



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

**Articulación entre centralidades: Caso Primero de Mayo y UTM,
Portoviejo**

Autor

Arq. Juan Francisco Nevárez Vélez

Artículo Original presentado como requisito para la
obtención del título de:

**MAGISTER EN ARQUITECTURA MENCIÓN PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS Y
URBANOS**

Tutor

PhD. María Giuseppina Vanga Arvelo

Portoviejo, abril de 2023

HOJA DE APROBACIÓN DEL ARTICULO ORIGINAL

Articulación entre centralidades: Caso Primero de Mayo y UTM, Portoviejo

Arq. Juan Francisco Nevárez Vélez

Arq. David Cobeña Loor

Presidente.

Dr. Santiago Vanegas

Miembro.

Arq. Danny Alcivar

Miembro.

Portoviejo, abril de 2023

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA
Mención Proyectos Arquitectónicos y Urbanos



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD.

Como autor de este Trabajo Final de Maestría, declaro bajo juramento que todo el contenido de este documento es auténtico y original. En ese sentido, asumimos las responsabilidades correspondientes ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión de la información obtenida en el proceso de investigación, por lo cual, me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad.

Arq. Juan Francisco Nevárez Vélez

2023

DEDICATORIA

Dedico infinitamente la culminación de esta maestría a mi esposa Diana Carolina, mis adorados hijos Alice y Matías, por el estímulo y el apoyo incondicional en todo momento, por ser ellos la inspiración para finalizar este proyecto.

A mis padres porque todo lo que soy se los debo a ellos, por inculcar en mí, la importancia de lo que significa el estudio.

A todos mis amigos que de una y otra manera me apoyaron en la realización de este trabajo.

Arq. Juan Francisco Nevárez Vélez

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por haberme otorgado una familia maravillosa, quienes han crecido siempre en mí, dándome ejemplo de superación y sacrificio.

A mi Tutora del presente artículo de investigación, la PhD. María Giuseppina Vanga Arvelo, por su guía, comprensión, paciencia, entrega y valiosos consejos a lo largo del proceso de investigación.

A los docentes que formaron parte de este proceso de aprendizaje, a todas las personas que aportaron con un granito de arena para la culminación del proyecto.

A la Universidad San Gregorio de Portoviejo por permitirme cumplir uno de mis más grandes sueños y logros académicos.

Arq. Juan Francisco Nevárez Vélez

Artículo Original

Articulación entre centralidades: Caso Primero de Mayo y UTM, Portoviejo

Articulation between centralities: Primero de Mayo and UTM case, Portoviejo

Juan Francisco Nevárez-Vélez, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Ecuador,
jufraneve_25@hotmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-6509-8497>

María Giuseppina Vanga-Arvelo, Universidad Técnica de Manabí, Ecuador,
maria.vanga@utm.edu.ec, <http://orcid.org/0000-0003-0143-8381>

Resumen

Las centralidades son espacios urbanos que, debido a su amplia diversidad de oferta de servicios públicos y privados de todos los sectores, disposición de diversidad de productos, infraestructura vial, y de equipamiento urbano, cuentan con la capacidad de cubrir todas las necesidades y expectativas del habitante, sin requerir el desplazamiento a otros lugares. En este contexto, se plantea el análisis de la articulación urbana entre las centralidades Primero de Mayo y Universidad Técnica de Manabí, basado en el enfoque de la percepción del ciudadano de acuerdo a la conectividad vial, actividades comerciales y equipamientos urbanos. La investigación es de tipo descriptiva, no experimental y transversal, con una muestra no probabilística por conveniencia de 130 encuestados. Se encontró que la conectividad vial es percibida como buena y que las preferencias de movilidad se deben a, hacer menos tiempo de traslado y evitar rutas con mucha actividad vehicular, siendo el vehículo particular el medio de más uso. En cuanto a la actividad comercial es considerada como positiva, y los equipamientos urbanos entre buenos y regulares, haciendo uso mayormente de los espacios verdes públicos, encontrándose además que los centros deportivos no son suficientes, y que no hay presencia de centros culturales. Se concluye que la conectividad vial debe ser planificada reconociendo las necesidades axiológicas de los diversos usuarios de las vías; que se deben mejorar las actividades comerciales procurando la profesionalización de los dueños de establecimientos; y que es necesario potenciar la creación de espacios culturales alineados a las necesidades y costumbres de los pobladores de las centralidades en estudio; todo ello para lograr que estas centralidades tengan la capacidad de garantizar la calidad de vida y una mayor integralidad en dónde el protagonista sea el habitante.

Palabras clave: articulación urbana entre centralidades, centralidad Primero de Mayo, centralidad Universidad Técnica de Manabí, equipamientos urbanos en centralidades.

Abstract

Centralities are urban spaces that, due to their wide diversity of supply of public and private services from all sectors, provision of diversity of products, road infrastructure, and urban equipment, have the capacity to cover all the needs and expectations of the inhabitant, without requiring displacement to other places. In this context, the analysis of the urban articulation between the Primero de Mayo and Technical University of Manabí centralities is proposed, based on the citizen's perception approach according to road connectivity, commercial activities and urban facilities. The research is descriptive, non-experimental and cross-sectional, with a non-probabilistic convenience sample of 130 respondents. It was found that road connectivity is perceived as good and that mobility preferences are due to taking less travel time and avoiding routes with a lot of vehicular activity, the private vehicle being the most used means. Regarding the commercial activity, it is considered positive, and the urban facilities between good and regular, making use mostly of public green spaces, also finding that sports centers are not enough, and that there is no presence of cultural centers. It is concluded that road connectivity must be planned recognizing the axiological needs of the various road users; that commercial activities should be improved by seeking the professionalization of the owners of establishments; and that it is necessary to promote the creation of cultural spaces aligned to the needs and customs of the inhabitants of the centralities under study; all this to achieve that these centralities have the capacity to guarantee the quality of life and a greater integrality where the protagonist is the inhabitant.

Keywords: urban articulation between centralities, Primero de Mayo centrality, Universidad Técnica de Manabí centrality, urban facilities in centralities.

Introducción

A través de la historia se conoce que las ciudades han experimentado grandes transformaciones en su estructura, forma y función, influenciando la dinámica de los habitantes (Mandeli, 2019; Živković, 2020). Estas transformaciones se han dado por aspectos políticos, culturales, económicos, sociales, ambientales, y tecnológicos (Wichmann, Wißotzki & Sandkuhl, 2021). Como respuesta de ello, se deriva un crecimiento no planificado de asentamientos humanos que impactan negativamente a la ciudad (Dodman *et al.*, 2022).

Lo anterior da lugar a las articulaciones urbanas, que según Colautti (2013), está relacionado con las dinámicas y crecimiento urbano en el proceso de cambio de un territorio y como éstas conectan con las diversas áreas de las centralidades, que cumplen con la función de integrar fragmentos que se transforman en el tiempo y se consolidan gradualmente. Con este proceso, aparecen así las centralidades urbanas, que son espacios multifuncionales que tienen un rol definido y que responden a diversas escalas en un territorio; la centralidad enriquece el espacio colectivo con su expresión haciendo de este un área comunitaria con alta concentración humana y de servicios; es identidad urbana y a la vez referente (Montañez, 2022).

Las centralidades se expresan de tres formas. La primera, denominada centralidad fundacional, la cual enuncia que toda centralidad es histórica, independiente del origen, y sus funciones clave son, la religión, el sector secundario (comercial / industrial / manufactura / artesanía), y administrativa, tanto pública y privada. La segunda, señalada como Central Business District, tiene relación con el sector terciario, es decir, el de servicio, alineado a los negocios privados. La tercera, es la centralidad longitudinal, su función nace del sector terciario superior, es decir, basadas en la ciencia, conocimiento, aplicación de nuevas tecnologías, que conectan la economía mundial por medio de grandes compañías como, Apple, Amazon, Google, Tesla Inc.; estas actividades generadas permiten la articulación al sistema urbano mundial (Carrión & Cepeda, 2021; Mayorga & Fontana, 2012).

Es así que las actuales centralidades se diferencian de las tradicionales, debido al incremento de su complejidad, resultado de la diversificación de productos y servicios en el

que convergen las diversas expresiones urbano arquitectónicas como actividades comerciales, equipamientos urbanos (educación, salud, cultura, esparcimiento, religión, administración pública y privada), conectividad vial y digitalización. En este contexto, la centralidad urbana se convierte en un lugar de privilegios, en el cual se vinculan la relación entre la sociedad y el Estado (Carrión, 2016).

Para Serrano y Durán (2020), una nueva centralidad se genera cuando se agrupan funciones especializadas, mientras más especializada es, más atractiva se convierte para los usuarios, ya que facilita el comercio, el esparcimiento, el acceso a los diversos servicios y productos, lo que reduce las distancias sociales por ser lugares compactos generados por la densidad poblacional en dicho espacio, así también por su fácil conectividad con el centro de la ciudad.

