



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN
TURÍSTICA Y HOTELERA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y
HOTELERA**

**TEMA: LA PEATONALIZACIÓN COMO RESULTADO DE LA
ESTRATEGIA VIAL APLICADA EN EL CENTRO HISTÓRICO
DE QUITO Y LA INFLUENCIA EN EL DESARROLLO
TURÍSTICO**

AUTOR: TOVAR UTRERAS, JOHANNA ARACELY

DIRECTOR: MONTUFAR GUEVARA, SILVIAPATRICIA

SANGOLQUÍ

2018

CERTIFICADO TUTOR



CERTIFICADO TUTOR

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONÓMICAS
Y DE COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y
HOTELERA

Certifico que el trabajo de titulación, **“La peatonalización como resultado de la estrategia vial aplicada en el Centro Histórico de Quito y la influencia en el desarrollo turístico”** realizado por la señorita Johanna Aracely Tovar Utreras ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y me permito acreditarlo y autorizar a la señorita Johanna Aracely Tovar Utreras, para que lo sustente públicamente

Sangolquí, 11 de enero del 2018

.....
Lcda. Silvia Patricia Montufar Guevara Msc.
Director

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONÓMICAS Y DE
COMERCIO

CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y
HOTELERA

Yo, Johanna Aracely Tovar Utreras, con cédula de identidad N° 1723336887, declaro que este trabajo de titulación **“La peatonalización como resultado de la estrategia vial aplicada en el Centro Histórico de Quito y la influencia en el desarrollo turístico”** ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos de intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolquí, 11 de enero del 2018

Johanna Aracely Tovar Utreras
C.C. 1723336887

AUTORIZACIÓN



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONÓMICAS Y DE
COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y
HOTELERA**

Yo, Johanna Aracely Tovar Utreras, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación **“La peatonalización como resultado de la estrategia vial aplicada en el Centro Histórico de Quito y la influencia en el desarrollo turístico”** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Sangolquí, 11 de enero del 2018


.....
Johanna Aracely Tovar Utreras
C.C. 1723336887

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado en primer lugar a mi abuelito Jorge Utreras quien ya no se encuentra físicamente a mi lado, sin embargo ha sido mi ángel y guía espiritual para poder continuar con mis estudios universitarios y hoy sé que él debe estar orgulloso al saber que he logrado cumplir otra meta más en mi vida.

A mis padres José Tovar y Sonia Utreras, por ser quienes me han apoyado y aconsejado en los momentos más difíciles de mi vida, por nunca dejarme caer y siempre inculcarme por el camino del bien.

A mis hermanos Yadira y Josué, que a pesar de nuestras diferencias como hermanos, siempre se han encontrado en los momentos más importantes de mi vida, dándome su apoyo y cariño.

A mis amigas de colegio y universidad con las cuales he compartido momentos muy agradables y que han servido para darme cuenta en que aspecto debo mejorar cada día.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres José Tovar y Sonia Utreras por haberme dado la oportunidad de demostrar que esta carrera era lo que más he querido en mi vida, asimismo por ser los pilares para que yo continúe mis estudios, por apoyarme y decirme de forma clara como son las cosas, por siempre ser sinceros conmigo y por haberme soportado en mis días más difíciles de la vida universitaria.

A Dios por haberme dado salud y vida para continuar con mis estudios y por darme esa maravillosa familia que siempre me ha acompañado en mis logros y en mis fracasos.

A mi familia en general por siempre estar pendiente de cómo me iba durante toda mi vida académica.

A mis amigas Andrea, Stefania, Evelyn, Diana, Dani, Kathy y Pao por acompañarme y siempre darme ánimos para continuar con el desarrollo de este trabajo.

A la Ingeniera Patricia Montufar por el apoyo la guía que me ofreció durante el desarrollo del proyecto, además que no solo fue directora de la investigación, sino también confidente y una gran amiga.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CERTIFICADO TUTOR	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE DE CONTENIDO	vii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xi
RESUMEN	xv
ABSTRAC	xvi
INTRODUCCIÓN	1
1. Importancia del proyecto	1
2. Relación entre objetivos o hipótesis con el diseño de investigación	2
a) Objetivo general	2
b) Objetivos específicos	2
3. Implicaciones teóricas y prácticas del estudio	2
CAPÍTULO I	4
MARCO TEÓRICO	4
1.1. Teorías de soporte	4
1.2. Marco Referencial	9
1.3. Marco Conceptual	17
CAPÍTULO II	20
MARCO METODOLÓGICO	20
2.1. Enfoque de investigación Mixto	20

2.2. Tipología de investigación.....	20
2.2.1. Por su finalidad Aplicada.....	20
2.2.2. Por las fuentes de información Documental y de Campo.....	20
2.2.3. Por las unidades de análisis Insitu.....	21
2.2.4. Por el control de las variables No experimental.....	21
2.2.5. Por el alcance Descriptivo.....	21
2.3. Hipótesis (De ser el caso. Estudios: empírico y teórico).....	21
2.4. Procedimiento para recolección de datos mixto.....	22
2.4.1. Cobertura de las unidades de análisis Muestra y Censo.....	22
2.4.2. Procedimiento para tratamiento y análisis de información: Varios.....	25
2.5. Instrumentos de recolección de información Varios.....	25
CAPITULO III.....	35
RESULTADOS.....	35
3.1. Urbanístico – Geográfico.....	36
3.1.1. Accesibilidad al centro histórico.....	37
3.1.2. Espacio público.....	38
3.1.3. Parqueaderos.....	39
3.1.4. Espacios culturales.....	43
3.1.5. Atractivos turísticos del Centro Histórico de Quito.....	48
3.2. Movilidad.....	75
3.2.1. Seguridad.....	76
3.2.2. Medios de transporte.....	80
3.2.3. Rutas.....	87
3.2.4. Tráfico.....	89
3.2.5. Señalización.....	93
3.3. Análisis de Actores.....	95

3.3.1. Actividad que desempeña.....	95
3.3.2. Incremento de Actividades comerciales.....	119
3.3.3. Calidad de vida.....	126
CAPÍTULO IV.....	128
DISCUSIÓN.....	128
4.1. Conclusiones.....	128
4.2. Recomendaciones.....	129
4.3. Propuesta para nuevos proyectos.....	131
LISTA DE REFERENCIAS.....	132

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Estacionamientos del CHQ horarios y tarifas	40
Tabla 2 Estacionamiento con tarifario especial.....	41
Tabla 3 Operadoras de transporte urbano convencional que cruzan el CHQ	88
Tabla 4 Proyección de llegada de turistas al CHQ para el 2019	104
Tabla 5 Agencias de viajes dentro del CHQ	105
Tabla 6 Establecimientos de alojamiento – categorización estrellas	108
Tabla 7 Establecimientos de alojamiento	108
Tabla 8 Establecimientos de alimentos y bebidas	112
Tabla 9 Museos e Iglesias	116
Tabla 10 Centros de Comercio Formal	120
Tabla 11 Centros de Productos Perecibles	120
Tabla 12 Cálculo de pago de trabajadores autónomos	121
Tabla 13 Cálculo de pago de trabajadores autónomos	121

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Mapa antiguo del CHQ	36
Figura 2 Espacios públicos del CHQ	39
Figura 3 Estacionamientos en el Centro Histórico	42
Figura 4 Teatro Nacional Sucre.....	43
Figura 5 Teatro Bolívar	44
Figura 6 Teatro Variedades Ernesto Albán	44
Figura 7 Centro Cultural Mama Cuchara	45
Figura 8 Centro Cultural Metropolitano.....	45
Figura 9 Centro de Arte Contemporáneo	46
Figura 10 Casa de Artes La Ronda.....	46
Figura 11 Cumandá Parque Urbano	47
Figura 12 Página web Secretaría de la Cultura del DMQ	48
Figura 13 Página web Guardianes del Centro Histórico	48
Figura 14 Antiguo Círculo Militar	49
Figura 15 Arco de la Reina.....	50
Figura 16 Arco de Santo Domingo.....	50
Figura 17 Torre de la Basílica	51
Figura 18 Cruz de la Catedral.....	51
Figura 19 Capilla del Robo	52
Figura 20 Convento Carmen Alto	52
Figura 21 Casa 1028.....	53
Figura 22 Casa Museo María Augusta Urrutia	54
Figura 23 Catedral de Quito	54
Figura 24 Convento de San Diego	55
Figura 25 Vela decorativa	55
Figura 26 Convento el Tejar.....	56
Figura 27 Convento Santa Catalina.....	57
Figura 28 Colaciones de Cruz Verde	57
Figura 29 Casa El Murcielagario.....	58
Figura 30 El Panecillo	58
Figura 31 Iglesia de la Inmaculada.....	59

Figura 32 Iglesia de la Merced	59
Figura 33 Iglesia El Sagrario	60
Figura 34 Convento de San Agustín.....	60
Figura 35 Iglesia de Santa Bárbara.....	61
Figura 36 Iglesia San Blas	61
Figura 37 Iglesia De San Francisco.....	62
Figura 38 Iglesia de San Roque.....	63
Figura 39 Iglesia de San Sebastián.....	63
Figura 40 Iglesia De Santo Domingo	64
Figura 41 La Compañía	64
Figura 42 Monasterio Carmen Bajo	65
Figura 43 Museo Alberta Mena Caamaño	65
Figura 44 Museo Camilo Egas	66
Figura 45 Museo de Arte Colonial	67
Figura 46 Museo de la Ciudad	67
Figura 47 Museo Casa de Sucre	68
Figura 48 Museo Miguel de Santiago	69
Figura 49 Museo Nacional De Medicina	69
Figura 50 Museo Numismático	70
Figura 51 Palacio de Gobierno	70
Figura 52 Plaza de la Independencia.....	71
Figura 53 Yaku Parque Museo del Agua	72
Figura 54 Página web Quito Eterno	73
Figura 55 Estado del CHQ - Habitantes	74
Figura 56 Estado del CHQ – Turistas	75
Figura 57 Servicio de Seguridad – Habitantes	77
Figura 58 Influencia de la Seguridad – Habitantes	78
Figura 59 Servicio de Seguridad - Turistas	79
Figura 60 Seguridad - Turistas	80
Figura 61 Origen y destino de pasajeros por día en el CHQ.....	81
Figura 62 Tipo de transporte – habitantes	82
Figura 63 Tipo de transporte - Turista.....	83

Figura 64 Participación de los involucrados	84
Figura 65 Propuesta de Indicadores	85
Figura 66 Servicio de Transporte público - Habitantes.....	86
Figura 67 Servicio de Transporte – Turistas	87
Figura 68 Sistema Metropolitano de Transporte	89
Figura 69 Tráfico habitual – Habitantes.....	90
Figura 70 Tráfico habitual - Turistas.....	91
Figura 71 Deterioro de las edificaciones por el tráfico - habitantes.....	92
Figura 72 Deterioro edificaciones por el tráfico - Turista.....	93
Figura 73 Señalización - Habitantes.....	94
Figura 74 Señalización - Turistas	94
Figura 75 Habitantes - Género	95
Figura 76 Habitantes - Edad.....	96
Figura 77 Habitantes -Nacionalidad.....	97
Figura 78 Habitantes - Actividad vinculante.....	97
Figura 79 Habitantes De acuerdo Peatonalizar	98
Figura 80 Medio de transporte al CHQ con la Peatonalización	99
Figura 81 Turistas - Genero.....	100
Figura 82 Turistas - Edad	100
Figura 83 Motivo de viaje	101
Figura 84 Turistas – Días de visita el CHQ.....	102
Figura 85 Turistas – Tiempo de recorrido.....	102
Figura 86 Turistas De acuerdo a peatonalizar	103
Figura 87 Actividades que se realicen en el CHQ.....	104
Figura 88 Proyección de turistas al CHQ para el 2019	105
Figura 89 Trabajadores AV - Género.....	106
Figura 90 Trabajadores AV - Medio de transporte	106
Figura 91 AV - Desarrollo económico	107
Figura 92 AV De acuerdo a peatonalizar	107
Figura 93 Trabajadores Alojamiento – Género.....	109
Figura 94 Trabajadores Alojamiento – Nacionalidad	109
Figura 95 Alojamiento – Procedencia de turistas.....	110

Figura 96 Alojamiento – Tiempo de permanencia.....	111
Figura 97 Alojamiento De acuerdo a peatonalizar.....	111
Figura 98 Trabajadores AyB – Género.....	113
Figura 99 Trabajadores AyB - Nacionalidad.....	113
Figura 100 AyB - Procedencia de turistas.....	114
Figura 101 AyB -Tiempo dentro del establecimiento.....	115
Figura 102 A y B De acuerdo a peatonalizar.....	115
Figura 103 Trabajadores MI – Género.....	116
Figura 104 Trabajadores MI – Tipo de transporte.....	117
Figura 105 Museos e Iglesias – Procedencia de turistas.....	117
Figura 106 M e I Tiempo de duración de recorridos.....	118
Figura 107 M e I. De acuerdo a peatonalizar.....	119
Figura 108 Incremento de Actividades económicas.....	122
Figura 109 Peatonalización atrae a más turistas.....	124
Figura 110 H. Incremento de turistas.....	124
Figura 111 A y B Incremento de turistas.....	125
Figura 112 M. Incremento de turistas.....	126
Figura 113 Calidad de vida.....	127

RESUMEN

El presente documento proyecta el desarrollo de un estudio de caso que analiza la relación que existe entre la aplicación de un plan de peatonalización; el cual es consecuente a la estrategia vial que el Municipio de Quito ha ido realizando durante los últimos años (construcción del Metro Q), con el que se pretende mejorar la movilidad de la ciudadanía que reside y cruza por el Centro Histórico de Quito; y la influencia dentro del desarrollo turístico y económico del sector. Para dicho estudio, se tomó en consideración la situación actual de los espacios culturales, públicos y turísticos que se encuentran dentro del CHQ y la percepción que estos proyectan a la población, teniendo en cuenta que este sector es un lugar de alto valor patrimonial, dichos lugares serán aún más importantes el momento de la aplicación del plan de peatonalización, asimismo, los eventos culturales y artísticos que se desarrollan en dentro del sector en estudio. Por otro lado, se proyecta las opiniones generadas por los actores en cuan tanto los inconvenientes y beneficios que este plan podría provocar en el desenvolvimiento de las actividades regulares del sector. Sin embargo, un punto a recalcar dentro de esta investigación se relaciona con el mejoramiento de la calidad de vida de la población, ya que, con esta alternativa aspectos como seguridad, accesibilidad y la movilidad en general dentro del CHQ sufrirán una mejora paulatina, generando así un ambiente más amigable y social tanto para la comunidad como para el desarrollo de la actividad turística.

Palabras clave

- **PEATONALIZACIÓN**
- **ESTRATEGIA VIAL**
- **MOVILIDAD**
- **DESARROLLO TURÍSTICO**
- **CALIDAD DE VIDA**

ABSTRAC

This document projects the development of a case study that analyzes the relationship that exists between the application of a pedestrianization plan; which is consistent with the road strategy that the Municipality of Quito has been carrying out in recent years (construction of Metro Q), which aims to improve the mobility of the citizens who reside and cross the Historic Center of Quito; and the influence within the tourism and economic development of the sector. For this study, the current situation of cultural, public and tourist spaces within the CHQ and the perception they project to the population was taken into account, taking into account that this sector is a place of high heritage value, places will be even more important at the time of the application of the pedestrianization plan, as well as the cultural and artistic events that take place within the sector under study. On the other hand, the opinions generated by the actors are projected in terms of the inconveniences and benefits that this plan could cause in the development of the regular activities of the sector. However, a point to emphasize in this research is related to the improvement of the quality of life of the population, since, with this alternative aspects such as security, accessibility and mobility in general within the CHQ will suffer a gradual improvement, generating thus a more friendly and social environment both for the community and for the development of tourism activity.

Key Words

- **PEDESTRIANIZATION**
- **VIAL STRATEGY**
- **MOBILITY**
- **TURISTIC DEVELOPMENT**
- **QUALITY OF LIFE**

INTRODUCCIÓN

1. Importancia del proyecto

El Centro Histórico de Quito es una de las zonas que aglomera gran cantidad de peatones, por lo cual el Municipio de Quito ha establecido estrategias para facilitar la circulación en este sector, considerando que la movilidad es un aspecto fundamental, en el Plan de Ordenamiento Municipal de Quito se ha planteado un proceso de peatonalización del sector, teniendo en cuenta que el único medio de transporte motorizado que ingrese a esta zona será el transporte público articulado, y el Metro de Quito que aún se encuentra en construcción. Asimismo, el programa de peatonalización en la zona centro de Quito influye en el desarrollo de otras actividades principalmente relacionadas con el turismo y el comercio, ya que al ser un lugar simbólico e histórico para la ciudad, recibe gran afluencia de turistas durante todo el año. (Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ, 2012-2022, pag. 92).

Es así que, teniendo en cuenta que la peatonalización se asocia con la suspensión del tráfico motorizado en sitios urbanos, técnica antigua que se ha utilizado para disminuir el flujo de tráfico en lugares que cuentan con gran afluencia de peatones, convirtiendo la zona en espacios exclusivos para peatones y el desarrollo de actividades como el comercio, el turismo y la recreación, además que contribuye a la reducción de conflictos entre peatones y vehículos, buscando así un nuevo modelo de movilidad sostenible en la ciudad. (Sanz Alduán, 2004)

Por tal motivo, este estudio pretende aportar resultados los cuales den una visión del proceso de peatonalización que el Municipio de Quito desea promover en el Centro Histórico conjuntamente con la construcción del Metro de Quito, teniendo en cuenta todos los factores que influyen en este proceso; además, de determinar en qué grado afecta a la movilidad en este sector; de igual manera, se ha podido observar que no se han publicado estudios sobre peatonalización del Centro Histórico de Quito, por lo que el presente proyecto contribuye con información de lo que se puede presentar en una zona importante de la ciudad, proyectando nuevas formas de generar un desarrollo turístico ordenado y regulado de manera constante.

2. Relación entre objetivos o hipótesis con el diseño de investigación

a) Objetivo general

Analizar la peatonalización como resultado de la estrategia vial aplicada en el Centro Histórico de Quito, y su incidencia en el desarrollo turístico, mediante un análisis de resultados determinando la efectividad de su aplicación.

b) Objetivos específicos

- Definir los parámetros urbanísticos geográficos que intervienen en el proceso de peatonalización en el Centro Histórico de Quito.
- Determinar la influencia de la peatonalización tanto en la movilidad como el desarrollo turístico del Centro histórico de Quito.
- Detallar la eficacia de la estrategia vial aplicada en el Centro Histórico de Quito, comunicando de manera clara la opinión de los actores que intervienen en esta zona turística.

3. Implicaciones teóricas y prácticas del estudio

El turismo comprende todas las actividades que las personas realizan en un lugar que no es de su residencia habitual en un tiempo menor a un año, con el fin de recrearse. (OMT, 1994, citado en Sancho, 2011), teniendo en cuenta esta definición, se puede decir que, el turismo no es una actividad aislada, sino que comprende de más factores que hacen posible que esta actividad pueda desarrollarse de forma completa, así generando una experiencia satisfactoria en los turistas. (Sancho; 2001, pags. 45-46)

El Centro Histórico de Quito, considerado como un lugar patrimonial y turístico, ha sufrido varios cambios durante el transcurso de los años; es así, que la transformación que este sufre se encuentra en base a políticas públicas, el avance tecnológico, el transporte, seguridad y más factores que influyen en el desarrollo local, turístico y comercial; con el fin de buscar un equilibrio que no afecte al patrimonio cultural y turístico del sector. De tal manera, que toda alteración o transformación que se genera en el Centro Histórico comprende una recuperación tanto urbana como arquitectónica, además, que el CHQ cuenta con una infraestructura vial no apta para

el flujo masivo de transporte motorizado que se evidencia en este sector, convirtiéndose en un espacio de conflictos entre peatones y vehículos, y para evitar esto se han establecido estrategias que colaboren con la convivencia entre la sociedad. (Martínez I. , 2010)

Por tal motivo, para el progreso del presente proyecto se toma como referencia la teoría del desarrollo, el cual cubre aspectos a tomar a en cuenta para una nueva transformación del Centro Histórico y que proporcione un equilibrio en el desarrollo turístico, actividades comerciales, aspectos de movilidad y accesibilidad a la zona céntrica de Quito. Asimismo, la aplicación de esta teoría contribuirá a destacar los aspectos que no se han tomado en cuenta, para la aplicación de estrategias desarrolladas por parte del Municipio de Quito.

De esta forma, la peatonalización que se desea implementar en este sector turístico de Quito, es parte de una estrategia vial que se encuentra en proceso dentro de toda la ciudad, sin embargo, el municipio tras realizar un análisis de la movilidad en este sector, ha considerado llevar a cabo esta política, posterior a la culminación de la construcción del Metro de Quito, para fortalecer el espacio urbano céntrico y salvaguardar la integridad de los peatones y actores que intervienen en este sector, además de impulsar la actividad turística en dicha zona importante, la cual ha sido galardonada por la grandiosa infraestructura que guarda y la historia que se refleja en cada atractivo que se puede visualizar dentro del Centro Histórico de Quito, con esta estrategia será palpable el incremento de turismo en dicho sector, cabe destacar que se debe llevar un control, para que este sitio no sea saturado y pierda el encanto.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Teorías de soporte

La teoría del desarrollo ha sufrido una evolución constante durante el siglo XX, con el cual se trata de explicar el por qué aún existen países pobres, considerando que el desarrollo debe generarse paulatinamente, con el crecimiento económico que sufra la región, por tal motivo, se determina que dicho incremento no es el único condicionante para lograr un avance en la localidad, sino también resulta importante estudiar todo lo que respecta a mejorar la calidad de vida de la población (Oriol Prats, 2006). De tal manera que Sen (1999), menciona que, el bienestar se entiende como una de las razones para valorar la libertad de vivir la vida en un ámbito efectivo y que cumpla con las necesidades básicas que el estado proporciona para su desarrollo en la sociedad.

Asimismo, se debe tener en cuenta al capitalismo moderno, modelo que se debe seguir para aumentar la capacidad productiva, sin renunciar al bienestar a largo plazo, siendo un error priorizar las medidas distributivas o equitativas en las etapas tempranas del desarrollo, debido a que el desarrollo social de manera separada no genera crecimiento económico, pero inversamente el crecimiento económico sí genera desarrollo social, a esto se opone la hipótesis de Lee, la cual rescata la necesidad de defender la vigencia de los derechos humanos pese a que no colabore con el desarrollo económico, pues nada garantiza el éxito de este sacrificio, recalcando la importancia de los estados democráticos para el desarrollo (Koopmans, 1947).

Por otro lado, el modelo de Adam Smith enfatiza la importancia del capital humano en el desarrollo económico, ya que influye en la destreza y capacidad productiva, pues no es apropiado utilizar al ser humano como medio de desarrollo económico, pues el fin debería ser la dignidad y las oportunidades para llegar a ésta; así bien, la prosperidad económica y la demografía favorable, fomentan el bienestar y la libertad social, aspectos fundamentales en el proceso de desarrollo. (Sen, 1998, págs.77-90)

Sen (1998) menciona que tomando en cuenta las experiencias que se ha concebido en el desarrollo, se puede demostrar que existe una irracionalidad de la intervención estatal contra la economía pura del mercado; asimismo un paso importante en el desarrollo es la planificación del mercado, considerando que los resultados observados en otros países ha puesto énfasis en la fuerza del mercado y los beneficios que se generan mediante el intercambio comercial entre países y dentro del mismo; sin embargo, estas virtudes no deben dejar de lado los aportes que el estado genera para lograr un desarrollo más avanzado en la localidad (pg. 70-100).

Además, Sen (1998) menciona que la explosión de acumulación cuenta con defectos que relacionan al desinterés al bienestar y calidad de vida en el presente y del futuro inmediato, analizando el alcance de la responsabilidad social con las generaciones posteriores, teniendo en cuenta la prevención de la pobreza ya que es un problema remediable pero catastrófica, por otro lado la trascendencia de los recursos humanos se convierte en el problema de las compensaciones intertemporales del bienestar, dado que al surgir de un modelo en el cual se divide la producción nacional en consumo e inversión, se puede decir que el bienestar social se basa en el consumo, mientras que el crecimiento se basa en la inversión, un concepto clásico de lo que se refiere al bienestar presente y al futuro, en donde se deben considerar variables como el rendimiento económico y educación, asistencia en salud, alimentación y más aspectos que se involucran en el proceso de desarrollo (págs. 79-80).

Lo mencionado son referencia para cumplir y generar un desarrollo económico, se deben tomar las medidas respectivas y necesarias para poder lograr una mayor productividad teniendo en cuenta los recursos que la sociedad y economía presenten; además, cada individuo es libre de invertir su capital en la actividad que a ellos les convenga, generando un bienestar inmediato y a futuro (Arcos Palma, 2008, págs. 45-100), Aunque se han realizado varias teorías del desarrollo económico, la más óptima siempre es elegida según el caso y la situación en la que se encuentre. Puesto que ninguna de las propuestas han podido proporcionar una respuesta completa y única para todos los sectores económicos y más aún si se encuentran en vías de desarrollo, por lo cual, se sigue investigando el desarrollo en forma general para poder proporcionar estrategias de desarrollo. (Barrera, 2011)

Sin embargo, considerando lo que Sen (1998), hace referencia a un nuevo enfoque referido al bienestar que el desarrollo debe cumplir, la cual se basa en la aproximación de capacidades de las personas en vivir en un ambiente donde se puedan desenvolver de manera correcta, cumpliendo sus derechos y oportunidades, y la capacidad e las personas en aprovechar los bienes primarios (educación, renta, salud, etc.) y aplicarlos en realizaciones concretas que puedan generar un nivel de vida más acorde a sus necesidades, en este sentido el desarrollo no es más que un medio para apoyar a la expansión de las capacidades de la población.

De tal forma, mediante esta nueva concepción del desarrollo que Sen aporta se debe considerar dos puntos esenciales, en primera instancia, mediante este se puede vislumbrar la revitalización de los gobiernos e instituciones en la definición de derechos y oportunidades de las personas para lograr su bienestar, por otro lado la medición del bienestar por habitante ya no solo se considera el ingreso promedio por cada personas, sino que se considera otros aspectos relevantes que aportan a la mejora de calidad de vida de la población. Por esta razón, la organización política de una localidad debe buscar las estrategias necesarias que estén direccionadas a satisfacer las necesidades de la comunidad, siempre y cuando estas sean aplicadas y no solo queden como pilares que se encuentren en un marco legal. Posterior a estos argumentos y reflexiones sobre una nueva forma de proyectar el desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en los años 90's creó el Índice de Desarrollo Humano IDH, el cual está compuesto por tres aspectos que son la longevidad, el conocimiento y acceso a los recursos de la localidad. (Oriol Prats, 2006)

Es así que el Estado de bienestar, en el cual el Gobierno juega un papel primordial para obtener un desarrollo económico, poblacional y estructural, se basa en los principio de la teoría Keynesiana, (Rodríguez, 1997), que consiste en resolver los problemas mediante los procesos de intervención que el Estado aplica en la localidad afectada, además de considerar la inversión que este realiza para elevar el nivel de vida de los ciudadanos. (Betancourt, 2004), además que durante el proceso de desarrollo se debe considerar la economía política, la cual realiza un estudio acerca los procesos institucionales y sociales, quienes tienen influencia en la repartición de los recursos, considerando que esto puede repercutir ya sea en el momento o en tiempo futuro

(Todaro, 1998, citado en Rodríguez, 1997). Asimismo la economía política se encuentra centrada en procesos económicos y políticos, que favorecen en cambios estructurales de la sociedad, lo que permite que la población disfrute no solo de un progreso económico, sino también de un desarrollo a nivel de infraestructura del lugar en el cual reside. (Rodríguez, 1997)

Por tales motivos, los gobiernos a nivel regional o local siempre han ido buscando las formas más valederas de crear un ambiente en el cual la población pueda disfrutar de sus oportunidades, es por esto que se han ido modificando ciertas estructuras, que han dado resultados favorables, por ende han mejorado la calidad de vida los ciudadanos además de dar una imagen renovada de la ciudad, por ende, el desarrollo se puede considerar como un proceso amigable, que a más de tener en cuenta lo antes ya mencionado, se debe considerar las tendencias contemporáneas que se formulan con el proceso de globalización y que aportan al progreso de una localidad (Sen, 1998), esto se refleja en la adopción de políticas públicas que buscan mejorar el nivel de vida de los ciudadanos, sin embargo, para la aplicación de ciertas pautas, se debe tomar en consideración si estas ya han sido desarrolladas en otras ciudades y los resultados adquiridos (Ekologistak Martxan, 2013).

La literatura recolectada explica la relación que existe entre las políticas públicas aplicadas en una zona de estudio y el bienestar que estas generan en la población (Moreno, 2013), es así que se puede establecer que la peatonalización es una estrategia adquirida por los gobiernos locales para elevar la calidad de vida de la población (Peinado, 1998), considerando que cada situación es diferente, todos los casos se encuentran direccionados a generar un desarrollo en ámbitos de población, economía, turismo, medioambientales, infraestructura y movilidad (Sánchez & Moscoso, 2017). Por esta razón, como parte de este desarrollo el Municipio de Quito tiene como estrategia la peatonalización, alternativa que se desea adoptar en el lugar de estudio posterior a la construcción del Metro de Quito (Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda MDMQ, 2012), creando una transformación del sector, el cual será un sitio que cumple las condiciones necesarias para satisfacer los requerimientos básicos que la población necesita percibir por parte del gobierno local que se encuentra en curso (Mogrovejo, s.f.).

Machín, (2015) en la gestión territorial detalla, que para un proceso de peatonalización se debe realizar una reestructuración de la zona a ser peatonalizada, tomando en cuenta aspectos urbanísticos, movilidad y actores que intervienen en dicho lugar, por otro lado Moreno, (2013) menciona que mediante las políticas de peatonalización lo que se desea es aprovechar la riqueza arquitectónica - histórica de la zona y recuperar los espacios públicos que se han degenerado a causa de la contaminación provocada por el tránsito masivo de vehículos motorizados, asimismo, Tejedor (2009) alude al proceso de peatonalizar, como un mecanismo de apropiación del espacio público por parte del peatón, ya sea habitante de la zona o turista.

Este proceso de peatonalizar, se encuentra estrechamente ligado a lo que se refiere a una movilidad urbana sostenible, factor que hace referencia al bienestar del peatón y considerarlo como un actor principal en el desarrollo de la ciudad, además de que este sea participe en la revitalización social y económica de la localidad, sin dejar a un lado la importancia que el peatón asumen en la conservación de infraestructura. (Instituto de la Ciudad Quito, 2017), asimismo se considera que es una pieza fundamental para generar un enriquecimiento en la identidad de la localidad que se desea peatonalizar, ya que mediante esto permite a la población desenvolverse en un espacio altamente seguro por así decirlo, lo que genera que los espacios públicos sean concurridos por parte de ciudadanos y visitantes de otras partes del sector, generando de manera indirecta un desarrollo turístico más ordenado. (Sánchez & Moscoso, 2007)

Por otra parte al peatonalizar el sector elegido pueden surgir nuevas estrategias que incentiven a la comunidad a ser partícipe de estos nuevos proyectos que se establecen mediante las políticas públicas de la localidad, siempre vigilando por la seguridad, accesibilidad y calidad de los servicios. Siendo así que estos proyectos dan la oportunidad de crear una relación entre peatones y transportes públicos autorizados a ingresar a la zona, generando espacios óptimos para el esparcimiento del peatón. (Sánchez & Moscoso, 2007).

Todos esos factores que se debe considerar en el proceso de peatonalización deben estar en el marco de los Planes de Desarrollo, que son realizados y aprobados por los gobiernos locales buscando mejorar el nivel de vida de los actores involucrados, sin

descuidar ningún aspecto, por tal motivo se pueden encontrar planes piloto de estos procesos, o simplemente planes de semipeatonalización para verificar que mediante esta alternativa de movilidad sostenible, no se afecte en ningún aspecto a las personas involucradas y que se desenvuelven dentro de la zona al ser peatonalizada. (Gamboa, 2013). Además los planes de desarrollo, deben ser actualizados basándose en las necesidades que surgen cada día, sin embargo cada Plan tiene un tiempo de permanencia y se debe cumplir a cabalidad cada aspecto detallado en el para así determinar que todo se está desarrollando de una manera correcta, además de que se velará siempre por el bienestar de todos los ciudadanos (PMUS Madrid, s/f).

1.2.Marco Referencial

Los espacios públicos que se encuentra en una ciudad son parte de la identidad de la localidad, que es regulada por las diferentes autoridades, quienes mediante decretos, leyes y mandatos han establecido parámetros que aportan al desarrollo de dicha zona; asimismo, los espacios públicos son esencia de lo urbano de una ciudad, por tal motivo estos lugares cuentan con plazas, parques y espacios en donde la ciudadanía y más involucrados se relacionan de forma casual, también hay que tener en cuenta que los espacios para esparcimiento sólo se consideraba a las áreas verdes; sin embargo, con el pasar del tiempo esto se ha ido modificando y estableciendo que los espacios deben ser todos y que siempre vele por la seguridad integral de los que visitan estas zonas. (Perahia, 2007)

En Argentina después de un estudio las municipalidades pusieron en marcha un proyecto de peatonalización de algunas de las calles que se encontraban en la parte central de la ciudad, en donde la afluencia de ciudadanos era numerosa; las calles fueron exclusivamente para los transeúntes, evitando que cualquier tipo de transporte motorizado pueda circular por estas vías; este desplazamiento de peatones también colaboraba con el desarrollo de actividades complementarias en los paseos de los ciudadanos; asimismo, el proyecto aplicado por el Gobierno de Argentina potencializó otros planes, con la intención de que los ciudadanos que visiten estos sitios, sean partícipes de diferentes actividades culturales y educativas; además, realizó convenios con universidades, escuelas y colegios, para que los jóvenes tengan el interés de ser partícipes de una cultura más responsable con la ciudad. (Perahia, 2007)

Por otro lado, en el estudio de la peatonalización de la calle Madero en la ciudad de México, determina que una de las tendencias que se aplican en las ciudades tiene con fin revitalizar los espacios públicos urbanos, específicamente los Centros Históricos de las ciudades, México una de las ciudades más nombradas en Latinoamérica, también puso en marcha esta nueva alternativa, que es peatonalizar ciertas avenidas; esto genera un cambio en cuanto a lo social, espacial y por ende un cambio económico, haciendo que el uso del espacio es modificado de forma positiva; sin embargo, todo proyecto de peatonalización genera controversia en los ciudadanos. (Ortega García, s.f.)

A pesar de todos los obstáculos en la ciudad de México, específicamente en la Calle Madero vía principal del Centro Histórico; cual al ser peatonalizada la imagen que este sitio proyecta ha mejorado con el tiempo, ya que años anteriores la venta informal en estos sectores a más de otorgar una imagen negativa, obstruía el paso de los peatones, por las diferentes aceras; de tal forma que durante el estudio que se realizó en México se planteó diferentes preguntas como ¿Por qué la calle Madero?, y ante esta en especial la respuesta fue que, esta es la calle principal que conecta al centro Histórico, además de ser la calle más comercial y lo cual no se ha modificado con el transcurso del tiempo. (Ortega García, s.f.)

Según Pico, González, & Noreña (2011) una de las mayores preocupaciones que se presentan en las grandes urbes es la seguridad vial y peatonal, puesto que, se van modificando con el desarrollo y expansión de las mismas. La seguridad para los peatones tiene relación con la educación social de la ciudadanía, para que pueda ser manejada con responsabilidad, aportando a la práctica cotidiana de hábitos y actitudes de convivencia entre cultura, calidad de vida, respeto por la infraestructura y el patrimonio como se menciona en el documento de Seguridad vial y peatonal; entre las características de la seguridad vial y peatonal se encuentran la variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores, los cuales hacen uso de transportes motorizados o no motorizados; es fundamental que el sistema se relacione de manera dinámica y libre de conflictos y contradicciones, planteando como objetivo una buena calidad de vida y el mantenimiento óptimo de la infraestructura. El espacio público donde se lleva a cabo la movilidad debe ser un ambiente en donde se permita la

expresión y actuación de varias visiones y actividades de interés que contribuyan a la explotación responsable del recurso (págs. 190-204).

