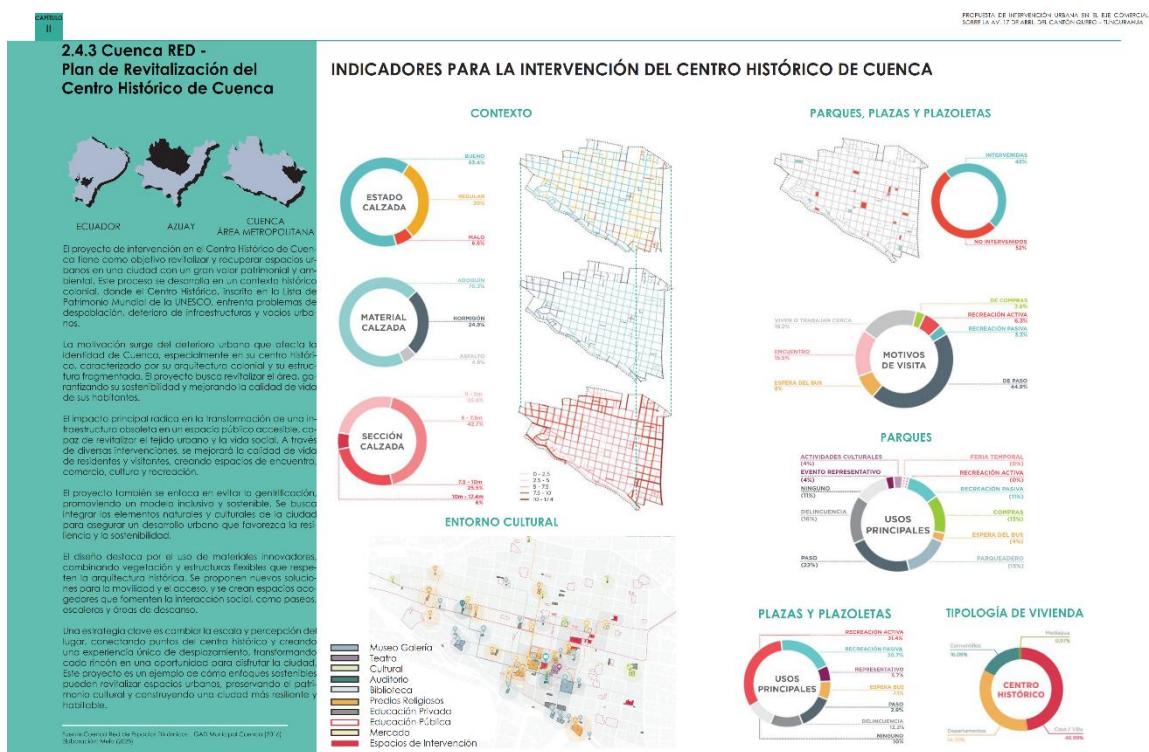


## ÁREA DE INTERVENCIÓN SANTO DOMINGO



MELO VALLE ALEXANDER STEVEN

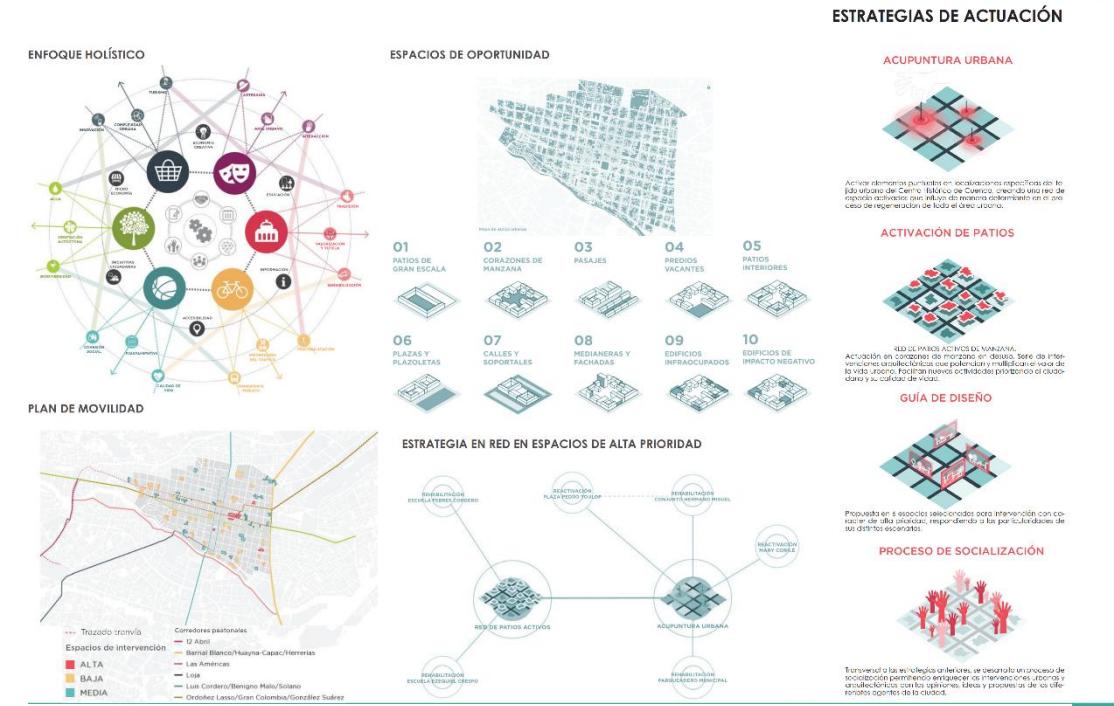
## Anexo 3



20

MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA EN B. EJE COMERCIAL  
SOPRIIA AV. 17 DE ABRIL DE CÁNDIDO QUÍO - INCURIA