Lovon-Caso y Larota-Sanz (2020), refieren que las centralidades se definen por medio del superávit de servicios, tal como lo declara Walter Chritaller en su teoría del lugar central (TLC); la teoría hace referencia a la capacidad de un servicio en específico y la densidad poblacional en el área de influencia de ese servicio. Por tanto, una centralidad urbana es aquella que tiene la capacidad de dar servicios a otras personas que habitan en otros lugares de la ciudad, minimizando el costo de movilización, concentrar actividades de comercio, equipamientos urbanos de diferentes niveles, que se articulan con otras áreas por medio de redes físicas o virtuales, las que se denominan sistemas de centralidades, para lo cual se requerirá de una buena conectividad urbana como lo plantea Dupuy (Dupuy, 1998 como se citó en Lovon-Caso & Larota-Sanz, 2020).

Para Pinedo y Lora (2019), en uno de sus estudios realizados en Colombia concluyeron, que las centralidades más representativas analizadas como la Ronda del Sinú, Universidad de Córdoba, Centros Comerciales Alamedas, Lo Nuestro y Buenavista y el barrio La Castellana, no solo brindan actividades comerciales siendo estas la de mayor impacto social y económico, así como las recreativas, financieras, educativas, servicios de salud y transporte, sino que cubren servicios administrativos del ámbito público y privado, servicios que eran exclusivos solo de las centralidades tradicionales. Además, se identifica que, en relación a la función de la centralidad, es decir la distinción o prestación que ofrece,

se establecen tres subcategorías: centros comerciales, equipamientos no comerciales, y centralidades mixtas.

Zambrano (2019), con el objetivo de analizar la transformación de la malla urbana y el tejido social de la ciudad de Manta para interpretar la aparición de los centros emergentes (económicos, históricos, comerciales, tradicionales), encontró que, la relación de las diferentes estructuras de centralidad con los tejidos urbanos junto con su histórico muestra que todas las centralidades se relacionan con el sistema e infraestructura vial, estableciendo una posible conurbación.

En otro estudio, a manera de resumen, se elaboró un modelo de registro de los aspectos más relevantes que caracterizan a las centralidades, es así que se agrupan en ejes como, ambiente urbano y espacio público, que refiere al diseño urbano, aceras, equipamiento, etc.; actividad comercial y económica, donde se identifican los establecimientos comerciales y las principales actividades económicas y el grado de vinculación con la centralidad; equipamientos sociales y servicios públicos, que desempeñan el rol histórico en el desarrollo de las centralidades; movilidad, desde la perspectiva de la calidad de accesibilidad y desplazamiento hacia la centralidad; e identidad y rol simbólico, donde se identifica el sentido de pertenencia que estas centralidades generan en la población próxima y los actores directos del sector. Estos cinco ejes permiten conocer los atributos de centralidad y las diversas modalidades de interrelación y articulación entre ellas (Leicht, Matos & Gómez., 2019).

Por otro lado, Caporossi (2015), en su estudio plantea que las nuevas centralidades urbanas tienen factibilidad de intervención y que dichas centralidades pueden ser analizadas mediante cartografías urbanas que permiten observar la trama, forma de crecimiento, conectividad vial, equipamiento urbano público y privado, uso de suelo, densidad poblacional, etc., evaluando así las deficiencias y oportunidades de intervención con la finalidad de mejorar la calidad vida de sus habitantes, mediante la toma de decisión a partir de políticas urbanas.

Del mismo modo, Montejano-Escamilla (2015), señala los diversos métodos para medir centralidades, siendo indicadores necesarios la distribución poblacional y laboral o de empleo. En el estudio el autor resalta la movilidad, red vial, comportamiento de las

acciones humanas, actividades comerciales y económicas, infraestructuras hospitalarias, equipamientos públicos, entre otros.

A diferencia de lo expuesto por Caporossi (2015) y Montejano-Escamilla (2015) para el presente estudio de las centralidades urbanas, la investigación se desarrolla bajo el enfoque del análisis de los factores de conectividad vial, actividades comerciales, y equipamientos urbanos desde la percepción del habitante y usuario urbano de los sectores Primero de Mayo y Universidad Técnica de Manabí (UTM) de la ciudad de Portoviejo.

En este sentido, la conectividad vial urbana cumple el rol de interconector mediante un sistema de redes viales, el cual es considerado como pilar principal de una ciudad, que permite su funcionamiento, así también, se subraya la relación de la topología de la red con las diferentes medidas de centralidad y conectividad (Sharifi, 2019).

Sosa-Compeán (2022), sostiene que el desarrollo de una ciudad depende de la configuración de sus flujos. Que el uso o preferencias de los habitantes al tomar decisiones en cuanto a las rutas por la cuales transitar están alineadas a la percepción, sentimientos, posibilidades y comportamientos que tienen los usuarios de los espacios, frente a criterios propios, estatus económico, contexto del entorno, tanto de infraestructura vial como ambiental. Sin dejar de lado, factores como el de la percepción de seguridad, tiempo de desplazamiento de un lugar a otro, las condiciones de los medios de transporte, aspectos que influyen y prevalecen al momento de decidir la mejor ruta. Por su parte, Tsiotas y Polyzos (2017), revela que los patrones de crecimiento de las Redes Viales Urbanas (URN) se relacionan con la movilidad urbana, la población, y la información del mercado.

Sosa-Compeán (2022) en su afán de tener una aproximación sobre los factores que priorizan los usuarios al momento de elegir una ruta para su desplazamiento, aplicó una encuesta a una muestra de 410 personas, con una edad entre 18 a 71 años, que habita en la ciudad de Monterrey, México la cual tiene más de 5 millones de habitantes y más de 6 mil km² de superficie territorial. Se encontró que las necesidades de desplazamiento se deben a estudios, trabajo, y actividades cotidianas en un 74%. El porcentaje restante se distribuye en actividades como visitar familiares, socializar y recreación. Siendo el medio de transporte más utilizado el automóvil particular, ya sea propio o familiar, o de un amigo.

Por otra parte, Vega-Centeno (2017) encontró que el principal motivo para desplazarse es el trabajo, seguido por las compras, luego estudios, y finalmente ocio. El modo de desplazamiento más utilizado es el transporte público (65%), seguido de auto o moto (21%). Se percibe por parte de los encuestados que las centralidades tienen buena accesibilidad (70%), manifestando que es fácil o muy fácil llegar al lugar. Mientras que, el factor de actividades comerciales, se encuentran entre las actividades fundamentales en asentamientos urbanos nuevos y existentes, el cual permite mejorar las oportunidades de desarrollo y aumentar la productividad (Mohamad, Hassan & Abd, 2022).

En este estudio, se establece que las actividades comerciales tradicionales se emplazan en los centros de las ciudades, sin embargo, estos mismos criterios se aplican en las nuevas centralidades, como son la accesibilidad, integración, consolidación, diseño del sitio, soporte informático, distribución de bienes, y participación de la comunidad. Sobre esta base, no puede dejarse de lado el comercio electrónico en el entorno urbano con el fin de asegurar la continuidad de las actividades comerciales.

En este contexto, Serrano y Durán (2020), estudiaron las centralidades de Cumbayá-Tumbaco (Ecuador), con una población de 81.407 habitantes y una superficie de 92,13 km², siendo considerada como una centralidad comercial por la variedad de bienes y servicios que se han forjado en el trayecto de la avenida Interoceánica.

Murillo, Barrera y Campos (2020), en su afán de analizar la percepción del usuario-consumidor frente a la pérdida del atractivo comercial en su objeto de estudio, aplicaron los atributos del Marco de las Cuatro Aes expuestos por Cerda, Nogales y Arévalo (2007), que representa el modelo de gestión para el éxito de las áreas comerciales, basado en la accesibilidad, atracciones, amenidades y acción. De los 16 indicadores que fueron integrados en el Marco de las Cuatro Aes para el caso de estudio (Murillo, Barrera & Campos, 2020), sólo siete obtuvieron opiniones positivas por parte de los encuestados, siendo nueve calificados con percepciones negativas; situación que para los autores es alarmante y que sostiene que, el atractivo de un área urbana comercial no se forja exclusivamente realizando estrategias de conservación y/o remodelación del ambiente edificado, sino que, el análisis de los factores humanos, las tácticas del marketing, la buena gestión, coordinación y unidad entre comerciantes, así como el apoyo y gestión de las

cámaras de comercio local, son necesarios para alcanzar el éxito del atractivo del objeto de estudio

Por otro lado, el equipamiento urbano se refiere a la capacidad instalada y los estándares de prestación de servicios como, centros educativos, centros de salud, administración pública, disponible en las centralidades (Cuenin & Silva, 2010). Al respecto Jáuregui (2021), aplicó una encuesta semiestructurada para conocer la percepción y sentires del grado de satisfacción de los equipamientos urbanos básicos para el habitar y con ello poder generar estrategias para una mejor articulación. Como resultado, se halló una satisfacción alta asociada a los espacios verdes y recreativos, al uso de espacios religiosos. Una baja satisfacción en cuanto al acceso a la salud y educación, por lo que, los habitantes eligen desplazarse a otras centralidades. La población encuestada recalcó la relevancia de las actividades culturales como atractivo de la centralidad.