Los organismos encargados de las políticas públicas tienen interés por el tema de seguridad vial y peatonal, que al mismo tiempo brinde un soporte de conservación a la infraestructura, más aún aquella que se encuentra en los cascos coloniales. Además de los sectores de gran importancia política y económica; es decir, estos lugares donde el Estado puede intervenir con la implementación de políticas o nueva planificación de la movilidad; evidenciando la importancia de políticas integrales que contribuyan al desarrollo de las condiciones de la infraestructura así como, de la integración social que se pueda presentar. (Pico, González, & Noreña; 2011, págs. 190-204)

La movilidad de la urbe que se practica de manera cotidiana por los habitantes y visitantes de una ciudad, es considerada como un problema que crece con el desarrollo de los sistemas de transporte, influyendo en el desenvolvimiento de la vida social. La accesibilidad que presenta la movilidad urbana data desde épocas muy antiguas, asegurando la interacción social y siendo considerada como un factor fundamental para el desarrollo de las actividades económicas, políticas y socioculturales. (Lange V., 2011)

La movilidad urbana fue utilizada como medio para la construcción de las principales capitales y su modo de vida; por lo que varios autores como Nash y Haussmann implementaron varios proyectos que ejemplifican cómo la movilidad es un factor que presenta mejoras, haciendo más accesible el centro principal de una ciudad con las periferias de la misma; sin embargo, destaca el uso que se da al espacio público, dando lugar a la interacción de diferentes grupos sociales; fundamentando la relación que se da entre tener movilidad en las urbes y al mismo tiempo realizar actividades en los espacios de interés público. (Lange V., 2011)

El complemento que se da entre centralidad y movilidad, se da desde la visión de los centros de coordinación, donde se busca la concentración política, economía; pero que a la vez contribuyan con el interés cultural que se presente en el lugar. Esta condición se puede reconocer por el incremento de las infraestructuras que contribuyen a la movilidad de los centros urbanos; además, se los excesivos medios de transporte que se pueden presentar en un lugar que no cuenta con las condiciones adecuadas para

albergar una masiva movilidad vehicular y deja de lado la importancia del desplazamiento peatonal, con mayor razón si se considera como un centro de actividades político económicas. (Lange V., 2011)

Afectando su funcionalidad en el sistema con la implantación de medidas obligatorias de transformación para los habitantes, presentando la interrogante de si la movilidad excesiva de transportes motorizados dentro de un centro urbano deja los suficientes beneficios como para cambiar el nivel de vida de los habitantes y modificar la infraestructura. Para (Sennett, 1994, citado en Lange V., 2011) al transformar las calles o acoplar diferentes espacios para la movilidad se está contribuyendo a que la sociedad no tenga forma de interactuar, dejando de utilizar los espacios públicos que fueron creados para el intercambio de expresiones socioculturales. Otra postura se presenta por parte de (Hall, 1997, citado en Lange V., 2011) quien menciona que los sistemas de movilidad motorizados y el adecuar espacios para dichos sistemas mejora la eficiencia diaria en el traslado de un lugar hacia otro, lo que es de interés para los habitantes que buscan reducir la inversión de tiempo en su movilización diaria, dejando a un lado el reconocimiento de los lugares culturales.

Cabe recalcar que la movilidad de las urbes es más que un análisis de movilización dentro de un espacio determinado, también se debe destacar la importancia sociocultural que implica el delimitar espacios y definir las actividades que se desarrollen; dejando varias incógnitas entre el desenvolvimiento de las relaciones sociales y el simple desplazamiento de un lugar otro sin tomar en cuenta la convivencia que se podría dar en los espacios públicos no solo por los habitantes, también por los visitantes influenciando en la experiencia que se lleven de su visita; definiendo a la movilidad urbana como el proceso de cambios que se ha venido dando por la modernización y urbanización de los lugares con una perspectiva de actualidad para ciudadanos que buscar realizar sus actividades cotidianas. (Lange V., 2011)

Se contribuye a dos niveles diferentes de centralidad, por un lado se encuentran quienes se benefician de las relaciones sociales que pueden surgir a nivel local siendo partícipes de actividades que se presenten dentro del centro urbano sean estos habitantes o quien se encuentre de manera esporádica o circunstancial, es decir, los visitantes; el otro nivel es aquel que considera a los lugares céntricos como el elemento

clave para la producción cultural y económica que puede transportar inversiones y mayor economía, siendo un sistema de negocios. Es así, que una calle va más allá de un espacio en el cual se transita, puesto que, es un lugar de referencia en donde habitantes y visitantes son aquellos que protagonizan los aspectos de la vida social, dando paso al intercambio cultural, contribuyendo a la forma de vida y a las características principales y fundamentales que se tomará en cuenta para transitar un lugar. Estableciendo una imagen real y llamativa de las actividades que se puede realizar en un espacio el cual se sabe aprovechar, logrando una representación simbólica de la visita. (Hannerz, 1999, citado en Lange V., 2011)

Por otro lado, es fundamental para la sociedad actual el conocer la situación en que se encuentran los centros históricos enfatizando en el conocimiento de los recursos que se presentan y los problemas que se desarrollan en estos lugares. Analizando además los cambios que se han presentado y la importancia de recuperar los centros de antaño, es así que el lugar más simbólico y representativo de una ciudad es, el centro histórico, ya que en ellos alberga la mayor manifestación de cultura y patrimonio tanto material como inmaterial siendo ejemplificado por monumentos, conjuntos arquitectónicos y edificaciones simbólicas que albergan grandes cantidades de arte tanto en sus fachadas como en su interior, lugares que deben ser de gran orgullo para sus habitantes. (Santamaría, 2013, págs. 117-139)

Santamaría (2013), la memoria colectiva de una ciudad desde sus inicios se encuentra representada en el centro histórico, con los vestigios de las diferentes épocas que pueden evidenciar la transición que se ha producido, con muestras del pasado en una ciudad actual; y es lo que atrae las miradas de los viajeros visitantes. Sus calles y plazas deben ser consideradas como los lugares de encuentro y de intercambio cultural fomentando las relaciones sociales y el desarrollo de actividad económica para sus habitantes. Sin embargo, estos lugares llenos de historia y de vida propia se han visto modificados por procesos de la urbanización y el crecimiento poblacional, lo que ha contribuido al deterioro de la infraestructura y del valor que sus propios habitantes le atribuyen; degradando así su importancia, nivel de seguridad y hasta la calidad de vida; haciendo que estos lugares tan privilegiados por la historia ya no sean atractivos para habitar o visitar, en muchos casos se convierten en un lugar de compras y trabajo perdiendo su esencia de patrimonialidad. (págs. 117-139)

Asimismo, el centro histórico es el elemento clave en el paisaje urbano y la accesibilidad que se brinda es la pieza fundamental para que las personas acudan. Además en un casco colonial se ve representado las diferentes actividades comerciales, políticas, religiosas, administrativas y de recreación; aportando al desenvolvimiento de la vida urbana, desde esta perspectiva es donde un casco cultural es el lugar propicio para la implantación de medidas y políticas de conservación y recuperación principalmente de sus espacios públicos y el fin para el que fueron elaborados evitando así el sobre explotarlos con el tráfico masivo que se puede presentar por el proceso de transición a una zona urbana. (Santamaría, 2013, págs. 117-139)

Una parte fundamental para la conservación de los centros históricos y a la vez su desarrollo es la búsqueda de equilibrio, la cual respete el valor arquitectónico como el valor urbanístico actual, dando soluciones a las necesidades presentes pero sin que se afecte el patrimonio. Un análisis geográfico y de la movilidad permite enfocarse en problemas actuales, elaborando nuevas propuestas de ordenamiento territorial. La implantación de características propias del urbanismo como la gran afluencia vehicular ha dado paso a diferentes sucesos, entre ellos el deterioro material que se ve evidenciado en las viviendas y edificaciones patrimoniales. Tomando en cuenta que los cascos coloniales no fueron diseñados para la circulación de vehículos de motor, surgen graves problemas como calles estrechas, escasez de parqueaderos por lo que los vehículos ocupan las aceras deteriorando estos recursos; además de la contaminación ambiental que se da con los químicos que expulsan los vehículos y el ruido que realizan, incomodando a las personas que se encuentren transitando. (Santamaría, 2013, págs. 117-139)

Otro factor es que se debe implementar señalización modificando el aspecto visual; todos estos factores dificultan la accesibilidad y movilidad, sumando los crecientes porcentajes en vehículos privados como públicos; dejando sin alternativas de movilización a transportes no motorizados y a los peatones, de esta manera, el análisis geográfico propone una renovación urbana con una alternativa de liberación de suelo, evitando el tráfico masivo, segregando a los transportes motorizados encontrando rutas alternas. Con la finalidad de reforzar el potencial económico que se pueda encontrar mediante distintas actividades. Por otra parte, las políticas que se puedan implementar

tienen como finalidad detener el deterioro acelerado de los bienes patrimoniales. (Santamaría, 2013, págs. 117-139)

En el caso del centro histórico de Cuenca la gestión de ciudades patrimoniales se basa en tres aspectos principales los cuales son: transporte, peatonalización y conservación, con mayor razón si los recursos económicos del país en que se encuentren no son suficientes para mantener de manera sostenible la infraestructura y el transporte. Estos parámetros conllevan a la implantación de políticas adecuadas vinculadas a la movilidad en el centro histórico; asimismo la implantación de gestión de tráfico contribuye a encontrar soluciones transferibles y adaptables. (Moscoso, 2012, págs. 80-85).

Asimismo, Moscoso (2012), menciona que es necesario un análisis de las causas y efectos del tráfico masivo en los centros patrimoniales, identificando buenas prácticas y nuevas políticas que ayuden a la movilización; este tema es de interés para el sector político local que busca encontrar soluciones para tomar las decisiones correctas en el manejo de la localidad, para su desarrollo y conservación. En varias ciudades se han tomado en cuenta políticas y desarrollado acciones las cuales no han necesitado de gran inversión, pero han ayudado a mantener la calidad ambiental y el valor histórico arquitectónico. (págs. 90-91)

Por otra parte una de las frases mencionadas dentro del documento, plantea que si las ciudades se construyen para autos y tráfico, eso es lo que conseguirá, pero si se planifica ciudades para las personas, las personas irán a los lugares a los que fueron planificados. Con esto se puede mencionar que el centro histórico no fue planeado para el tráfico de una metrópoli y tampoco puede ser adaptado para este fin, puesto que, se destruiría el propósito para el cual fue creado, de igual manera perdería su valor, los efectos producidos por la gran afluencia de vehículos en zonas patrimoniales se pueden observar físicamente en los daños y deterioro de edificaciones históricas causadas por los óxidos de nitrógenos que expulsan los vehículos motorizados, así como el carbono y azufre, causando como principales daños costuras oscuras, desprendimientos de las capas y la exfoliación de pintura. Otro efecto de gran importancia es la vibración que ejerce en las edificaciones debilitando los materiales de construcción y estructuras, lo que produce grietas en las paredes. La gran presión a la cual se encuentra sometido un

casco colonial puede quitar el sentido de pertenencia tanto para quienes lo habitan o restando interés de quien visita el lugar. (Kent, 2005, citado en Moscoso, 2012, pág. 80)

Es una acción necesaria el que cada ciudad patrimonial cuente con un plan de manejo eficiente, mostrando equilibrio entre la buena conservación del lugar y la accesibilidad del transporte que no se puede expulsar de manera total. A nivel mundial existen varios ejemplos de centros históricos que han dado preferencia a los peatones y no a los vehículos motorizados donde se ha obtenido grandes resultados; como es el caso de Londres donde se ha logrado reducir el acceso de vehículos mediante políticas de manejo del tráfico. París es otro ejemplo donde se implementó un proyecto para ampliación de aceras y creación de carriles para vehículos no motorizados como las bicicletas, además se puede tener mejor accesibilidad para personas con movilidad reducida. (Moscoso, 2012, págs. 89-90)

La finalidad no es afectar al transporte público, tan solo manejarlo de una forma que ayude a la conservación del patrimonio, entre las medidas que se puede tomar para reducir el tráfico es proponer que el centro histórico sea una zona de velocidad máxima de 30km disminuyendo la afluencia de vehículos, así mismo la contaminación. (Moscoso, 2012, págs. 90-91)

Otro punto de vista es en cuanto al impacto de la movilidad en las ciudades, ha ido generando grandes cambios en su aspecto además de que el crecimiento urbanístico a nivel mundial ha incrementado considerablemente, también la población, por ende se buscaron formas de poder movilizarse, una de ellas que es el uso de automóviles, lo que conlleva a crear nuevos y más grandes lugares de aparcamiento, más conductores y los desplazamientos eran en extensiones más que años anteriores, sin embargo con todos estos nuevos incrementos en las ciudades grandes y de gran comercio como Norteamérica llegar a presentar una situación desfavorable, ya que constantemente se las vías se encontraban congestionadas por la excesiva circulación de automóviles, observando esta situación que se creía permanente, se generaron medidas de restricción de acceso a los vehículos, para que las personas puedan circular de una manera más relajada a las diferentes zonas comerciales. (Olmos Ll., 2011, págs. 20-23)

La creación de áreas peatonales, no deben ser de un tamaño extenso, además esto surge de una planificación económica y para evitar el tráfico que se genera con el automóvil, este sistema contempla zonas específicas en las cuales se ve un gran deterioro por el uso del automóvil, o lugares que se considera para peatones pero que los vehículos también ocupan, entre las calles o vías que se desean incluir en la peatonalización están exclusivamente las que pertenecen a un centro histórico, que por sus características no todas se encuentran en un óptimo estado para que un automóvil pueda circular, es así que en este estudio mencionan que la restricción de automóviles se puede proyectar como un proceso de rehabilitación de los Centros Históricos, para que mediante estos mantengan su atractivo y calidad de vida, para evitar un despoblamiento y solo generar áreas de comercialización, no solo se trata de crear una calle peatonalizada, sino de reservar las características no solo de los centros históricos, sino también de grandes áreas de una ciudad. (Olmos Ll., 2011, págs. 50-53)

Para que esta propuesta tenga éxito total, se debe llevar a cabo planes que colaboren para que la peatonalización sea en total sentido favorable, es así que se deben realizar mantenimiento en las edificaciones y los alrededores que se encuentran involucrados, por otro lado el autor también resalta que, el tráfico es un factor que se involucra y afecta las calles, las viviendas, el juego callejero es dificultoso, además de generar una contaminación a gran escala, auditivo, visual, aire e infraestructuras, que de esta manera se ha obligado a los gobiernos locales a realizar controles periódicos para disminuir ese tipo de inconvenientes que se han generado con el tráfico masivo en zonas con afluencia considerable de peatones. (Appleyard, 1981, citado en Olmos Lloréns, 2011, págs. 89-90). Por este motivo es que las diferentes autoridades de cada lugar toma una alternativa para poder no solo generar un desarrollo de la ciudad, sino de otorgar a la ciudadanía un lugar seguro, alejado de la contaminación, poder disfrutar de los espacios públicos, además de obtener un beneficio económico a través de la actividad comercial.

1.3.Marco Conceptual

Accesibilidad

“La accesibilidad es un entorno accesible tiene que ser: respetuoso, seguro, saludable, funcional, comprensible, estético”. (European Concept for Accessibility, 2003, citado en Universidad Autónoma de Barcelona, 2016)

Centro urbano

“Es un centro que acoge el sector financiero, comercial, direccional y simbólico de una ciudad, son un gran conjunto periférico que demuestran las políticas y el desarrollo de la ciudad”. (Iriso, 1992)

Desarrollo turístico

Pearce, 1991, citado en Varisco, 2008, menciona que:

El desarrollo turístico puede definirse específicamente como la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista, y definido de una manera más general, puede también incluir los efectos asociados, tales como la creación de empleos o la generación de ingresos. (pág. 61)

Espacio público

“Es la superficie donde las personas realizan actividades cotidianas, son lugares frecuentados con la finalidad de acceder a un transporte, además de espacios de uso común, son propiedad del estado. La administración está a cargo de las autoridades locales”. (ABC, 2007)

Infraestructura turística.

“La infraestructura turística como la dotación de bienes y servicios con que cuenta un territorio para sostener sus estructuras sociales y productivas y como tal condiciona el desarrollo turístico. (Blanco, 2008, citado en Covarrubias, 2016)

Movilidad Urbana

Espinoza 2014, define:

La movilidad urbana es una necesidad y un derecho fundamental que debe estar garantizado a toda la población, de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos requeridos para tener acceso a bienes y servicios no tenga repercusiones negativas en la calidad de vida ni el desarrollo económico, cultural y educativo de las personas.

Seguridad

Según la Real Academia Española, 2017

La seguridad es de vital importancia en la vida del ser humano, ya que eso permite que las personas puedan vivir de una manera más placentera sin correr

el riesgo de algún accidente de cualquier índole, es el sentimiento de sentirse bajo protección.

Señalización

“Es una disciplina de la comunicación ambiental y de la información que tiene por objeto orientar las decisiones y las acciones de los individuos en espacios no controlados”. (Grisolía C., 2011).

Tráfico vehicular

“El tráfico vehicular hace referencia al tránsito vehicular abundante, es decir, aquel que tiene lugar en los ámbitos urbanos y que puede llegar a generar numerosas complicaciones ya que supone demoras, posibles accidentes y descontrol”. (Enciclopedia Cultural, 2017)

Transeúnte

“Es la persona que transita a pies por vías públicas, también se consideran peatones a las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él”. (Iglesias, 2014)

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque de investigación Mixto

Se aplicará una investigación mixta, teniendo en cuenta que mediante la investigación cualitativa se realizará un análisis subjetivo del comportamiento social y turístico en cuanto a la aplicación de nuevos modelos y conductas sobre la peatonalización en los centros históricos; por otro lado, la investigación cuantitativa al ser más objetiva, con los datos obtenidos mediante las diferentes herramientas, ayudará a determinar de manera precisa si un proceso de peatonalización del centro histórico es factible y adecuado para el desarrollo turístico; además, si este es aceptado por los involucrados en el Centro Histórico de Quito.

2.2. Tipología de investigación

2.2.1. Por su finalidad Aplicada

El presente proyecto tiene una investigación aplicada, debido a que es un problema real y que tras los diversos cambios que el centro histórico de Quito ha sufrido en cuanto a movilidad; mediante esta investigación se pretende demostrar los pros y contra acerca de una peatonalización en el Centro Histórico, teniendo en cuenta que esta sería una opción para que las actividades turísticas se puedan desarrollar de una forma más racional y consciente.

2.2.2. Por las fuentes de información Documental y de Campo

De acuerdo a las fuentes de información se desarrollará una investigación documental puesto que mediante la información encontrada en libros, revistas y artículos científicos relacionados con la peatonalización se llevará a cabo el estudio sobre la peatonalización en diferentes partes del mundo. Así también será una investigación de campo debido a las visitas y encuestas que se realizarán directamente en la zona de estudio, observando los fenómenos que se presentan en las variables de estudio. (Güiza, 2013)

2.2.3. Por las unidades de análisis Insitu

Para el desarrollo del proyecto se analizará los factores que están presentes en la peatonalización de centros históricos, caso Centro de Quito; además, de los que involucra el desarrollo de la actividad turística, esta información se obtendrá de los prestadores turísticos, entidades gubernamentales y por ende a los pobladores y turistas que visitan esta importante zona turística de Quito, se realizará en días de normal circulación vehicular y días en donde la circulación vehicular es restringida.

2.2.4. Por el control de las variables No experimental

El control de variables en la presente investigación será No experimental, dado que se observa los fenómenos de estudio en el lugar donde se presentan, es decir, se presta atención a las particularidades que ocurren en el centro histórico de Quito y sin la intención de realizar una modificación en los mismos durante el proceso de estudio, la información obtenida es la que será analizada. Dando paso a una búsqueda empírica y sistemática donde no se tendrá control de las variables que se presenten, puesto que las variables independientes analizadas no son manipulables y ya se han presentado con anterioridad. (Bueno, 2009)

2.2.5. Por el alcance Descriptivo

La investigación por alcance Descriptivo analiza las propiedades de los fenómenos que se presentan y están siendo estudiados, midiendo diferentes aspectos que componen el fenómeno en este caso la peatonalización; además, es utilizada como método de análisis para señalar una situación, características y propiedades del objeto de estudio. El objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Pero la investigación descriptiva no es limitada a señalar características si no a relacionar las variables y encontrar causas y efectos del efecto de estudio; además, analiza los resultados con el fin de contribuir a la identificación de soluciones o supuestos métodos efectivos. (Leyton, 2012)

2.3. Hipótesis (De ser el caso. Estudios: empírico y teórico)

No aplica

2.4.Procedimiento para recolección de datos mixto

Las técnicas para la recolección de datos serán las siguientes: técnica de campo, la cual consiste en relacionarse directamente con los involucrados del objeto de estudio en un ambiente natural; es decir no forzado ni alterado, por lo cual la información obtenida será fidedigna y de primera mano, esto se conseguirá a través de los cuestionarios previamente estructurados. Las fechas o momentos en la cual se aplicará esta técnica dependerá del cronograma que se establezca posteriormente, y el equipo humano que recolectará esta información seremos las autoras de la presente investigación.

Otra técnica que se va a utilizar es la técnica documental, la que permite que el uso óptimo y racional de todo tipo de documentación que se requiere para la investigación, esta información será indagada e interpretada, teniendo claro que se encuentren relacionados al tema de investigación, la aplicación de esta técnica nos permite que la información recabada en los distintos documentos, sea utilizada e interpretada de forma ordenada, determinando los puntos clave de la investigación; desarrollando cada característica en cuanto a temas relevantes dentro de la investigación, para el uso de esta técnica lo más óptimo y confiable es acudir a la biblioteca, consultar libros, artículos científicos, proyectos, tesis en relación con el tema; además, de visualizar materia audiovisual lo cual da una visión más amplia acerca del estudio.

Para la aplicación de las dos técnicas que se pretende utilizar para la recolección de datos, se llevará a cabo los días que sean necesarios, especialmente en cuanto a la documentación, por el lado de la técnica de campo, se realizará las visitas necesarias para recolectar la información necesaria.

Para la técnica documental, es necesario que se lleve un registro de los documentos visualizados; además, de los temas que son esenciales para la investigación, mientras que para la técnica de campo es necesario mantener un contacto directo con los involucrados, generando un momento de confort y seguridad para los mismos.

2.4.1. Cobertura de las unidades de análisis Muestra y Censo

Las unidades de análisis son:

- Los turistas
- Los habitantes del Centro Histórico de Quito
- Las autoridades municipales
- Los prestadores de servicios turísticos

Turistas

La unidad de análisis que será manejada para los visitantes será muestra, en donde toda la población cuenta con la misma oportunidad de ser elegida siendo un instrumento representativo y válido que permite establecer un valor de error mínimo para el análisis adecuado de la información (Lozano, 2010). Se debe considerar ciertos valores para realizar el cálculo de la muestra de cada uno de los involucrados dentro de este proyecto.

N = Tamaño de la población

Z = Nivel de Confiabilidad 90% = 1.65

e = Error admisible 5%

S= Desviación estándar 0,4

Considerando datos del año 2016, el número total de llegada de turistas al CHQ es de 423020, por tal motivo a fórmula que se utilizará para calcular la muestra es la siguiente:

n = el tamaño de la muestra

N = 423020

S= 0,4

Z = 90% = 1,65

e = 0,05

$$n = \frac{NS^2Z^2}{(N - 1)e^2 + S^2Z^2}$$

$$n = \frac{(423020)(0.4)^2(1.65)^2}{(423020 - 1)(0.05)^2 + (0.4)^2(1.65)^2}$$

$$n = \frac{184267,51}{1057,98}$$

$$n = 174$$

Habitantes

En el caso de los habitantes, también se obtendrá la muestra, pero para población finita, debido que se tiene la información del número de habitantes del Distrito Metropolitano de Quito que representan la población en su totalidad. Según (Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2010) en el Centro Histórico de Quito se registró 40587 habitantes.

n = el tamaño de la muestra

N = 40587

S= 0,4

Z = 90% = 1,65

e = 0,05

$$n = \frac{NS^2Z^2}{(N - 1)e^2 + S^2Z^2}$$

$$n = \frac{(40587)(0.4)^2(1.65)^2}{(40587 - 1)(0.05)^2 + (0.4)^2(1.65)^2}$$

$$n = \frac{17679.70}{101.90}$$

$$n = 174$$

Prestadores de servicios turísticos

Asimismo, para la aplicación de encuestas de los representantes de empresas de servicios turísticos, se utilizará la muestra, y el mismo cálculo para la fórmula anterior, pues sí se conoce el total de la población. Según el catastro de servicios turísticos de (Quito Turismo, 2012) existen 340 establecimientos relacionados con servicios de turismo.

n = el tamaño de la muestra

N = 340

S= 0,4

Z = 90% = 1,65

e = 0,05

$$n = \frac{NS^2Z^2}{(N - 1)e^2 + S^2Z^2}$$

$$n = \frac{(340)(0.4)^2(1.65)^2}{(340 - 1)(0.05)^2 + (0.4)^2(1.65)^2}$$

$$n = \frac{148,10}{1,28}$$

$$n = 116$$

Las autoridades que serán tomadas en cuenta serán las responsables de la movilidad y el desarrollo turístico en el Centro Histórico de Quito. En este caso se utiliza el censo, pues las autoridades, son poblaciones pequeñas que pueden ser analizadas en su totalidad. (Naresh K., 2004)

2.4.2. Procedimiento para tratamiento y análisis de información: Varios

Para realizar un análisis óptimo de todos los datos recolectados, se llevará a cabo dos tipos de procedimiento, por un lado aplicar estadística descriptiva, la cual mediante diversos software como SPSS, se evaluará cada variable de estudio; asimismo, se podrá realizar una tabulación cruzada de variables, lo cual permite que el objeto de estudio pueda ser analizado con los diferentes aspectos; por otra parte, se realizará un análisis, tanto de las estadísticas como los resultados que se obtengan mediante las entrevistas, ya que estas presentan respuestas concluyentes y percepciones personales, las cuales no se pueden tratar de una manera cuantitativa. Estos dos métodos de análisis mostrarán resultados y relaciones, con lo cual se dará constancia del cumplimiento de los objetivos de estudio planteados con anterioridad.

2.5. Instrumentos de recolección de información Varios

Bibliográfico.- Recolectar información a fines a la peatonalización en el Centro Histórico de Quito, además de temas relevantes acerca de las transformaciones urbanísticas que esta zona ha sufrido en el transcurso de los años, y por ultimo información que se relacione con el desarrollo turístico del lugar, leyes u ordenanzas que se apliquen dentro del Centro de Quito.

Encuestas.- Definida para diagnosticar el efecto de la peatonalización en el Centro Histórico de Quito y su relación con el desarrollo turístico, además de conocer si los involucrados de esta zona se encuentran de acuerdo a la aplicación de este programa.



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DEL CENTRO DE QUITO

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino ___ Masculino ___

Edad:

15 a 24 años ___ 25 a 34 años ___ 35 a 44 años ___ 45 a 54 años ___ 55 a 64 años ___ Más de 65 años ___

Nacionalidad _____

1. Qué actividad lo vincula o desarrolla en el centro histórico:

- () Comercio
() Empleo
() Esparcimiento y/o cultural
() Habitación
() Estudios

2. ¿Qué tipo de transporte utilizó para acceder al Centro Histórico?

- () Automóvil
() Bus
() Moto
() Bicicleta
() Taxi
Otros _____

3. Teniendo en cuenta que las calles del CHQ son pequeñas, ¿Considera que el tráfico que habitualmente circula es excesivo?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo

4. ¿Considera que el tránsito masivo deteriora las edificaciones patrimoniales?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo

5. En una escala del 1 al 5 califique el tráfico en el Centro Histórico en las horas pico tomando en cuenta que 1 significa no hay tránsito excesivo y 5 que hay tránsito excesivo.

- () 1 () 2 () 3 () 4 () 5

6. En su opinión, el centro histórico está:

- () Muy conservado
() Conservado
() Regularmente conservado
() Deteriorado
() En condiciones de riesgo

7. Cómo califica los servicios públicos que otorga el municipio, específicamente en el centro histórico:

Servicio	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo
Limpieza				
Parques y jardines				
Alumbrado				
Drenaje				
Agua				
Transporte público				
Seguridad				
Señalización				

8. Según su opinión la seguridad aun es un factor que influye en el libre recorrido por el CHQ?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo

9. ¿Ud. Estaría de acuerdo con la peatonalización del Centro Histórico de Quito?

- () Sí () No

¿Por qué?

10. ¿Con la peatonalización del CHQ cuál sería su medio de movilización?

- () A pie
() Bicicleta
() Otros (Especifique) _____

11. ¿Cómo habitante de la zona, considera que la peatonalización Mejora la calidad del medio ambiente (disminuye concentración de contaminantes y ruido)?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo

12. ¿Ud. Considera que la peatonalización atraerá más turistas al sector?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo

13. ¿En su opinión la peatonalización dará paso a más fuentes de negocio?

- () Nada de acuerdo
() Algo en desacuerdo
() Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo
() De acuerdo



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS TURISTAS DEL CENTRO DE QUITO

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino ___ Masculino ___
Edad: 15 a 24 años ___ 25 a 34 años ___ 35 a 44 años ___ 45 a 54 años ___ 55 a 64 años ___ Más de 65 años ___
Lugar de procedencia
Nacional: Pichincha ___ Guayas ___ Azuay ___ Tungurahua ___ Imbabura ___ Manabí ___ Otro ___
Extranjero: EEUU ___ Colombia ___ España ___ Venezuela ___ Perú ___ Argentina ___ Chile ___ México ___ Francia ___ Alemania ___ Reino Unido ___ Otro ___
Número de días de su viaje: ___ **Número de días que destina a visitar el Centro Histórico de Quito:** ___
Viaja: Solo ___ Pareja ___ Con familia ___ Con compañeros de trabajo ___

<p>1. ¿Cuál es el motivo de su desplazamiento?</p> <input type="checkbox"/> Trabajo <input type="checkbox"/> Estudios <input type="checkbox"/> Compras <input type="checkbox"/> Ocio <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Otro (especifique) _____	<p>2. ¿Con qué frecuencia acude al centro histórico?</p> <input type="checkbox"/> Diario <input type="checkbox"/> 2 a 4 veces por semana <input type="checkbox"/> Una vez por semana <input type="checkbox"/> Ocasionalmente	<p>3. ¿Qué tiempo emplea en el desplazamiento dentro del centro de Quito?</p> <input type="checkbox"/> 5-30 minutos <input type="checkbox"/> 31-60 minutos <input type="checkbox"/> Más de 60 minutos	<p>4. ¿Qué tipo de transporte utilizó para acceder al Centro Histórico?</p> <input type="checkbox"/> Automóvil <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Otros _____																																												
<p>5. Teniendo en cuenta que las calles del CHQ son pequeñas, ¿considera que el tráfico que habitualmente circula es excesivo?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>6. ¿Considera que el tránsito masivo deteriora las edificaciones patrimoniales?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>7. En una escala del 1 al 5 califique el tráfico en el Centro Histórico en las horas pico tomando en cuenta que 1 significa no hay tránsito excesivo y 5 que hay tránsito excesivo.</p> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<p>8. En su opinión, el centro histórico está:</p> <input type="checkbox"/> Muy conservado <input type="checkbox"/> Conservado <input type="checkbox"/> Regularmente conservado <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/> En condiciones de riesgo																																												
<p>9. Cómo califica los servicios públicos que otorga el municipio, específicamente en el centro histórico:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Servicio</th> <th>Muy bueno</th> <th>Bueno</th> <th>Malo</th> <th>Muy malo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Limpieza</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Parques y jardines</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Alumbrado</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Drenaje</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Agua</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Transporte público</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Seguridad</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Señalización</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Servicio	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	Limpieza					Parques y jardines					Alumbrado					Drenaje					Agua					Transporte público					Seguridad					Señalización					<p>10. Según su opinión la seguridad aun es un factor que influye en el libre recorrido por el CHQ?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>11. ¿Ud. Estaría de acuerdo con la peatonalización del Centro Histórico de Quito?</p> <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <p>¿Por qué? _____</p>
Servicio	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo																																											
Limpieza																																															
Parques y jardines																																															
Alumbrado																																															
Drenaje																																															
Agua																																															
Transporte público																																															
Seguridad																																															
Señalización																																															
<p>14. ¿Ud. Considera que la peatonalización ayudaría a la conservación de los edificios patrimoniales?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>13. ¿Ud. Considera que la peatonalización ayudaría a la conservación de los edificios patrimoniales?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>17. ¿A qué establecimientos acudió en su visita al Centro Histórico?</p> <input type="checkbox"/> Restaurantes <input type="checkbox"/> Cafetería <input type="checkbox"/> Museo <input type="checkbox"/> Iglesias <input type="checkbox"/> Tiendas de artesanías <input type="checkbox"/> Otros _____	<p>12. ¿Ud. Considera que la peatonalización ayudaría a la conservación de los edificios patrimoniales?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo																																												
<p>15. ¿Considera usted que las actividades de recreación como la Fiesta de la Luz atraen más turistas hacia el centro?</p> <input type="checkbox"/> Nada de acuerdo <input type="checkbox"/> Algo en desacuerdo <input type="checkbox"/> Ni acuerdo ni desacuerdo <input type="checkbox"/> Algo de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo	<p>16. ¿Además de la Fiesta de la Luz, tiene alguna otra motivación para acudir al centro Histórico?</p> <p>Sí ___ No ___ ¿Cuál? _____</p>	<p>18. ¿Considera que los costos de los servicios que se encuentra en el Centro Histórico son accesibles?</p> <p>Sí ___ No ___</p>	<p>19. ¿Qué monto de dinero empleó en su visita al centro Histórico?</p> <input type="checkbox"/> \$0,00-\$20 <input type="checkbox"/> \$21-\$40 <input type="checkbox"/> \$41-\$60 <input type="checkbox"/> \$61-\$80 <input type="checkbox"/> Más de \$81																																												



ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS DEL CENTRO DE QUITO

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino ___ Masculino ___

Nacionalidad: _____

Tipo de establecimiento: Alimentos y bebidas ___

1. ¿Qué tipo de transporte utiliza para movilizarse cotidianamente?

Automóvil ___ Bus ___ Moto ___ Bicicleta ___ Taxi ___ Recorrido ___
Otros _____

1. Procedencia de turistas que frecuentan su establecimiento

Nacional: Pichincha ___ Guayas ___ Azuay ___ Tungurahua ___ Imbabura ___ Manabí ___
Otro _____

Extranjero: EEUU ___ Colombia ___ España ___ Venezuela ___ Perú ___ Argentina ___
Chile ___ México ___ Francia ___ Alemania ___ Reino Unido ___ Otro _____

2. ¿Qué tiempo emplean los turistas el uso de sus servicios?

() 1 hora () 2 horas () 3 horas () Más 3 horas

3. ¿Cuál es el valor promedio que los turistas invierte en el uso de su servicio?

4. ¿En qué temporadas ingresan más turistas a su establecimiento?

() Enero – Marzo () Abril – Junio () Julio – Septiembre () Octubre – Diciembre

5. ¿Cuál es el producto/servicio más cotizado de su establecimiento?

6. ¿Ud. estaría dispuesto a colaborar con el plan de peatonalización del Centro Histórico de Quito?