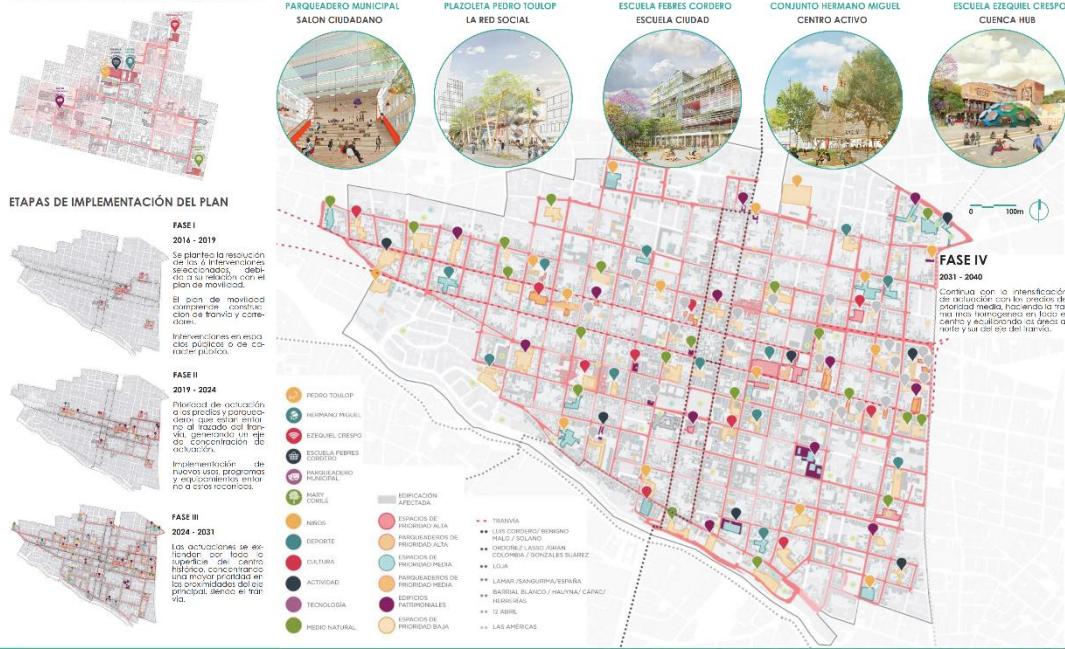


MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

21

## PROUESTA PLAN CUENCA RED

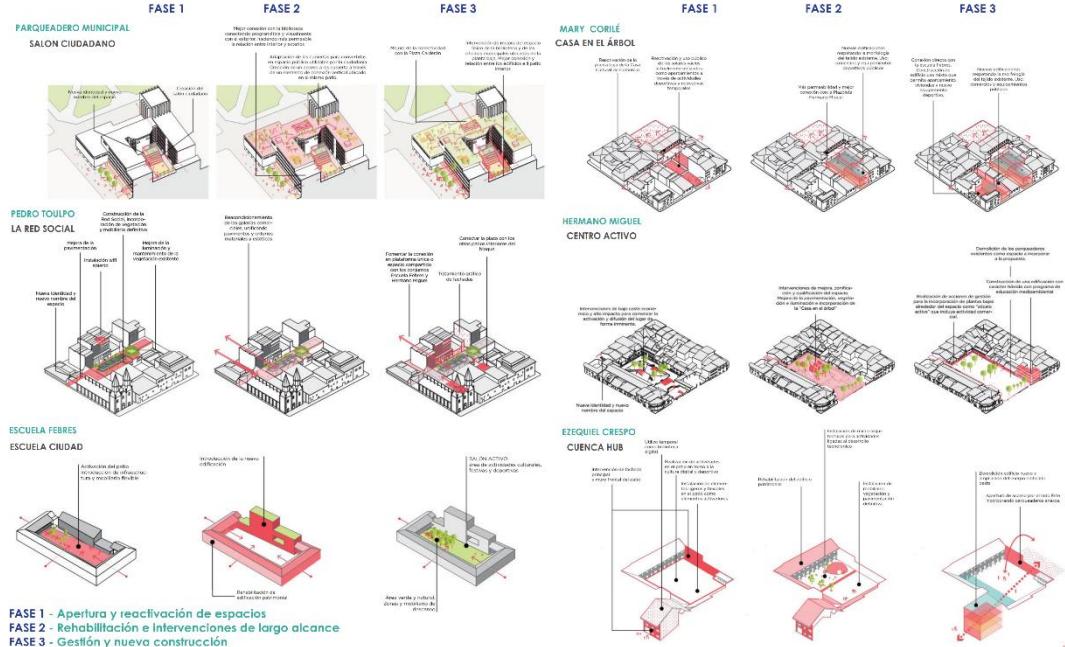
#### RED DE ESPACIOS DINAMICOS INTERVENIDOS



22 MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

## PROYECTOS PILOTO

#### SELECCIONADOS POR SU ALTA PRIORIDAD



- FASE 1 - Apertura y reactivación de espacios
- FASE 2 - Rehabilitación e Intervenciones de largo alcance
- FASE 3 - Gestión y nueva construcción

---

MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN





De las 115 encuestadas (100%), la mayoría de los encuestados (29.5%) califica la movilidad y accesibilidad peatonal en la Avenida 17 de Abril y el centro urbano como "Regular", levemente en cuenta la situación negativa del comercio informal. Un 40.87% evalúa la situación negativamente, con 25.22% calificándolo de "Malo" y 15.69% de "Muy Malo". Solo un 29.58% la considera "Bueno" (18.2%) o "Excelente" (11.3%). Estos resultados indican una percepción general moderada a negativa sobre la movilidad y accesibilidad, sugiriendo una necesidad de abordar la congestión causada por el comercio informal para mejorar la situación peatonal.

9. g)Cómo calificaría la cobertura de transporte público en el centro urbano del Cantón Quero donde existe un elevado tráfico vehicular?