Ante lo expuesto, se plantea la pregunta problema, ¿Tienen los sectores Primero de Mayo y UTM de la ciudad de Portoviejo la capacidad de ser centralidades urbanas que garanticen la calidad de vida, las relaciones de diversos tipos, como la conectividad vial, las actividades comerciales y equipamientos urbanos? En este contexto, el objetivo del estudio es analizar la articulación urbana en las centralidades Primero de Mayo y UTM de la ciudad de Portoviejo, Ecuador, enfocada en la percepción del habitante de acuerdo a la conectividad vial, actividades comerciales y equipamientos urbanos.

Metodología

El estudio se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, de diseño no experimental, puesto que no hubo manipulación de variables. El alcance de la investigación fue de nivel descriptivo y de tipo transversal, puesto que se describieron las características del fenómeno en estudio en un solo momento y por una única ocasión.

El área delimitada del estudio fueron las centralidades Primero de Mayo y UTM (ver figura 1) de la ciudad de Portoviejo en la provincia de Manabí, Ecuador. La superficie de la centralidad Primero de Mayo es de 1338716.00 m², y la centralidad UTM de 1263453.73m².

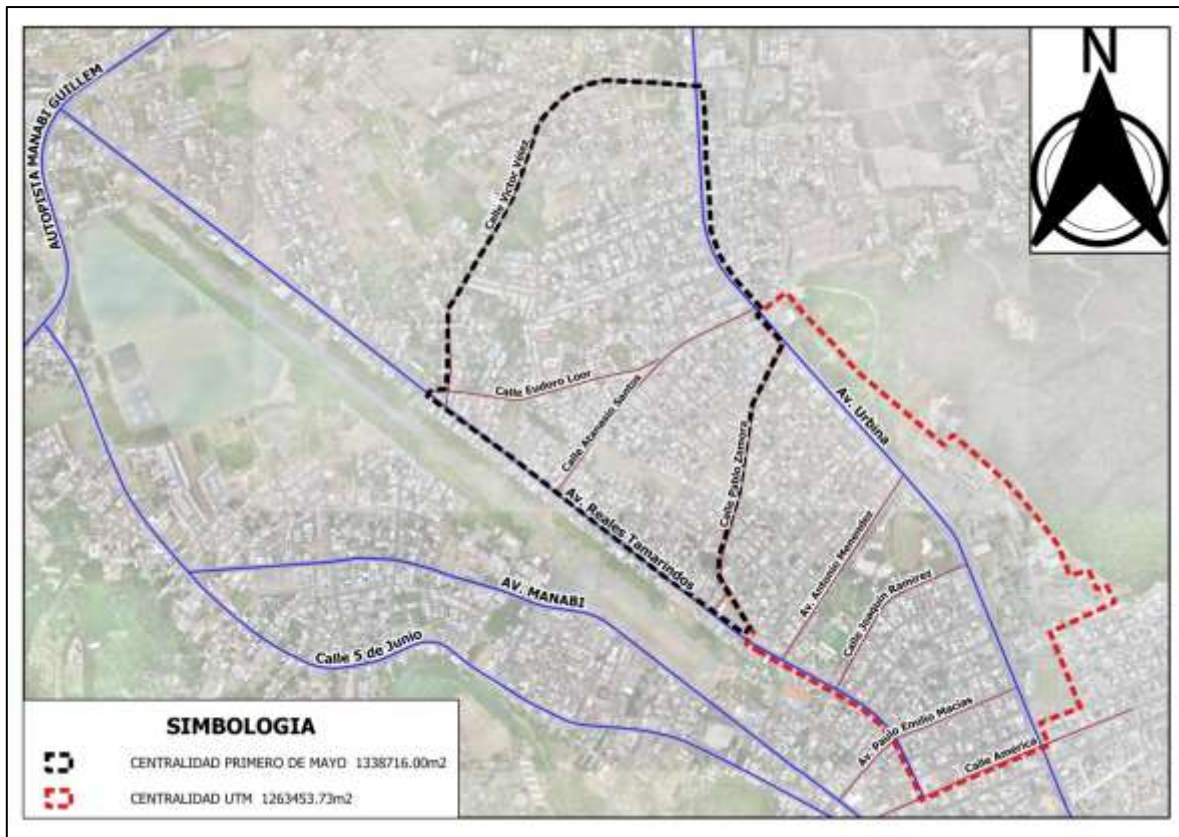


Figura 1: Centralidades Primero de Mayo y UTM.

Fuente: elaboración propia.

En la Figura 2 se observa por medio de una línea de tiempo como comenzó a crecer Portoviejo y como empezó a crecer a través de los años estas centralidades. Y es a partir de 1911-1982 que nace la centralidad UTM, con la creación de la Universidad Técnica de Manabí que se funda en 1952. Así también, se tiene el Estadio Reales Tamarindos inaugurado en 1970 y ubicado en la Avenida Urbina arteria longitudinal principal del cantón Portoviejo. Sobre esta misma vía y siendo parte de la Centralidad de la UTM se presenta el Parque la Rotonda, que si bien se contaba con su espacio de áreas verdes este no fue intervenido sino en el año 2016 e inaugurado en el 2017. En cuanto a la centralidad de la Primero de Mayo, antes conocida como El Negrital, tomó su actual nombre en el año 1972, extendiendo su superficie en cuanto se acrecienta el límite urbano de Portoviejo en el periodo de 1982-1992.

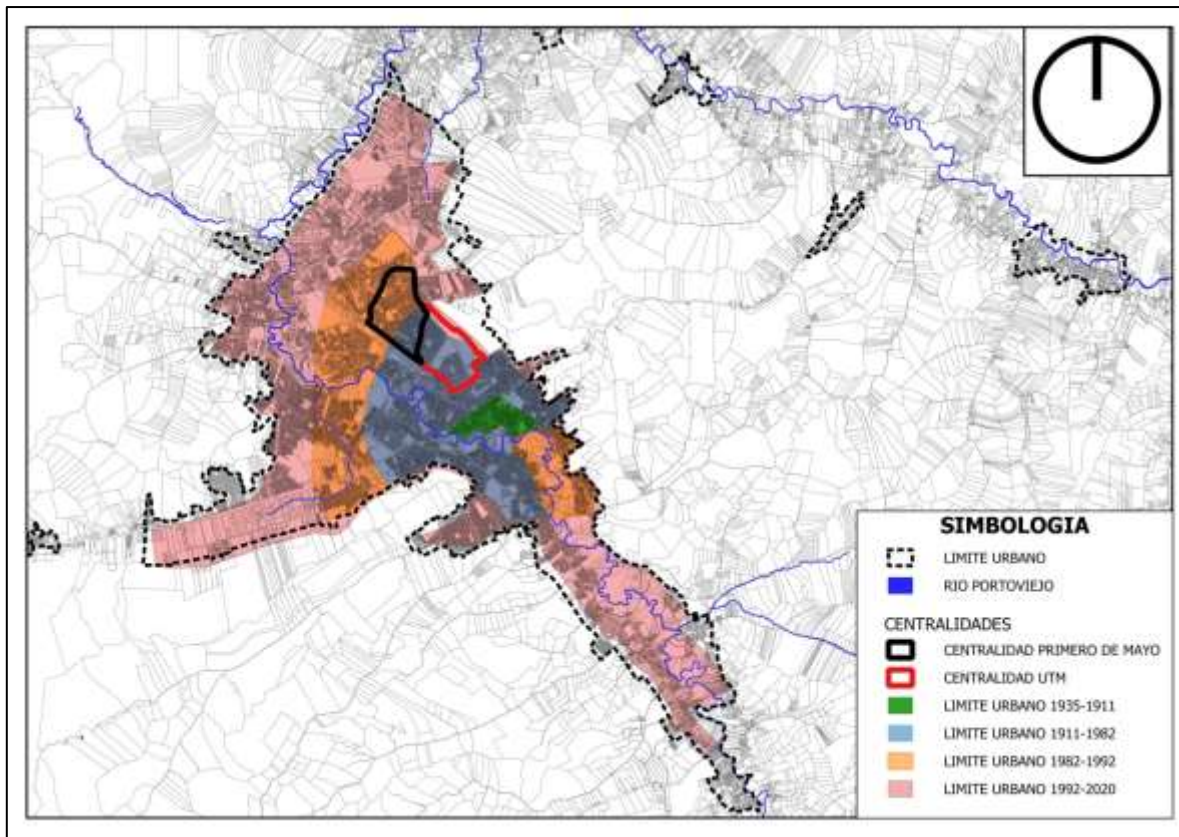


Figura 2: Línea de tiempo de las centralidades de estudio.

Fuente: elaboración propia.

Para conocer la percepción de los diversos actores de las centralidades objeto de estudio, se aplicó una encuesta por medio de Google Formularios que mide las variables de conectividad vial, actividades comerciales, y equipamiento urbano. La estructura de la encuesta se basó en la utilización de preguntas ya validadas en otros estudios como se indica más adelante. La población de estudio fueron las personas que transitaban por las centralidades estudiadas, con una muestra no probabilística por conveniencia de 130 encuestados, seleccionando los que estaban disponibles y que accedieron a participar de la investigación. Los resultados fueron procesados en el software estadístico Statistical Package for Social Sciences (SPSS) versión 21 y Microsoft Excel.