Sí ___ No ___

¿Por qué? _____

7. ¿Ud. Considera que la peatonalización atraerá más turistas al sector?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

8. ¿Considera usted que los eventos culturales que programa el Municipio de Quito atraen más turistas hacia el centro?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

9. ¿Considera usted que los turistas que acuden a los eventos programados, forman parte del desarrollo económico de su establecimiento?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo



ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS DEL CENTRO DE QUITO

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino __ Masculino __

Nacionalidad: _____

Tipo de establecimiento: Agencia de Viajes __

1. ¿Qué tipo de transporte utiliza para movilizarse cotidianamente?

Automóvil __ Bus __ Moto __ Bicicleta __ Taxi __ Recorrido __

Otros _____

2. Procedencia de turistas que hacen uso de sus servicios

Nacional: Pichincha __ Guayas __ Azuay __ Tungurahua __ Imbabura __ Manabí __

Otro _____

Extranjero: EEUU __ Colombia __ España __ Venezuela __ Perú __ Argentina __

Chile __ México __ Francia __ Alemania __ Reino Unido __ Otro _____

3. ¿Cuál es el producto que más demandan?

() Cotización de Tickets aéreos nacionales () Cotización de Tickets aéreos internacionales

() Paquetes turísticos nacionales () Paquetes turísticos internacionales

() Trámites de visado Otros servicios _____

4. ¿En qué temporadas cuenta con mayor ingresos en su establecimiento?

() Enero – Marzo () Abril – Junio () Julio – Septiembre () Octubre – Diciembre

5. ¿Ud. estaría dispuesto a colaborar con el plan de peatonalización del Centro Histórico de Quito?

Sí __ No __

¿Por qué?

6. ¿Ud. Considera que la peatonalización atraerá más turistas al sector?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo

() Algo de acuerdo () De acuerdo

7. ¿Considera usted que los eventos culturales que programa el Municipio de Quito atraen más turistas hacia el centro?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo

() Algo de acuerdo () De acuerdo

8. ¿Considera usted que los turistas que acuden a los eventos programados, forman parte del desarrollo económico de su establecimiento?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo

() Algo de acuerdo () De acuerdo



**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS DEL
CENTRO DE QUITO**

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino __ Masculino __

Nacionalidad: _____

Tipo de establecimiento: Museos e Iglesias

1. ¿Qué tipo de transporte utiliza para movilizarse cotidianamente?

Automóvil __ Bus __ Moto __ Bicicleta __ Taxi __ Recorrido __
Otros _____

2. Procedencia de turistas que frecuentan su establecimiento

Nacional: Pichincha __ Guayas __ Azuay __ Tungurahua __ Imbabura __ Manabí __
Otro _____

Extranjero: EEUU __ Colombia __ España __ Venezuela __ Perú __ Argentina __
Chile __ México __ Francia __ Alemania __ Reino Unido __ Otro _____

3. ¿Qué tiempo duran los recorridos?

() 30 minutos () 1 hora () 1 hora 30 minutos () 2 horas

4. ¿Cuál es el valor promedio que los turistas invierte en el uso de su servicio?

5. ¿En qué temporadas ingresan más turistas a su establecimiento?

() Enero – Marzo () Abril – Junio () Julio – Septiembre () Octubre – Diciembre

6. ¿Ud. estaría dispuesto a colaborar con el plan de peatonalización del Centro Histórico de Quito?

Sí __ No __

¿Por qué?

7. ¿Ud. Considera que la peatonalización atraerá más turistas al sector?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

8. ¿Considera usted que los eventos culturales que programa el Municipio de Quito atraen más turistas hacia el centro?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

9. ¿Considera usted que los turistas que acuden a los eventos programados, forman parte del desarrollo económico de su establecimiento?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo



**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS DEL
CENTRO DE QUITO**

OBJETIVO

Diagnosticar el efecto de la posible peatonalización en el Centro Histórico de Quito, mediante la presente encuesta para el análisis de la relación con el desarrollo turístico.

Género: Femenino __ Masculino __

Nacionalidad: _____

Tipo de establecimiento: Alojamiento __

1. ¿Qué tipo de transporte utiliza para movilizarse cotidianamente?

Automóvil __ Bus __ Moto __ Bicicleta __ Taxi __ Recorrido __
Otros _____

2. Procedencia de turistas que frecuentan su establecimiento

Nacional: Pichincha __ Guayas __ Azuay __ Tungurahua __ Imbabura __ Manabí __
Otro _____

Extranjero: EEUU __ Colombia __ España __ Venezuela __ Perú __ Argentina __
Chile __ México __ Francia __ Alemania __ Reino Unido __ Otro _____

3. ¿Qué tiempo emplean los turistas el uso de sus servicios?

() 1 a 10 días () 10 a 20 días () 20 a 30 días () Más de 30 días

4. ¿Cuál es el valor promedio que los turistas invierte en el uso de su servicio?

5. ¿En qué temporadas ingresan más turistas a su establecimiento?

() Enero – Marzo () Abril – Junio () Julio – Septiembre () Octubre – Diciembre

6. ¿Cuál es el producto/servicio más cotizado de su establecimiento?

7. ¿Ud. estaría dispuesto a colaborar con el plan de peatonalización del Centro Histórico de Quito?

Sí __ No __

¿Por qué?

8. ¿Ud. Considera que la peatonalización atraerá más turistas al sector?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

9. ¿Considera usted que los eventos culturales que programa el Municipio de Quito atraen más turistas hacia el centro?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

10. ¿Considera usted que los turistas que acuden a los eventos programados, forman parte del desarrollo económico de su establecimiento?

() Nada de acuerdo () Algo en desacuerdo () Ni acuerdo ni desacuerdo
() Algo de acuerdo () De acuerdo

Entrevistas.- Instrumento para la recolección de información acerca de los dirigentes gubernamentales encargados sobre el proceso de construcción del metro y sus consecuencias, además de conocer que aspectos se consideran para potenciar la actividad turística en el Centro Histórico de Quito.

Entrevista a Gerencia de Operaciones de la Movilidad, Señalización y Semaforización



Gerencia de Operaciones de la Movilidad, Señalización y Semaforización

Objetivo: Conocer los aspectos de movilidad que pueden ser afectados con el proceso de peatonalización.

Nombre del entrevistado: _____

Edad: _____

Nacionalidad: _____

Cargo que desempeña en la institución: _____

1. ¿Considera que el CHQ cuenta con la infraestructura necesaria para el libre acceso?
2. ¿Con la peatonalización se realizará cambios en la señalización existente?
3. ¿Cuáles serán las formas de ingreso al CHQ?
4. Con el proceso de peatonalización, como será manejado el tema de parqueaderos, se incrementará más plazas, en que sectores se encontrará y que costo tendrá.
5. Se ha realizado un conversatorio tanto con la comunidad del CHQ, como con las compañías de transporte público, para comunicar de qué forma repercutirá la peatonalización en el desarrollo de su actividad.
6. ¿Se cuenta con estudios realizados sobre el tema de peatonalización y su repercusión en las rutas vehiculares de transporte urbano?
7. De qué manera se pretenden controlar el tráfico vehicular. Rutas
8. Considera que las unidades de transporte urbano abastecerá a los usuarios del CHQ?

Entrevista a Gerencia de Obras Públicas



Gerencia de Obras Públicas

Objetivo: Conocer que estrategias y pautas se toman con respecto a la peatonalización en el Centro Histórico.

Nombre del entrevistado: _____

Edad: _____

Nacionalidad: _____

Cargo que desempeña en la institución: _____

1. ¿En qué año se pretende inaugurar el Metro de Quito?
2. Según el PDMQ, la peatonalización es un programa que se desea aplicar en CHQ, posterior a la construcción del Metro, en que tiempo se desea llevar a cabo.
3. ¿Se pretende realizar alguna modificación en los espacios públicos?
4. ¿Existe algún programa para la revitalización de los espacios culturales?
5. Considera que este programa de peatonalización aportará al desarrollo turístico del sector.
6. Con la peatonalización se pretende mejorar tanto la imagen del CHQ como la calidad de vida de los transeúntes?
7. En el PDMQ se considera la seguridad de la zona, ¿Con la peatonalización se pretende mejorar ese aspecto?

Entrevista Quito Turismo



Quito Turismo

Objetivo: Identificar los aspectos en cuanto a las actividades turísticas que se desarrollan en el centro histórico y la repercusión que tienen con el proceso de peatonalización.

Nombre del entrevistado: _____

Edad: _____

Nacionalidad: _____

Cargo que desempeña en la institución: _____

1. ¿Tiene conocimiento acerca del proceso de peatonalización que se pretende aplicar en el CHQ?
2. ¿Cree usted que la peatonalización aportará al desarrollo turístico?
3. Tras la peatonalización, ¿Existe alguna propuesta para implementar medios de recreación en los espacios públicos?
4. ¿Con la peatonalización se ha planificado actividades turísticas dentro de esta zona?
5. Desde el punto de vista turístico, ¿Qué aspectos se deben tomar en cuenta dentro del plan de peatonalización?
6. ¿Cuenta con un inventario de Atractivos turísticos del CHQ?
La empresa Quito Turismo si cuenta con el inventario de atractivos turísticos del CHQ.
7. ¿Existe un catastro actualizado sobre las empresas que laboran en el CHQ?
8. ¿Con qué frecuencia se realiza el control a los establecimientos turísticos?

CAPITULO III

RESULTADOS

Consideraciones del estudio

El Centro Histórico de Quito es uno de los lugares turísticos más importantes que posee Ecuador, debido a la variedad arquitectónica que esta guarda, por lo que en 1978 la UNESCO le declaró Patrimonio Cultural de la Humanidad; asimismo en 1984 el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural de Ecuador lo denomina como un bien que pertenece al Patrimonio Cultural del Estado (Torres, 1994, citado en Pino, 2010, pag.30), nominaciones que han sido motivación para crear políticas públicas que se encuentren direccionadas a la conservación y revitalización del Centro Histórico de Quito.

La estructura del Centro Histórico de Quito se remonta desde años atrás, es así que en la Revolución Liberal entre los años 1895-1910 empieza un proceso de urbanización, considerando que este periodo es extenso su principal característica fue que el crecimiento urbano, desbordando las barreras naturales que esta la limitaba; al Sur, El Panecillo y al Norte, la Loma de Alameda; este proceso de expansión ayuda a diferenciar el Centro de Quito con el resto de la ciudad. En la década de los treinta se lleva a cabo la primera renovación urbana, en el cual se consideró una redefinición del espacio, teniendo en cuenta la riqueza y valor histórico del lugar y la pobreza social (Carrión Mena, 2008, pág. 47).

En 1996 con la denominación de Distrito Metropolitano de Quito, la estructura de la institución del Municipio se evidencia un cambio, con la desconexión de funciones de la institución y dando así la creación de varias Administraciones Zonales, las cuales se encargan de regir las leyes y reglamentos a un sector específico de la ciudad, la Administración zonal Manuela Sáenz es a la cual pertenece el Centro Histórico de Quito, y en esta entidad se delegan funciones las cuales se ejerza en dicha zona. (Martínez I. , 2010, págs. 31-32).

Las políticas que se han ido aplicando dentro del CHQ, tanto en su infraestructura como en la imagen en sí de la zona, han sido estrategias las cuales se encuentren acordes a la planificación del ente regulador del Municipio de Quito, siendo de esta manera, para la actualidad en el Plan de Ordenamiento Municipal 2012, una de las políticas apunta a mejorar la red de movilidad y transporte dentro del Municipio de Quito, con un nuevo mecanismo de transporte que abastezca a un gran número de personas, con el fin de promover una movilidad sustentable, por tal motivo, la construcción del metro de Quito es una de las alternativas para lograr este propósito, asimismo este mecanismo lleva consigo programas que aportan a esta política, siendo una de ellas la peatonalización del Centro Histórico de Quito y más lugares de la ciudad

3.1. Urbanístico – Geográfico

El aspecto urbanístico geográfico dentro del estudio es uno de los pilares fundamentales, ya que mediante este se puede identificar puntos relevantes en cuanto al modificaciones o adecuaciones para que la peatonalización dentro del Centro Histórico de Quito se lleve a cabo de una forma ordenada, cumpliendo con los requerimientos que se plantean en el programa de Peatonalización y la accesibilidad universal.

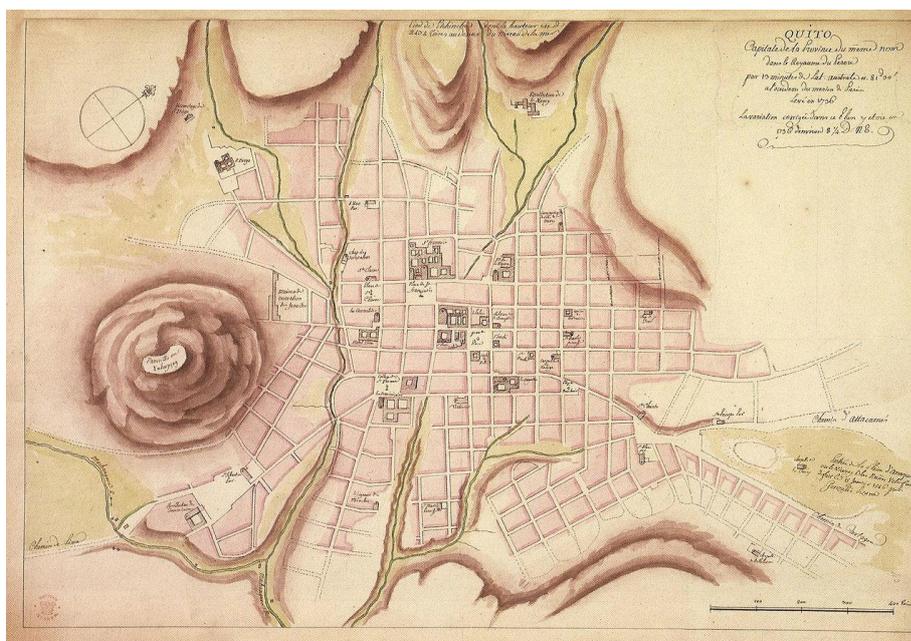


Figura 1 Mapa antiguo del CHQ

Fuente: (Libro Viejo, 2018)

Mapa del antiguo del CHQ, se puede visualizar las quebradas que rodeaban lo que era el Centro de la ciudad, dichas quebradas fueron rellenadas para que el acceso a este sector sea con mayor facilidad, además que el progreso de la ciudad avanzaba con gran rapidez que el CHQ es una pequeña parte de toda la ciudad.

3.1.1. Accesibilidad al centro histórico

El Centro Histórico de Quito al ser un espacio que ha sufrido diferentes transformaciones en una época colonial, la forma damero de este sector es muy particular (Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ, 2012, pág. 75). Sin embargo al encontrarse ubicado en una zona geográfica la cual se encuentra conformado por sistemas montañosos (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015, pág. 9), le da una estructura con pendientes pronunciadas, factor principal que impide un fácil acceso para el CHQ, sin embargo en la actual Administración de la ciudad, un importante eje que se analiza dentro de las necesidades básicas para los seres humanos, es en cuanto a colaborar con la accesibilidad universal; que se basa en que todos lo que se encuentre a disposición de las personas mantenga características necesarias para que estas puedan ser de fácil uso para la humanidad, cumpliendo criterios de seguridad (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2015, pág. 2).

Por tal motivo el Centro histórico de Quito ha sufrido varias transformaciones para ser parte de esta nueva normativa la cual busca el bienestar de todas las personas que deseen acudir a esta zona Patrimonial, según el Gerente General de Operaciones de la Movilidad del DMQ, específicamente dentro del Casco Colonial se han llevado a cabo cambios como el corte de parter para un cruce amigable, los cruces peatonales con sus respectivos vados e implementación de rampas con el fin de que la población pueda acceder a esta zona de forma de fácil y segura, asimismo con la aplicación del programa de peatonalización se pretende dar mantenimiento a estos cambios para que la población pueda moverse sin ningún inconveniente (Zaragocín, 2017).

Con la peatonalización las formas de ingreso solo será en bicicleta, a pie y los transportes urbanos como trolebús, ecovia y metro de Quito, en caso de que un automóvil desea ingresar se otorgará una credencial o algo similar que le permita el ingreso, por las entradas que se establecerán posteriormente.

3.1.2. Espacio público

El espacio público es un escenario que puede tener varias funciones, sin embargo el principal es la interacción social que ocurre dentro de estos espacios (Carrión, s/f, pág. 3), por tal motivo en el CHQ, se puede encontrar una gran variedad de espacios que son para la distracción de la población que lo visita, siendo este un soporte para las diversas actividades que se llevan a cabo dentro del casco colonial que principalmente en la jornada de trabajo, que es desde las 08h00 hasta las 17h00, posterior a este horario la actividad dentro de estos espacios disminuye, debido a la percepción de inseguridad que esta zona proyecta (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015, pág. 14).

El CHQ cuenta con una superficie total de 106.000m², que corresponde a plazas, parques ornamentales y plazoletas (MDMQ, 2003 citado en Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015 págs. 14-15), que a continuación se mencionará:

- Plaza de la Independencia (Plaza Grande) rodeada por el Palacio de Carondelet que es la sede presidencial, el edificio municipal, la Catedral Metropolitana, el Palacio arzobispal, las iglesias del Sagrario y la Concepción..
- Plaza de San Francisco, Plaza de la Merced
- Plaza de Santo Domingo, La Ronda, La Recoleta, El Sena, Río Machángara
- Plazoleta-Atrio de San Agustín, Santa Catalina, La Marín
- El Carmen Bajo, Santa Bárbara, San Juan, La Basílica
- Arco de la Reina, Carmen Alto, Museo de la Ciudad, Capilla del Robo
- Santa Clara, San Roque, El Tejar, Recoleta de El Tejar
- Iglesia de El Belén, Observatorio Astronómico, La Alameda, San Blas, La Tola, El Itchimbía
- Iglesia de San Sebastián, Hospicio San Lázaro, San Diego, el Panecillo
- La Loma, Mama Cuchara, Los Milagros, San Marcos



Figura 2 Espacios públicos del CHQ

Fuente: (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003)

El Centro Histórico de Quito al ser un lugar declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad, no se puede realizar modificaciones relevantes, ya que esto saldría de los esquemas que lo consideran patrimonial, sin embargo, se ha realizado intervenciones las cuales han mejorado y mantenido la imagen del sector, además que se genere por parte de la población una apropiación de los mismos promoviendo el empoderamiento de la identidad social y cultural.

3.1.3. Parqueaderos

Las plazas de aparcamiento en el Centro histórico de Quito según el Plan Especial del Centro histórico de Quito, se menciona que esta zona cuenta con 1900 plazas de aparcamiento, los cuales se dividen en 1300 estacionamientos públicos, 400 privados aproximadamente y 200 plazas autorizadas en la vía pública (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003, pág. 40).

Tabla 1*Estacionamientos del CHQ horarios y tarifas*

Estacionamiento	Ubicación	Tarifa diurna	Horario	Tarifa nocturna	Horario	Plazas
CADISÁN	Mejía Oe5-36 y Benalcázar	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	399
EL TEJAR	Mejía s/n y Chimborazo	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 22:00	313
MONTÚFAR 1	Bustamante N16-18/ Olmedo y Mejía	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	113
MONTÚFAR 2	Olmedo E1-36 y Av. Pichincha	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	243
LA RONDA	Guayaquil S1-124 y Morales	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	258
SAN BLAS	Guayaquil N443-1 y Caldas	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	394
YAKU	Calles Bolívar S/N y Rocafuerte	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 20:00	193

Fuente: (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2017)

En el Proyecto de Rehabilitación del Centro Histórico de Quito se menciona que el Sistema de Estacionamientos Quito (SEQ), a cargo de la Alcaldía y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), el CHQ cuenta con un total de 1671 plazas de estacionamientos que operan durante las 24 horas del día (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015, pág. 17), sin embargo con datos actuales del 2016 la EPMOP menciona que el CQH cuenta con un total de 1913 plazas de aparcamiento que cuentan con facilidades y seguridad necesaria para todos los usuarios, asimismo ciertos estacionamientos tienen un número de plazas exclusivos para ciclistas, entre ellos están: San Blas (10 plazas), Cadisán (6 plazas), Montúfar 1 (4 plazas), Montúfar 2 (3 plazas), El Tejar (4 plazas), La Ronda (16 plazas) y Cumandá (12 plazas). Por otra parte la EPMOP, tiene una tarifa nombrada “Noches Patrimoniales”, la cual se aplica los días Sábados en los estacionamientos Cadisán, El

Tejar, Montúfar 1, Montúfar 2, La Ronda y San Blas en un horario de 19h00 a 23h00, con un costo de 0.75 ctvs., por cada hora. (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2017)

Tabla 2

Estacionamiento con tarifario especial

Estacionamiento	Ubicación	Lunes a viernes	Sábado, domingos días feriados	Horario	Plazas
CUMANDÁ	Av. 24 de Mayo, entre Santa Cruz y Maldonado	0.50	0.50	Domingo a jueves 08:00 a 22:00 Viernes y sábado 08:00 a 02:00	117

Fuente: (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2017)

El parqueadero de Cumandá cuenta con una tarifa y horario especial debido a que este abastece a gran parte de la población, visitantes y trabajadores del sector, además de ser un sitio de parqueo de un centro recreacional, el cual no es conveniente que tenga tarifas alta debido a que el ingreso a dicho lugar no sea constante y este permanezca en abandono.

3.1.4. Espacios culturales

Considerando que el CHQ guarda una gran cantidad de historia y cultura, los espacios culturales de este sector se encuentran localizados en estimaciones que aportan un gran valor patrimonial, tal es el caso de algunos teatros y centros culturales, que dan apertura para el desarrollo de actividades que fomenten la cultura, ciencia, esparcimiento y recreación en la población que acude a estos centros privilegiados. (Del Pino, 2010, citado en Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015, pág. 21)

Asimismo, la Secretaria de la Cultura del DMQ (2017), junto a organizaciones aliadas, tienen el objetivo de garantizar el libre acceso a los eventos culturales que se tengan planificado a lo largo del periodo anual, con el fin de colaborar al pleno desempeño intelectual y cultural de las personas, sin tener ninguna restricción, por lo tanto, en el CHQ se puede encontrar un gran número de establecimientos que se encuentran en condiciones idóneas para llevar a cabo cualquier tipo de expresión cultural que se desea proyectar.

Teatro Nacional Sucre



Figura 4 Teatro Nacional Sucre

Fuente: (Fundación Teatro Nacional Sucre, 2015)

Es el primer teatro de la ciudad, fue construido entre 1879 y 1887, es uno de los teatros más renombrados a nivel local y nacional, este fue construido con el fin de establecer una cultura que provenía de Francia; por tal motivo, la alta sociedad era los que más acudían a este centro de diversión, actualmente está dirigido por la Fundación Teatro Nacional Sucre y oferta eventos periódicamente para el disfrute de los amantes de la cultura. (Quito Adventure, 2016)

Teatro Bolívar



Figura 5 Teatro Bolívar

Fuente: (Fundación Teatro Nacional Sucre, 2015)

El Teatro Bolívar fue construido en 1933, cuenta con una larga historia de 75 años, la hermosa infraestructura de esta edificación se deterioró en un incendio que ocurrió en el año de 1999, sin embargo este logró ser reconstruido, ya que se deseaba impulsar la cultura en el pueblo quiteño, es considerado uno de los primeros teatros de la ciudad, y periódicamente se realizan eventos a los cuales se puede acceder con un cómodo costo. (Quito Adventure, 2016)

Teatro Variedades Ernesto Albán



Figura 6 Teatro Variedades Ernesto Albán

Fuente: (Fundación Teatro Nacional Sucre, 2015)

Teatro que se encuentra ubicado diagonal al Teatro Sucre, fue construido en 1913 y se popularizó, debido a que se proyectaban filmes y tenía un costo muy accesible para la época, sin embargo este teatro debido a la globalización y tecnología, asimismo, este teatro lleva el nombre de Ernesto Albán, uno de los más grandes comediantes de la ciudad de Quito, era más conocido como Don Evaristo Corral y Chancleta,

actualmente se encuentra a cargo de la Fundación Teatro Nacional Sucre. (Quito Adventure, 2016)

Centro Cultural Mamá Cuchara



Figura 7 Centro Cultural Mama Cuchara

Fuente: (Fundación Teatro Nacional Sucre, 2015)

Este Centro Cultural se encuentra ubicado en el barrio de Loma Grande, antiguamente fue la Clínica Pasteur, Mama Cuchara viene debido a que el sector tiene un redondel el cual se asemeja a una “mama cuchara de madera”, en 1995 se nomino como un centro en el cual se puede desarrollar diversas actividades artísticas y culturales, cuenta con indumentaria para libre uso, además de sala de cine y archivos importantes de música y arte. (Quito Adventure, 2016)

Centro Cultural Metropolitano



Figura 8 Centro Cultural Metropolitano

Fuente: (Centro Cultural Metropolitano Quito, 2015)

La edificación en donde se encuentra el Centro cultural Metropolitano a lo largo de los años ha tenido una variedad de usos y ha sido uno de las edificaciones en las cuales sucedieron acontecimientos importantes para la ciudad de Quito, se encuentra ubicado

diagonal a la Plaza de Independencia, actualmente en este edificio se encuentra la Biblioteca Municipal y el Museo Alberto Mena Caamaño, además de que se llevan a cabo exposiciones de arte de forma permanente en periodos determinados. (Quito Adventure, 2016)

Centro de Arte Contemporáneo



Figura 9 Centro de Arte Contemporáneo

Fuente: (Quito Adventure, 2016)

El Centro de Arte Contemporáneo se encuentra ubicado en lo que antiguamente era el Hospital Militar de Quito, fue construido a inicios del siglo XX a mando del ex presidente Eloy Alfaro, actualmente es utilizado para realizar varias exposiciones de arte, ferias de variedades entre otros, su entrada es gratuita y posteriormente se adecuara una biblioteca, auditorio y almacenes. (Quito Adventure, 2016)

Casa de Artes La Ronda



Figura 10 Casa de Artes La Ronda

Fuente: (Centro Cultural Metropolitano Quito, 2015)

Se encuentra ubicado en la Calle la ronda, un lugar emblemático de la ciudad específicamente en las casas 989 y 999, esta edificación está destinada desde el 2007 como Centro Cultural adscrito al Centro Cultural Metropolitano, dentro de este lugar se presentan varias propuestas artísticas, asimismo, se imparten talleres con el fin de acercar a la población a la práctica de expresiones artísticas como teatro, grabado, origami entre otros, logrando que la comunidad sea un ente activo dentro del desarrollo de la ciudad. (Fundación Museos de la Ciudad, 2014)

Cumandá Parque Urbano



Figura 11 Cumandá Parque Urbano

Fuente: (Secretaría de Cultura del DMQ, 2017)

El Centro Cumandá es el primero en juntar dos disciplinas como la cultura y el deporte, se construyó en lo que anteriormente fue el Terminar Interprovincial de Cumandá, con el fin de dar una propuesta a la comunidad de ocupar de manera óptima el tiempo libre con el que cuenta, se puede encontrar áreas verdes, lectura, gimnasio, exposiciones artísticas y zonas húmedas como piscinas. (Secretaría de Cultura del DMQ, 2017)

Considerando todos estos lugares en los cuales se fomenta la cultura y arte, la Secretaría de la Cultura del DMQ cuenta con una página en la cual se puede visualizar los eventos que sucederán en el transcurso del año, asimismo la ubicación en donde se llevarán a cabo y si estos tiene algún costo o es gratuito.



Figura 12 Página web Secretaría de la Cultura del DMQ

Fuente: (Secretaría de Cultura del DMQ, 2017)

Además de contar con la página web de la secretaría de la Cultura, la agenda cultural con eventos que involucran otros lugares como museos e iglesias, se encuentra por parte del Instituto Metropolitano de Patrimonio, entidad que se encarga de llevar a cabo estatutos que ayuden a la conservación del patrimonio Material, Inmaterial de Quito, mediante esta entidad que también es parte de Quito Alcaldía se han llevado a cabo eventos como la Fiesta de la Luz tanto en el año 2016 como el 2017, actualmente han implementado una estrategia que incentiva a la ciudadanía a cuidar el CHQ, este proyecto se llama “Guardianes del Centro Histórico”.



Figura 13 Página web Guardianes del Centro Histórico

Fuente: (Quito Alcaldía, 2017)

3.1.5. Atractivos turísticos del Centro Histórico de Quito

El CHQ alberga un número considerable de atractivos turísticos culturales, entre los cuales se puede destacar museos, iglesias, monumentos y edificaciones

patrimoniales representativas, asimismo con un grandioso atractivo intangible como son las leyendas que se han desarrollado en dicho lugar, por tal motivo esta zona fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de la UNESCO, debido a este nombramiento se ha llevado a cabo varios programas los cuales se encargan de conservar las edificaciones que se encuentran dentro del CHQ.

Antiguo Círculo Militar



Figura 14 Antiguo Círculo Militar

Fuente: (Museos de la Defensa , 2017)

El Antiguo Círculo militar es considerado una de las edificaciones monumentales del CHQ, fue construida en lo que anteriormente era el espacio del Colegio Juan Montalvo, actualmente en esta edificación se encuentra la Gerencia de los museos de la defensa, la Biblioteca de la Defensa y la Academia Nacional de Historia Militar, además, de ser destinado para eventos académicos, culturales y protocolares. (Museos de la Defensa , 2017)

Arco de La Reina



Figura 15 Arco de la Reina

Fuente: (Casa Gangotena , 2016)

Son dos arcos construidos de cal y canto, en el año 1726, con la finalidad de proteger de la lluvia a los indígenas que escuchaban misa en la Capilla de Nuestra Señora de los Ángeles, asimismo este arco une el antiguo Hospital San Juan de Dios y la Iglesia Carmen Alto. (Casa Gangotena , 2016)

Arco de Santo Domingo



Figura 16 Arco de Santo Domingo

Fuente: (Mis crónicas urbanas, 2015)

Conocido como el Arco de la Virgen (nuestra Señora del Rosario), fue construida entre los años 1724 – 1726, por devoción a la virgen y por demostrar la ostentidad de los cofrades españoles que también adoraban a la Señora del Rosario. (La Hora , 2010)

Basílica



Figura 17 Torre de la Basílica

La Basílica del Voto Nacional, es una de las iglesia de estilo neogótico, se encuentra ubicada en el sector de San Juan, el material utilizado fue del mismo sector, la construcción estuvo dirigida por el Padres Julio María Matovelle, además la colaboración de los quiteños fue indispensable, ya que pagaron impuestos para recaudar fondos para la construcción de magnifica edificación, cuenta con representaciones de fauna ecuatoriana. Por otro lado, esta iglesia es comparada con la Catedral de Notre Dame en París y la Basílica de Sn Patricio en Nueva York, se puede acceder a sus torres y tener una grandiosa vista de la ciudad de Quito. (Quito Adventure , 2016)

Calle De Las 7 Cruces



Figura 18 Cruz de la Catedral

Fuente: (Racines & Azuero, 2016)

Actualmente se conoce como la calle García Moreno, en la época colonial esta era llamada la calle de las 7 cruces, ya que a lo largo de ella se encuentran 7 Cruces, una alrededor del Hospicio, dos en el Carmen Alto la cual fue retirada, tres en la Compañía de Jesús que aún existe, cuatro la del Sagrario que también fue retirada, cinco en la Catedral aún subsiste, seis en la Concepción que fue retirada por un incendio y siete en Santa Bárbara la cual también la retiraron de su lugar, estas cruces identificaban iglesias, capillas y conventos. (Racines & Azuero, 2016)

Capilla Del Robo



Figura 19 Capilla del Robo

Fuente: (La Hora , 2015)

Ubicada al borde de la quebrada de Jerusalén, lo que actualmente se conoce como la calle 24 de mayo, su construcción se realizó posterior al encontrar los objetos sagrados que fueron sustraídos de la iglesia de Santa Clara, además se levantó esta capilla para recordar aquel cometido. (La Hora , 2015)

Carmen Alto



Figura 20 Convento Carmen Alto

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

El convento de El Carmen Alto, fue construida en las tierras de la primera santa católica Mariana de Jesús, fue fundada el 4 de febrero de 1653, pertenece a las monjas carmelitas del claustro, ellas practicaban como penitencia la autoflagelación con distintos objetos, en el 2013 se abre al público como museo del Convento de El Carmen Alto, en el cual se muestra la vida carmelita, imágenes religiosas entre otras, además cuenta con una tienda en el cual se expende imágenes, confitería y artesanías a cargo de las hermanas carmelitas. (Fundacion Museos de la Ciudad, 2015)

Casa 1028



Figura 21 Casa 1028

Fuente: (Museos de Quito , 2015)

La casa conocida por su leyenda que ha sido contada de generación en generación, la cual menciona que Bella Aurora hija de los dueños de magnifica edificación, tuvo un sueño de una corrida de toros y en el cual uno de ellos con aspecto feroz y con un pelaje negro brillante perseguía a tan bella niña y acababa con su vida, sin embargo este es un relato que se realizó en honor a una niña que murió de forma natural en la casa 1028 en la época de la colonia. (Museos de Quito , 2015)

Casa Museo María Augusta Urrutia



Figura 22 Casa Museo María Augusta Urrutia

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La casa Museo de María Augusta Urrutia, que se encuentra en la casa 760 y fue de la dama cuya generosidad y labor por la solidaridad con los más necesitados se hizo muy conocida en la ciudad, en esta casa se alberga grandes artículos de esa época, muebles imágenes y elementos que eran del gusto de la dama solidaria, esta forma parte de la Fundación Mariana de Jesús la cual fue creada por la misma María Augusta para mantener constante su solidaridad con los demás. (Quito Adventure , 2016)

La Catedral



Figura 23 Catedral de Quito

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La Iglesia Museo de la Catedral Primada de Quito es una de las estructuras religiosas más importantes de la ciudad, ya que representa la fe católica de los quiteños, se encuentra ubicada a un costado de la Plaza de Independencia, su construcción inicio en los años 1562 y culminó en 1806, cuneta con estilo colonial lo cual le hace muy característico en la ciudad, esta guarda varias imágenes religiosas y esculturas

realizadas por artistas representativos de la ciudad, asimismo en esta se encuentran los restos de Antonio José de Sucre. (Quito Adventure , 2016)

Convento y Cementerio de San Diego



Figura 24 Convento de San Diego

Fuente: (El Comercio , 2013)

El convento de San Diego se fundó como un sitio para orar, de descanso, hacer penitencia, además que de este convento se formaban los mejores misioneros, dentro de este convento – museo se destacan varias obras de siglos XVI, XVII y XVIII las cuales están dispuestas al público, frente a este se encuentra el Cementerio de San Diego uno de los más antiguos de la ciudad, en este se puede realizar recorridos en los cuales se aprecia la arquitectura de mausoleos, además que en este se encuentran los restos del ex presidente José María Velasco Ibarra. (El Comercio , 2013)

Cerería



Figura 25 Vela decorativa

Fuente: (La Hora , 2015)

Las cererías que se encuentran en el CHQ, son trabajos que se remontan de la época colonial y republicana en la cual los cereros elaboraban y expendían velas para las iglesias, conventos y para iluminar las casas del sector, actualmente existen negocios de más de 100 años que aún se dedican a esta actividad, las velas son diseñadas según la petición del cliente o ya formatos estandarizados, asimismo son de uso exclusivo para rituales litúrgicos, para las iglesias y en ocasiones para realizar limpias a las personas. (Alvarado & Racines, 2015)

Convento – Museo El Tejar



Figura 26 Convento el Tejar

Fuente: (Museos de Quito , 2015)

Se encuentra ubicado entre la loma del Placer y San Juan, fue construido a mediados del siglo XVIII, inspirado en el convento máximo de Quito, cuneta en la fachada con dos torrecillas en las cuales se flameó el tricolor nacional el 24 de mayo de 1822 anunciando la emancipación de Quito, esta fue restaurada por el FONSAL y entregado a la comunidad, es considerado también como el Museo de San José del Tejar. (Museos de Quito , 2015)

Convento de Santa Catalina



Figura 27 Convento Santa Catalina

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Fundado por María de Silicelo el 14 de marzo de 1594, fue una de las primeras manifestaciones ante la corona española, el acceso al convento es restringido, sin embargo los productos que se expenden son a través de un torno giratorio, asimismo este posee un museo con piezas de arte colonial. (Quito Adventure , 2016)

Cruz Verde



Figura 28 Colaciones de Cruz Verde

Fuente: (El Comercio, 2013)

Cruz Verde es la confitería tradicional del Centro Histórico de Quito, en este se elaboran las colaciones, dulces tradicionales de la ciudad, son de forma redonda y en el centro tiene maní, este local empezó su venta desde 1915 y ha pasado por varios años y aun continua con este legado, actualmente se expenden colaciones, turrone,

mistelas e higos con queso, en el local además existe una mini galería en el cual se presentan cuadros de reportajes realizados al local durante todo su trayecto.