Tabla 30  
Tabulación, Cobertura de transporte público en el centro urbano del Cantón Quero donde existe un elevado tráfico vehicular



Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

La encuesta sobre la cobertura de transporte público en el centro urbano del Cantón Quero revela que la mayoría de los encuestados (45.22%) considera el servicio como regular, mientras que el 34.78% lo califica positivamente (23.48% bueno y 11.30% excelente) y el 20% lo negativamente (malo). No hubo respuestas indicando que el servicio es muy malo. Estos resultados sugieren una percepción mixta, con margen para mejoras en la cobertura y eficiencia del transporte público.

10. j)Qué tan necesario considera la proyección de recorridos exclusivos para peatones y ciclistas en el centro del cantón Quero?

Tabla 31  
Tabulación, Necesidad de proyección de recorridos exclusivos para peatones y ciclistas en el centro del cantón Quero

10. j)Qué tan necesario considera la proyección de recorridos exclusivos para peatones y ciclistas en el centro del cantón Quero?

Número	Importancia	Personas	%
1	Innecesario	11	9.57 %
2	Prescindible	12	10.43 %
3	Útil	42	36.52 %
4	Importante	32	27.83 %
5	Escencial	18	15.65 %
<b>Total</b>		<b>115</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)



La mayoría de las personas (41.74%) casi nunca evitan transitar por ciertas zonas a lo largo de la Avenida 17 de Abril y del centro del Cantón Quero, lo que indica que estas áreas no son vistas como peligrosas o problemáticas por la mayoría. Un 25.22% normalmente evita estas zonas y un 12.17% las evita muy frecuentemente, sugiriendo que hay preocupaciones entre una parte significativa de la población. Sin embargo, el 20.87% nunca evita estas áreas y nadie las evita siempre, mostrando que, en general, las preocupaciones no son lo suficientemente fuertes para alterar significativamente los hábitos de tránsito de la mayoría.

12. g)Con qué frecuencia elige la Avenida 17 de Abril y sus alrededores como destino para actividades recreativas, culturales o de ocio?

Tabla 32  
Tabulación, Frecuencia que se elige la Avenida 17 de Abril y sus alrededores como destino para actividades recreativas, culturales o de ocio



De las 115 encuestadas (100%), el (36.52%) considera estos recorridos como "Útiles", mientras que un 27.83% los ve como "Importantes" y un 15.65% como "Escenciales". En conjunto, el 80% de los participantes percibe que estos recorridos son necesarios en alguna medida. Solo un 20% considera que los recorridos son "Innecesarios" o "Prescindibles". Estos resultados sugieren un fuerte apoyo a la implementación de infraestructura exclusiva para peatones y ciclistas, lo que refleja una demanda significativa por mejorar la movilidad y seguridad en el centro urbano.

11. g)Con qué frecuencia considera no transitar por ciertas zonas a lo largo de la Avenida 17 de Abril y del centro del Cantón Quero?

Tabla 33  
Tabulación, Frecuencia que no transita por ciertas zonas a lo largo de la Avenida 17 de Abril y del centro del Cantón Quero

Número	Frecuencia	Personas	%
1	Nunca	24	20.87 %
2	Casi Nunca	48	41.74 %
3	Normalmente	29	25.22 %
4	Usualmente	14	12.17 %
5	Siempre	0	0.00 %
<b>Total</b>		<b>115</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)



De las 115 personas encuestadas, la mayoría de las personas (77.39%) elige frecuentemente la Avenida 17 de Abril y sus alrededores para actividades recreativas, culturales o de ocio, con un 34.79% que lo hace normalmente, un 26.96% muy frecuentemente y un 15.65% siempre. Solo un 6.09% nunca elige estas áreas, lo que indica que son destinos populares para la recreación entre los encuestados.

13. g)Qué tan importante cree que implementar políticas que impulsan el desarrollo socioeconómico de la región, enfocándose en la creación de empleo y la inclusión social en el centro del Cantón Quero?

Tabla 34  
Tabulación, Importancia que cree que tienen las políticas que impulsan el desarrollo socioeconómico de la región, enfocándose en la creación de empleo y la inclusión social en el centro del Cantón Quero?



Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

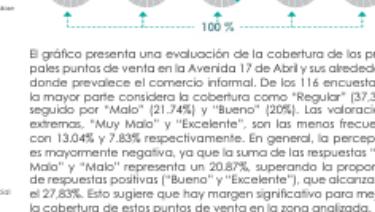
La mayoría de las personas (33.91%) consideran que es útil implementar políticas que impulsan el desarrollo socioeconómico de la región enfocadas en la creación de empleo y la inclusión social en el centro del Cantón Quero. Además, un 22.61% las considera importantes y un 16.52% las ve como esenciales. Esto muestra que más del 73% de los encuestados reconocen la necesidad de estas políticas para el desarrollo del régimen. Solo un 12.17% cree que son innecesarias y un 14.78% las considera prescindibles, indicando que una minoría no ve la urgencia en estas medidas.

14. g)Cómo evaluaría la cobertura de los principales puntos de venta en la Avenida 17 de Abril y sus alrededores, donde hay una gran cantidad de comercio informal?

Tabla 35  
Tabulación, Cobertura de los principales puntos de venta en la Avenida 17 de Abril y sus alrededores, donde hay una gran cantidad de comercio informal



Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)



El gráfico presenta una evaluación de la cobertura de los principales puntos de venta en la Avenida 17 de Abril y sus alrededores, donde prevalece el comercio informal. De los 115 encuestados, la mayor parte considera la cobertura como "Regular" (37.3%), seguido por "Malo" (21.74%) y "Bueno" (20.2%). Las valoraciones extremas "Muy Malo" y "Excelente" son las menos frecuentes con 13.04% y 7.83% respectivamente. En general, la percepción es mayormente negativa, ya que la suma de las respuestas "Muy Malo" y "Malo" representa un 20.87%, superando la proporción de respuestas positivas ("Bueno" y "Excelente"), que alcanza solo el 27.83%. Esto sugiere que hay margen significativo para mejorar la cobertura de estos puntos de venta en la zona analizada.

15. g)Qué tan importante cree que es tener equipamientos para recreación y ocio que promuevan la cultura local, estimulen la economía y el dinamismo del centro de la ciudad alrededor de la Avenida 17 de Abril?

Tabla 36  
Tabulación, Importancia que cree que es tener equipamientos para recreación y ocio que promuevan la cultura local, estimulen la economía y el dinamismo del centro de la ciudad alrededor de la Avenida 17 de Abril

Número	Importancia	Personas	%
1	Innecesario	9	7.83 %
2	Prescindible	28	24.35 %
3	Útil	36	31.30 %
4	Importante	25	21.74 %
5	Esencial	17	14.78 %
<b>Total</b>		<b>115</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)



Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

De las 115 encuestadas (100%), la mayoría de las personas considera que estos equipamientos son "Útil" (31.30%), seguido de "Prescindible" (24.35%) e "Importante" (21.74%). Menos personas pliegan que son "Esenciales" (14.78%) o "Innecesarios" (7.83%). Esto indica que una amplia mayoría (67.82%) valora positivamente la importancia de estos equipamientos, considerándolos al menos útiles, lo que subraya la necesidad de invertir en infraestructura de recreación y ocio para fomentar el desarrollo local y la vitalidad económica en esa área.

g)De qué tipo para renovar o implementar?



Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

g)De qué tipo?