La recolección de datos estuvo organizada en cuatro dimensiones. Una dimensión sociodemográfica para conocer las características particulares de la población participante del estudio, cuyas variables consultadas fueron sexo, edad y parroquia de residencia. Para la dimensión conectividad vial, se extrajeron siete preguntas del estudio de Sosa-Compeán

(2022) y tres preguntas del estudio de Francel y Varón (2023), teniendo un total de 10 ítems.

La dimensión actividades comerciales fue medida por medio del Marco de las Cuatro Aes (Cerde, Nogales y Arévalo, 2007), metodología que tiene como fin la identificación de recursos y capacidades de las áreas comerciales mediante cuatro secciones como accesibilidad, atracciones, amenidades, y acción; siendo la accesibilidad un elemento indispensable en el cual se estudia la ubicación, transporte público, peatonalización y estacionamientos; atracciones, enfocada al marketing, con el fin de conocer el comportamiento del consumidor frente a la variedad de comercios; amenidades, elementos que fortalecen las actividades comerciales, como el mobiliario urbano; y acción, enfocada a la competencia de gestión del comerciante y de las estrategias de satisfacción y fidelidad del usuario consumidor. Finalmente, la dimensión de equipamiento urbano, que fue medida a través de 10 ítems basados en la encuesta validada en el estudio de Jáuregui (2021).

Resultados y Discusión

De acuerdo a los instrumentos aplicados, se presentan los resultados de la medición de cada uno de los elementos. En la dimensión sociodemográfica (ver tabla 1), se encontró que el sexo predominante de la población participante fue femenino, y que reside mayormente en la parroquia urbana 18 de Octubre. En relación a que la mayoría de la muestra participante sean mujeres, según Adame (2019) es debido a que los patrones de movilidad de las mujeres a menudo están relacionados con el tamaño del territorio, por lo que utilizar los diversos medios de desplazamiento deben estar alineado al modelo urbano y el lugar donde viven.

Tabla 1: Descripción sociodemográfica

Variables	n (130)	%
Sexo		
Masculino	43	33,1
Femenino	87	66,9
Edad		
18-24 años	3	2,3
25-34 años	55	42,3
35-44 años	48	36,9
45-54 años	16	12,3
55 o más años	8	6,2
Parroquia de residencia		

Variabes	n (130)	%
12 de Marzo	18	13,8
18 de Octubre	42	32,3
Andrés de Vera	36	27,7
Colón	5	3,8
Francisco Pacheco	8	6,2
Portoviejo	12	9,2
Simón Bolívar	9	6,9

Fuente: elaboración propia.

La parroquia urbana 18 de Octubre está ubicada al oeste del cantón Portoviejo, limitando con la parroquia Portoviejo, la cual es considerada el centro urbano de la ciudad. Las centralidades de estudios se encuentran implantadas en la parroquia 18 de Octubre (ver figura 3), pasando con un 29.22% la centralidad UTM a la parroquia 12 de Marzo. Lo anterior explicaría por qué la mayoría de la muestra participante en este estudio sea de esta parroquia.

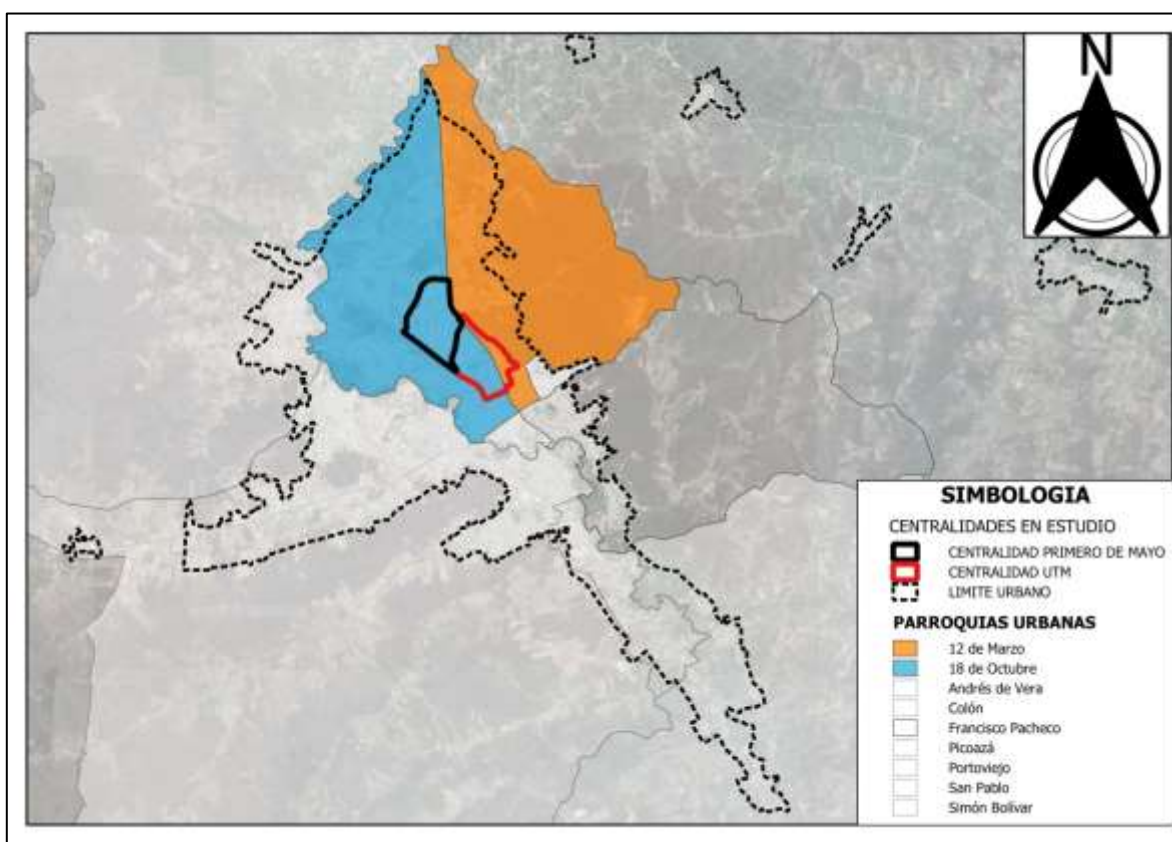


Figura 3: Parroquia 18 de Octubre, 12 de Marzo y centralidades de estudio.

Fuente: elaboración propia.

En la tabla 2 de la dimensión conectividad vial, resalta que la muestra participante generalmente se desplaza en automóvil particular, priorizando en todo momento el llegar en menos tiempo, seguido de reducir la posibilidad de generar contaminación en el ambiente. Estos resultados concuerdan también con lo observado por Varón y Francel (2022). Esta similitud podría deberse a que en los estudios se tiene como preferencia la movilidad en vehículos particulares. Por otro lado, la razón por la cual prefieren una determinada ruta para desplazarse a las centralidades es hacer menos tiempo de traslado, y evitan ciertas rutas es por mucha actividad vehicular. Los encuestados indicaron que utilizan casi siempre la misma ruta, planificando a veces por medio de mapas digitales su ruta para ir a sitios habituales y nuevos sitios. Además, perciben como buena la infraestructura vial de las centralidades, y que la actividad que realiza en los sectores de estudio es de visitante, con una frecuencia de visita de una vez a la semana.

Tabla 2: Dimensión conectividad vial de las centralidades Primero de Mayo y UTM

Indicadores	n (130)		%	
Desplazamiento entre las centralidades				
Caminando	3		2,3	
Familiares y amigos	3		2,3	
Automóvil particular	100		76,9	
Transporte público urbano	6		4,6	
Taxi urbano	9		6,9	
Bicicleta	2		1,5	
Moto	7		5,4	
Prioridad en el desplazamiento				
Tiempo de traslado más corto	60		46	
Seguridad, menor riesgo de accidente	4		3	
Comodidad	8		6	
Menor distancia recorrida	14		11	
Economía	22		17	
Reducir contaminación	22		17	
Preferencia y rechazo de desplazamiento en las centralidades				
	Preferencias		Rechazo	
	n	%	n	%
Mucha actividad vehicular	28	21,5	66	50,8
Escasa actividad vehicular	19	14,6	9	6,9
Varias posibilidades de hacer pausa en la circulación	6	4,6	17	13,1
Pocas posibilidades de hacer pausas en la circulación	13	10	9	6,9
Seguridad	9	6,9	7	5,4
Condiciones del entorno agradables	7	5,4	2	1,5
Implica menor costo	4	3,1	4	3,1
Pocas posibilidades de sufrir accidentes	7	5,4	1	0,8
Hacer menos tiempo de traslado	31	23,8	9	6,9
Otras	6	4,6	6	4,6
Planificación e infraestructura				

	Siempre	A veces	Nunca
	n (130)	n (130)	n (130)
Uso de la misma ruta	97	29	4
Planificación de rutas y destinos habituales por App	36	52	22
Planificación de rutas y destinos diferentes por App	60	61	9
Estado de infraestructura vial de las centralidades			
	n	%	
Excelente	21	16	
Buena	73	56	
Regular	35	27	
Mala	1	0,8	
Actividad que realiza en las centralidades			
Vive en el sector	25	19	
Trabajo	14	11	
Visita	86	66	
Estudios	5	4	
Frecuencia con la que visita las centralidades			
Una vez al día	18	14	
Una vez a la semana	32	25	
Una vez al mes	27	21	
Entre dos y tres veces a la semana	26	20	
Todos los días	27	21	

Fuente: elaboración propia.