El Murcielagario



Figura 29 Casa El Murcielagario

Fuente: (Ñan Magazine, 2016)

El murcielagario es la primera cantina que existió en la calle la ronda, denominada de esta manera por el Comandante Antonio Alomía, mantenía una fachada de mala muerte, que se ubicaba en la última casa de la segunda cuadra de la calla La Ronda; a esta cantina solo podían acudir personajes de alta literatura como Enrique Noboa, Eduardo Ledesma entre otros.

El Panecillo



Figura 30 El Panecillo

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Se encuentra ubicado en una colina del CHQ y su nombre se lo atribuye a que tiene parecido a un pan pequeño, anteriormente esta era llamada Shungoloma que en Quichua significa “loma del corazón”, esta tiene una altura de 3035 msnm. Se puede visualizar la escultura a la Virgen de Quito, la cual tiene una altura de 45 metros, es una copia a escala de la Virgen de Bernardo de Legarda que se encuentra en el Altar de la Iglesia de San Francisco, se puede disfrutar de espectáculos artísticos que periódicamente se realizan en la pequeña plazoleta que este mirador cuenta. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia y Monasterio de la Inmaculada Concepción



Figura 31 Iglesia de la Inmaculada

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Fue el primer monasterio de monjas y se inauguró el 13 de enero de 1577, las primeras monjas de este convento vivieron en condiciones precarias, sin embargo por las exigencias la vida de ellas fue cambiando, actualmente las monjas de este convento elaboran productos como shampoo de sábila y ropa de niños en épocas navideñas.

Iglesia y Convento de La Merced



Figura 32 Iglesia de la Merced

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Fue fundada en el siglo XVI, sin embargo debido al terremoto que sufrió la ciudad de Quito esta fue afectada, siendo así que se realizaron restauraciones para que esta pueda seguir en funcionamiento, en su interior alberga un gran número de piezas religiosas, una biblioteca con pergaminos antiguos que dan a conocer la antigua cultura quiteña.

Iglesia de El Sagrario



Figura 33 Iglesia El Sagrario

El Sagrario está ubicada junto a La Catedral, cuenta con una estructura que oscila del siglo XVII, con un estilo renacentista y riqueza del barroco quiteño, en esta iglesia se realiza el rito del Arrastre de Caudas en el periodo de Semana Santa, asimismo esta guarda esculturas e imágenes con representaciones religiosas. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia y Convento de San Agustín



Figura 34 Convento de San Agustín

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La construcción de esta edificación concluyó en 1650 por Juan de Corral, el material utilizado especialmente las piedras son del volcán Pichincha; en 1895 el convento se transformó en un cuartel militar, asimismo la sala capitular fue el aula magna de la Universidad de San Fulgencio. Esta iglesia se considera una de las más coloridas debido a los trazos al olea que se puede encontrar en el interior de este majestuoso lugar. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia de Santa Bárbara



Figura 35 Iglesia de Santa Bárbara

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Fue construida por Juan Pablo Sanz en el siglo XVI, en esta residieron los Jesuitas desde 1586 hasta 1589, se considera una iglesia moderna por tal motivo guarda poca antigüedades, sin embargo mantiene imágenes y esculturas religiosas importantes en la ciudad. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia San Blas



Figura 36 Iglesia San Blas

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La iglesia de San Blas se encuentra en la Parroquia de San Blas, que antiguamente era parroquia de indios, la iglesia que se levantó en este lugar era con muros de tapia y un techo de paja, con los años esta estructura fue mejorando hasta obtener lo que actualmente se conoce como la Iglesia de San Blas, asimismo cuenta con una magnífica ornamentación en la plaza lo cual es de deleite para los turistas nacionales y extranjeros. Cerca al sector se encuentran las mejores fritadas del Centro de Quito. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia De San Francisco



Figura 37 Iglesia De San Francisco

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La construcción de esta iglesia fue una de las obras que posee un sinnúmero de historia, se cree que fue levantada en el Palacio de Huynacpac undécimo gobernante del imperio Inca, la estructura de esta iglesia ocupa casi dos manzanas, por lo que se considera la más extensa de la ciudad, también es fuente de la leyenda de Cantuña quien pidió al diablo que le ayude con la construcción de tan grandiosa iglesia. A más de la iglesia esta cuenta con una capilla nominada de Cantuña y un el Museo Fray Pedro Gocial que guarda piezas de pintura y esculturas de Arte Quiteño de los siglos XVI XVII y XVII. (Quito Adventure , 2016)

Iglesia De San Roque



Figura 38 Iglesia de San Roque

Fuente: (El Comercio, 2017)

La iglesia se encuentra ubicada en la Parroquia del mismo nombre, la iglesia actual fue construida en 1907 y 1917, por el arquitecto Pedro Bruning, cuenta con estilo ecléctico y está abierta al público en general, cuenta con imágenes religiosas importantes para el sector. (El Comercio, 2017)

Iglesia De San Sebastián



Figura 39 Iglesia de San Sebastián

Fuente: (Iglesias Católicas, 2017)

La Iglesia es más conocida como el Santuario del Señor de la Justicia, se considera que fue la primera iglesia de indígenas de Quito alrededor del año 1568, sin embargo

en 1925 se construye la nueva iglesia junto a la anterior, en donde en su retablo se puede apreciar la pintura del Señor de la Justicia, en el mes de febrero es donde más devotos recibe esta emblemática iglesia. (Iglesias Católicas, 2017)

Iglesia y Convento De Santo Domingo



Figura 40 Iglesia De Santo Domingo

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

La construcción de la Iglesia de Santo Domingo estuvo al mando de los padres Dominicanos a partir de 1580 y concluyó en el siglo XVII, con un estilo neoclásico, cuenta con un convento el cual está abierto al público de forma gratuita, asimismo un museo donde se presentan obras de la escuela Quiteña, donde se representa la devoción de la ciudad tanto en pinturas como en esculturas. (Quito Adventure , 2016)

La Compañía



Figura 41 La Compañía

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Su construcción fue construida en 1605 por parte de los padres Jesuitas, se realizó en piedra volcánica la cual fue tallada hasta conseguir esa magnífica representación del estilo barroco, es la iglesia más conocida de Quito tanto por su fachada como su

interior que es totalmente cubierta de dorado, esta iglesia alberga imágenes y esculturas relevantes para la cultura quiteña, su ingreso es pagado, y se puede encontrar en el exterior una de las Cruces de la calle de las 7 Cruces. (Quito Adventure , 2016)

Monasterio Carmen Bajo



Figura 42 Monasterio Carmen Bajo

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Posterior al terremoto en la ciudad de Latacunga, se ordenó que el Convento sea trasladado a la ciudad de Quito quien el Obispo Paredes alentó la construcción de esta edificación que concluyo en el año 1745, está a la orden de las hermanas carmelitas quienes mantiene una vida de espiritualidad y tranquilidad. (Quito Adventure , 2016)

Museo Alberta Mena Caamaño



Figura 43 Museo Alberta Mena Caamaño

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

El museo de Arte e Historia fue creado en 1957, ubicado en el Centro Cultural Metropolitano de Quito, es más conocido como el “Museo de Cera”, ya que dentro de sus salas se puede encontrar figuras de cera, las cuales representan hechos importante que surgieron en la época de la independencia, como la masacre del 2 de agosto de 1810, asimismo este cuenta con salas de exposiciones temporales, espacios lúdicos y un auditorio. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Museo Camilo Egas



Figura 44 Museo Camilo Egas

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

El Banco Central del Ecuador en 1980 adquiere un inmueble del sector del CHQ, para presentar cuadros que fueron elaborados por el artista Quiteño Camilo Egas, precursor del arte moderno y contemporáneo del país; con el de estimular las artes y formar parte en el desarrollo comunitario del barrio.

Museo De Arte Colonial



Figura 45 Museo de Arte Colonial

Fuente: (Museos Casa de la Cultura Ecuatoriana, 2017)

Fue creado con una exposición permanente que trata sobre el arte y la Vida en Quito de la época virreinal, además cuenta con tres salas de exposiciones temporales. En los objetos que se puede encontrar están pinturas, mobiliario, escultura, cerámica entre otros que pertenecen al siglo XVI y a principios del siglo XIX, este museo forma parte de los Museos de la Casa de Cultura Ecuatoriana. (Museos Casa de la Cultura Ecuatoriana, 2017)

Museo de la Ciudad



Figura 46 Museo de la Ciudad

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Fue inaugurado en 1998 en las instalaciones de lo que fue el Hospital San Juan de Dios, se puede encontrar exposiciones permanentes sobre los procesos sociales que sufrió la ciudad, cuenta con espacios abiertos en el cual se programan eventos artísticos y culturales, que promueven el reconocimiento y revalorización de lo patrimonial. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Museo De La Defensa Casa Sucre



Figura 47 Museo Casa de Sucre

Fuente: (Museos de la Defensa , 2017)

La Casa Museo de Sucre, muestra lo que fue la vida de Antonio José de Sucre, guarda muebles y enseres que pertenecieron al Mariscal, asimismo artefactos de guerra que fueron utilizados, cuenta con un patio central con una pileta. Se cuenta sobre las hazañas que este personaje hizo durante su vida, hasta lograr la independencia de varios sectores del país. (Museos de la Defensa , 2017)

Museo Miguel De Santiago



Figura 48 Museo Miguel de Santiago

Fuente: Sistema de Museos y Centros Culturales Quito

Este museo guarda obras de arte que van del siglo XVII y XVIII de artistas que pertenecieron a la escuela quiteña como Pampite, Caspicara, Miguel de Santiago entre otros. Asimismo el claustro presenta la vida de San Agustín, por otro lado se encuentra la Sala Capitular, lugar que forma parte importante para la independencia de Quito. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Museo Nacional De Medicina “Eduardo Estrella”



Figura 49 Museo Nacional De Medicina

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Fue inaugurado en 1983, con el fin de dar a conocer el patrimonio Histórico y cultural de la salud del país, que va desde los saberes ancestrales hasta lo que actualmente se conoce por medio de la ciencia, contempla tres salas, medicina precolombina, colonial y republicana. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Museo Numismático



Figura 50 Museo Numismático

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Es Museo de la Moneda cuenta con salas las cuales muestran el proceso evolutivo de la moneda del país, se puede encontrar todas las piezas que fueron utilizadas para los intercambios comerciales entre la población, desde lo más rustico hasta lo más actual, asimismo se representa el proceso de su fabricación, este museo pertenece al Banco Central del Ecuador. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Palacio De Gobierno

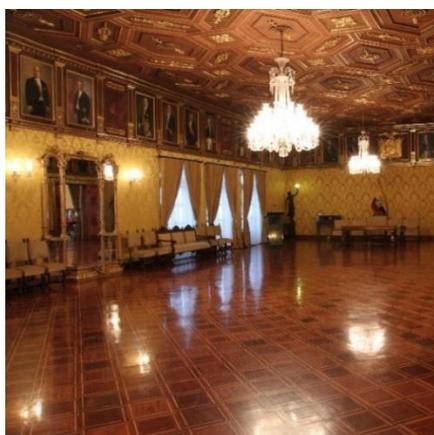


Figura 51 Palacio de Gobierno

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

También conocido como el Palacio de Corondelet, es lugar en donde la máxima autoridad del país reside y mantiene reuniones con los demás delegados, en el 2007 el presidente en curso permite el ingreso a la ciudadanía a conocer los espacios en el cual el Presidente permanece, se puede ingresar al salón Amarillo, salón de Banquetes, Oratorio, entre otros, asimismo se puede visualizar la exposición permanente de los obsequios que se han realizado al Presidente. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

Plaza De Independencia



Figura 52 Plaza de la Independencia

Fuente: (Quito Adventure , 2016)

Se la conoce también como la Plaza Grande, es el centro del casco colonial, en esta se edifican los cuatro estamentos principales de la ciudad como el Palacio de Gobierno, el Palacio Arzobispal, Palacio Municipal y la Catedral de Quito, asimismo en el centro de la plaza se encuentra el Monumento de la Independencia construida a inicios del siglo XX, simbolizando el triunfo de la ciudad ante la colonia española. (Quito Adventure , 2016)

Yaku Parque Museo del Agua



Figura 53 Yaku Parque Museo del Agua

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

El Parque – Museo Yaku, que del idioma quichua significa “agua”; es un área que se destina a la valoración del agua, es una institución que inculca el conocimiento y concienciación en la ciudadanía para cuidar el líquido vital, es un centro interactivo en el cual grandes y pequeños pueden disfrutar de los recorridos dentro de este museo. (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

En cuanto a actividades innovadoras que se llevan a cabo dentro del CHQ, se encuentra la Fundación Quito eterno, una empresa sin fines de lucro, que se dedica a la difusión histórica y patrimonial de las edificaciones y sitios relevantes que se encuentran dentro del CHQ, esta actividad la realizan con técnicas escénicas, investigativas e interpretativas, por tal motivo ofertan recorridos teatralizados, obras de teatro, talleres entre otras actividad con el fin de incentivar la valoración de la cultura histórica que cuenta la ciudad. (Quito Eterno , 2014)

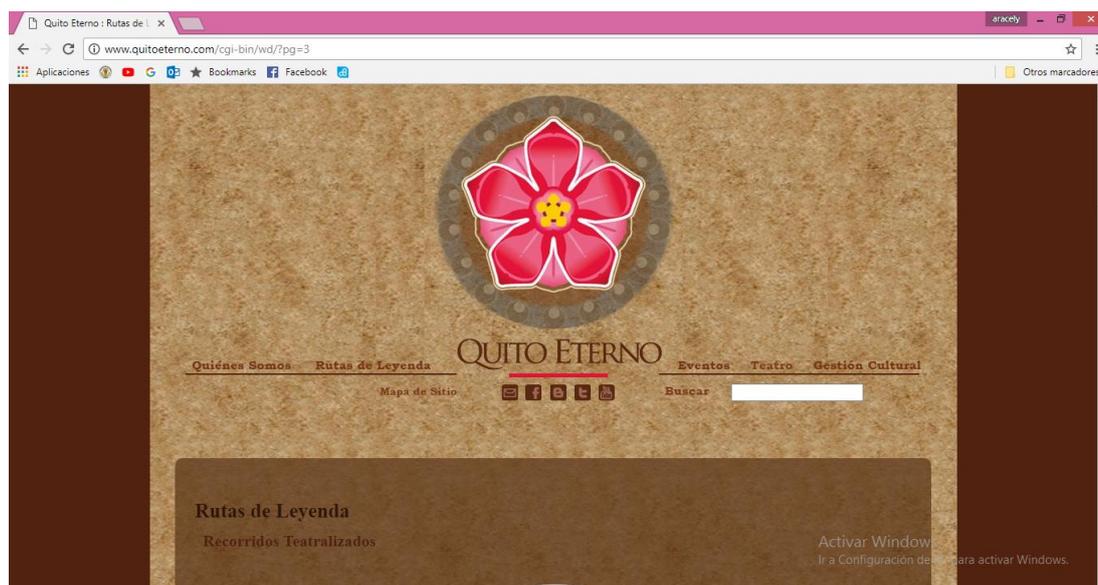


Figura 54 Página web Quito Eterno

Fuente: (Quito Eterno , 2014)

En esta página se puede encontrar información sobre la organización, las rutas que estas ofertan, las obras de teatro y más servicios, además sus servicios se encuentran más direccionados a las instituciones educativas, asimismo cuentan con publicaciones de libros que tratan sobre la cultura, historia y patrimonio de la ciudad.

Cabe destacar que esta entidad no cuenta con financiamiento por parte del gobierno ni municipio, ya que mantienen un ideal de ser una empresa en la toma de decisiones de manera libre, por tal motivo, la organización recauda fondos con los cuales se financia toda su operación, por tal motivo cada servicio tiene un costo accesible y cómodo para los clientes.

Estado del Centro Histórico de Quito

El CHQ es un lugar turístico importante de la ciudad el cual ha ido sufriendo cambios ligados al desarrollo del sector, por tal motivo es esencial que se tome en cuenta la percepción de habitantes y turistas en cuanto al estado en el que se encuentra el CHQ.

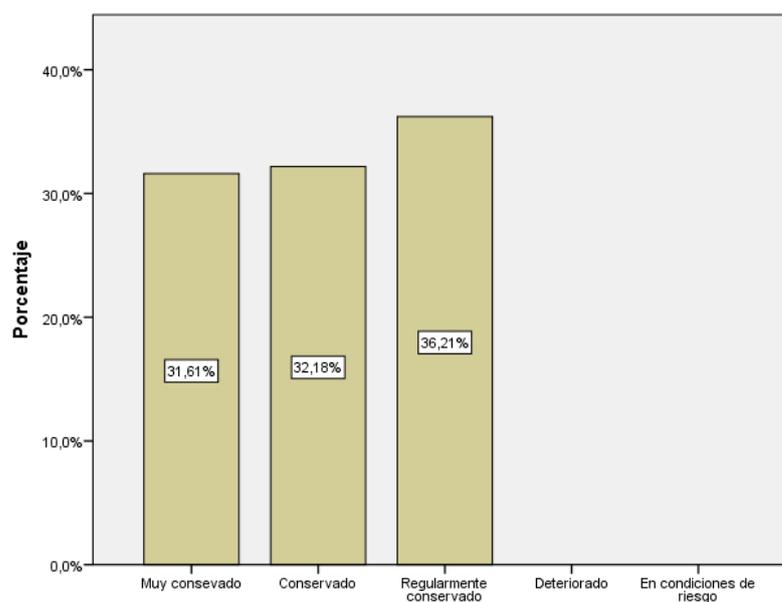


Figura 55 Estado del CHQ - Habitantes

La opinión de los habitantes en cuanto al estado del CHQ, se considera que el 36,21% de los encuestados mencionan que el CHQ se encuentra regularmente conservado, debido al deterioro que se ha provocado por la contaminación, y vandalismo, por otro lado el 32,18% consideran que el CHQ se encuentra conservado, considerando que si se ha tratado de aplicar soluciones para mantener las edificaciones e imagen del sector, por último el 31,61% se mantiene en que el CHQ se encuentra Muy conservado, ya que al ser un lugar patrimonial se debe mantener la imagen íntegra, lo cual se ha visto reflejado en las normativas emitidas para la conservación del lugar.

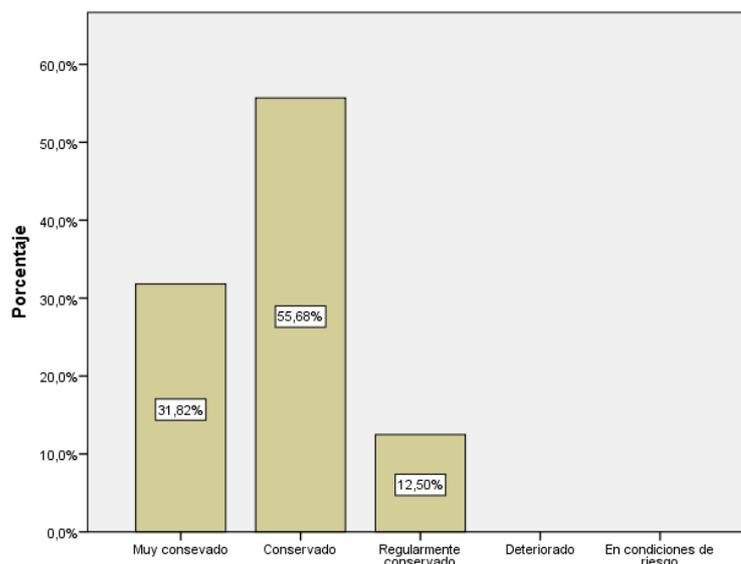


Figura 56 Estado del CHQ – Turistas

Considerando la opinión de los turistas en cuanto al estado que mantiene el CHQ, es notable que el 55,68% considera que el estado del CHQ se encuentra conservado, mencionan que es por parte de la Alcaldía y las políticas que se emiten para mantener el estado de las edificaciones, sin realizar cambios que generen una imagen errónea del lugar, asimismo el 31,82% considera que el CHQ está muy conservado, por último el 12,50% se direcciona a que se encuentra regularmente conservado, ya que aún falta participación de la ciudadanía por conservar de mejor manera este sector que alberga infraestructura rica en cultura e historia.

3.2. Movilidad

La movilidad es otro pilar que no solo se estudia para mejorar el tráfico vehicular, si no en varios aspectos los cuales buscan mejorar la calidad de vida, tal es así que el Municipio de Quito dentro del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022 una de las políticas que se establece es en cuanto a la movilidad sustentable, la cual consiste en satisfacer una de las necesidades de la población, al desplazarse con libertad, sin restringirse ningún factor que aporte al desarrollo humano y con una calidad de ambiental agradable. Por tal motivo con la administración actual se pretende aplicar un modelo el cual apunta a la disminución de dependencia de vehículos medianos y por ende la disminución de contaminación ambiental y auditiva, además de que esta estrategia aportará a conservar las edificaciones patrimoniales del CHQ (Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ, 2012, pág. 85).

3.2.1. Seguridad

La seguridad es un aspecto que se debe considerar en todos los lugares del país, sin embargo existen ciudades o localidades en los que se presencia más indicios de altercados de inseguridad, por tal motivo cada municipalidad ha tomado las medida pertinentes para contrarrestar estos inconvenientes a nivel nacional, es así que la Municipalidad de Quito desde el año 2002, puso en ejecución un programa de control de seguridad en el CHQ, con el cual se ha venido apreciando un notorio cambio en el sector, generando así un nivel de seguridad en los habitantes (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003, págs. 44-45).

En cuanto a las principales amenazas que se presencia en el CHQ se encuentra los robos o hurtos a personas y establecimientos, el micro tráfico, cachinerías, el trabajo sexual, bandas de arranchadores y la mendicidad, factores que atentan con la seguridad pública y la convivencia amena de la población, de tal manera, que la Policía Metropolitana y la Policía Nacional a lo largo de los años han realizado varios controles, con el fin de mejorar la seguridad de la población, ya que los sectores que se han visto más afectados por estos altercados delincuenciales esta San Roque, la Marín, el Tejar, El Bulevar 24 de Mayo, la calle Loja, 5 de Junio, San Diego entre otros. (Policía Nacional del Ecuador , 2014)

Asimismo, la Policía Judicial comenta que en los primeros cuatro meses del año 2017 se han registrado 254 denuncias por robo y 48 por hurto, los artículos que los delincuentes atracan son los celulares, tablets, computadoras portátiles y más objetos de tamaño reducido, por más que se ha controlado la delincuencia aún siguen las bandas asechando este sector, uno de los problemas que se ha controlado notoriamente en varios sectores del CHQ es el trabajo sexual, sin embargo se debe realizar una erradicación total de esta actividad ya que proyecta una imagen desorganizada de la ciudad. (El Telégrafo, 2017)

Con la peatonalización se debe llevar a cabo un plan de seguridad con la Secretaría de seguridad del Municipio de Quito, mejorando cada vez más los niveles de satisfacción de los transeúntes, resguardando la integridad de cada uno dentro de un círculo social amigable. (Zaragocín, 2017)

Servicio de seguridad y su influencia

La percepción de los habitantes y turistas acerca del servicio de seguridad y la influencia que este proyecta a la hora de recorrer dentro del CHQ es sumamente importante, para que mediante estos datos se puedan tomar en cuenta a la hora de desarrollar un programa de seguridad que garantice a los transeúntes a mantener un recorrido tranquilo por este sector.

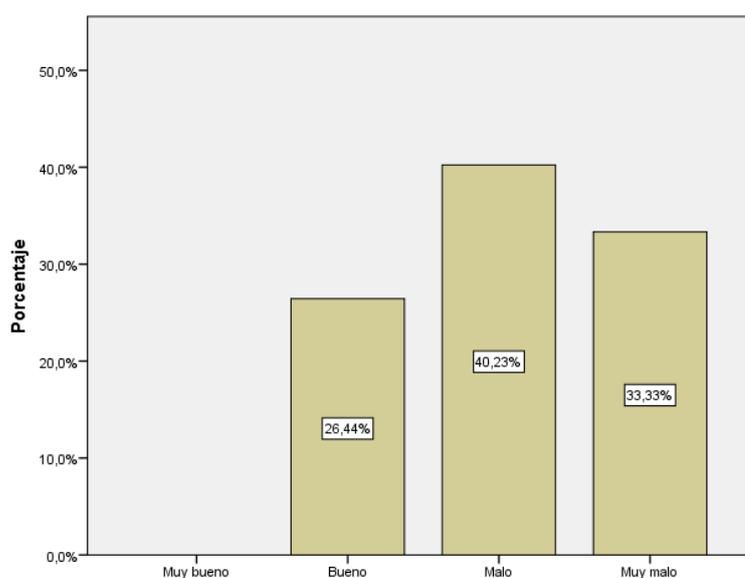


Figura 57 Servicio de Seguridad – Habitantes

Según la apreciación de los habitantes del CHQ, se llega a determinar que el servicio de seguridad actual que se percibe en el sector el 40,23% de los encuestados mencionan que es mala, el otro 33,33% acota que el servicio es muy malo, ya que aún se sigue presenciando altercados como robos y vandalismo específicamente en las horas de la noche, por ultimo solo el 28,44% considera que la seguridad dentro de esta zona es buena, ya que se visualiza que ha disminuido considerablemente los indicios de robo y más altercados que antiguamente sucedían con frecuencia.

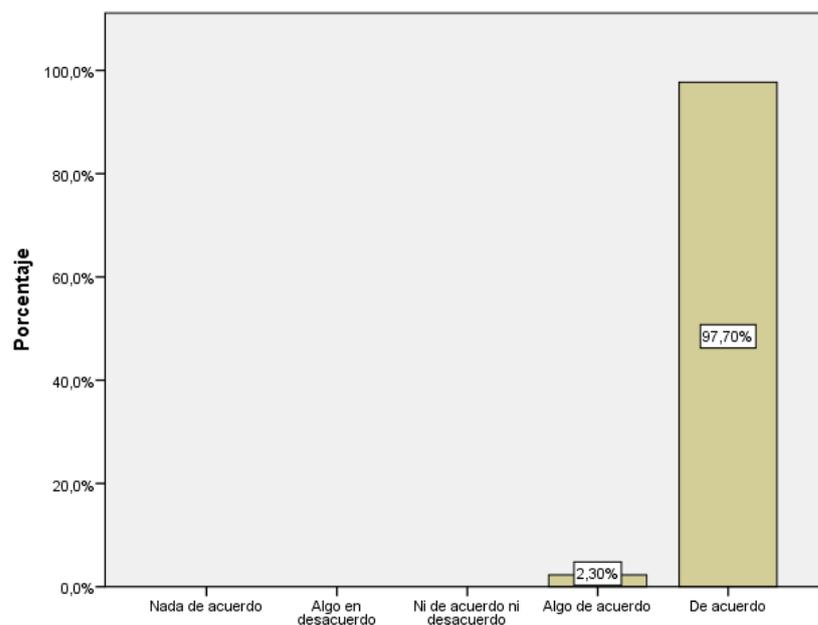


Figura 58 Influencia de la Seguridad – Habitantes

Asimismo, los habitantes mencionan que la seguridad es estrictamente un factor que aporta para que las personas puedan recorrer libremente dentro del CHQ, por tal motivo el 97,70% de los encuestados se encuentran de acuerdo en que este factor influye en las personas para su paso por este sector, el 2,30% mencionan que están algo de acuerdo, teniendo estos dos criterios es indispensable que la seguridad del CHQ cada vez vaya mejorando para combatir totalmente lo pilares que generen inseguridad en el transeúnte.

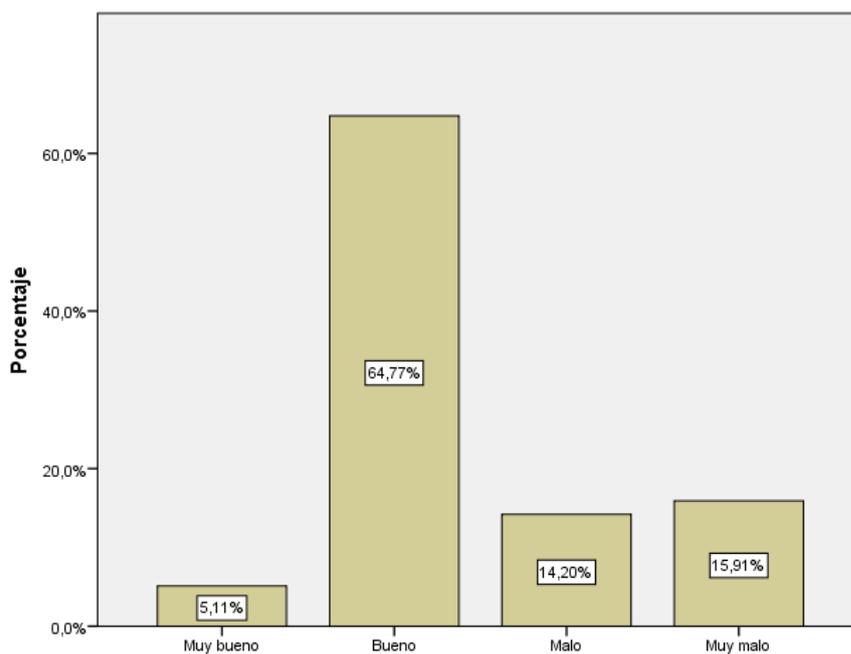


Figura 59 Servicio de Seguridad - Turistas

Considerando la apreciación de los turistas en cuanto al aspecto de seguridad que el Municipio proporciona dentro del CHQ, se determina que en relación a los lugares de residencia de los turistas que visitan esta zona, el 64,77% y 5,11% consideran que este servicio es Bueno y muy bueno respectivamente, sin embargo el 15,91% menciona que es muy malo y 14,20% que el servicio es malo, en estos ya que muchos de los turistas informaron que han sido víctimas de robos de sus pertenencias durante su paso por el CHQ y en las unidades de transporte público que cruzan este sector.

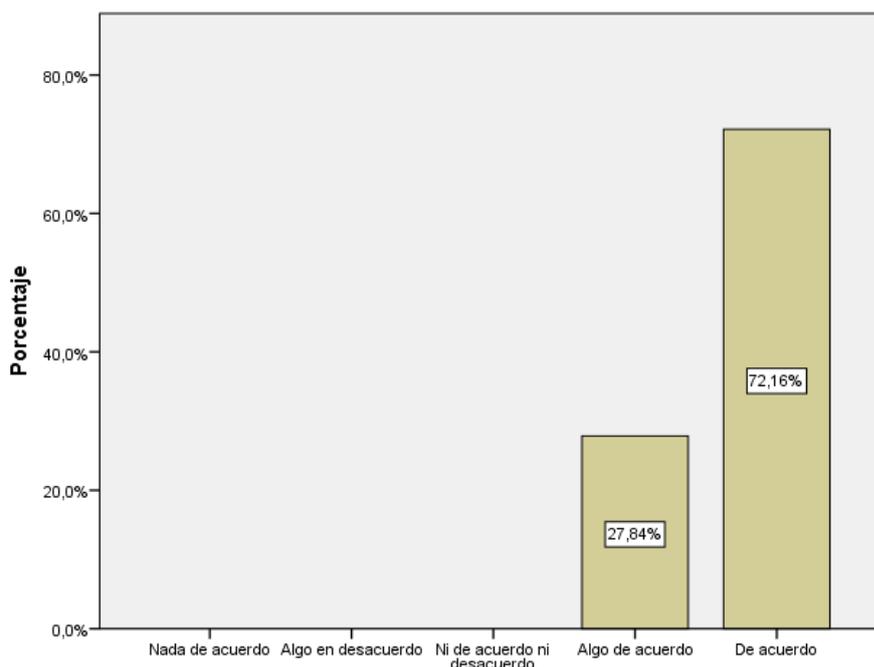


Figura 60 Seguridad - Turistas

Los turistas para tener un recorrido placentero dentro del CHQ requieren de varios aspectos, sin embargo uno de los principales es la seguridad que ellos perciben dentro del sector, por tal motivo el 72,16% menciona que la seguridad es muy influyente a la hora de realizar la visita dentro del casco colonial, asimismo el 27,84% está algo de acuerdo en que la seguridad influye en el libre recorrido del CHQ, en ambos casos los turistas si tienen la necesidad de que la seguridad sea un factor primordial para que los turistas puedan visitar este sector sin ninguna incertidumbre de que puedan sufrir algún robo que es lo más común dentro de este sector turístico de la ciudad.

3.2.2. Medios de transporte

Los medios de transporte que circulan por el CHQ según datos del 2003 del Plan Especial del CHQ, menciona que 72% de personas hacen uso del transporte liviano ya sea particular o público, y el 28% usan el transporte público masivo como el buses urbanos y trolebús, que son medios que solo están de paso por el CHQ (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003, pág. 35)

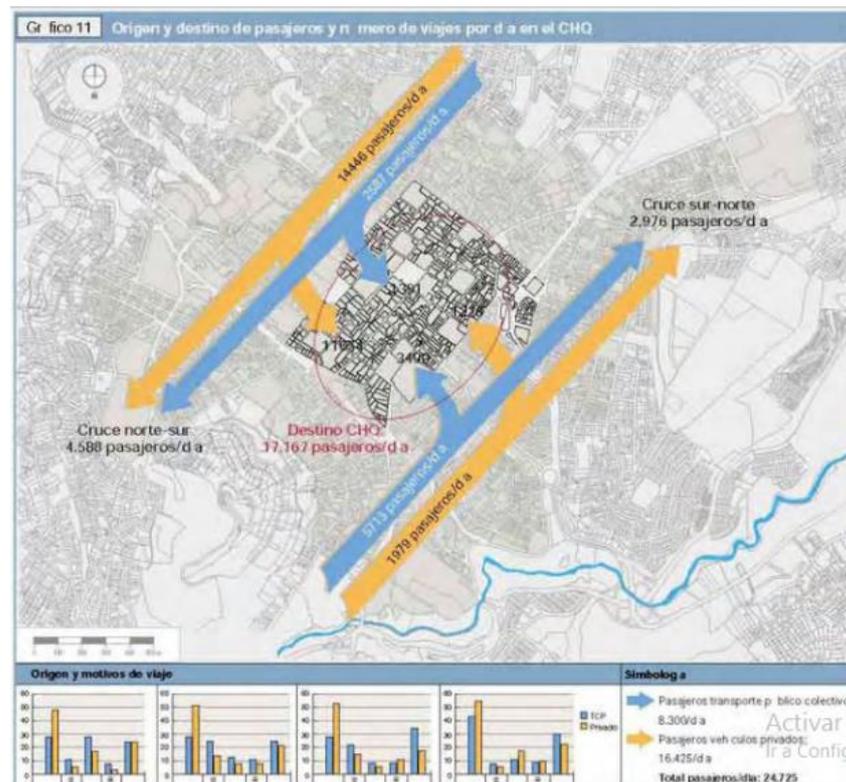


Figura 61 Origen y destino de pasajeros por día en el CHQ

Fuente: (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003)

Según datos del 2012 existen 30 líneas de transporte público que cruzan el CHQ, y solo el 55% de la población hace uso de estos ya que solo se encuentran de paso (Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ, 2012, pág. 50). Según Zaragocín (2017), menciona que las unidades de transporte público si logra abastecer a la ciudadanía que hace uso de este servicio y necesita ingresar al CHQ, asimismo, con la construcción del Metro de Quito, se pretende transportar alrededor 1500 personas en cada viaje de sur a norte o viceversa, de los cuales un gran número optará por utilizar este medio para acceder al CHQ.