Tabla 37  
Tabulación, Tipos de equipamiento que se implementarán

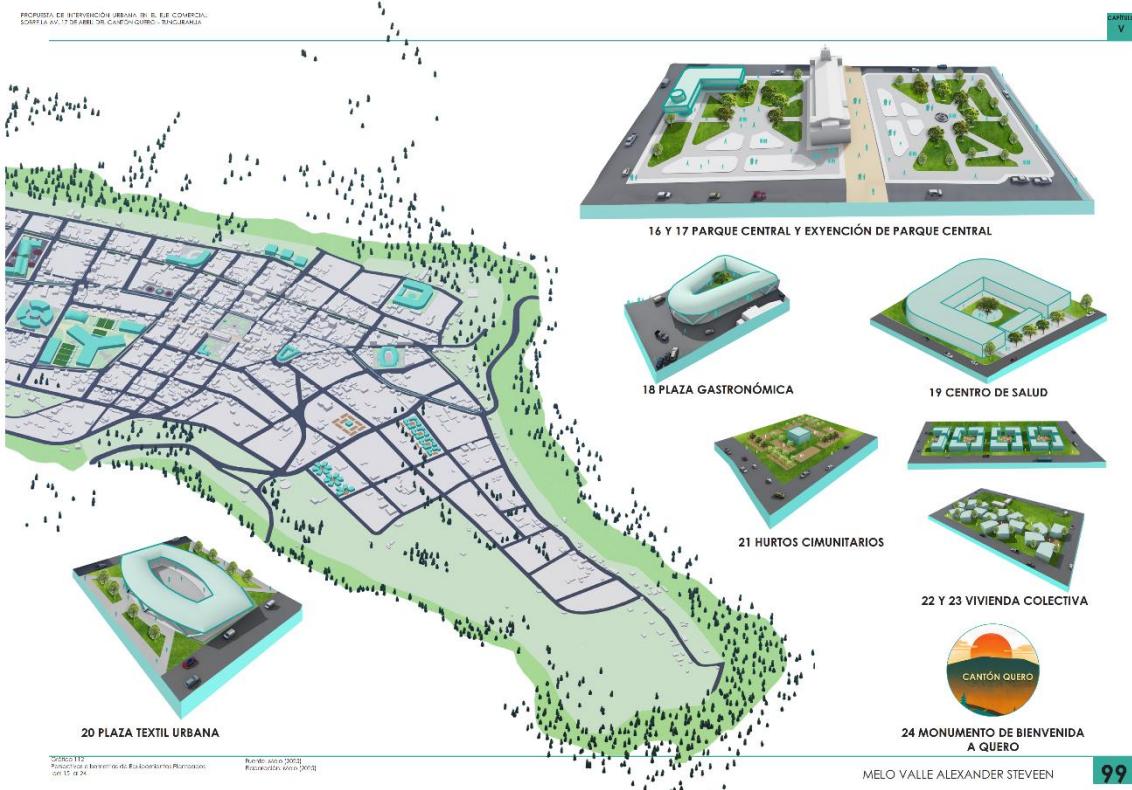
Tipo de Equipamiento	Personas	%
Comercial	29	25.22 %
Recreativo y cultural	26	22.61 %
Educativo	15	13.04 %
Deportivo	17	14.78 %
Social	19	16.52 %
<b>Total</b>	<b>115</b>	<b>100.00 %</b>

Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

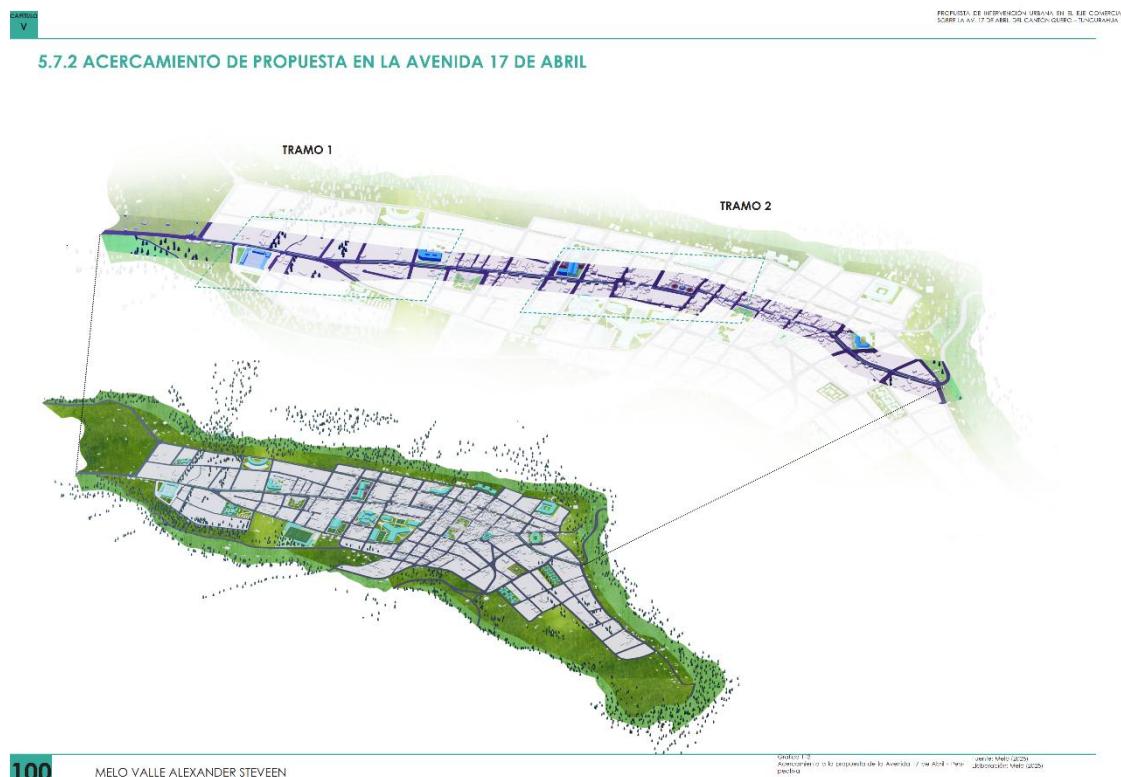
Fuente: Alcda (2023)  
Bibliotecación: Alcda (2023)

Se evidencia la necesidad de invertir en infraestructura comercial (25.22%), así como en espacios de recreación y cultura (22.61%), con el fin de impulsar el desarrollo local y fortalecer la vitalidad económica del área. Asimismo, resulta pertinente intervenir en los ámbitos deportivo (14.78%) y educativo (13.04%), dado que los resultados de las encuestas respaldan claramente la prioridad de estas acciones.





## Anexo 6





ACERCAMIENTO TRAMO 1 AV 17 DE ABRIL



CORTE AVENIDA 17 DE ABRIL

Gráfico 1/2  
Desarrollo en Corte de la Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 1

Plano 1/2  
Propuesta de Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 1

Gráfico 1/6  
Propuesta de Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 1  
Lunes 16 de Mayo 2024  
2024-05-16 10:00:00

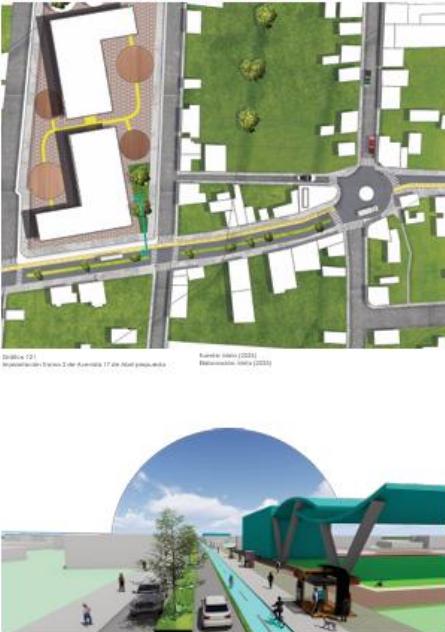
VISTA TRAMO 1 DE LA AVENIDA 17 DE ABRIL

MELO VALLE ALEXANDER STEVEEN

101



ACERCAMIENTO TRAMO 2 AV 17 DE ABRIL



CORTE AVENIDA 17 DE ABRIL

Gráfico 1/2  
Desarrollo en Corte de la Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 2

Plano 1/2  
Propuesta de Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 2

Gráfico 1/21  
Propuesta de Avenida 17 de Abril propuesta en el Tramo 2  
Lunes 16 de Mayo 2024  
2024-05-16 10:00:00

VISTA TRAMO 2 DE LA AVENIDA 17 DE ABRIL