Lo anterior comentado, se asemeja con lo expuesto por Sosa-Compeán (2020), ya que el habitante decide que ruta transita de acuerdo a sus posibilidades y preferencias, y percibe que las centralidades tienen buena infraestructura. Sin embargo, difiere del motivo por el cual visita las centralidades de estudio (Vega-Centeno, 2017; Sosa-Compeán, 2020); los autores del presente estudio suponen que podría deberse a que la muestra de estudio fue por conveniencia y no en la aplicación de criterios de selección tanto de inclusión y de exclusión para realizar el muestreo. En relación al desplazamiento en vehículo particular Fuentes (2008) lo relaciona a los niveles de ingreso de la población, y al desplazamiento largo por motivo de ubicación del empleo, esto podría explicar las respuestas en este estudio.

En relación a la dimensión actividades comerciales (ver tabla 3), los hallazgos muestran que en relación al factor accesibilidad, de los cuatro indicadores analizados, el más relevante es tener facilidad de acceso al transporte público, seguido de la peatonalización de las calles, y tener suficiente área de parqueo, datos que difieren a lo encontrado en otro estudio, en el que la peatonalización de las calles es el menos importante (Cerdeña, Nogales & Arévalo, 2007), y el de la ubicación el más puntuado (Murillo, Barrera y Campos, 2020).

Una explicación tentativa para estos resultados, es la dinámica comercial que se vive en las centralidades analizadas, en la cual, los aspectos socioculturales, de comercio y económicos son diversos.

Tabla 3. Dimensión actividades comerciales de las centralidades Primero de Mayo y UTM

Factores e ítems analizados	Escala de valoración				
	Muy poco importante	Poco importante	Importancia media	Bastante importante	Muy importante
	n	n	n	n	n
Accesibilidad					
Ubicación en el centro de la ciudad	50	12	13	27	28
Espacios de aparcamientos	20	25	26	36	23
Peatonalización de las calles	20	19	19	58	14
Facilidad de acceso en transporte público	40	8	8	9	65
Atracciones					
Variedad de comercios en la zona	52	6	7	8	57
Elevado número de establecimientos	50	12	8	16	44
Surtidos de calidad en las tiendas	10	53	12	46	9
Tiendas de marcas conocidas y franquicias	13	58	20	37	2
Establecimientos “locomotora”	25	13	89	2	1
Comercios de oferta complementaria	4	22	87	13	4
Establecimientos de ocio (cines, teatros, entre otros)	23	40	8	57	2
Existencia en la zona de bares y restaurantes	9	34	12	57	18
Presencia de seguros, bancos, etc.	36	11	8	16	59
Comercios del mismo tipo	38	11	9	8	64
Amenidades					
Edificios atractivos en la zona	70	16	10	7	27
Frecuentes promociones de ventas	14	62	22	27	5
Exhibiciones en las calles	8	15	76	28	3
Mobiliario urbano adaptado al entorno	4	7	93	8	13
Zona segura, con poca delincuencia	2	2	33	76	17
Servicios comunes al consumidor	6	25	9	80	10
Señalización adecuada de la zona comercial	26	3	12	21	68
Acción					
Profesionalización de la gerencia de la zona	70	22	7	3	28
Dedicación exclusiva de la gerencia	14	80	9	5	22
Satisfacción del consumidor y fidelidad	5	78	13	27	7
Relaciones públicas diversas	1	9	89	25	6
Frecuentes campañas publicitarias	7	5	101	11	6
Campañas de promoción y	2	4	28	91	5

Factores e ítems analizados	Escala de valoración				
	Muy poco importante	Poco importante	Importancia media	Bastante importante	Muy importante
	n	n	n	n	n
comunicación					
Colaboración activa gerente-comerciantes	0	32	9	84	5
Gestión de locales vacantes	7	25	6	8	84
Existencia de gestión financiera autónoma	24	5	4	7	90

Fuente: elaboración propia.

En el factor atracciones, enfocada a los recursos y capacidades, los encuestados del presente estudio consideran que es relevante la existencia de variedad de comercios, presencia de bancos, y la existencia de comercio del mismo tipo, coincidiendo con otro estudio (Cerda, Nogales & Arévalo, 2017). Estos resultados pueden explicarse por el hecho de que la diversidad de comercio y la presencia de entidades bancaria es parte de una economía sana y cíclica en las centralidades, que evita a sus habitantes el desplazamiento a otros lugares por motivo de adquirir productos especializados.

Así, las atracciones menos puntuadas fueron el surtido de calidad en las tiendas, tiendas de marcas conocidas, y la presencia de un elevado número de establecimientos, datos que contrastan con lo encontrado por Cerda, Nogales & Arévalo (2007) en el que son los bares y restaurantes y servicios complementarios los menos importantes. Estas diferencias aparentes podrían explicarse por la dinámica nocturna de las centralidades sobre todo de la Primero de Mayo, en la que después del terremoto del 2016 la actividad comercial del casco urbano de la ciudad de Portoviejo se vio obligada a desplazarse para dar continuidad al negocio (Pérez, 2018).

En cuanto al factor amenidades, resulta de mucha importancia para los encuestados, la señalización comercial, seguido de que la zona sea segura, es decir libre de delincuencia, siendo estos indicadores totalmente similares a lo encontrado por Cerda, Nogales & Arévalo (2007). En relación a la percepción de seguridad que aspiran tener los encuestados en las centralidades analizadas se ajusta a la literatura publicada, en la que expresa que uno de los atributos para elegir un área comercial es la seguridad dentro y fuera del mismo (Kanasshiro & Cuevas-Calderón, 2017). Estos datos, además, pueden ser interpretados por el aumento de delitos presentados en la ciudad de Portoviejo en los últimos años. Así, se

suma, con una valoración bastante importante, que los diversos comercios presten servicios comunes al cliente, como el reparto a domicilio, que por restricciones de movilidad en la pandemia COVID-19 se incrementó y ahora en día es un servicio que da permanencia y continuidad a los negocios. Otro de los ítems relevantes en este factor fue las exhibiciones en las calles que incentiven el comercio, y que el mobiliario urbano esté adaptado al entorno, y con una valoración menos relevante es la frecuencia de promociones de ventas, ante ello, se deben destacar estos aspectos en las centralidades, con la finalidad de incrementar la afluencia del consumidor a las centralidades. Y con la valoración más baja se encontró la existencia de edificios atractivos en la zona. Este último indicador, se muestra similar con lo encontrado por Cerda, Nogales & Arévalo (2007)

El factor acción, agrupado en nueve indicadores reveló que los encuestados perciben como principal la gestión de locales vacantes, y la gestión financiera autónoma. Infieren que es bastante importante las campañas de promoción y comunicación y colaboración activa entre gerentes-comerciantes, con una importancia media las relaciones públicas con organismos diversos, y las frecuentes campañas publicitarias, con una valoración poco importante los ítems dedicación exclusiva de la gerencia, y el interés en la satisfacción del consumidor y en su fidelidad, y muy poco importante la profesionalización de la gerencia en la zona. Los hallazgos de este factor acción relacionados con la gestión estratégica, financiera, y publicidad, son consistentes con lo encontrado por Cerda, Nogales & Arévalo (2007), y Murillo, Barrera y Campos (2020), lo que fortalece los beneficios que se tienen cuando existe cooperación entre las partes interesadas para alcanzar los resultados esperados en la zona comercial de las centralidades.

Finalmente, los resultados de la dimensión equipamiento urbano se muestran en la tabla 4. La mayor parte de la muestra encuestada manifiesta hacer uso de los espacios verdes y públicos de las centralidades, los cuales perciben que se encuentran en buen estado, así como los centros deportivos, señalan, además, que se deberían construir más centros deportivos gratuitos en la localidad, ya que los existentes no son suficientes. Más de la mitad de los encuestados manifestó no conocer de la existencia de centros culturales en las centralidades de estudio, y que no conoce el estado de los mismos. Así también, califican al estado de los centros educativos y centros de salud como regular. Y que la muestra de

estudio no asiste a centros religiosos implantados en las centralidades Primero de Mayo y UTM. De acuerdo a los resultados, anteriores estudios han demostrado una similitud (Jáuregui, 2021), infiriendo que este nivel de conformidad con la calidad de espacios verdes públicos es por la diversidad de parques en la zona como La Rotonda, Jardín Botánico, Parque Forestal. Por otro lado, la población manifestó una baja satisfacción del número de centros deportivos lo que podría deberse a que la población que habita en las centralidades debe desplazarse a otros sitios.