Tipo de transporte que usan los habitantes y turistas

Considerando que, tanto habitantes como turistas, necesitan un medio que los transporte hacia el CHQ, es indispensable conocer cual de estos tiene mas afluencia de pasajeros, para saber cuales serían los tipos de transportes que probablemente puedan ser perjudicados o beneficiados al peatonalizar el CHQ.

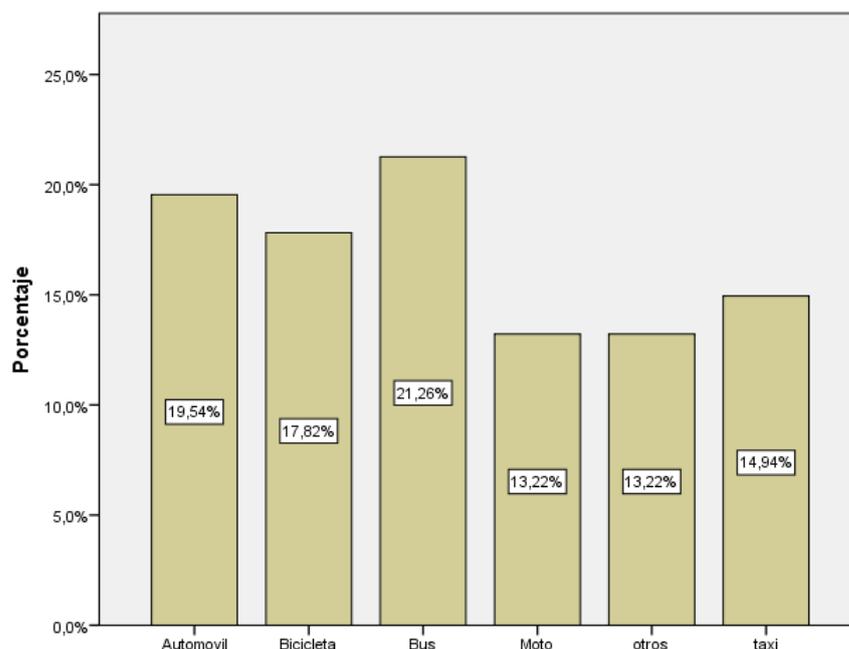


Figura 62 Tipo de transporte – habitantes

El medio de transporte que hacen uso las personas que habitan dentro del Centro histórico de Quito, es diversa, sin embargo predomina con el 21,26% el uso de buses, ya que estos tiene rutas que atraviesan calles importantes del Centro y que facilita el acceso a sus habitantes, por otro lado se encuentra con el 19,54% personas que ingresan a esta zona mediante el uso del automóvil, asimismo con el 17,82% hacen uso de bicicleta, un medio el cual es poco común escuchar de su uso, sin embargo es un medio alternativo para ciertos habitantes, ya que facilita su acceso, por otro lado se encuentra el uso de taxi con el 14,94% y por ultimo con el 13,22% el uso de motocicleta y otros medios de transporte como Trolebús y Ecovia.

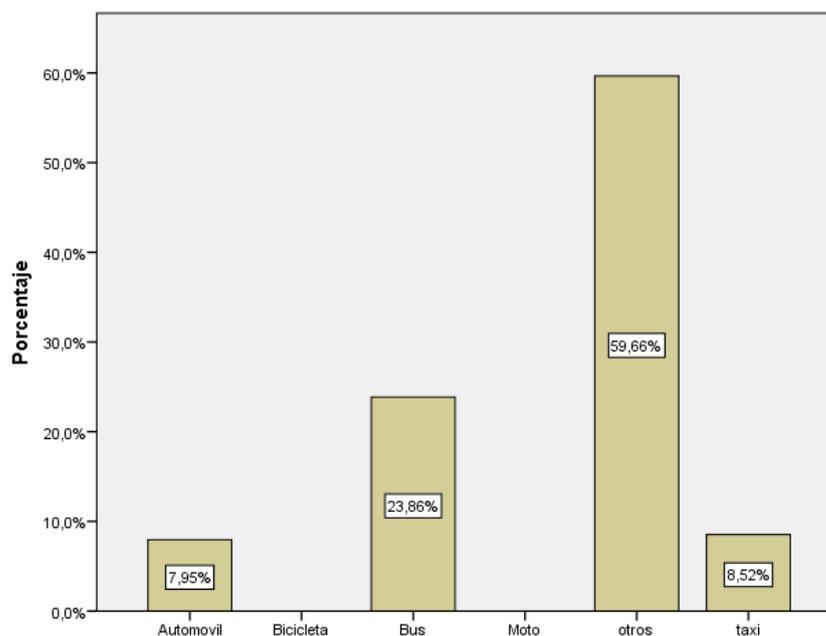


Figura 63 Tipo de transporte - Turista

En cuanto al medio de transporte que hicieron uso los turistas para acceder a esta zona fue el 59,66% hizo uso de transporte articulado como el trolebús, Ecovía y medios de transporte turístico contratado, sin embargo existe un grupo el cual hizo uso de ciertas cooperativas de buses contando con el 23,86% y en menor cantidad las personas para acceder al Centro dan uso de unidades de taxi y el automóvil con el 8,52% y 7,95% respectivamente.

Calidad de servicio

El transporte público como se ha visto es uno de los medios que moviliza a un gran número de ciudadanos, sin embargo, la calidad de servicio que los transportes convencionales y articulados ofertan a los usuarios aún se encuentra en un bajo peldaño, especialmente en cuanto a confort, confiabilidad en los itinerarios que se manejan y el cumplimiento de las normas técnicas de transporte, estos problemas se han visto reflejados a la mala organización estructural de las compañías de transporte, y el bajo control de la operación de transporte público. (Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ, 2012, pág. 39)

En el 2015 se determinó un Plan de Fortalecimiento de Calidad del Servicio de Transporte Público, que se planteó posterior a la propuesta de incrementar la tarifa del pasaje a los usuarios, este conversatorio inicio en el 2014 y se concluyó de manera

definitiva el mayo del 2017, por el cual la Secretaría de Movilidad elaboró un proceso para realizar una evaluación en tres aspectos fundamentales como el técnico, institucional y social, asimismo la Agencia Metropolitana de Transito llevó a cabo una encuesta para verificar la percepción de los usuarios en cuanto a la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio, llegando a concluir que desde el 2015 el 86% considera que el servicio no ha mejorado, y se debe a cuatro factores como:

- La cultura organizacional de las compañías que prestan este servicio no han puesto hincapié en mejorar el servicio.
- La falta de profesionalización, es decir la capacitación constante a los trabajadores para aumentar la calidad en el servicio.
- La exigibilidad de los ciudadanos en mejorar y monitorear la calidad del transporte
- Las limitaciones del gobierno para realizar un control eficiente de calidad al servicio.

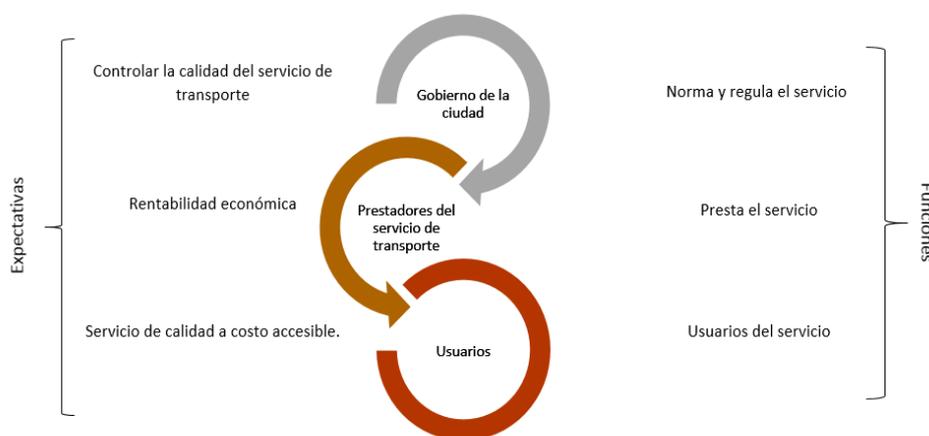


Figura 64 Participación de los involucrados

Fuente: (Instituto de la Ciudad Quito, 2017)

Por otro lado, para la medición y control del servicio, en la propuesta de la ordenanza menciona ciertos indicadores; buen trato al usuario, respeto de límites de velocidad, cumplimiento de índices operacionales, índice de regularidad, grado de satisfacción del usuario, respeto de paradas, limpieza y Revisión Técnica Vehicular, que ayudarán a determinar si la calidad del servicio de transporte va mejorando paulatinamente y en qué aspectos deben tener más control.

Dimensiones	Indicadores	Agentes involucrados			Fuente de la información	
		Gobierno de la ciudad	Ciudadanía	Transportistas	Datos Administrativos	Percepciones ciudadanas
Puntualidad	Tiempo de espera			x	+	
	Tiempo de viaje			x	+	
Seguridad	Libre de acoso		x			+
	Respeto a las normas vehiculares	x		x	+	
Comodidad	Estado de los vehículos			x	+	
	Limpieza dentro de la unidad		x	x		+
	Bajo nivel de contaminación ambiental	x		x	+	
	Conducta del personal			x		+
	Satisfacción ciudadana con el servicio		x			+
Confiabilidad	Cumplimiento de los índices operacionales	x		x	+	
	Respeto a las paradas				+	+
	Frecuencia			x	+	
Conveniencia	Tarifa accesible	x	x	x		+
Accesibilidad	Información sobre rutas y tiempos			x	+	
	Distancia a las paradas	x		x	+	+
	Adecuación para discapacitados, mujeres con niños y personas de la tercera edad			x	+	+

Figura 65 Propuesta de Indicadores

Fuente: (Instituto de la Ciudad Quito, 2017)

Asimismo el Instituto de Calidad propone una matriz que ayude a dinamizar las relaciones entre actores para ver definitivamente calidad en uno de los servicios que el Municipio de Quito oferta no solo a la ciudadanía, sino también a los turistas que visitan la ciudad.

Percepción de la calidad del Servicio de Transporte

Es relevante conocer acerca de la percepción de la calidad de servicio de transporte público que se ofrece en la ciudad, ya que si este tiene una calificación baja, es

necesario tomar medidas las cuales velen por brindar un buen servicio a todos los pasajeros, ya que es un derecho que el Municipio de Quito debe brindar a la ciudadanía.

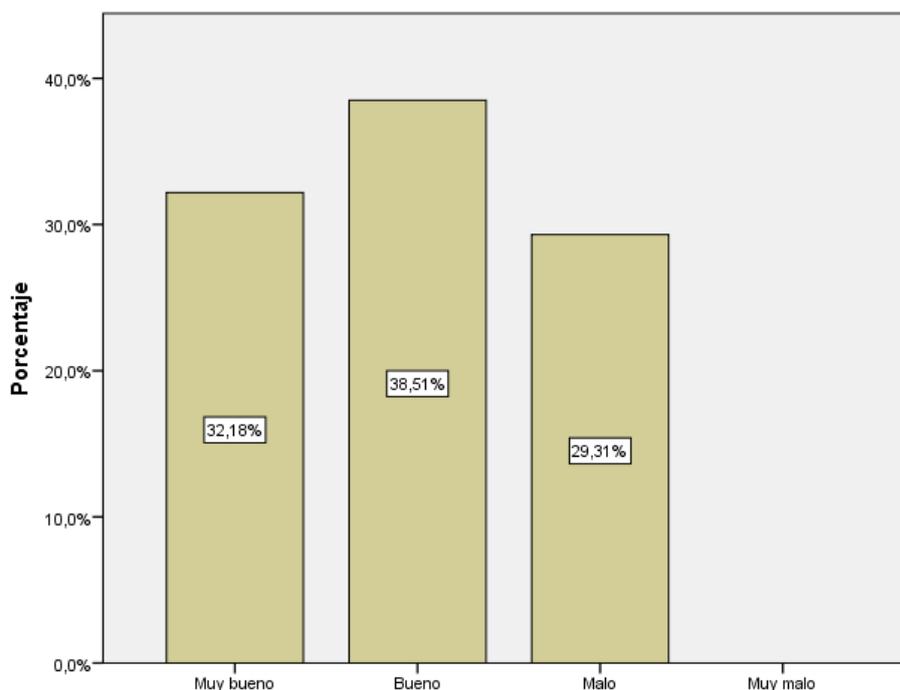


Figura 66 Servicio de Transporte público - Habitantes

Teniendo en cuenta que el servicio de transporte público en los últimos años ha ido mejorando su operación, se ha llegado a establecer que la calidad de servicio percibida por los habitantes del sector se encuentra en bueno con el 38,51% y muy bueno el 31,18% de los encuestados, quienes mencionan que las líneas que cruzan este sector han mejorado tanto en el trato a los usuarios, como en respetar paradas, rutas y horarios, sin embargo existe un porcentaje del 29,31% que considera aún que el servicio es malo, ya que se ha percibido que en tan estrechas calles los autobuses específicamente realizan competencias y no guardan respeto por las personas que son de tercera edad o tienen una dificultad física para acceder a estos transportes.

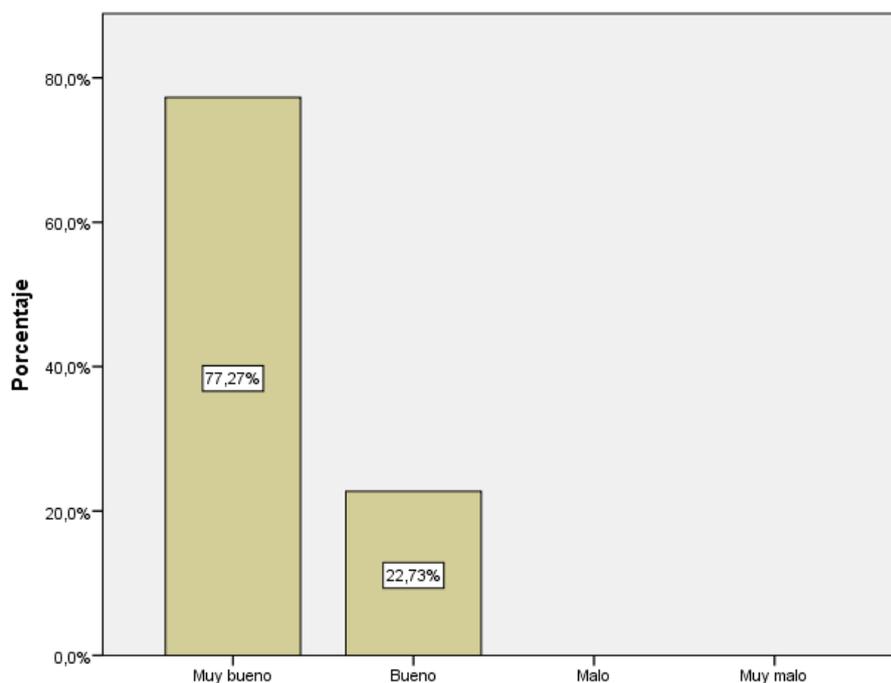


Figura 67 Servicio de Transporte – Turistas

Por otro lado, los turistas aprecian que el servicio de transporte público es muy bueno y bueno contando con el 77,27% y el 22,73% respectivamente, ya que consideran que el costo de pasaje es económico, las unidades de transporte se encuentran en buen estado y limpias para disposición de los usuarios y un factor principal que llama la atención de muchos turistas es que con un solo pasaje se puede transportar de sur a norte o viceversa, lo cual facilita mucho a las personas que visitan no solo el CHQ, sino también a todos los que desean conocer la ciudad.

3.2.3. Rutas

Otro de los factores a considerar son las rutas que actualmente cruzan el CHQ, y la manera en la cual no se desea generar ningún perjuicio hacia las mismas, siendo que el sector colonial es fundamental en su trayecto, ya sea de sentido norte – sur o viceversa, se debe considerar el número de rutas que circulan con sus respectivas compañías de transporte

Tabla 3

Operadoras de transporte urbano convencional que cruzan el CHQ

No	OPERADORA	Ruta
1	Compañía de Transportes 21 de Julio Cía. Ltda.	Chorrera - San Juan - Bolivia San Salvador - Colegio Mejía Chorrera - Tejar - Bolivia
4	Compañías: Atahualpa	Cima De La Libertad - San Francisco - Santa Lucia
5	Cooperativa de Transporte de Buses Urbanos Bellavista	Santa Rita - Pintado - San Juan - Toctiuco
10	Compañía de Transporte Urbano Distrito del Sur Disutran S.A.	Quitumbe - San Gabriel Quitumbe - San Roque Khon - San Roque - Nueva Aurora
13	Cooperativa de Transporte de Pasajeros Juan Pablo II	Ciudadela Lozada – Guamaní - San Roque
14	Latina Transporte Selectivo y Turismo Latitransursa S.A.	Marín - 23 De Mayo - Chillogallo
25	Compañía de Transportes Quitumbe S.A.	Solanda - Pintado - Tola
30	Compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A.	Santa Rosa Iii - Hospital Militar Mena 2 - Universidad Central La Independencia - 24 De Mayo
43	Compañía de Transporte Planeta "Transplaneta" S. A.	Quitus Colonial - Universidad Central Ciudad Serrana - San José - Cutuglahua - San Roque
44	Compañía Transporsel C.A.	Las Cuadras - Marín
47	Compañía Vencedores de Pichincha S.A.	Bellavista - Jesús Del Gran Poder - Magdalena Alta Bellavista - Cima De La Libertad

Fuente: (Secretaría de Movilidad DMQ, 2017)

Con los datos actualizados de la Secretaría de Movilidad del DMQ 2017. se constata que existen 11 operadoras de transporte urbano, las cuales circulan dentro del CHQ, asimismo las rutas que se manejan son un total de 19 rutas que cruzan por las calles 5 de Junio, Rocafuerte, Ambato, Venezuela, Benalcázar, Chile, Imbabura, entre otras que forman parte del casco colonial de Quito. (Secretaría de Movilidad DMQ, 2017)

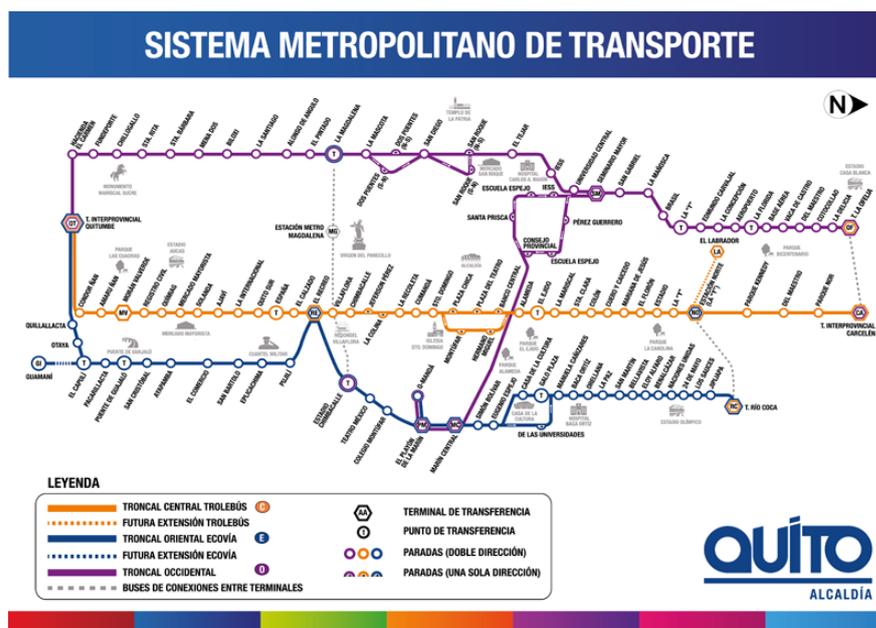


Figura 68 Sistema Metropolitano de Transporte

Fuente: (Quito Alcaldía, 2017)

Quito Alcaldía cuenta con un mapa de las rutas que cumplen los diferentes medios de transporte masivo de pasajeros, tal es así que se puede visualizar el circuito de cada uno, teniendo en cuenta que los tres sistemas, transportan un número considerable de pasajeros que acceden al CHQ.

Considerando estos datos, cabe mencionar que por parte de Gestión de la Movilidad y considerando el plan de peatonalización, la reestructuración de dichas rutas aún se encuentran en total confidencialidad, ya que este organismo se basa en llevar a cabo el triángulo de la movilidad. El cual no deja vulnerable a ningún actor dentro de este modelo.

3.2.4. Tráfico

El Plan Especial del Centro Histórico menciona que el tráfico en esta zona se encuentra en una desorganización, ya que se lleva a cabo de forma espontánea en el cruce vehicular durante el día, por tal motivo en ciertas horas que se consideran (horas pico), el tráfico es denso y lento; un factor que provoca aumentar el tráfico son las ventas informales y vehículos que abastecen a los establecimientos del sector los cuales no se han establecidos ni un horario fijo ni rutas para ejercer su actividad, el transporte escolar es otro factor que incrementa este problema debido a la

obstaculización en ciertas vías para retirar o dejar a los alumnos (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2003).

Asimismo, por la estructura urbana del CHQ, en las vías principales del sector como las calles Guayaquil, Venezuela, García Moreno, Av. Pichincha, etc., se encuentran diversos cruces factor que genera conflicto, debido a la capacidad reducida que estas tiene para asumir el flujo vehicular que estas presentan en las horas de más afluencia, provocando así una actitud de desagrado en las personas que hacen uso del servicio público (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015).

Por tal motivo, es necesaria conocer la opinión de los habitantes y turistas acerca del tráfico que se presencia habitualmente en el CHQ, de esta forma, constatar si el plan de peatonalización llegaría a ser eficiente y la comunidad se encuentre conforme con dicha alternativa.

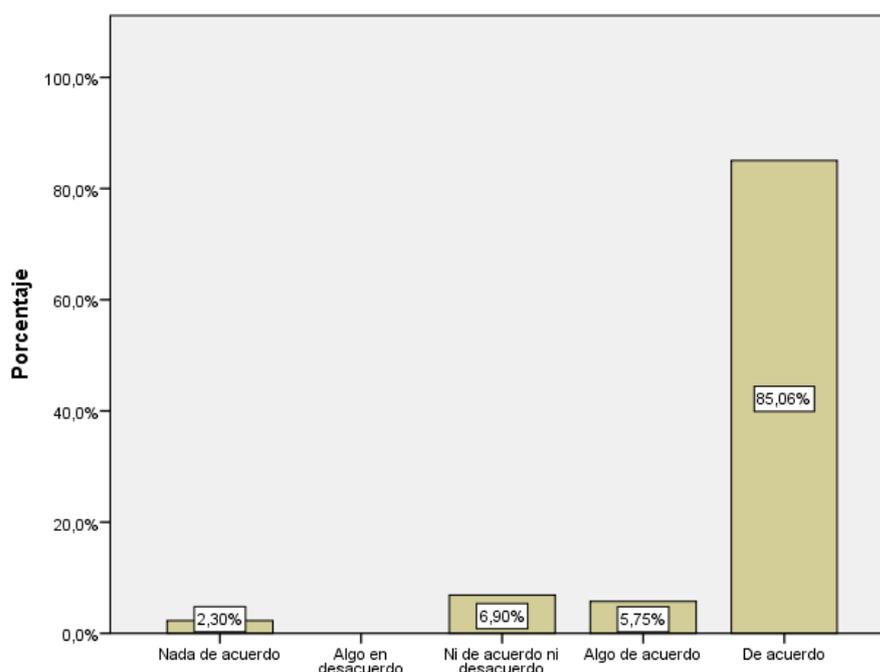


Figura 69 Tráfico habitual – Habitantes

Considerando que las calles del centro histórico de Quito son angostas el 85,06% de habitantes están de acuerdo que el tráfico vehicular es excesivo, sin embargo se puede presenciar un minoría la cual considera que esta algo de acuerdo en cuanto a este aspecto, teniendo así el 5,75%, un grupo de personas muy reducido se encuentra en un punto neutro con el 6,09% que considera que no están ni de acuerdo ni

desacuerdo, asimismo el 2,30% dice que está nada de acuerdo en cuanto al tráfico excesivo del Centro de Quito.

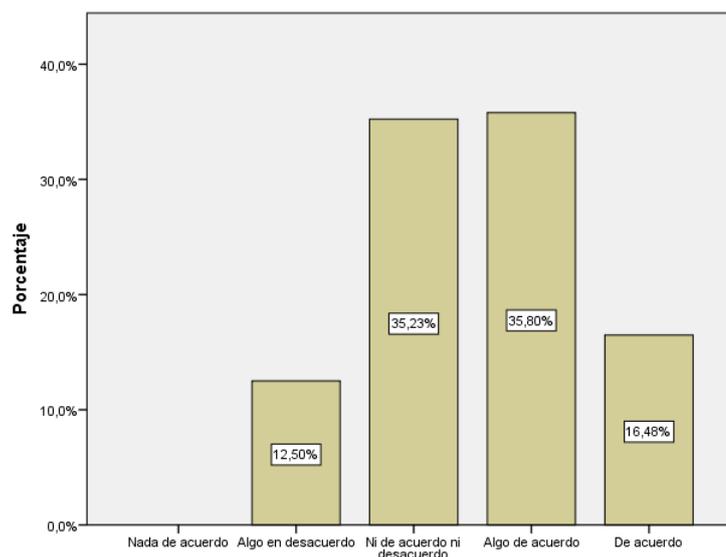


Figura 70 Tráfico habitual - Turistas

La percepción de los turistas acerca del tráfico vehicular del Centro Histórico de Quito en su poca estancia consideran que el 35,80% están algo de acuerdo que el tráfico habitual es excesivo, por otra parte el 35,23% considera que ni de acuerdo ni desacuerdo el tráfico habitual es excesivo, mantienen un punto neutro, sin embargo existe un grupo con el 16,48% está de acuerdo a que el tráfico habitual del sector es excesivo, y por último un grupo no tan extenso como es el 12,50% está algo en desacuerdo en cuanto a este aspecto.

Para controlar el tráfico del CHQ, dependerá del programa definitivo de peatonalización, si es por horarios o definitivamente es permanente, según ese aspecto se tomará medidas para que el tránsito en las horas pico no se vea perjudicado, y evitar cuellos de botella que se generan por la gran cantidad de vehículos (Zaragocín, 2017).

Edificaciones deterioradas por el tráfico del CHQ

Debido al excesivo tráfico vehicular en el CHQ, se considera que este afecta a las edificaciones que se puede encontrar ahí, por esta razón se desea conocer que opinan los encuestados, ya que pueden estar o no de acuerdo a que este problema afecte a la arquitectura del lugar.

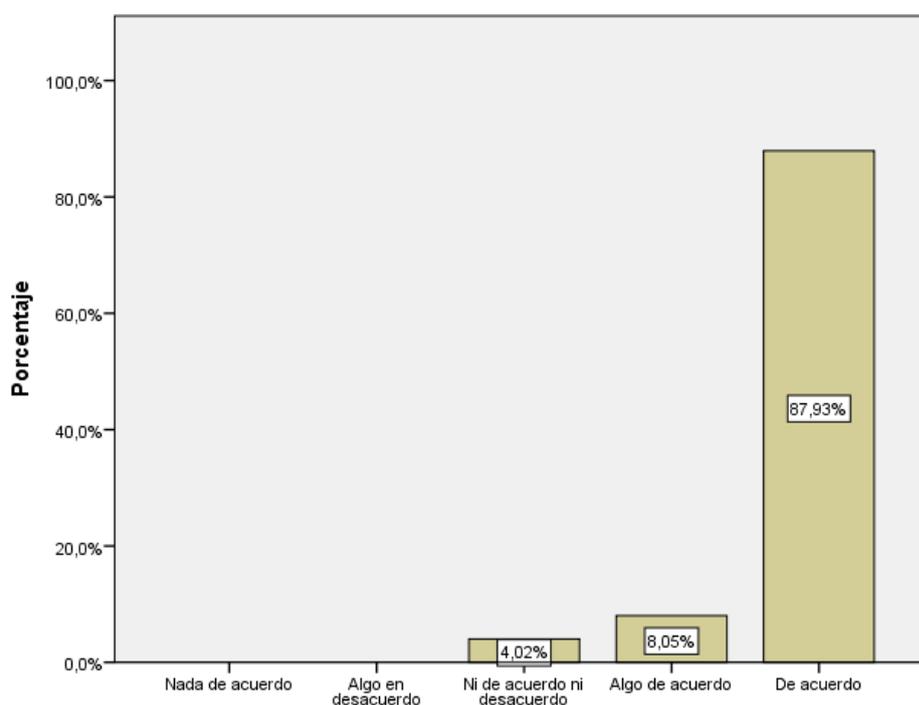


Figura 71 Deterioro de las edificaciones por el tráfico - habitantes

Por otro lado al considerar si las edificaciones patrimoniales se deterioran con el tráfico que existe en el Centro Histórico de Quito, un gran grupo del 87,93 está de acuerdo a que si se llegan a deteriorar, por la contaminación ambiental que los medios de transporte generan, asimismo el 8,05% está algo de acuerdo a esta situación, y por último en un punto neutral el 4,02% está ni de acuerdo ni desacuerdo ya que consideran que las edificaciones siempre se encuentran en mantenimiento, sin embargo por el hecho de que se encuentren en mantenimiento no quiere decir que estas no se deterioren.

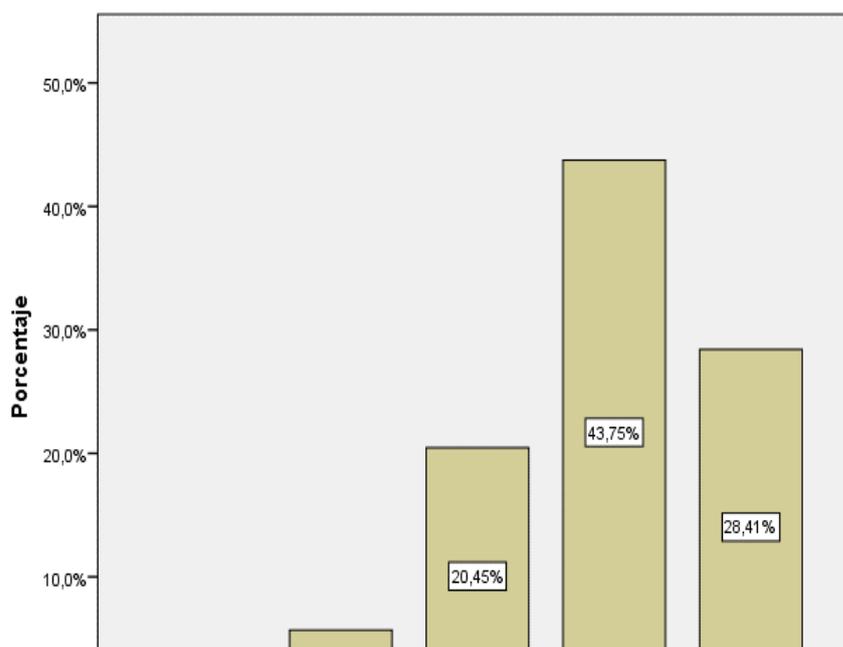


Figura 72 Deterioro edificaciones por el tráfico - Turista

Los turistas consideran que el tráfico si llega a deteriorar las edificaciones del CHQ, debido a la emisión de smog por los vehículos, por tal razón el 43,75% y el 28,41% se encuentran algo de acuerdo y de acuerdo respectivamente, sin embargo el 20,45% están ni de acuerdo ni desacuerdo, ya que no creen que el tráfico del sector afecte a la infraestructura, asimismo el 5,68% y el 1,70% se consideran estar algo en desacuerdo y nada de acuerdo respectivamente, ya que para ellos el tráfico no afectaría al patrimonio que guarda el CHQ, lo que postulan es en cuanto a la cultura de las personas en no respetar las normas de cuidado del sector.

3.2.5. Señalización

La señalización presente dentro del CHQ, se encuentra en condiciones óptimas, sin embargo a pesar de que el programa no se tiene aún claro, ya que este va de la mano con el desarrollo del metro, se considera que la señalización que se aplicará en el CHQ, para la peatonalización, se participará principalmente para dar prioridad al peatón, cumpliendo los parámetros de accesibilidad universal y movilidad sustentable (Zaragocín, 2017)

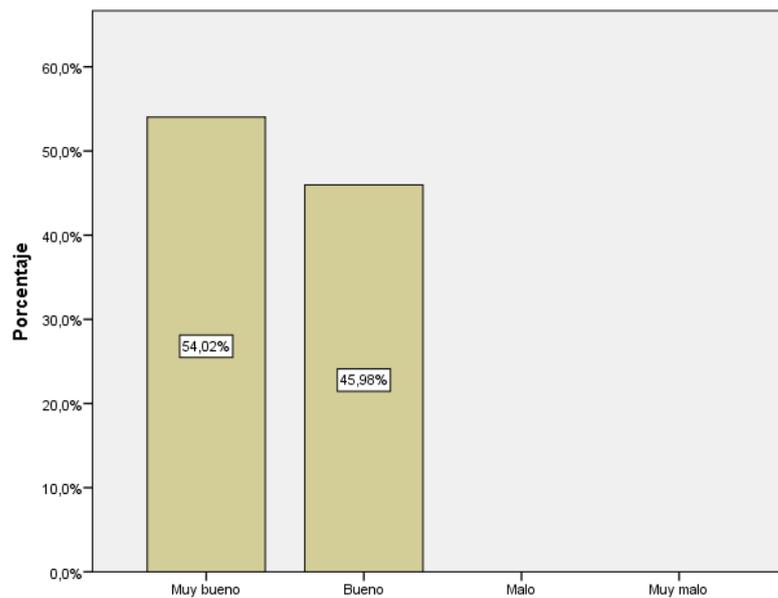


Figura 73 Señalización - Habitantes

Las personas residentes dentro del CHQ consideran que la señalización que actualmente se encuentra en este sector permanece en buenas condiciones, por tal motivo consideran que este servicio que otorga el Municipio es muy bueno contando con el 54,02%, sin embargo el 45,98% lo nominan como bueno, mencionando que en ciertos lugares se debe controlar su imagen para que sea más visible hacia la ciudadanía.

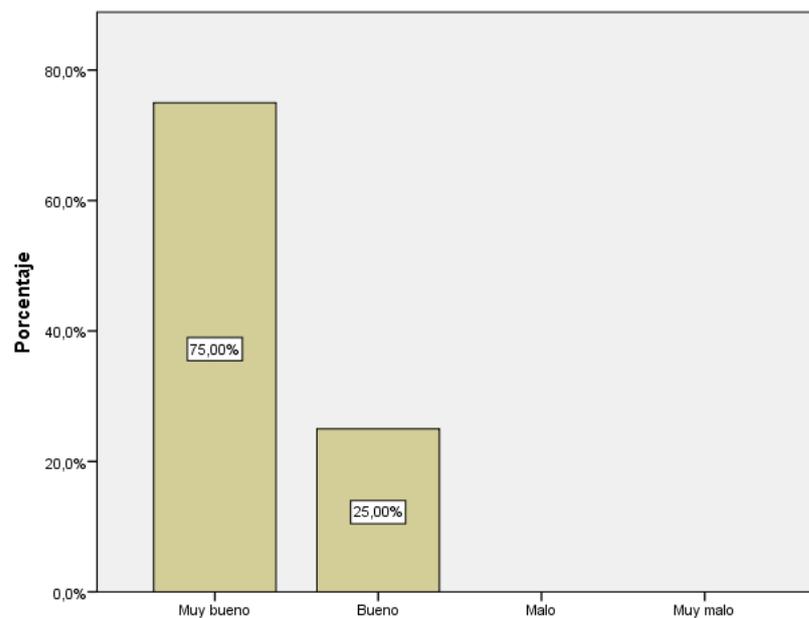


Figura 74 Señalización - Turistas

Asimismo, considerando la opinión de los turistas, sostienen que este servicio es muy bueno ya que cuenta con el 75% de los encuestados, mientras que el 25% menciona que es buena, sin embargo que este cuenta con las normas necesarias para que sea aplicado, además de ser claro y visible para la comunidad y visitantes.