Tabla 4. Dimensión equipamiento urbano de las centralidades Primero de Mayo y UTM

Ítems analizados	Escalas de valoración							
	Sí				No			
Uso de los espacios verdes/públicos	n		%		n		%	
		104		84		21		16
Estado de los espacios verdes/públicos	Bueno		Regular		Malo		No conoce	
	n	%	n	%	n	%	n	%
	84	65	39	30	2	2	5	4
Estado de los centros deportivos	79	61	41	32	4	3	6	5
Mejoras para los centros deportivos/recreativos	Construir más		Mejorar las inst.		Más servicios		No conoce	
	n	%	n	%	n	%	n	%
	61	47	40	31	22	17	7	5
Conocimiento de existencia de centros culturales	Sí				No			
	n		%		n		%	
	28		21		102		79	
	Bueno		Regular		Malo		No conoce	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Estado de los centros culturales	20	15	23	18	2	2	64	49
Estado de los centros educativos	52	40	55	42	5	4	18	14
Estado de los centros de salud	41	32	63	49	13	10	13	10
Asistencia a centros religiosos	Sí				No			
	n		%		n		%	
	43		33		87		67	
Hitos, monumentos y espacios culturales					n		%	
	Cancha				3		2.3	
	Cascada				8		6.2	
	Catedral				2		1.5	
	El busto del Che Guevara				7		5.4	
	Parque la Rotonda				32		24.6	
	Eloy Alfaro				2		1.5	
	Escuela				1		0.8	
	Estadio				1		0.8	
	Iglesia Capuchino				1		0.8	
	Iglesia de Guadalupe				1		0.8	
	Jardín Botánico				6		4.6	
	Monumento puertas de la ciudad				7		5.4	
	Parque San Cristóbal				3		2.3	
	No conoce				56		43.1	

Fuente: elaboración propia.

Dentro de las limitaciones detectadas en el estudio, se sostiene que el tipo de muestreo para la obtención de la muestra no permitió tener una muestra representativa de las centralidades, ya que no se aplicó los criterios de selección, por tanto, dan lugar a que se presenten sesgos en las respuestas de los encuestados. El estudio se enfoca en la percepción de los encuestados y en ningún momento los autores del estudio realizaron una observación in situ para comparar las respuestas. No se llega a realizar una comparación de literatura amplia, a causa de la ausencia de estudios similares que hayan abarcado de manera integral el análisis de las variables conectividad vial, actividades comerciales y equipamientos urbanos.

Se plantea que, con base a estos resultados se realice un análisis de las centralidades mediante cartografías urbanas como lo propone Caporossi (2015) evaluando de esta manera las deficiencias de las centralidades y comparando lo expuesto por los encuestados, con el objetivo de visualizar oportunidades de mejoras y tomar buenas decisiones en la planificación urbana.

Con lo analizado en este presente estudio y con las falencias mencionadas a lo largo de su descripción, se proponen, a manera de consolidación, las propuestas siguientes. Para el fortalecimiento de las centralidades de estudios se demanda el soporte de la planificación urbana con base a las necesidades, emociones, y percepciones de la población. Que se considere los atributos que deben ser prioridades a ser intervenidos en relación a las consecuencias que podrían incurrir, y alcanzar así el aprovechamiento total de los servicios y productos que se generan en las centralidades.

Realizar un análisis del uso de la red vial en las centralidades, con el afán de fortalecer la accesibilidad y movilidad adaptándolo para los diversos patrones de desplazamiento. Para el análisis debería considerarse la planificación desde una perspectiva de género, en términos de necesidad, importancia social y sostenibilidad. Además, realizar un estudio de demanda de transporte en el cual se estimen los tiempos de desplazamientos y las rutas. Aprovechar las tecnologías, por ejemplo, para indicar menor tráfico en determinadas rutas de las centralidades con un sistema que esté conectado a los mapas, esto solucionaría el deseo de las personas de llegar más rápido y en distancias más cortas.

La implementación del tema de movilidad de peatones, ciclo vías y transporte público en las centralidades urbanas es un proceso multifacético que requiere la colaboración de diferentes actores y la aplicación de múltiples estrategias. A continuación, se describen algunas medidas que pueden ser tomadas:

1. Establecer un plan de movilidad urbana sostenible: Este plan deberá analizar las necesidades de movilidad de la población, identificar las deficiencias en la red de movilidad existente y proponer soluciones adecuadas.
2. Promover y construir infraestructuras seguras y accesibles para peatones y ciclistas: La creación de zonas peatonales y de carriles para bicicletas, así como la incorporación de señalización y señales para ciclistas, son algunas herramientas para mejorar la seguridad y accesibilidad de estos medios de transporte en la ciudad.
3. Incrementar la oferta de transporte público: El transporte público debe ser accesible, eficiente y económico. Se pueden promover acuerdos o convenios con proveedores de servicios de transporte a fin de lograr una mayor oferta de servicio.
4. Incrementar la sensibilización y educación ciudadana: La conciencia pública es clave en el éxito de un sistema de movilidad sostenible. Es importante llevar a cabo campañas de concientización y educación para fomentar un cambio de actitud en la ciudadanía.
5. Establecer normativas y regulaciones adecuadas: Es necesario establecer políticas y regulaciones adecuadas para lograr una mejor distribución y organización del tránsito. Se pueden establecer normativas para la construcción y uso de infraestructuras para peatones y ciclistas, además de normativas para la gestión eficaz del transporte público.

En resumen, la implementación de un sistema de movilidad sostenible dependerá de la colaboración entre el sector público, la ciudadanía y otros actores clave, quienes deberán trabajar juntos para lograr una ciudad más accesible, sostenible y amigable con la movilidad peatonal y ciclista.

Elaborar una matriz de las diversas actividades comerciales de cada una de las centralidades, con la finalidad de realizar intervenciones de capacitación y promoción económica que fortalezcan el potencial desarrollo de cada centralidad.

Desarrollar la identificación y evaluación de los equipamientos urbanos como son, centros deportivos, educación, salud, y centros culturales, que permita reconocer las necesidades de la población que habita las centralidades y de los visitantes, y responder si ¿es el déficit de equipamiento lo que provoca el desplazamiento de la población a otras centralidades?

Conclusiones

Al finalizar esta investigación se ha llegado a las siguientes conclusiones:

. Las centralidades son espacios urbanos que, debido a su amplia diversidad de oferta de servicios públicos y privados de todos los sectores, disposición de diversidad de productos, infraestructura vial, y de equipamiento urbano, cuentan con la capacidad de cubrir todas las necesidades y expectativas del habitante urbano, sin requerir el desplazamiento a otros lugares. Por tanto, las centralidades deben ser alimentadas a través del uso recurrente del diseño urbano, así también, la participación y consulta a la comunidad para la toma de decisiones planificadas con el fin de que ningún elemento relevante sea excluido en la planificación.

. Para la recolección de datos se establecieron cuatro dimensiones. La primera dimensión, sociodemográfica de la población, la segunda conectividad vial, la tercera actividades comerciales, y finalmente, la cuarta equipamiento urbano. El considerar estas tres últimas variables en el estudio, fue porque éstas son calificadas como ese conjunto de infraestructura urbana que sostienen un territorio, y, por tanto, son básicas para el desarrollo humano en el habitante urbano, así como el de analizar la prioridades y percepciones del usuario, lo que permite plantear propuestas integrales a futuro.

. Las características sociodemográficas encontradas fueron variadas en edad, sexo y parroquia de residencia dentro de la ciudad, lo que posiblemente generó tener una percepción diversa en las dimensiones y atributos analizados en las centralidades.

. La conectividad vial de las centralidades analizadas por medio de la descripción y percepción de los usuarios de las diversas rutas, revelan que el mayor uso lo tiene el vehículo particular y que para elegir una ruta de desplazamiento procuran la no

contaminación. Frente a estos datos, es pertinente analizar el servicio de transporte público urbano de las centralidades y también, que la peatonalización de vías, es decir, que puedan ser dotadas de componentes como sendas, aceras, mobiliario urbano, que consientan el uso peatonal, y, la inclusión de ciclo vías, volviendo de esta manera dinámica la red vial de las centralidades.

. Para la conectividad vial, se propone incorporar en los estudios de diseño de espacios urbanos viales la relación y necesidades axiológicas del peatón, pasajero, ciclista, motociclistas, conductor. Además de reconocer, que cada usuario tiene características propias y determinantes en su desplazamiento, tanto para los niños, adultos mayores, y personas con discapacidad, los cuales incrementan el nivel de complejidad de la infraestructura al momento de diseñar las vías.

. De los 29 indicadores que fueron considerados en el Marco de las Cuatro Aes para el análisis de las actividades comerciales en las centralidades objeto de estudio, solo nueve fueron calificados bajo una percepción negativa. Los resultados de esta dimensión muestran las prioridades que tiene el usuario frente a las características de las zonas comerciales de las centralidades, y como la inclusión de esos atributos hacen de la misma un éxito en el mercado. Los datos obtenidos en esta dimensión, permiten bosquejar la importancia de la seguridad y de la movilidad en las centralidades, aspectos que no puede gestionar totalmente la gerencia de los establecimientos comerciales privados, por ello, se requiere de la actuación de los entes planificadores de la ciudad al actuar sobre los atributos más relevantes obtenidos en esta investigación.

. Para mejorar las actividades comerciales se recomienda la valoración de la profesionalización de la gerencia de los establecimientos comerciales de las centralidades, con el afán de que los propietarios puedan generar estrategias de publicidad inherentes a su comercio, y, por tanto, elevar el interés y satisfacción del consumidor y su fidelidad. Detectar focos de inseguridad, generar sendas para el peatón, y establecer nuevas rutas de transporte público que promuevan la revitalización urbana de las centralidades.

. Los equipamientos urbanos en las centralidades fueron percibidos por la población con diferentes niveles de satisfacción. El nivel más alto, fue asociado a los espacios verdes públicos y los centros deportivos. Se pudo distinguir las necesidades frente al número

actual insuficiente de centros deportivos, así como de salud y de educación. Por lo que, es fundamental complementar este estudio con un análisis de los espacios recreativos, culturales, y deportivos en las centralidades.

. Es necesario que los equipamientos urbanos en el marco del derecho de la ciudad y por ende del habitante se potencien con la creación de espacios culturales alineados a las necesidades y costumbres de los pobladores de las centralidades en estudio, logrando así que las propuestas que se generen tengan una mayor integralidad y que el protagonista sea el habitante.

. El estudio realizado permitió vislumbrar que los sectores Primero de Mayo y UTM de la ciudad de Portoviejo tienen la capacidad de ser centralidades urbanas que garantizan la calidad de vida, frente a la disponibilidad de relaciones de diversos tipos como la conectividad vial, las actividades comerciales y equipamientos urbanos.

Las centralidades analizadas tienen las características que pueden ser una unidad independiente, ya que una centralidad urbana es un área de una ciudad que tiene una concentración significativa de actividades económicas, sociales y culturales.

Se diferencian las centralidades Primero de Mayo y UTM de otras centralidades porque es el punto principal de convergencia y conectividad de la ciudad, tanto para la movilidad de las personas como para la interconexión de redes de transporte y servicios. Asimismo, reúnen una diversidad de usos y funciones, incluyendo oficinas, comercios, viviendas, equipamientos, espacios públicos y culturales, lo que la hace atractiva para la inversión y el desarrollo. Además, su localización es estratégica, cerca de las vías principales de transporte y de los lugares de mayor interés para los ciudadanos como son los hitos como el Parque de la Rotonda, la Universidad Técnica de Manabí, lo que la convierte en un punto de referencia y de identidad para la ciudad y sus habitantes.

En conclusión, lo que hace especial a las centralidades urbanas analizadas son sus capacidades para generar atracción y dinamismo, propiciando el encuentro y la interacción entre personas, y favoreciendo la creación de una ciudad más integrada, sostenible y habitable.

Referencias

- Adame, A. (2019). *Caminar en la Periferia y en la Centralidad, experiencias de movilidad cotidiana de mujeres de Santiago. Una Aproximación desde la Ciudad Inclusiva y la Justicia de Género*. <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2019/01/TESIS-AAC.pdf>
- Caporossi, C. (2015). *Las centralidades barriales en la planificación urbana. Los barrios pericentrales de la ciudad de Córdoba* (Tesis de maestría). Universidad Oberta de Catalunya, España. <https://openaccess.uoc.edu/bitstream/10609/69945/6/ccaporossiTFM0617memoria.pdf>
- Carrión, F. (2016). *El espacio público es una relación, no un espacio*. <http://www.cidur.org/wp-content/uploads/2022/02/El-espacio-publico-es-una-relacion-no-un-espacio.pdf>
- Carrión, F. & Cepeda, P. (2021). Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global. *RevistaInvi*, 36(102),183-207. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63518>
- Cerda, L.; Nogales, A.& Arévalo, A. (2007). Atributos para el éxito de una zona comercial: una evidencia empírica en el municipio de Getafe. *Distribución y consumo*, 17(95), 16-31. https://datos.portaldelcomerciante.com/userfiles/30/Biblioteca/6d181184a5250cffe0atributos_para_el_exitode_unazonacomercial_getafe.pdf
- Colautti, V. (2013). La articulación como estrategia proyectual. Nuevas fronteras urbanas. *Revista Hábitat Inclusivo*, (01), 01-13. http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/wp-content/uploads/2013/02/la_articulacion_como_estrategia_proyectual.pdf
- Cuenin, F. & Silva, M. (2010). *Identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas. El Caso de Quito*.

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Identificaci%C3%B3n-y-fortalecimiento-de-centralidades-urbanas-El-caso-de-Quito.pdf>

Dodman, D.; Hayward, M.; Pelling, V.; Castan, W.; Chow, E.; Chu, R.; Dawson, L.; Khirfan, T.; McPhearson, A.; Prakash, Y. & Ziervogel, G. (2022). Cities, settlements and key infrastructure.

https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_Chapter06_SM.pdf

Fuentes, C. (2008). La estructura urbana y las diferencias espaciales en el tiempo de traslado del viaje al trabajo en Ciudad Juárez, Chihuahua. *Estudios demográficos y urbanos*, 23(1), 55-81. DOI: <https://doi.org/10.24201/edu.v23i1.1303>

Francel, A. & Varón, C. (2023). El espacio público en su carácter de caminabilidad y conectividad en la carrera quinta entre calle 10 y 11 Ibagué, Colombia. *Revista B33 Arquitectura Y Urbanismo*, (8), 1-22.

<http://revistas.ut.edu.co/index.php/B33/article/view/2946>

Jáuregui, E. (2021). Habitando la Ciudad: Reflexiones en torno al derecho a la ciudad y los equipamientos urbanos, a partir de un acercamiento cualitativo. *Proyección: estudios geográficos y de ordenamiento territorial*, 15(29), 130 – 160. DOI:

<https://doi.org/10.48162/rev.55.006>

Kanashiro, L. & Cuevas-Calderón, E. (2017). El espacio semipúblico: seguridad y centros comerciales en Lima Metropolitana. *Lienzo*, (038), 73-90.

<https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/lienzo/article/download/1725/1731>

Leicht, E.; Matos, A. & Gómez, L. (2019). Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio. *DECUMANUS - Revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos*, 4(4), 1-26. DOI:

<https://doi.org/10.20983/decumanus.2019.1.5>

Lovon-Caso, D. & Larota-Sanz, A. (2020). Nueva centralidad en interfase urbano-rural (I-UR) Caso: sector Umapalca, zona sur de Arequipa Metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(2), 48-59. DOI:

<https://doi.org/10.14718/revarq.2020.2760>

- Mandeli, K. (2019). Public space and the challenge of urban transformation in cities of emerging economies: Jeddah case study. *Cities*, (95), 1-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102409>
- Mayorga, M. & Fontana, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: la urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *Bitácora urbano territorial*, 21(2), 11-26. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/17889/Espacios%20de%20centralidad%20urbana-infraestructura.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mohamad, A.; Hassan, G. & Abd, A. (2022). Impacts of e-commerce on planning and designing commercial activities centers: A developed approach. *Ain Shams Engineering Journal*, 13(4), 101634. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.asej.2021.11.003>
- Montañez, D. (2022). Ciudad modelo: Desarrollos habitacionales y pérdida de centralidad urbana en la periferia norte de Mérida. *MetrópliMid*, (36), 10-13. <https://metropolimid.com.mx/wp-content/uploads/2022/06/NO.-36-SEGURIDAD-URBANA-Y-CIUDAD-DE-15-MINUTOS.pdf>
- Montejano-Escamilla, J. (2015). ¿Es la ciudad de México policéntrica? Nuevos datos y algoritmos para la detección de centralidades urbanas. *Economía, sociedad y territorio*, 15(48), 333-361. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000200003&lng=es&tlng=es.
- Murillo, A.; Barrera, M. & Campos, B. (2020). Percepción del espacio público: Pérdida de atractivo en el Corredor Urbano Comercial Avenida de los Héroes de Chetumal, Quintana Roo, México. *Revista de urbanismo*, (43), 79-95. DOI: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.57299>
- Pérez, W. (2018). *Dinámicas de reordenamiento urbano generadas por el terremoto del 16a en la zona cero de Portoviejo* (Tesis de maestría). Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/18160>

- Pinedo, J. & Lora, C. (2019). Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación. *ACE: Architecture, City and Environment*, 13(39), 105-128. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.13.39.5420>
- Sharifi, A. (2019). Resilient urban forms: A review of literature on streets and street networks. *Building and Environment*, 147, 171-187. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2018.09.040>
- Serrano, C. & Durán, G. (2020). Geografía de la fragmentación en el periurbano de Quito: un análisis de las nuevas centralidades Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha. *EURE (Santiago)*, 46(137), 247-271. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100247>
- Sosa-Compeán, L. (2022). Enfoques para el diseño de flujos en espacios urbanos: conectividad vial vs preferencias en movilidad. *Diseño arte y arquitectura*, (13), 51-69. DOI: <https://doi.org/10.33324/daya.vi13.556>
- Tsiotas, D. & Polyzos, S. (2017). The topology of urban road networks and its role to urban mobility. *Transportation research procedia*, 24, 482-490. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.087>
- Vega-Centeno, P. (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. *EURE (Santiago)*, 43(129), 5-25. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612017000200001>
- Wichmann, J.; Wißotzki, M. & Sandkuhl, K. (2021). Toward a smart town: Digital innovation and transformation process in a public sector environment. En *Human Centred Intelligent Systems - Proceedings of KES-HCIS 2020 Conference* (pp. 89-99). Springer Singapore. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-981-15-5784-2_8
- Zambrano, F. (2019). De la Centralidad Barrial a la Centralidad Metropolitana: análisis morfológico-espacial de las estructuras de centralidad de Manta, Ecuador. En *XI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, Barcelona-Santiago de

Chile, junio 2019. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. DOI: 10.5821/SIIU.6612

Živković, J. (2020). *Urban form and function - Climate action*.

https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-319-95885-9_78

ANEXO

ENCUESTA: ARTICULACIÓN URBANA, BAJO LA PERCEPCIÓN DE CONECTIVIDAD VIAL, ACTIVIDADES COMERCIALES Y EQUIPAMIENTO URBANO DE LOS SECTORES PRIMERO DE MAYO & UTM DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.