3.3. Análisis de Actores

Realizar un análisis de los involucrados que se encuentran dentro del sector de estudio es fundamental ya que se puede apreciar la opinión acerca del plan que se desea aplicar para mejorar tanto en la movilidad como en el aspecto ambiental y turístico del CHQ, considerando de esta forma que los involucrados son los entes que hacen del casco colonial un lugar de recreación e intercambios que ayudan a la economía de la zona, se debe tener en cuenta que los principales entes serán considerados los prestadores de servicios turísticos, habitantes, turistas y personal Municipal quienes se encuentran a cargo del desarrollo óptimo del CHQ.

3.3.1. Actividad que desempeña

Conocer la actividad de los involucrados, ayuda a conocer que cargos se desarrollan dentro del CHQ, considerando que se puede encontrar una gran variedad de actividades que no sean netamente turísticas, en cuanto a las actividades principales que se tomó en cuenta se encuentran agencias de viajes, alojamiento, alimentos y bebidas y museos e iglesias.

Habitantes

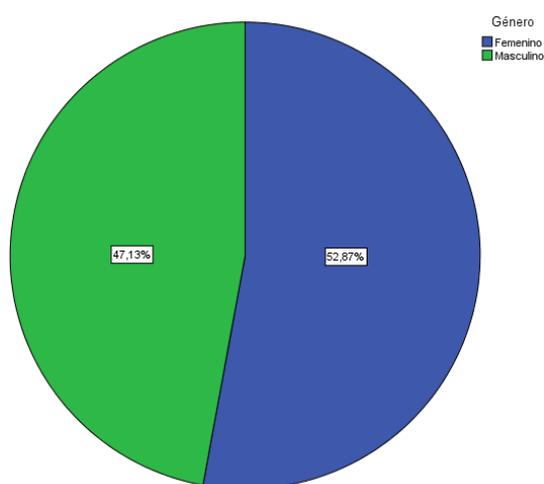


Figura 75 Habitantes - Género

Es importante tener en cuenta el género de las personas que habitan dentro del sector del CHQ, así se tendrá una perspectiva de quienes son los que más se movilizan con más frecuencia, siendo de esta manera se encuentra que el 52,87% corresponde al género femenino y el 43.17% se encuentra el género masculino llegando a establecer que las mujeres son las personas que frecuentan salir a recorrer las calles del CHQ, ya sean por motivos de compras o distracción.

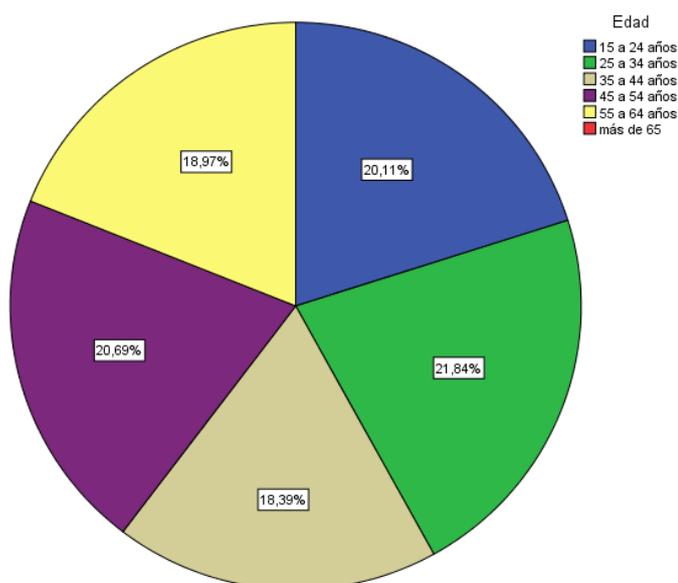


Figura 76 Habitantes - Edad

La edad de los habitantes del sector se puede visualizar que existe un igualdad en los rangos, solo por diferencias mínimas existe una variación, sin embargo el 21,84% de personas encuestadas pertenecen al rango de edad de 25 a 34 años, seguido por el 20,69% y 20,11% a edades entre los 45 a 54 años y 15 a 24 años respectivamente, por último se encuentra con el 18,97 y 18,39% a personas en el rango de 55 a 64 años y 35 a 44 años correspondiente a cada uno.

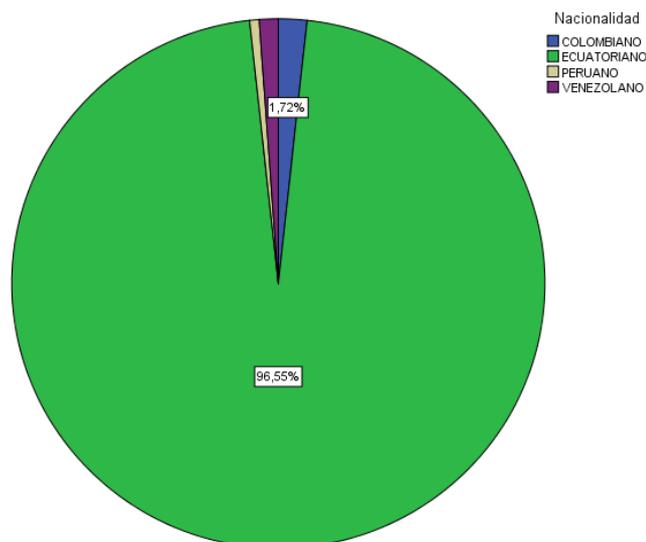


Figura 77 Habitantes -Nacionalidad

Considerando que en los últimos años ha incrementado el número de personas extranjeras que desean residir dentro de la ciudad, con la encuesta se determina que la nacionalidad que predomina en los habitantes del centro Histórico de Quito son Ecuatorianos contando con un 96,55 %, sin embargo existe un reducido número de personas que provienen de otros países, por tal motivo se evidenció que existen habitantes colombianos, venezolanos y peruanos.

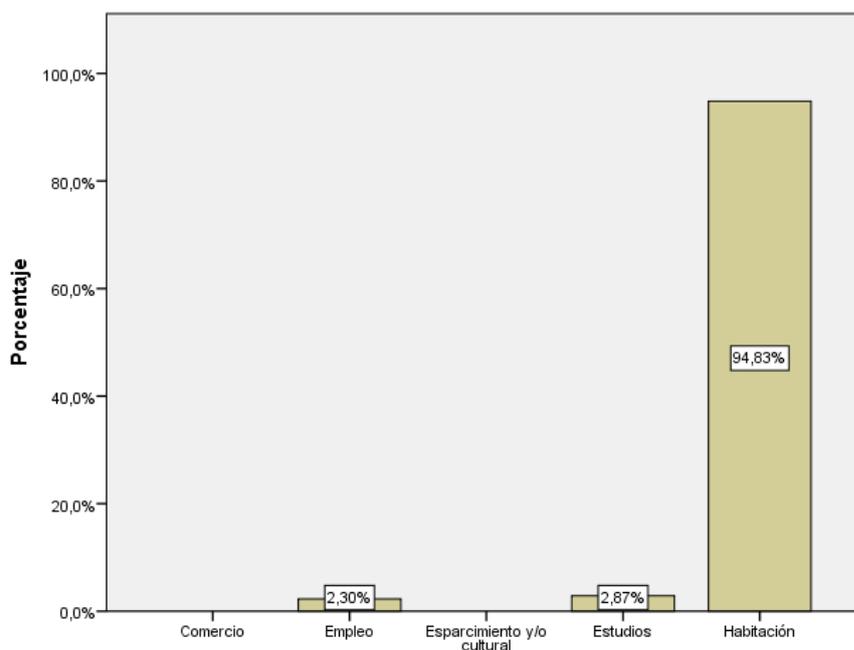


Figura 78 Habitantes - Actividad vinculante

Al ser una encuesta directamente para habitantes de la zona la actividad principal que encontramos en los encuestados fue habitación, con el 94,83%, sin embargo mediante esta encuesta se encontró que el 2,30% y 2,87% corresponde a empleo y estudios respectivamente, personas que forman parte del Centro Histórico de Quito.

Por otro lado, es destacable que a los encuestados se les haya indagado en cuanto a si se encuentran o no de acuerdo a que se peatonalice el Centro Histórico de Quito, para lo cual se obtuvieron diversas opiniones.

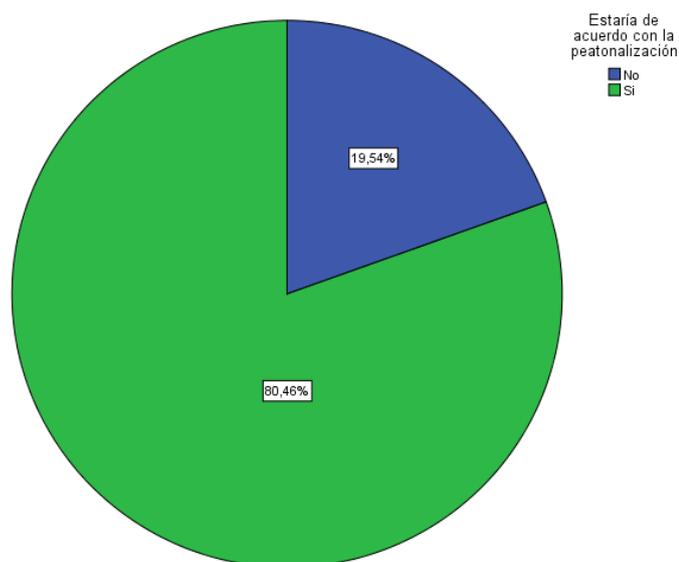


Figura 79 Habitantes De acuerdo Peatonalizar

De los habitantes considerados para la encuesta el 80,46% se encuentran de acuerdo a que se peatonalice el centro Histórico ya que para los habitantes consideran que mediante esa medida se transitará de forma más segura, además de mejorar la calidad de vida, la imagen del sector, menos contaminación son ciertos de los aspectos que se considera beneficiosos para los ciudadanos, sin embargo existe un 19,54% que no se encuentra de acuerdo a la peatonalización ya que consideran que el acceso será considerablemente reducido y que existirá gran inconformidad si no se da soluciones para acceder a las residencias habitacionales.

Al considerar estos resultados se consideró necesario apreciar cual sería la forma de transporte hacia el CHQ cuando este ya sea peatonalizado y colaborar a la movilidad sustentable.

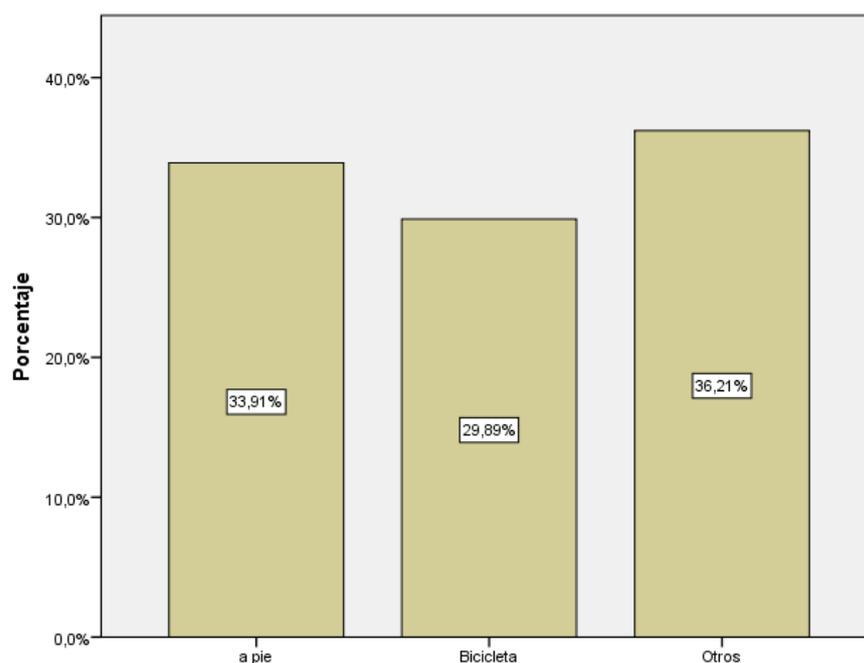


Figura 80 Medio de transporte al CHQ con la Peatonalización

Con la peatonalización, a más de que existe una pequeña que no se encuentra conforme con la peatonalización, los medios que se usarían para acceder al Centro Histórico se encuentra con el 36,21%, quienes harían uso de transportes públicos articulados como el Trolebús y Ecovia, asimismo del corredor occidental, por otro lado con el 33,91% consideran que acceder a pie no se les haría ningún problema, además de que cuenta como un ejercicio para mantener su salud, por ultimo con el 29,89% consideran hacer uso de la bicicleta un medio de transporte que es accesible a la gran mayoría de la población.

Turistas

Los turistas que ingresan al CHQ en el año 2016 se cuentan con el 67,4% del total de los turistas que ingresan al DMQ, es decir que de los 627626 turistas que ingresaron en ese año el 423020 de ellos visitaron el Centro de Quito, asimismo con datos ya actualizados, hasta lo que ya va del año 2017 se considera que de los 647407 que ingresaron a la ciudad de Quito, el 436352 han visitado el CHQ, considerando que entre los dos años ha existido un aumento de turistas del 3,2%. (Quito Turismo, 2017)

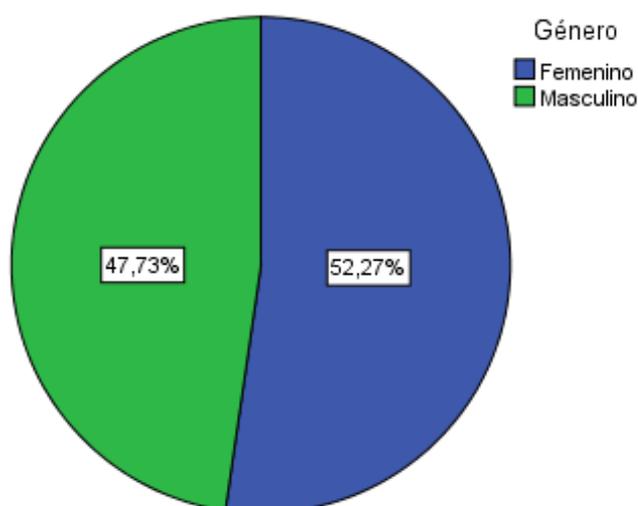


Figura 81 Turistas - Género

Resulta importante definir el género de los turistas que visitan en Centro Histórico, por tal motivo se ha llegado a identificar que el 52,27% de turistas son de género femenino, asimismo el género masculino que visita esta zona es un 47,73%, por lo cual se puede afirmar que las personas de género femenino son las que más viajan.

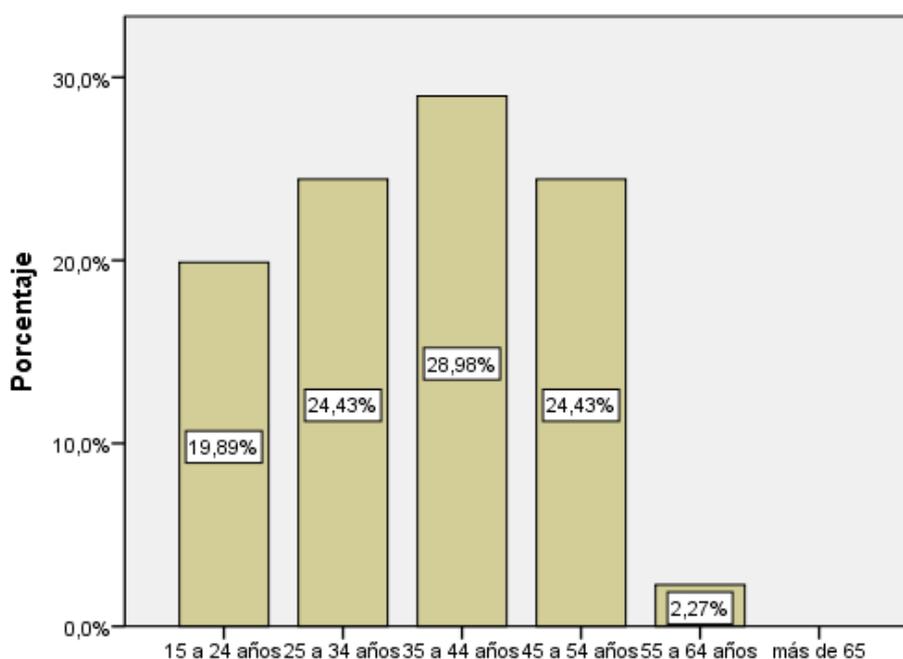


Figura 82 Turistas - Edad

Considerando los turistas encuestados se llegó a determinar que la edad predominante se encuentra en 35 a 44 años de edad con un el 28,98%, asimismo se

encuentra con el 24,43% personas que pertenecen al grupo de edad de 25 a 34 años y 45 a 55 años respectivamente, por ultimo con el 19,89% personas en el grupo de edad de 15 a 24 años de edad.

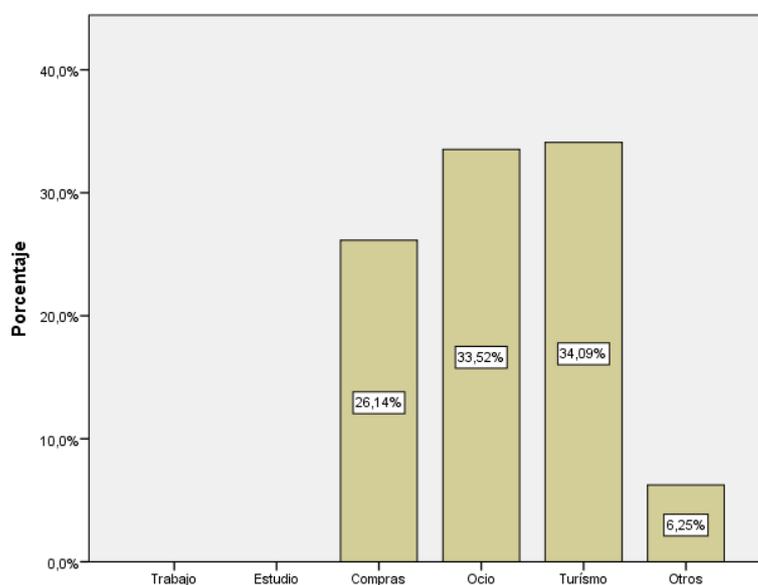


Figura 83 Motivo de viaje

Asimismo, el motivo de viaje que predomina en los turistas encuestados se establece que el 34,09% y 33,52% visitaron la ciudad de Quito con el fin de realizar actividades turísticas y de ocio respectivamente, asimismo el 26,14% acude a la ciudad de Quito y exclusivamente al CHQ para realizar compras, como se sabe en este sector se alberga un gran número de Centros comerciales y locales que se dedican al comercio, por último el 6,25% menciona que acude al CHQ por otros motivos como el visitar a familiares que residen en esta zona.

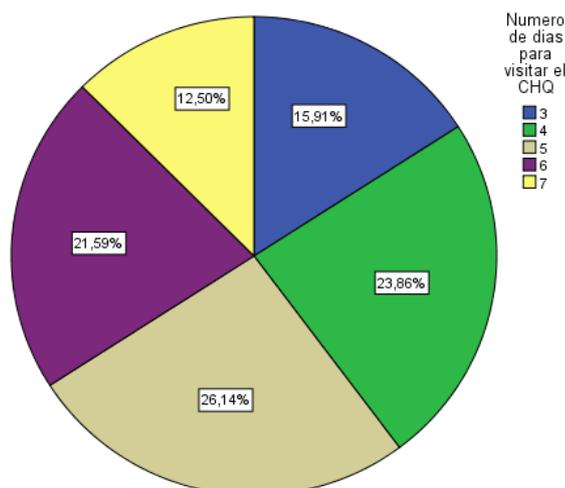


Figura 84 Turistas – Días de visita el CHQ

El número de días que los turistas emplean para la visita del Centro Histórico de Quito se encuentra en tres a siete días, sin embargo el número de días que más se emplea por parte de los visitantes es de 5 días contando con el 26,14%, siguiendo con el 23,86% 4 días de su viaje, con el 21,59% ocupan 6 días de su visita al país y por último en menor cuantía se encuentra el 15,91% y 12,50% correspondiendo respectivamente a 3 y 7 días de su viaje total.

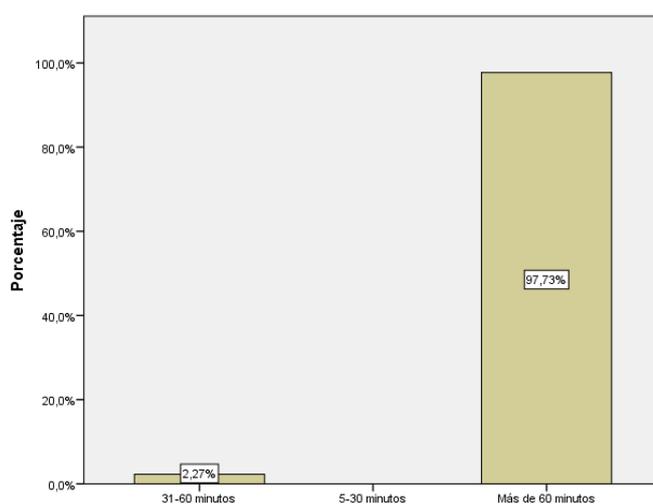


Figura 85 Turistas – Tiempo de recorrido

Asimismo el tiempo que los turistas emplean en recorrer el centro histórico de Quito es de, más de 60 minutos contando con el 97,73%, considerando que el Centro cuenta con diversos atractivos culturales, los cuales merecen su tiempo prudente para conocer acerca de su historia y en casos especiales su infraestructura, asimismo con un 2,27% cierto grupo de personas emplean su recorrido solo 30 a 60 minutos.

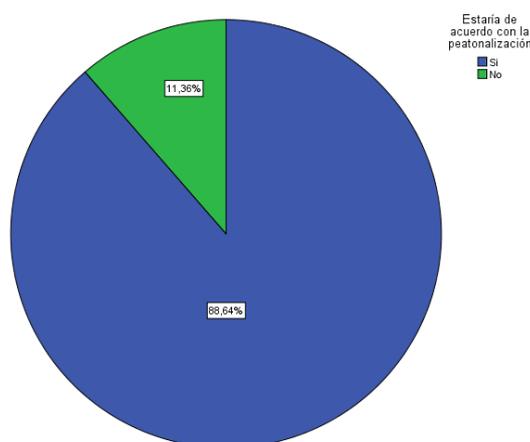


Figura 86 Turistas De acuerdo a peatonalizar

Los turistas que fueron encuestados mencionaron que el 88,64% se encuentra dispuesto a que se peatonalice el centro histórico ya que mediante esta medida ayudará a dar una imagen más estética y ordenada del Centro Histórico de Quito, así mismo mencionaron que la contaminación ambiental y auditiva reduciría en gran escala, por ende la calidad de vida de los turistas, habitantes y más entes que forman parte de este sector mejoraría; sin embargo existe un grupo reducido el cual no se encuentra de acuerdo que peatonalicen esta zona, ya que el acceso un tanto dificultoso, debido a que las paradas de los transportes que acuden a este sector se encuentran un tanto lejano, asimismo las personas de tercera edad se les dificultaría ya que no tiene la misma energía y fuerza para transitar por este sector tan turístico de la ciudad.

Por otro lado, se debe considerar que los turistas se manejan de acuerdo a las actividades que se desarrollan en el Centro Histórico de Quito, ya sea en fechas importantes o no, por tal motivo se deseaba conocer que actividades que se desearía con más frecuencia al peatonalizar el CHQ.

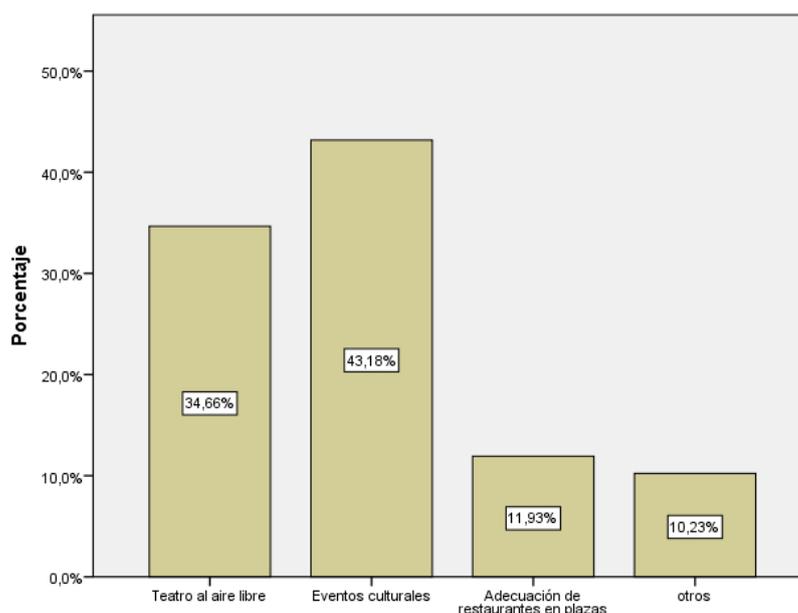


Figura 87 Actividades que se realicen en el CHQ

Las actividades que los turistas que desearían que se desarrollen con la peatonalización predominaron con los eventos culturales contando con un 41,18%, asimismo el teatro al aire Libre el cual cuenta con el 34,66%, y en menor cantidad se encuentra con el 11,93% la adecuación de restaurantes en plazas y por ultimo con el 10,23% otras actividades como ferias gastronómicas y de artesanías.

Tabla 4

Proyección de llegada de turistas al CHQ para el 2019

X	Años	Q turistas CHQ
1	2014	376816
2	2015	479053
3	2016	423020
4	2017	436352
5	2018	459457
6	2019	471715

Fuente: (Quito Turismo, 2017)

Los datos que se reflejan en la tabla fueron tomados de Quito en cifras 2017 mes de noviembre, daos que son del año 2017, se realizó una proyección para ver en que medida los turistas acudirán al año 2019 que es el año en el cual se pretende inaugurar el Metro Q, considerando que estos ayudarán al desarrollo turístico del sector, así como al desarrollo económico y velando por el bienestar de visitantes y habitantes.



Figura 88 Proyección de turistas al CHQ para el 2019

El gráfico muestra el incremento de turistas que pueden llegar al CHQ, es una cifra ficticia, es necesario que al ser 2019 se comparen las cifras y evidenciar si aumentaron más de lo previsto o no, así generar un plan para incrementar la actividad turística en el sector.

Prestadores de servicios turísticos

Agencia de viajes

En el CHQ según el catastro actualizado de QUITO TURISMO, 2017, se considera las agencias de viajes como actividad de Intermediación y operación, las cuales a su vez se dividen en cuatro categorías las que a continuación se van a detallar.

Tabla 5

Agencias de viajes dentro del CHQ

Tipo de establecimiento	Cantidad
Agencia de viajes Dual	3
Operador turístico	10
Agencia de viajes internacional	1
Agencia de viajes mayorista	2
Total	16

Fuente: (Quito Turismo, 2017)

Con los datos obtenidos de Quito Turismo se puede evidenciar que existe un mínimo de establecimientos contando con 16 en total, considerando que operadores turísticos es lo que más existe en este sector turístico, teniendo en cuenta, este número de establecimientos, fue factible contar con la colaboración de los trabajadores de dichas entidades y de esta manera se llegó a obtener los siguientes resultados.

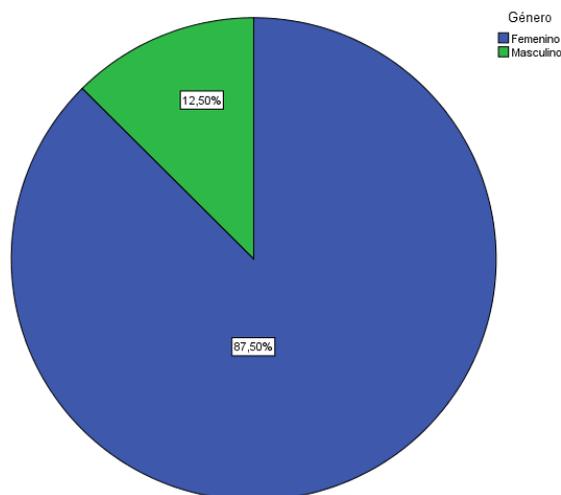


Figura 89 Trabajadores AV - Género

Los trabajadores que laboran en las agencias de viajes, predomina el género femenino con el 87,50% de los encuestados y el género masculino cuenta con el 12,50% de las personas en estudio, obteniendo que existe un mayor movimiento de mujeres dentro del sector, por motivos de trabajo.

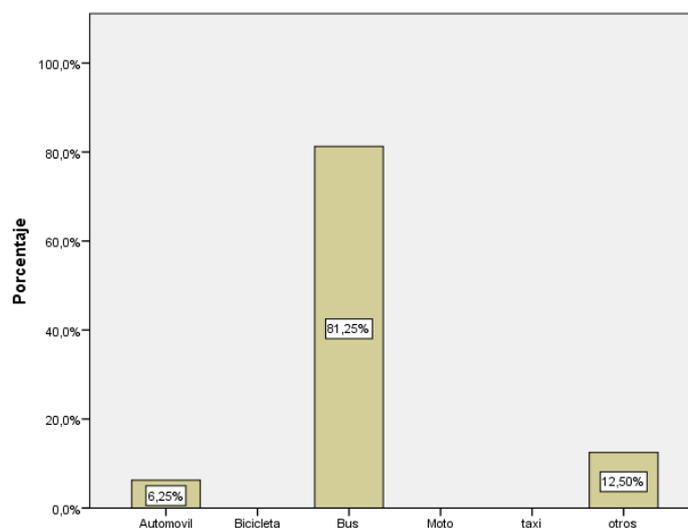


Figura 90 Trabajadores AV - Medio de transporte

De acuerdo a los trabajadores de las diferentes agencias de viajes, mencionan que la mayoría para acceder a su zona de trabajo lo realiza por medio de líneas de buses que acceden a esta zona siendo así que se encuentra el 81,25%, por otro lado con el 12,50% hacen uso de medios masivos como el Trolebús, Ecovia y corredor occidental, y asimismo un 6,35% utilizan el automóvil para el acceso a su lugar de trabajo.

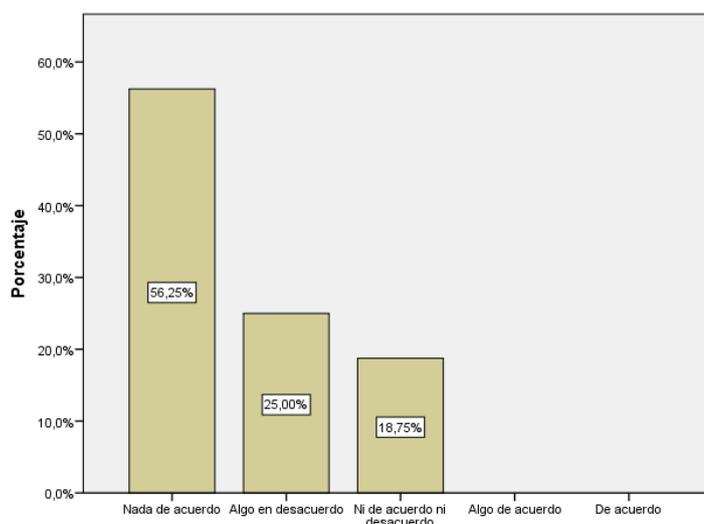


Figura 91 AV - Desarrollo económico

Según los trabajadores de las agencias de viajes, el 56,25% se encuentra nada de acuerdo a que los turistas que acuden a los eventos forman parte de su desarrollo, ya que por lo general los clientes de estos establecimientos ya son fijos, además de que acuden en el momento en el que desean contratar alguno de sus servicios, el 25% considera estar algo en desacuerdo, y por último un porcentaje del 18,75% se encuentra en ni de acuerdo ni desacuerdo.

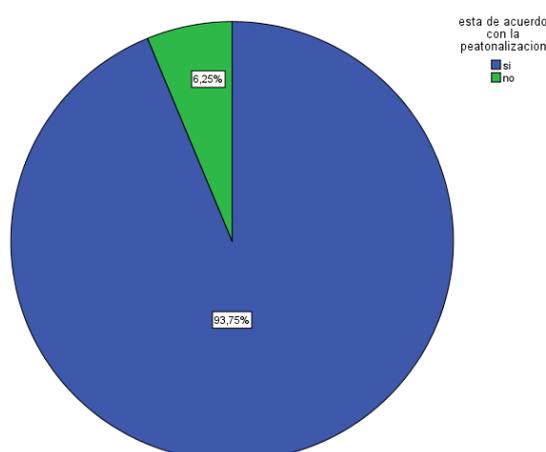


Figura 92 AV De acuerdo a peatonalizar

Para los trabajadores de las agencias de viajes el 99,75% están de acuerdo a la aplicación de esta medida, ya que consideran que será una nueva forma de generar un progreso en el Centro Histórico, ya que se ha visto que en otros lugares se lleva a cabo esta alternativa y es acogida tanto por habitantes como turistas, sin embargo el 6,25% de los encuestados no se encuentran de acuerdo ya que ven dificultoso acceder al centro, y la seguridad es algo que puede incrementar al ver que hay más peatones.

Alojamiento

En cuanto a los establecimientos de alojamiento que se hallan dentro del CHQ, se constató que cuentan con dos tipos de categorización, consiguiendo lo siguiente.

Tabla 6

Establecimientos de alojamiento – categorización estrellas

Categoría Estrellas	Tipo de establecimiento		Total
	Hotel	Hostal	
5	1	0	1
4	6	0	6
3	6	5	11
2	4	31	35
1	0	15	15
Total	17	51	68

Fuente: (Quito Turismo, 2017)

Tabla 7

Establecimientos de alojamiento

Categoría	Tipo de establecimiento		Total
	Pensión	Casa de huéspedes	
Primera	3	1	4
Segunda	1	0	1
Tercera	1	0	1
Total	5	1	6

Fuente: (Quito Turismo, 2017)

Se puede constatar que existe un número considerable de establecimientos de alojamiento de toda categoría, los cuales se encuentran accesible a los diferentes turistas que visitan este sector, asimismo los trabajadores con la gentil colaboración apoyaron en las encuestas dando estos resultados.

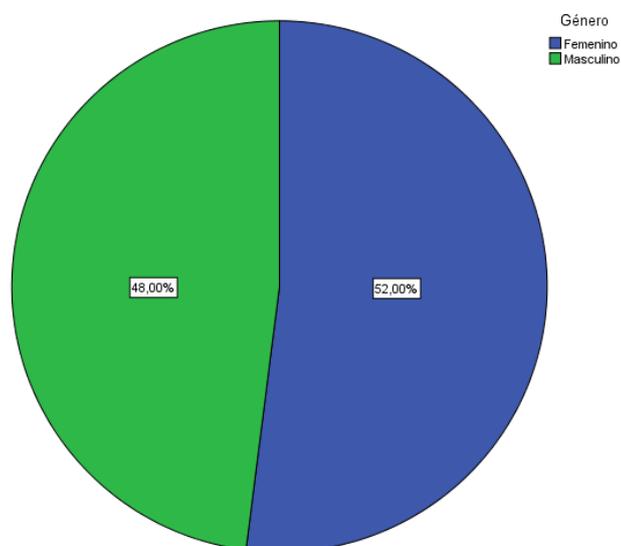


Figura 93 Trabajadores Alojamiento – Género

En cuanto a los trabajadores en los establecimientos de alojamiento, se determina que el 52% corresponde al género femenino, mientras que el 48% es del género masculino, se puede observar que existe una mínima diferencia entre predominio de género, debido a que los cargos que se desempeña dentro del establecimiento se requiere participación de ambos géneros para crear un ambiente laboral organizado.

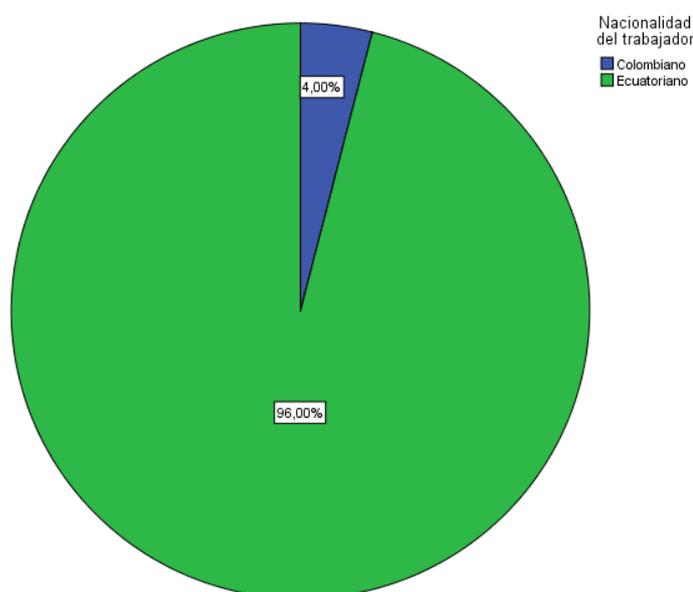


Figura 94 Trabajadores Alojamiento – Nacionalidad

Por otro lado, la nacionalidad de los trabajadores en estos establecimientos, con un predominio del 98% son ecuatorianos, sin embargo el 2% restante es de nacionalidad

colombiana, esto a raíz de que varias personas del país vecino han acudido al país con el fin de encontrar una nueva y mejor forma de vida.

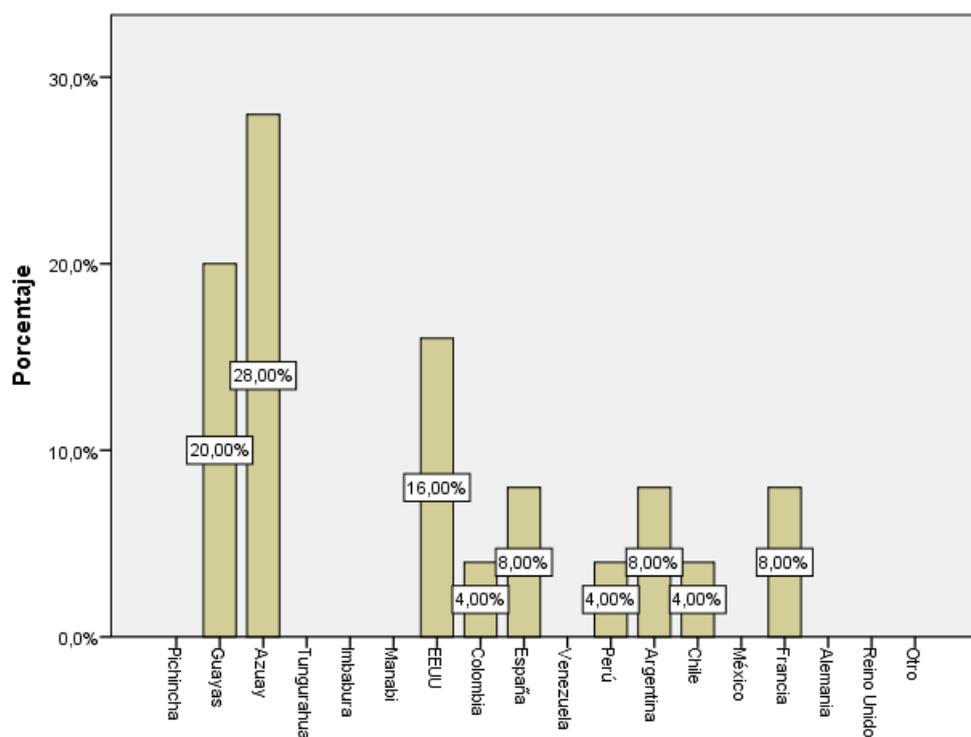


Figura 95 Alojamiento – Procedencia de turistas

Para los trabajadores de los establecimientos de alojamiento la procedencia de los turistas que más acuden se puede mencionar que en cuanto a los visitantes nacionales frecuentan con el 28% visitantes de la provincia de Azuay, mientras que turistas extranjeros con el 16% son de Estados Unidos, asimismo los visitantes que en cantidades menores hacen uso de los servicios de alojamiento se encuentran con el 4% a turistas de países como Colombia, Perú y Chile.

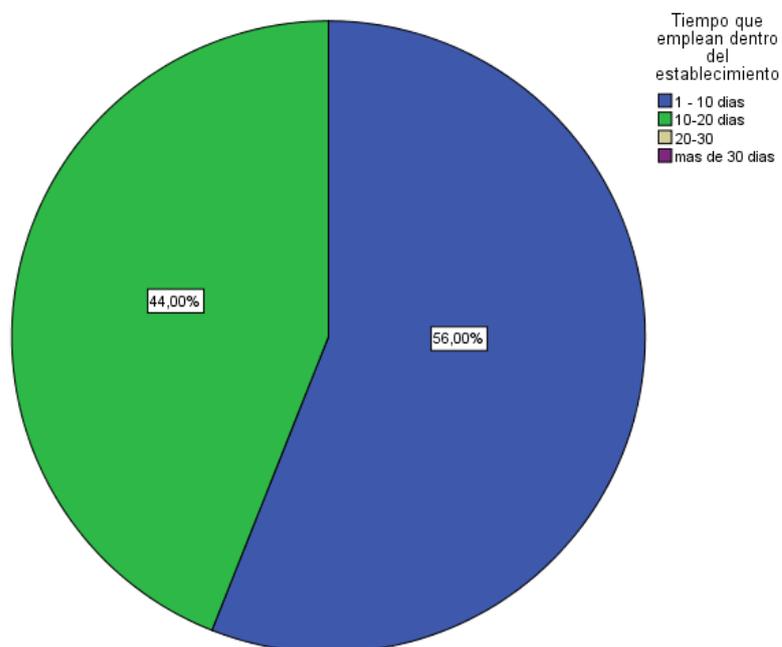


Figura 96 Alojamiento – Tiempo de permanencia

En cuanto al tiempo que permanecen haciendo uso de las instalaciones de alojamiento se define que el 56% permanecen de 1 a 10 días mientras que el 44% permanecen de 10 a 20 días, considerando que por lo general los turistas solo permaneces ese tiempo ya que al contar con paquetes turísticos ellos deben cumplir con itinerario, por tal motivo ese es el periodo de permanencia en estos establecimientos.

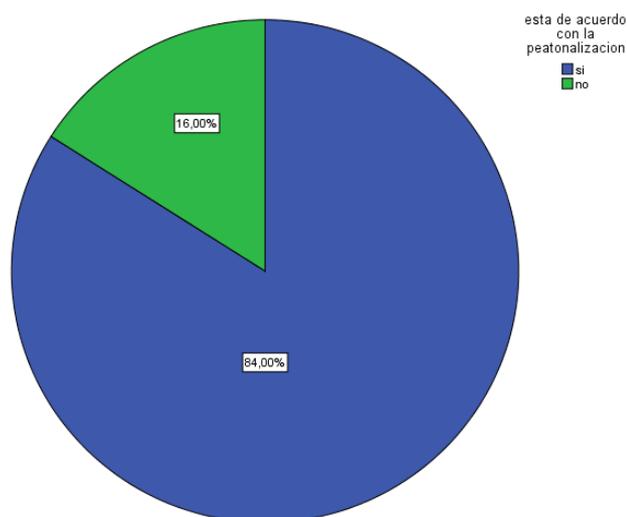


Figura 97 Alojamiento De acuerdo a peatonalizar

En cuanto a los trabajadores de los establecimientos de alojamiento el 84% están de acuerdo con la peatonalización del centro histórico ya que la mayoría considera que con esta estrategia la seguridad del Centro Histórico mejoraría en gran medida, asimismo la contaminación reducirá, ya que el smog emitido por los medios de transporte es excesiva y genera inconformidad a la ciudadanía, sin embargo el 16 % se encuentra un tanto reacio a la peatonalización ya que consideran que el Centro no solo es una zona turística, sino que también es algo comercial y a ese sector perjudicaría en gran medida en cuanto a la transportación de mercadería.

Alimentos y bebidas

En cuanto a lugares de alimentos y bebidas se cuenta con las siguientes tipos de establecimientos con sus respectivas categorías, además se puede mencionar que en el CHQ cuenta con un gran número de establecimientos que se los considera tradicionales, debido a los años que se encuentran aún en el mercado, por lo cual varias familias acuden a disfrutar de un delicioso plato, asimismo, los turistas acuden a estos sitios para degustar de platos típico y tradicionales tanto de la ciudad como del país en general.

Tabla 8

Establecimientos de alimentos y bebidas

Categoría	Tipo de establecimiento				Total
	Restaurante	Bar	Cafetería	Fuente de soda	
Lujo	7	0	0	0	7
Primera	11	0	1	1	13
Segunda	57	0	6	11	74
Tercera	47	1	24	35	107
Cuarta	184	0	43	0	227
Total	306	1	74	47	428

Fuente: (Quito Turismo, 2017)

Se detallará los resultados que se obtuvieron por parte de los trabajadores de establecimientos alimenticios.

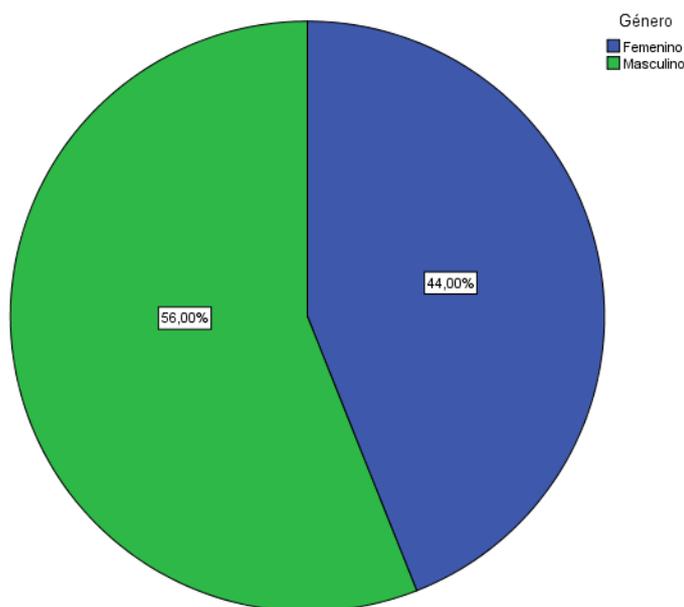


Figura 98 Trabajadores AyB – Género

Las personas que laboran en establecimientos de alimentos y bebidas se determina que el 44% de los encuestados forman parte del género femenino y 56% masculino, estas cifras se deben a que en varios de los establecimientos muchos de los trabajadores tienen cargos operativos como es la preparacion de alimentos y camarería, en estos puestos se destacan el género másulino, por otro lado el género femenino si se encuentra involucrado en estas áreas, sin embargo se visualiza que se encuentran en cargos relacionados a lo administrativo.

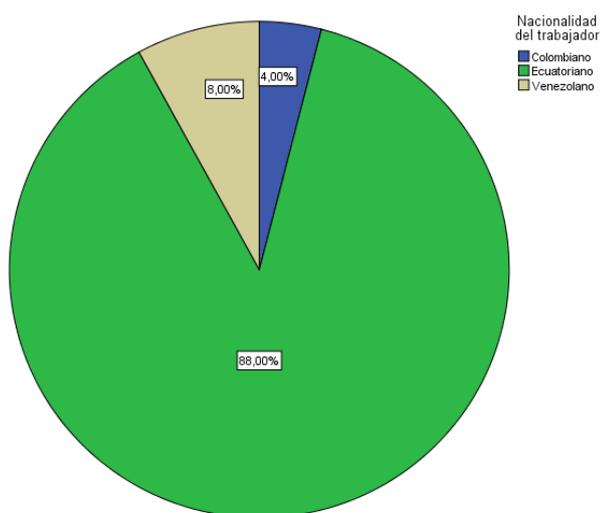


Figura 99 Trabajadores AyB - Nacionalidad

Asimismo, la nacionalidad de los empleados, gran parte de los establecimientos cuentan con trabajadores ecuatorianos contanto con el 88%, sin embargo existe un porcentaje del 8% y 4% que corresponde a trabajadores de nacionalidad venezolana y colombiana respectivamente, dos nacionalidades que se encuentran abriendo paso en las diferentes plazas de trabajo dentro del país en general.

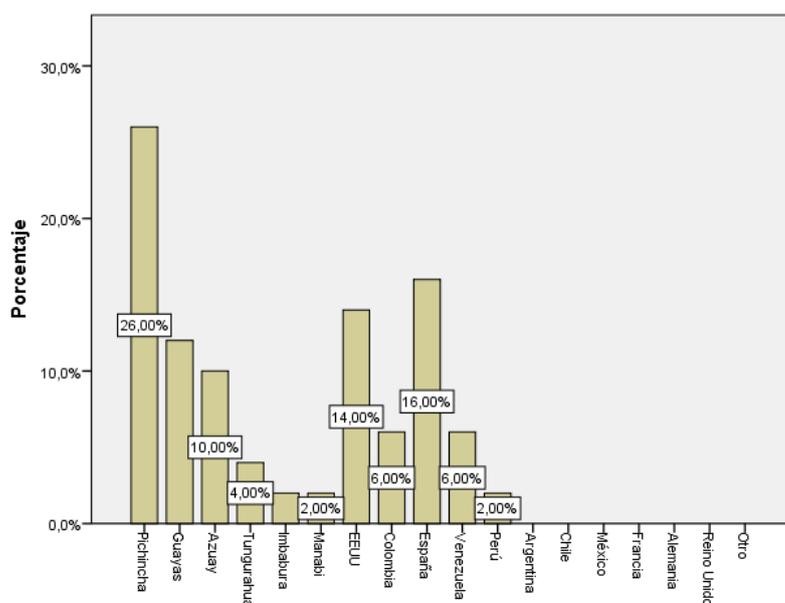


Figura 100 AyB - Procedencia de turistas

La procedencia de los turistas que ingresan a los establecimientos de alimentos y bebidas como predominante se encuentra visitantes nacionales con el 26% a personas de Pichincha, 12% Guayas, 10% Azuay, 4% Tungurahua y con el 2% personas de Imbabura y Manabí, por otro lado en cuanto a turistas extranjeros se cuenta con el 16% procedentes de España, 14% de EEUU, el 6% de Colombia y Venezuela, y con el 2% personas que vienen de Perú.

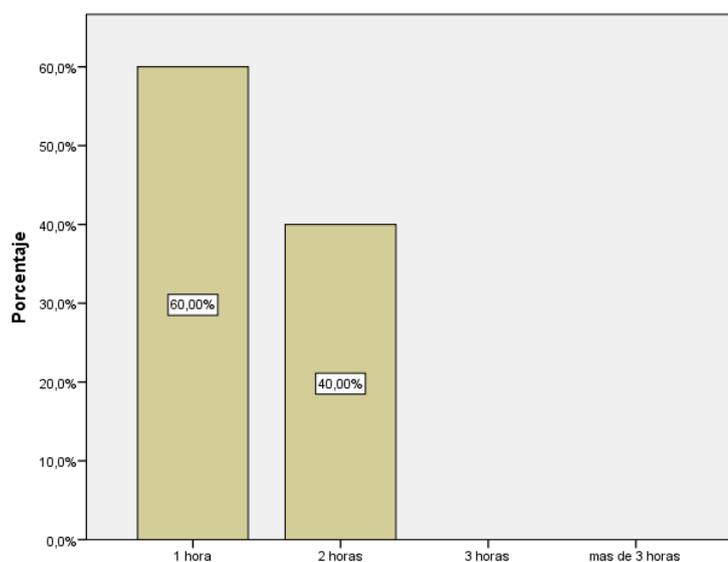


Figura 101 AyB -Tiempo dentro del establecimiento

Dentro de los establecimientos de alimentos y bebidas, se determina que el tiempo de permanencia que los turistas emplean en estos lugares es de, el 60% permanece durante una hora hasta consumir lo que adquiere al ingresar a dicho lugar y el 40% menciona que permanece dos horas como máximo, estos datos es según la percepción de los trabajadores de los establecimientos.

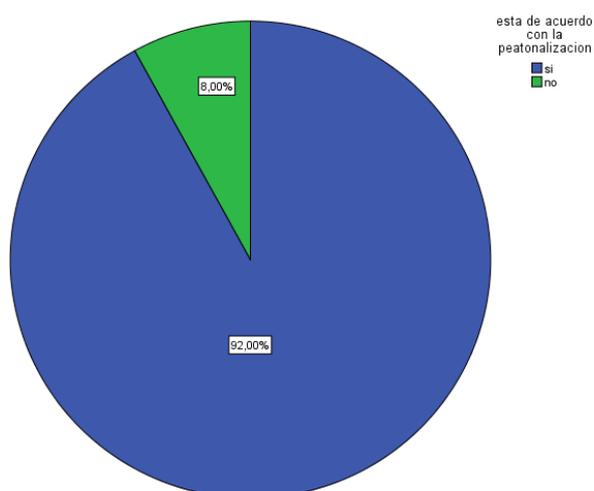


Figura 102 A y B De acuerdo a peatonalizar

Los trabajadores de los establecimientos de A y B, el 92% de los encuestados mencionan que si están de acuerdo que el Centro Histórico se Peatonalice, ya que de esa manera toda la población que acuda a este sector podría transitar de forma segura y con menos contaminación ambiental, sin embargo el 8% considera que la aplicación

de la peatonalización solo traería inconvenientes y quejas por parte de la comunidad al no tener más acceso a los lugares del centro de Quito.

Museos e Iglesias.

En cuanto a las Iglesias y Museos que se encuentran en el casco colonial se cuenta con lo siguiente.

Tabla 9

Museos e Iglesias

Cantidad	Tipo de establecimiento		Total
	Museo	Iglesia	
	9	20	29

Fuente: (Sistema de Museos y Centros Culturales Quito, 2014)

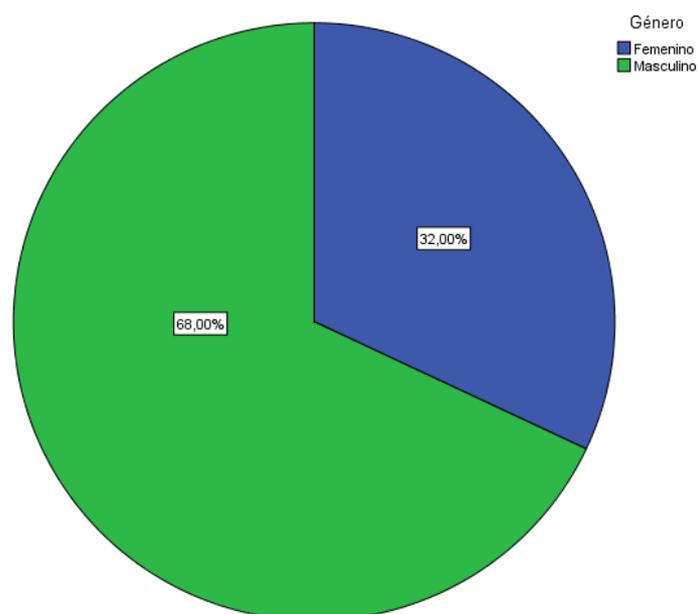


Figura 103 Trabajadores MI – Género

Los establecimientos como museos e iglesias en donde se prestan servicios de Guianza, se puede establecer que el género de los trabajadores de este sector lidera con el 68% el masculino y con el 32% el femenino.

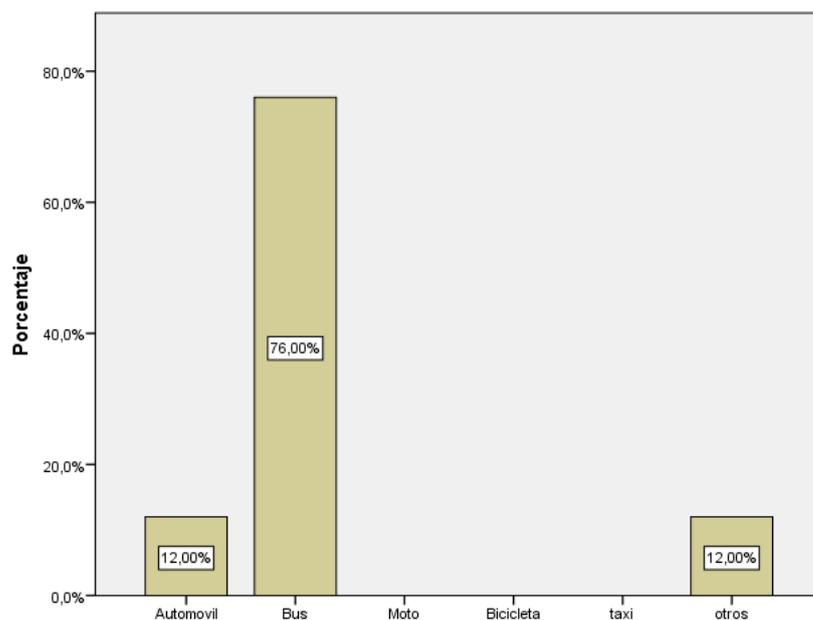


Figura 104 Trabajadores MI – Tipo de transporte

Asi mismo el tipo de transporte que los trabajadores hacen uso para acudir a sus lugares de trabajo, el 76% utiliza el autobus, líneas que cruzan por el CHQ, el 12% hacen uso de sus automoviles y por ultimo el otro 12% hace uso de transporte público articulado como es el Trolebus, Ecovia y Metrobus, asimismo como la linea del corredor Occidental

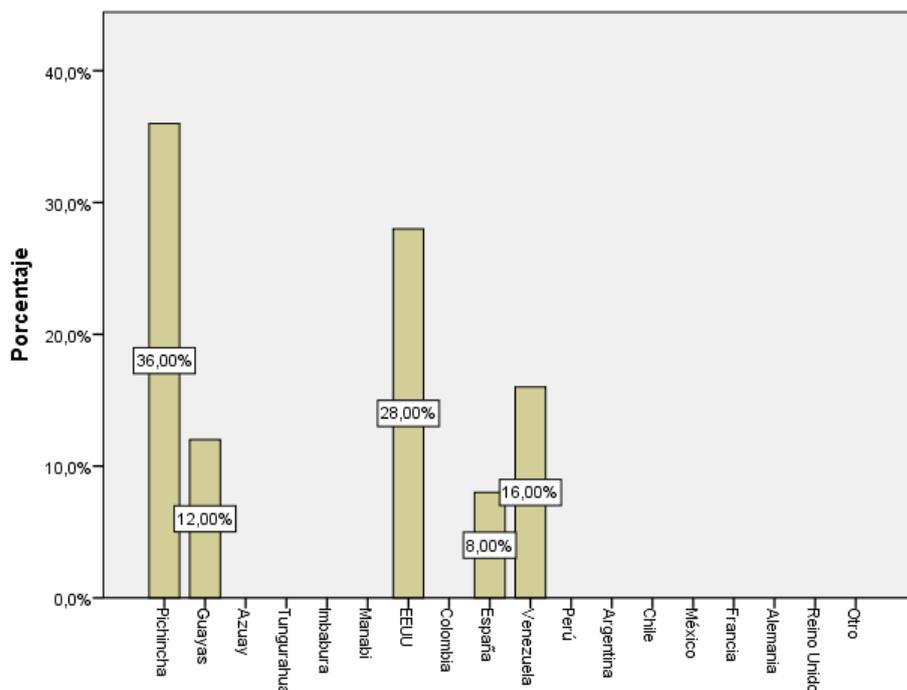


Figura 105 Museos e Iglesias – Procedencia de turistas

Para los establecimientos de museos e iglesias la procedencia de los turistas que más visitan estos sitios se puede determinar que en cuanto a visitantes nacionales se encuentra con el 36% personas de la provincia de Pichincha y el 12 % de la provincia de Guayas, por otro lado los turistas extranjeros que más visitan los centros de cultura y religiosidad están con el 28% personas de EEUU, 16% proceden de Venezuela y con el 8% visitan personas provenientes de España.

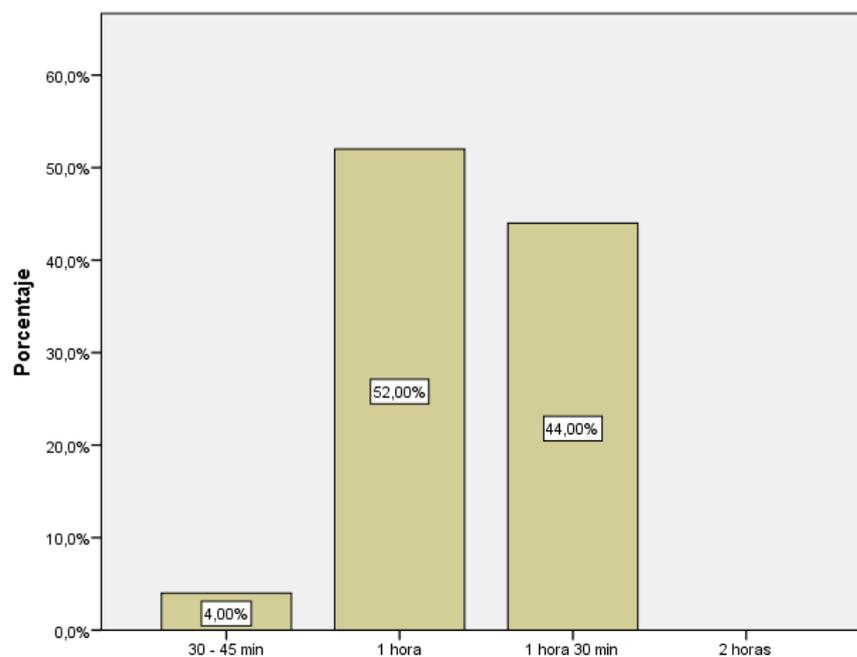


Figura 106 M e I Tiempo de duración de recorridos

El tiempo de duración de los recorridos dentro de Museos e Iglesias van desde 30 minutos hasta máximo 2 horas, por lo que se determina que el 52% de los lugares cuentan con recorrido de 1 hora promedio para que los turistas no pierdan interés durante el recorrido, por otro ciertos establecimientos cuenta con recorrido de 1 hora 30 minutos contando con el 44%, y por ultimo con el 4% establecimientos tiene recorrido de 30 a 45 minutos, este caso se da por recorridos auto guiados o que no se requiera de un guía.

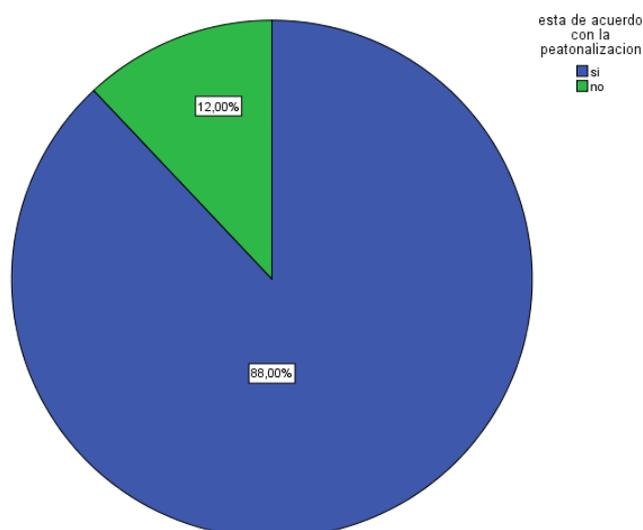


Figura 107 M e I. De acuerdo a peatonalizar

Finalmente los trabajadores de los museos que fueron encuestados el 88% también opinan estar de acuerdo con la peatonalización tal cual se realiza los días Domingos, en donde las actividades culturales y artísticas que se presentan son de agrado a la población, sin embargo el 12% de los encuestados no se encuentran de acuerdos ya que esto les perjudica en cuanto al acceso a sus zonas de trabajo, considerando que este grupo cuenta con automóvil propio para acceder a este sector.

3.3.2. Incremento de Actividades comerciales

La actividad comercial en el Centro de Quito se encuentra proyectada en tres grupos, el comercio formal, comercio de productos perecibles y comercio informal, actividades que no solo ha sido de beneficio para el sector, sino que también ha causado ciertos estragos como el descuido de las edificaciones en las cuales se desarrolla. (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015)

Considerando que la actividad comercial se encuentra dispersa dentro del sector, se puede mencionar que las actividades que se encuentran dentro del comercio formal son: manufactura, comercio en general, alimentos preparados, alimentos, artesanos y servicios; por otro lado, el comercio de productos perecibles se encuentra lo que son los mercados mayoristas y minoristas, por último en el comercio informal, se refiere a toda actividad comercial ambulante que no se encuentra con un registro y permiso del Municipio de Quito. (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2015)

Los establecimientos comerciales que se puede encontrar en la actualidad dentro del Centro Histórico de Quito, se determinan los siguientes:

Tabla 10

Centros de Comercio Formal

Nombre	Dirección	Horario de atención	Número de puestos
El Centro Comercial Hermano Miguel	Imbabura, entre Hermano Miguel y Mejía,	Lunes a domingo de 08:00 a 19:00.	1590
El Centro Comercial Granada	Chile y Cuenca (Plazoleta la Merced	Viernes y sábados de 07:00 a 20:00 Domingo a jueves de 08:00 a 19:00	430
El Centro Comercial Ipiates Mires	Mejía y Mires	Lunes a sábado de 08:00 a 18:30 Domingos de 09:00 a 15:00	209
El Centro Comercial El Tejar	López entre Hermano Miguel y Mejía	Lunes a domingo de 07:00 a 19:00	920
El Centro Comercial La Merced	Cuenca 6-57 entre Mejía y Olmedo	Lunes a sábado de 09:00 a 18:00	208
El Centro Comercial Montúfar	Montúfar entre Olmedo y Mejía	Lunes a sábado de 09:00 a 19:00 Domingos de 10:00 a 15:00	433
El Centro Comercial San Martín	Avenida Pichincha e Inclana sector de La Marín	Lunes a domingos de 09:00 a 20:00.	429

Fuente: (Agencia de Coordinación Distrital del Comercio, 2015)

Los centros de comercio formal prestan a la ciudadanía productos de vestir, almacenes de productos tecnológicos, puestos de comidas, artículos de belleza entre otros para todas las edades y género, los comerciantes se encuentran afiliados a cada establecimiento para ejercer su actividad.

Tabla 11

Centros de Productos Perecibles

Nombre	Dirección
Mercado de San Roque	Barrio San Roque
Mercado San Francisco	Rocafuerte y Chimborazo
Mercado Central	Avenida Pichincha y Manabí

Fuente: (Agencia de Coordinación Distrital del Comercio, 2015)

Los centros de comercio de productos perecibles son los mercados en el cual se encuentra productos frescos, frutas, verduras, legumbres entre otros, además de patio de comidas; el Mercado de San Francisco es considerado uno de los Primeros mercados turísticos de Quito. (Agencia de Coordinación Distrital del Comercio, 2015)

En cuanto al comercio informal actual, se establece que existen trabajadores fijos, quienes ejercen la actividad económica en espacios públicos fijos de manera rotativa; trabajadores semifijos, personas que laboran en un sector determinado por un tiempo determinado; trabajadores ambulantes, personas que se desplazan por todo el territorio de Quito y trabajadores temporales, personas que trabajan en sitios específicos como ferias y realización de eventos. (Consejo Metropolitano de Quito, 2011)

Estos trabajadores autónomos, tiene un control por parte del Municipio ya que para ejecutar su actividad comercial es necesario que tengan el permiso correspondiente, además de realizar un pago mínimo anual por el uso del espacio público. (Consejo Metropolitano de Quito, 2011)

Tabla 12

Cálculo de pago de trabajadores autónomos

Sector	Clasificación	%	Valor Regalía	Valor Patente	Pago Anual
Centro	Fijo	100%	9,5	10	19,5
Histórico	Semifijo	75%	7,38	10	17,38
	Ocasional/temporal	50%	5,25	10	15,25

Fuente: (Consejo Metropolitano de Quito, 2011)

Se muestra el pago anual que los trabajadores autónomos fijos, semifijos, ocasionales/temporales deben realizar de forma anual para ejercer su actividad comercial en el espacio asignado dentro del CHQ.

Tabla 13

Cálculo de pago de trabajadores autónomos

Promedio general(entre valores mínimos y máximos de todas las AIVA)	162,69
5% del valor del metro cuadrado	8,13
Tarifa Regalía 25% sobre el 5%	3,03
Patente	10
Total	10,03

Fuente: (Consejo Metropolitano de Quito, 2011)

Asimismo, para los trabajadores autónomos ambulantes y de transportación pública, considerando que en los dos cálculos en el valor de la regalía se incluye \$1,00 por el concepto de Servicios Administrativos, correspondiente a la emisión del título legal para ejercer la actividad.

Otro, de los medios de comercio que se encuentra en el centro Histórico de Quito son los Pasajes comerciales, que mantienen la tradición del comercio de la ciudad, por tal motivo en estos lugares se puede visualizar un sinfín de locales que se dedican a la venta de artículos variados, asimismo restaurantes, cafeterías, salas de belleza; los pasajes son: Centro Comercial Gran pasaje, Pasaje Arzobispal, Pasaje Baca, Pasaje Sucre, Pasaje Tobar, Pasaje Amador y Pasaje La Manzana. (Ponce, 2016)

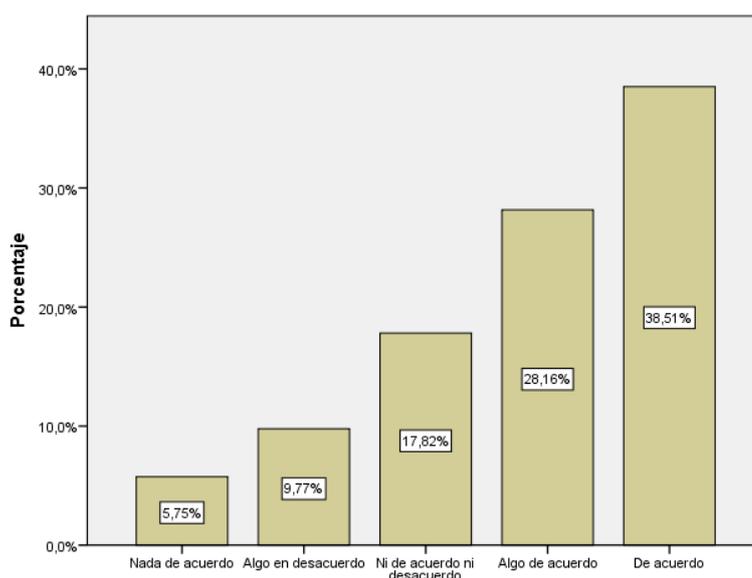


Figura 108 Incremento de Actividades económicas

En cuanto al incremento de actividades comerciales, según la opinión de los habitantes encuestados se puede determinar que el 38,51% mencionan que están de acuerdo a que con la peatonalización la actividad comercial aumentaría notablemente, el 28,16% considera algo de acuerdo a esta posibilidad, con el 17,82% la población muestra que están en un punto neutro es decir, ni de acuerdo ni en desacuerdo, asimismo el 9,77% se ha expresado que están algo en desacuerdo, por ultimo con el 5,75% se encuentran nada de acuerdo, ya que las actividades comerciales continuarían constantes, sin embargo, concuerdan que lo que incrementaría es la venta informal, lo cual afectaría a los trabajadores que cuentan con los permisos correspondientes para ejercer la actividad.