La finalidad de la presente encuesta es analizar la percepción de la articulación sobre la conectividad vial, actividades comerciales y equipamientos, inmersas en los sectores urbanos Primero de Mayo y UTM en la ciudad de Portoviejo.

Sección: Dimensión sociodemográfica

1. Sexo

Masculino

Femenino

2. Edad

18-24 años (1)

25-34 años (2)

35-44 años (3)

45-54 años (4)

55 o más años (5)

3. Parroquia de residencia

12 de Marzo (1)

Andrés de Vera (2)

Colón (3)

Picoazá (4)

Portoviejo (5)

San Pablo (6)

Francisco Pacheco (7)

18 de Octubre (8)

Simón Bolívar (9)

Abdón Calderón (10)

Alhajuela (11)

Chirijos (12)

Crucita (13)

Pueblo Nuevo (14)

Riochico (15)

San Plácido (16)

Otra (17)

Sección: Dimensión Conectividad vial - Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

1. Generalmente, ¿Cómo te desplazas por los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo? (selecciona la opción de tu modalidad principal o la que más utilizas)

- Voy a pie (caminando)
- Mis familiares / amigos me llevan
- En automóvil particular
- Uso servicio de transporte público urbano
- En taxi urbano/Uber
- Uso bicicleta
- Uso moto
- En patineta/scooter

2. ¿Qué priorizas al elegir la manera de trasladarte por los Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo? (siendo 1 la menos importante y 6 la más importante)

- Llegar en menos tiempo/más rápido
- Seguridad (tener menor riesgo de accidente o incidente)
- Comodidad /confort/ experiencia
- Rutas cortas/recorrer la menor distancia
- Ahorrar dinero/economizar
- Reducir la posibilidad de generar contaminación en el medio ambiente

3. Señala las principales razones por las cuales PREFIERES un camino o ruta cuando te desplazas por los Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

- Mucha actividad (muchos vehículos)
- Escasa actividad (pocos vehículos)
- Existen muchas posibilidades de hacer pausas en la circulación (cruces, pare, semáforos, topes)
- Existen pocas posibilidades de hacer pausas en la circulación (cruces, pare, semáforos, topes)
- Seguridad (escasa delincuencia)
- Condiciones del entorno agradables
- Implica menor costo económico
- Pocas posibilidades de sufrir accidentes
- Hacer menos tiempo de traslado
- Otras

4. Señala las principales razones por las cuales EVITAS un camino o ruta cuando te desplazas por los Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

- Mucha actividad (muchos vehículos)
- Escasa actividad (pocos vehículos)
- Existen muchas posibilidades de hacer pausas en la circulación (cruces, pare, semáforos, topes)
- Existen pocas posibilidades de hacer pausas en la circulación (cruces, pare, semáforos, topes)
- Seguridad (escasa delincuencia)

Condiciones del entorno desagradables
Implica menor costo económico
Pocas posibilidades de sufrir accidentes
Hacer menos tiempo de traslado
Otras

5. ¿Utilizas la misma ruta (camino) para ir a los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Siempre
Casi siempre
A veces
Casi nunca
Nunca

6. ¿Planeas tu ruta o camino, para ir a tus destinos habituales, utilizando aplicaciones (apps) de mapas digitales (GPS, Waze, Google Maps, etc.)?

Siempre
Casi siempre
A veces
Casi nunca
Nunca

7. ¿Planeas tu ruta o camino, para ir a un nuevo destino o al que rara vez acudes, utilizando una aplicación de mapas digitales (GPS, Waze, Google Maps, etc.)?

Siempre
Casi siempre
A veces
Casi nunca
Nunca

8. ¿En qué condiciones percibe la infraestructura de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Excelente
Buena
Regular
Mala

9. Tipo de actividad a realizar cuando visita los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

Vive en el sector
Trabaja en el sector
Visitante
Estudia en el sector

10. ¿Con qué frecuencia visita los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Una vez al día
Una vez a la semana

Una vez al mes
 Entre dos y tres veces a la semana
 Todos los días

Sección: Dimensión Actividades comerciales - Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

De acuerdo a su percepción, responda si es Muy poco importante (1) o Muy importante (4)

1. Accesibilidad en los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

Ubicación en el centro de la ciudad
 Suficientes espacios de aparcamientos
 Peatonalización de las calles
 Facilidad de acceso en transporte público

De acuerdo a su percepción, responda si es Muy poco importante (1) o Muy importante (10) **2. Atracciones en los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo**

Existencia de variedad de comercios en la zona
 Presencia de un elevado número de establecimientos
 Surtidos de calidad en las tiendas
 Tiendas de marcas conocidas y franquicias
 Establecimientos “locomotora”
 Existencia de comercios de oferta complementaria
 Establecimientos de ocio (cines, teatros...)
 Existencia en la zona de bares y restaurantes
 Presencia de inmobiliarias, seguros, bancos...
 Existencia en la zona de comercios del mismo tipo

De acuerdo a su percepción, responda si es Muy poco importante (1) o Muy importante (7)

3. Amenidades en los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

Edificios atractivos en la zona
 Frecuentes promociones de ventas
 Exhibiciones en las calles (pasacalles, atracciones para los niños...)
 Mobiliario urbano adaptado al entorno
 Zona segura, con poca delincuencia
 Servicios comunes al consumidor (reparto a domicilio, autobús gratuito...)
 Señalización adecuada de la zona comercial

De acuerdo a su percepción, responda si es Muy poco importante (1) o Muy importante (9)

4. Acción en los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

Profesionalización de la gerencia de la zona
 Dedicación exclusiva de la gerencia
 Interés en la satisfacción del consumidor y en su fidelidad
 Relaciones públicas con organismos diversos
 Frecuentes campañas publicitarias
 Campañas de promoción y comunicación

Colaboración activa gerente-comerciantes
 Gestión de locales vacantes
 Existencia de gestión financiera autónoma

Dimensión: Equipamientos urbanos - Sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

1. ¿Hace uso de los espacios verdes/públicos de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

No

Sí

Solo a veces

2. ¿Cómo califica el estado de los espacios verdes/públicos de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Bueno

Regular

Malo

No conoce

3. ¿Cómo califica el estado de los centros deportivos de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Bueno

Regular

Malo

No conoce

4. ¿Qué mejoras sugieren en relación a los centros deportivos/recreativos de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Construir más centros deportivos gratuitos en la localidad (los existentes no son suficientes) (1)

Mejorar las instalaciones deportivas existentes (2)

Proveer mayor cantidad de servicios en los centros (3)

No conoce (4)

5. ¿Conoce de la existencia de centros culturales en los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Si

No

6. Si contestó si a la pregunta anterior, ¿Cómo califica el estado de los centros culturales de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Bueno

Regular

Malo

No conoce

7. Indique Hitos, monumentos y espacios de significancia cultural identificados por usted en de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo

8. ¿Cómo califica el estado de los centros educativos de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Bueno

Regular

Malo

No conoce

9. ¿Cómo califica el estado de los centros de salud de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?

Bueno

Regular

Malo

No conoce

10. ¿Asiste a centros religiosos en los sectores Primero de Mayo y UTM de los sectores Primero de Mayo & UTM de la ciudad de Portoviejo?







Si

No, me traslado a centros fuera de la localidad

Fotografías del equipamiento urbano de las centralidades de estudio

Centralidad UTM	
	
Universidad Técnica de Manabí (Avenida Urbina)	
	
Avenida Urbina	Parque La Rotanda
	
Estadio Reales Tamarindo (Av. Urbina)	Jardín Botánico (Prolongación de la Av. Urbina hacia Crucita)

	
<p>Busto del Che Guevara (Av. Urbina)</p>	<p>Busto de Alan Miranda Vélez</p>
	
<p>Monumento- Puerta de ingreso a la ciudad de Portoviejo (Av. Urbina)</p>	<p>Parque de la Madre</p>
	
<p>Centralidad Primero de Mayo</p>	
	

<p>Banco Comercial de Manabí</p>	<p>Produbanco (Av. Reales Tamarindos)</p>
	
<p>Banco Pacífico (Av. Reales Tamarindos)</p>	<p>Plazoleta la Cascada</p>
	
<p>Av. Reales Tamarindos</p>	<p>Unidad Educativa Ena Ali Guillen</p>
	
<p>Parque Cdla. El Maestro</p>	<p>Iglesia Los Capuchinos</p>