Otro punto que se debe destacar es que los controles a los vendedores autónomos sea de forma general, por opinión de un grupo considerable de los habitantes encuestados, manifiestan que actualmente en el sector la venta ambulante ha aumentado de forma radical, especialmente de personas extranjeras como venezolanos, colombianos y cubanos, lo cual ha generado inconformidad por parte de la población, ya que muchos de los trabajadores no son sancionados como se ha visualizado que se sanciona a los trabajadores que son del país, es decir, se está prefiriendo apoyar a ciudadanos extranjeros, que los mismos ciudadanos, asimismo comentan que no es malo apoyar, pero que si desean que se controle a los vendedores que no tenga los permisos necesarios.

Por otro lado, según opinión de funcionarios del Municipio, consideran que el incremento de esta actividad si sería palpable, ya que al existir un gran flujo de personas que transitan el CHQ, generarán más réditos para los locales comerciales ya existentes, e impulsar la apertura de más locales que puedan abastecer al número de visitantes que ingresen al sector.

Peatonalización más afluencia de turistas

Teniendo en consideración que el Centro Histórico de Quito cuenta con un programa de peatonalización parcial, es decir los días domingos, se ha evidenciado que en el transcurso del tiempo que el CHQ se encuentra peatonalizado, la afluencia de visitantes al sector es notorio, además que es un día de descanso, gran parte de la población acude frecuentemente los domingos al centro, a visualizar los eventos que se llevan a cabo, asimismo de ser los principales involucrados para el desarrollo económico del lugar.

Asimismo, a los encuestados se preguntó si consideran que con la peatonalización incrementaría los turistas, pues se obtuvo resultados favorables lo cual indica que esta estrategia sería óptima y necesaria para no solo aumentar la actividad turística sino también para mejorar el bienestar de la sociedad.

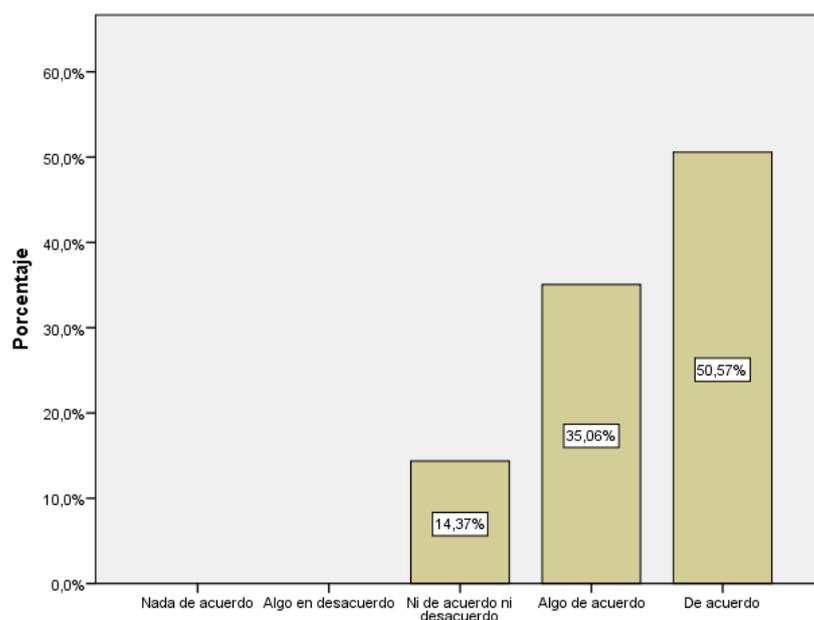


Figura 109 Peatonalización atrae a más turistas.

Según la opinión de los habitantes el 50,57 % están de acuerdo a que con la peatonalización los turistas si aumentarían ya que las empresas turísticas realizarían recorridos más atractivos, asimismo el 35,06% se encuentran algo de acuerdo que con la peatonalización incrementaría el número de turistas y el 14,37% está ni de acuerdo ni desacuerdo, es decir se encuentra en un punto intermedio, con un poco de incertidumbre al ver que no es seguro que incremente la visita al centro histórico.

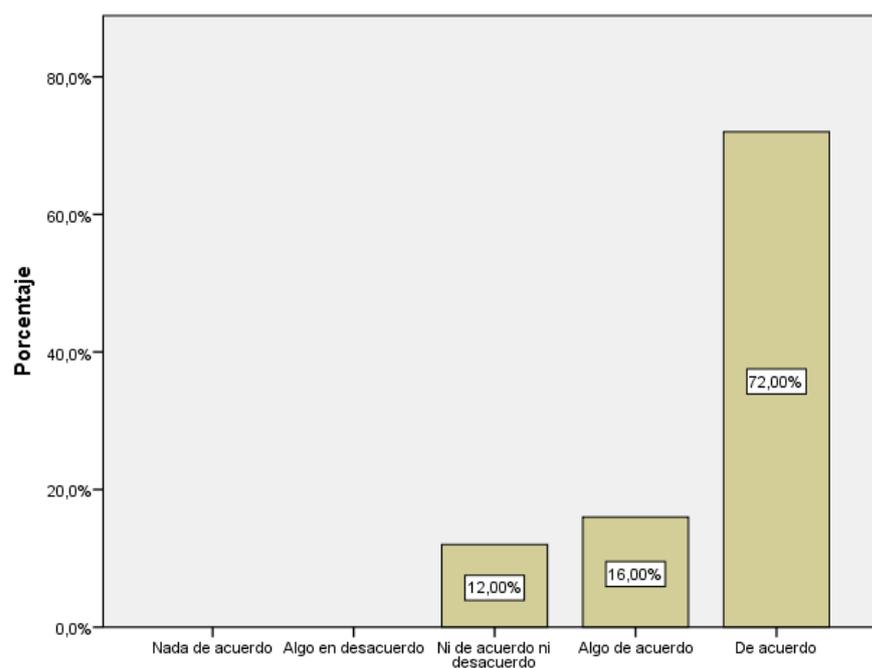


Figura 110 H. Incremento de turistas

En cuando a la opinión de los hoteles, el 72% consideran que promocionar el CHQ peatonalizado incrementaría el número de visitantes, siempre teniendo el control adecuado para que este no se sature, este grupo menciona que varias ciudades extranjeras ya promocionan estos productos y que son muy acogidos por los turistas ya que ellos consideran que es una forma correcta de realizar turismo dentro de un lugar, otro grupo, el 16% se encuentra algo de acuerdo a que esto incrementaría ya que si esa medida no es controlada de la forma correcta se generaría caos y descuido de las edificaciones, finalmente el 12% consideran estar ni de acuerdo ni desacuerdo, sin embargo mencionan que podría existir un incremento pero por parte de visitantes de la ciudad mismo.

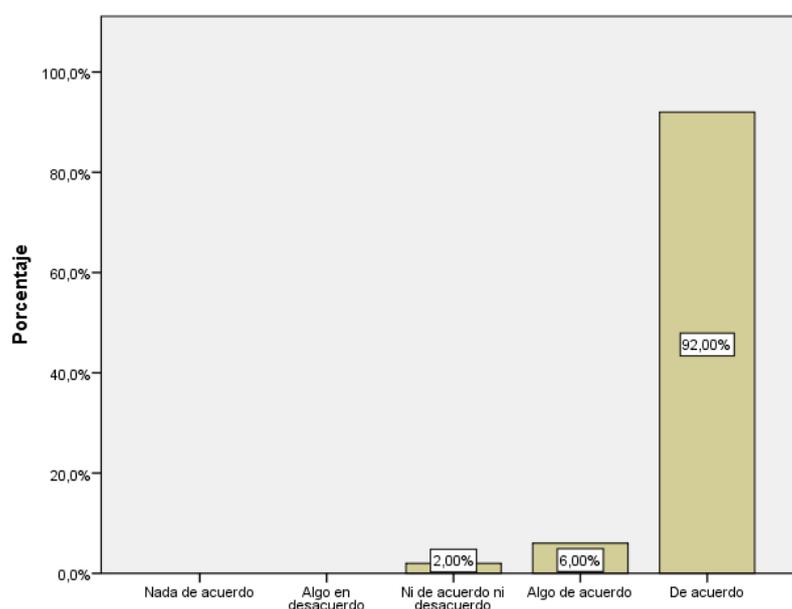


Figura 111 A y B Incremento de turistas

El 92% de los encuestados de los establecimientos de A y B consideran que están de acuerdo que esta medida si ayudará a incrementar el número de visitantes al sector, y por ende al desarrollo económico de todos los establecimientos por otro lado el 6% considera que esta algo de acuerdo ya que si aumentaría pero no de forma extralimitada, por último el 2% menciona que esta ni de acuerdo ni desacuerdo ya que los visitantes al sector siempre es considerable.

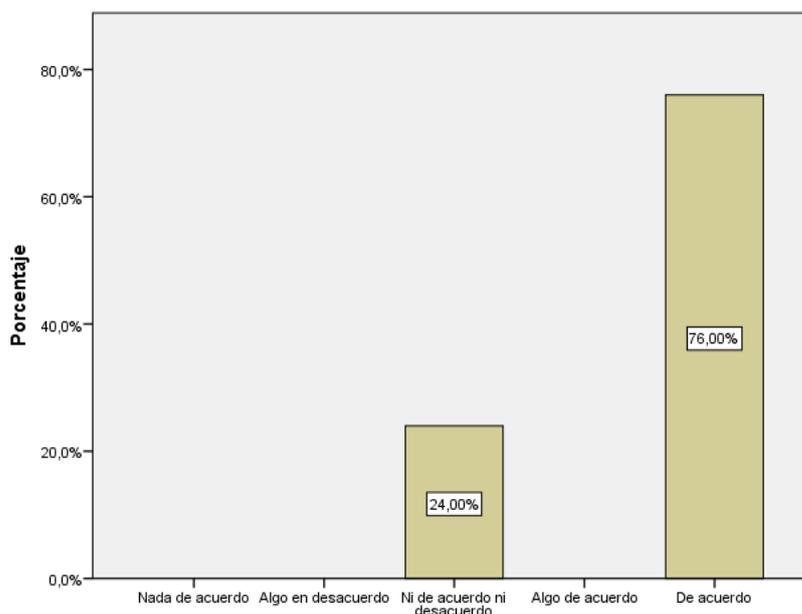


Figura 112 M. Incremento de turistas

Los trabajadores de los Museos el 76% considera estar de acuerdo que con la peatonalización se incremente el número de turistas al CHQ, sin embargo el 24% se encuentra en una posición intermedia es decir que se encuentran ni de acuerdo ni en desacuerdo, mencionando que el CHQ es turístico y la cantidad de turistas siempre es alta en ciertas temporadas del año.

3.3.3. Calidad de vida

La calidad de vida que se percibe dentro del CHQ ha ido cambiando según las modificaciones que este ha sufrido con el pasar del tiempo, sin embargo en los últimos años se ha evidenciado que el sector en estudio se han generado altercados que irrumpen con mantener una calidad de vida adecuada, entre esos inconvenientes se encuentra la afluencia vehicular, la cual ha provocado un grado de contaminación ambiental y auditiva para los habitantes y visitantes del sector, asimismo otros factores como la seguridad, accesibilidad y el desarrollo económico factores que ya fueron detallados con anterioridad.

Con el plan de peatonalización del CHQ posterior a la construcción del Metro de Quito, se considera como una estrategia la cual aportará al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y turistas del sector, asimismo de ser una alternativa de participación ciudadana, en fomentar el ejercicio mediante el caminar y el uso de bicicleta. Por esta razón, es fundamental conocer la percepción de los habitantes

encuestados en si la calidad de vida mejoraría con una peatonalización del CHQ, obteniendo así los siguientes resultados.

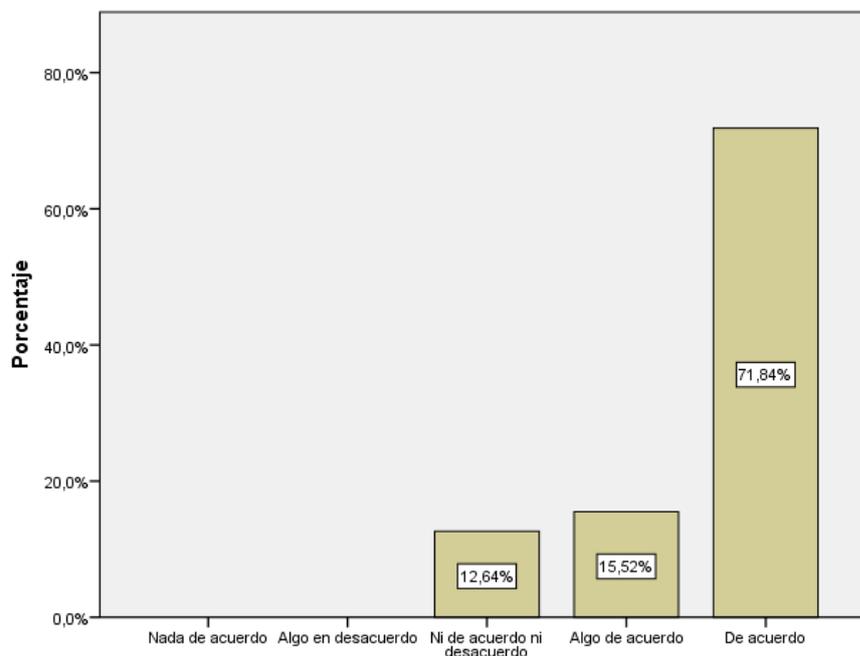


Figura 113 Calidad de vida

Teniendo en cuenta que el CHQ, existe una afluencia de tráfico vehicular excesiva en ciertas horas pico, por lo cual la calidad de vida de los transeúntes y habitantes del sector disminuye, es así que la opinión de los turistas el 71,84% se encuentra de acuerdo a que con la peatonalización la calidad de vida de los habitantes y transeúntes mejoraría, así mismo el 15,52% menciona que esta algo de acuerdo, sin embargo existe un grupo minino del 12,64% que dice estar ni de acuerdo ni desacuerdo, ya que lo que menciona es que la calidad de vida se puede mejorar no solo con la peatonalización, sino con otros factores como hacer de la comunidad participes en actividades que busquen el bienestar de la ciudadanía.

Por otro lado, según Zaragocín menciona que con el proyecto de peatonalizar va a ser palpable y visible, ya que donde hay menos volumen vehicular hay menos emisión de smog, por ende mejorará la calidad de vida, asimismo de la infraestructura del CHQ por otro lado, la Administración Zonal Manuela Sáenz, tiene proyectos en los cuales fomenta actividades que también forman parte de la mejora de calidad de vida no solo de los habitantes, sino también de los turistas y visitantes que acuden al Sector para disfrutar de un momento ameno junto a familiares o amigos.

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

Mediante la investigación realizada se llega a determinar que un Plan de Peatonalización en el Centro Histórico de Quito, va de la mano con la construcción del Metro de Quito, estrategia vial que transportará un aproximado 1000 pasajeros por viaje, estas alternativas son consideradas esenciales para apoyar la movilidad multimodal y sustentable dentro de la ciudad, más aún que una de las paradas de este gran proyecto se encuentra en el sector del CHQ, una zona altamente turística y que alberga edificaciones que forman parte del Patrimonio Cultural de la Humanidad. Con la aplicación del Plan de peatonalizar no solo se pretende mejorar la movilidad, sino también generar un espacio en el cual se puede realizar la actividad turística de forma más amena y ordenada posible, teniendo en cuenta todos los aspectos para un turismo inclusive.

Además, al considerar que este proyecto será aplicado posterior a la inauguración del Metro de Quito, es decir aproximadamente en el año 2019, es necesario informar a la comunidad sobre este programa para mantener más claro el panorama antes de que este sea causal de levantamientos o inconformidades en la ciudadanía que forma parte del desarrollo del CHQ.

4.1. Conclusiones

- La peatonalización no solo es una estrategia que favorecerá a la movilidad dentro del CHQ, sino también que está proyectada a impulsar en la comunidad a que realice deporte ya sea caminando como haciendo uso de la bicicleta, asimismo se pretende que la sociedad sea participe de la conservación de cada espacio del Centro, generando una imagen amigable y decente para el libre recorrido.
- La peatonalización se considera una alternativa altamente potencial para el desarrollo turístico del sector que sea peatonalizado, teniendo en cuenta que esta colabora con la conservación del patrimonio edificado del Centro Histórico de Quito, lo cual se considera como uno de los atractivos más importantes de la ciudad ya que guarda un valor histórico que se ha venido preservando desde años atrás.

- Las estrategias viales que el Municipio de Quito adopta se encuentran enmarcadas en una serie de procesos y modificaciones que infieren en el progreso paulatino de la localidad, manteniendo la imagen de una ciudad inclusive y solidaria con todos los actores involucrados en las zonas de intervención.
- Las características que implica un programa de peatonalización de un sector, se considera como un método para mejorar la movilidad peatonal, la calidad de ambiente y por ende la calidad de vida de la ciudadanía, se debe considerar que al ser un lugar patrimonial las modificaciones que se deban aplicar al CHQ no serán relevantes ya que este sector podría perder la esencia que lo caracteriza, sin embargo es razonable que exista modificaciones superficiales para que la movilidad de peatones sea fácil y segura.
- De todos los actores que fueron parte del estudio, se llega a determinar que gran parte de ellos se encuentran con actitud positiva para que la peatonalización sea aplicada en el CHQ, ya que se enmarcan en los puntos benéficos que esto llevara tanto para los negocios como para el desarrollo del sector, sin embargo existe un reducido grupo el cual presenta inconformidades ante esta alternativa, debido a que se encontraran perjudicados al momento de acceder al sector, asimismo no consideran que esto ayude a la economía, más bien consideran que perjudicaría y el CHQ deje de ser un lugarpreciado por la sociedad.
- La mayor parte de personas asocian la peatonalización con la disminución de contaminación ambiental y auditiva en el CHQ, como es mencionado en el Plan de Ordenamiento Municipal de Quito, que lo considera como una táctica para el mejoramiento de la calidad de vida de los actores que se encuentran dentro del CHQ, por ende la salud de dichas personas mejoraría.

4.2. Recomendaciones

- Para que se lleve a cabo la peatonalización se recomienda a la entidad de Gestión de Movilidad, Semaforización y Señalización, que realice los cambios respectivos dentro de la señalética horizontal y vertical del CHQ, considerando que el espacio será primordialmente para el peatón, sin dejar a un lado la

señalética que servirá para el tránsito de los buses articulados que cruzan el CHQ.

- Con aplicación de la peatonalización es fundamental que se lleven a cabo actividades recreacionales y participativas en los espacios públicos del CHQ, ya que esto incentivará a la población a acudir con más frecuencia al sector y disfrutar de actividades que permiten el desarrollo integral de las personas.
- Es recomendable que las autoridades pertinentes otorguen una fecha oficial en la que se concluya la construcción del Metro Q, ya que se ha venido dando retrasos en la entrega del proyecto y en la aplicación de programas que vienen de la mano con esto, sin embargo los retrasos surgidos últimamente es razonable, ya que existió el cambio de mando de la Alcaldía.
- Se recomienda a los entes encargados que los eventos culturales menores que se desarrollan dentro del CHQ, tengan mayor promoción, ya que si se cuenta con una página web donde se encuentran todos los eventos que se desarrollaran durante todo el año, sin embargo estos no son fuertemente promocionados y existe un gran número de personas que se encuentran interesada, pero desconocen de su existencia
- Es sumamente importante que los actores pertinentes, informen con anterioridad a toda la población la aplicación de la peatonalización, para que paulatinamente vayan viendo las dificultades y ventajas que esto produce en la sociedad, asimismo que se comunique si será un programa parcial o total, es decir si existirá horarios en los que los vehículos puedan transitar por el sector o definitivamente se suspende el tránsito motorizado a excepción de los medios articulados
- Finalmente, se considera que las autoridades al hecho que se lleve a cabo la peatonalización se aplique un proceso de limpieza total de las áreas y edificaciones del CHQ, para que de esta forma la imagen del sector se encuentre adecuado y listo para recibir más turistas los cuales quedarán satisfechos de tan grandiosa visita al Centro Histórico de Quito.

4.3. Propuesta para nuevos proyectos

El estudio realizado cuenta con información tanto primaria como secundaria, estas obtenidas mediante documentos emitidos por el Municipio de Quito y que se encuentran en los sitios web de la Alcaldía, sin embargo se debe considerar que el sitio de estudio es una de las zonas turísticas más visitadas de la ciudad, por lo que se debe mantener un control constante sobre su desarrollo turístico, para evitar que exista un deterioro del lugar.

Por tal motivo, teniendo en cuenta que la peatonalización es una táctica viable en el CHQ, sería adecuado realizar un estudio en el posible caso que exista una sobre demanda de visitar al sector, en que aspectos afectaría al casco colonial y qué medidas se pueden considerar para evitar una explotación turística del sector.

Asimismo, al tener en cuenta que la estrategia de la construcción del metro está sucediendo en otras zonas de la ciudad, resultaría interesante que se realice una investigación en cuanto a que otros sectores se podría peatonalizar y que actividades recreacionales o turísticas se podrían implementar para que estos formen parte fundamental del desarrollo turístico de la ciudad.

LISTA DE REFERENCIAS

- Agencia de Coordinación Distrital del Comercio. (2015). *Quito cuenta con el primer mercado turístico, San Francisco*. Obtenido de La Hora: http://www.prensa.quito.gob.ec/mobile/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=13103&umt=Quito%20cuenta%20con%20el%20primer%20mercado%20tur%EDstico,%20San%20Francisco
- Alvarado , P., & Racines, M. (04 de 30 de 2015). Ficha de Recursos - Cerería. Quito .
- Arrieta, H. (2017). *Flujo Vehicular. El tránsito vehicular (también llamado tráfico vehicular)*. Obtenido de https://www.academia.edu/8263843/Flujo_Vehicular._El_tr%C3%A1nsito_vehicular_tambi%C3%A9n_llamado_tr%C3%A1fico_vehicular?auto=download
- Betancourt, M. (2004). *Teorías y Enfoques del Desarrollo*. Colombia: Grupo de Artes Gráficas e Impresos, ESAP.
- Calero, C. G., Delgado, C. R., & Armas, A. (10 de 04 de 2014). *Espacio público, conflicto y convivencia: la Plaza Primero de Mayo en Santa Cruz de Tenerife (Canarias)*. Obtenido de Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales [En línea]: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-476.htm>
- Carrión Mena, F. (18 de 08 de 2008). Las políticas de intervención municipal en el Centro Histórico de Quito. *Jornadas Iberoamericanas de Rehabilitación Urbana.Políticas, Estrategias y Proyectos* (págs. 47-70). Flacso Andes - Ecuador . Obtenido de Jornadas Iberoamericanas de Rehabilitación Urbana.Políticas, Estrategias y Proyectos Flacso: <http://www.flacsoandes.edu.ec/agora/las-politicas-de-intervencion-municipal-en-el-centro-historico-de-quito>
- Carrión, F. (s/f). *Espacio Público: Punto de partida para la Alteridad*. Obtenido de Respositorio FLACSO: <http://www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad.pdf>

- Casa Gangotena . (05 de 05 de 2016). *El Arco de la Reina y su historia*. Obtenido de Casa Gangotena : <https://www.casagangotena.com/es/el-arco-de-la-reina-y-su-historia/>
- Centro Cultural Metropolitano Quito. (2015). *Centro Cultural Metropolitano Quito*. Obtenido de Centro Cultural Metropolitano Quito: <https://www.flickr.com/photos/centroculturalmetropolitano>
- Consejo Metropolitano de Quito. (2011). *Ordenanza Metropolitana No. 0280*. Obtenido de El Consejo Metropolitano de Quito: <http://bit.ly/2A04vT1>
- Ecologistas en acción. (11 de 2007). *¿Qué entendemos por movilidad?* Obtenido de Ecologistas en acción: <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
- Ekologistak Martxan. (02 de 2013). *Un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao*. Obtenido de Ekologistakmartxan.org: <http://bit.ly/2FzDAzt>
- El Comercio . (2013). *Patrimonio Histórico - Convento y Cementerio de San Diego* . Obtenido de Quito Patrimonio Digital - El Comercio : <http://patrimonio.elcomercio.com/patrimonio-historico>
- El Comercio. (2013). *Quito Patrimonio Digital* . Obtenido de El Comercio: <http://patrimonio.elcomercio.com/patrimonio-contemporaneo/las-colaciones-de-la-cruz-verde#.WlTnPnibIU>
- El Comercio. (2017). *Iglesia de San Roque*. Obtenido de El Comercio - Sitios Emblemáticos: <http://especiales.elcomercio.com/2014/11/sanroque/sitios.php>
- El Telégrafo . (17 de 05 de 2017). *La Policía prioriza controles en Centro Histórico de Quito*. Obtenido de El Telégrafo : <http://www.eltelgrafo.com.ec/noticias/judicial/13/la-policia-prioriza-controles-en-centro-historico-de-quito>
- Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. (2017). *Sistema de Estacionamientos de Quito* . Obtenido de Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas: <http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/proyectos/estacionamientos/estacionamientos>

- Enciclopedia Cultural. (2017). *Cuál es el Significado de Tráfico. Concepto, Definición, Qué es Tráfico*. Obtenido de Enciclopedia Cultural: <https://edukavital.blogspot.com/2013/01/conceptos-y-definicion-de-trafico.html>
- Espinoza, F. (21 de 07 de 2014). *Movilidad urbana: clave para las ciudades modernas*. Obtenido de SDPnoticias.com: <http://www.sdpnoticias.com/columnas/2014/07/21/movilidad-urbana-clave-para-las-ciudades-modernas>
- Frey Pontón, A. (30 de 03 de 2016). La peatonalización del Centro Histórico de Quito. *El Comercio*.
- Fundación Museos de la Ciudad. (05 de 06 de 2014). *Casa de las Artes La Ronda*. Obtenido de Fundación Museos de la Ciudad: <http://www.museosquito.gob.ec/index.php/item/8-casa-de-las-artes>
- Fundacion Museos de la Ciudad. (2015). *Museo del Carmen Alto* . Obtenido de Fundacion Museos de la Ciudad: <http://www.museocarmenalto.gob.ec/index.php/servicios-y-horarios/tienda-del-monasterio/>
- Fundación Teatro Nacional Sucre. (2015). *Teatros* . Obtenido de Fundación Teatro Nacional Sucre: <https://www.teatrosucre.com/nuestros-teatros>
- Gamboa, B. L. (2013). *Análisis de la política de movilidad y peatonalización Carrera Séptima en Bogotá*. Obtenido de Repositorio de Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD.
- Grisolía C., C. V. (10 de 2011). i+Diseño. Revista internacional de investigación, innovación y desarrollo en Diseño. *Relaciones del diseño gráfico con la identidad de las ciudades. Conexiones con el city branding y el diseño de información*. Obtenido de i+Diseño. Revista internacional de investigación, innovación y desarrollo en Diseño.: http://www.disenio.uma.es/i_disenio/i_disenio_6/carmen_grisolia.htm

- Hall, P. (1997). Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. .
- Iglesias Católicas. (17 de 03 de 2017). *Santuario El Señor de la Justicia* . Obtenido de Iglesias Católicas: <http://iglesias-catolicas.com/es/iglesia/quito-santuario-el-senor-de-la-justicia>
- Instituto de la Ciudad Quito. (15 de 03 de 2017). *La Peatonalización y la Movilidad Multimodal* . Obtenido de Instituto de la Ciudad: <http://www.institutodelaciudad.com.ec/coyuntura-sicoms/160-la-peatonalizacion-y-la-movilidad-multimodal.html>
- Jans B., M. (2009). Movilidad Urbana: En camino a Sistemas de Transporte Colectivos Integrados. *AUS*, 6-11. Obtenido de Universidad Finis Terrae.: <http://mingaonline.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf>
- La Hora . (02 de 01 de 2010). *Cómo y por qué se construyó el Arco de Santo Domingo*. Obtenido de La Hora : <https://lahora.com.ec/noticia/978286/historias-quitenses-cc3b3mo-y-porquc3a9-se-construyc3b3-el-arco-de-santo-domingo>
- La Hora . (22 de 08 de 2015). *Un paseo íntimo por la Capilla del Robo*. Obtenido de La Hora : <https://lahora.com.ec/noticia/1101855375/noticia>
- Lange V., C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista Invi (en línea)*.
- Libro Viejo. (2018). *Antiguo plano de la ciudad de Quito*. Obtenido de Libro Viejo: <http://libroviejo.com.pe/producto/jacques-nicolas-bellin>
- Martínez, G. (26 de 09 de 2012). *Método Sistemático*. Obtenido de Tipos de metodos de investigacion: <http://tiposdemetodosdeinstigacion.blogspot.com/2012/09/metodo-sistematico.html>
- Martínez, I. (2010). *Centro Histórico de Quito: Una centralidad urbana hacia el turismo*. Quito: Abya -Yala.

- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (04 de 2015). *Revitalización del Centro Histórico de Quito* . Obtenido de Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda: <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%C3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf>
- Mis cronicas urbanas. (2015). *Arco de Santo Domingo*. Obtenido de Mis cronicas urbanas: <http://misotrascronicasurbanas.blogspot.com/>
- Mogrovejo M., R. J. (s.f.). *Desarrollo: Enfoques y Dimensiones*. Obtenido de Centro Boliviano de Estudios Multidisciplinarios: <http://cebem.org/cmsfiles/publicaciones/Desarrollo.pdf>
- Morales, I. (31 de 10 de 2013). *Método Sistemico*. Obtenido de Método Sistemico: <https://prezi.com/fy4fn8yjveaz/metodo-sistematico/>
- Moscoso, M. S. (2012). Los vehículos motorizados privados y el problema del transporte público. *Estoa*, 79-93.
- Motor Giga. (2017). *Señalización*. Obtenido de Motor Giga: <https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/senalizacion-definicion-significado/gmx-niv15-con195540.htm>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (04 de 2003). *Plan Especial Centro histórico de Quito* . Obtenido de Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: <http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=39693>
- Museos Casa de la Cultura Ecuatoriana. (2017). *Museo de Arte Colonial*. Obtenido de Museos Casa de la Cultura Ecuatoriana: https://www.casadelacultura.gob.ec/?ar_id=3&mu_id=3&palabrasclave=Museo%20de%20Arte%20Colonial&title=Museo%20de%20Arte%20Colonial
- Museos de la Defensa . (2017). *Antiguo Círculo Militar*. Obtenido de Museos de la Defensa : <http://www.museosdefensa.gob.ec/index.php/historicos/antiguo-circulo-militar>
- Museos de Quito . (12 de 05 de 2015). *La Casa 1028*. Obtenido de Museos de Quito : <https://museosdmqjennifermeza.wordpress.com/2015/05/12/1382/>

- Museos de Quito . (09 de 05 de 2015). *Museo de San José del Tejar* . Obtenido de Museos de Quito : <https://museosdmqjennifermeza.wordpress.com/2015/05/09/museo-de-san-jose-del-tejar/>
- Ñan Magazine. (2016). *Tras las cortinas de la Ronda*. Obtenido de Ñan Magazine: <http://www.nanmagazine.com/es/tras-las-cortinas-de-la-ronda/>
- Olivera Poll, A. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 326-343.
- Olmos Ll., J. (2011). Movilidad y espacio público. *La movilidad como factor condicionante de la ciudad* (págs. 1-100). Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Obtenido de La movilidad como factor condicionante de la ciudad.
- Oriol Prats, J. (2006). Teoría y práctica del desarrollo. Cambios en las variables de la “ecuación del desarrollo” en los últimos 50 años. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 1-2. Obtenido de <http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/036-octubre-2006/0054500>
- Perahia, R. (01 de 06 de 2007). *Las Ciudades y su Espacio Público*. Obtenido de IX Coloquio Internacional de Geocrítica Los problemas del mundo actual, soluciones y alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales: <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>
- Pico, M., González, R., & Noreña, O. (2011). Seguridad Vial y Peatonal: Una aproximación teórica desde la Política Pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 190-204.
- Pinassi, C., & Ercolani, P. (2012). Turismo Cultural en el Centro Histórico de Bahía Blanca (Argentina). Análisis y Propuestas para su desarrollo turístico-recreacional. *Turismo y Sociedad*, 145-169.
- PMUS Madrid. (s/f). *Plan de movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid*. Obtenido de

http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/MOVILIDAD/PMUS_Madrid_2/PMUS%20Madrid/PMUS%20Madrid_Info%20de%20participaci%C3%B3n.pdf

Policía Nacional del Ecuador . (08 de 10 de 2014). *Presencia policial en el centro histórico de Quito*. Obtenido de Policía Nacional del Ecuador : <http://www.policiaecuador.gob.ec/presencia-policial-en-el-centro-historico-de-quito/>

Ponce, S. (01 de 12 de 2016). *Los Pasajes, los primeros centros comerciales de la ciudad*. Obtenido de La Hora: <http://www.ultimasnoticias.ec/noticias/pasajes-centros-comerciales-centro-quito.html>

Problemática del tránsito vehicular. (2017). Obtenido de <http://traficovehicularsibd.weebly.com/>

Quito Adventure . (2016). *Lugares Turísticos* . Obtenido de Quito Adventure : <http://www.QUITOAdventure.com/espanol/relax-ecuador/lugares-turisticos-quito/index.html>

Quito Adventure. (2016). *Teatro Bolívar* . Obtenido de Quito Adventure: <http://www.QUITOAdventure.com/espanol/relax-ecuador/lugares-turisticos-quito/teatros-musica/teatro-bolivar.html>

Quito Alcaldía. (2017). *Sistema Metropolitano de Transporte*. Obtenido de Quito Alcaldía: <http://www.QUITO.gob.ec/index.php/municipio/245-sistema-metropolitano-de-transporte>

Quito Eterno . (2014). *Quito Eterno*. Obtenido de Quito Eterno : <http://www.QUITOeterno.com/cgi-bin/wd/?pg=39>

Quito Turismo. (Nov de 2017). *Quito en Cifras*. Obtenido de Quito Turismo: <https://www.QUITO-turismo.gob.ec/estadisticas/datos-turisticos-principales/category/82-quito-en-cifras>

Racines, R., & Azuero, L. (15 de 12 de 2016). *Relatos de las 7 Cruces de Quito* . Obtenido de Banco Central del Ecuador:

<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/946-relatos-de-las-7-cruces-de-quito>

Rodríguez Alomá, P. (06 de 2008). *El centro histórico, del concepto a la acción integral*. Obtenido de Sistema de Información Científica: <http://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534005.pdf>

Rodríguez, M. (1997). Teorías y enfoques de desarrollo económico. *Redalyc*, 55-74.

Sánchez, N., & Moscoso, W. (2017). *Propuesta de criterios Ambientales para la Peatonalización de calles en la ciudad de Bogotá*. Obtenido de Repositorio de Universidad de la Salle - Bogotá: repository.lasalle.edu.co/bitstream/10185/14130/1/T41.07%20S55p.pdf

Sancho, A. (08 de 02 de 2001). Concepto y definiciones del turismo. En A. Sancho, *Introducción al Turismo* (págs. 45-46). OMT. Obtenido de <http://www.seti.chubut.gov.ar/publico/pdf/Sancho%20et%20al%20OMT%20Introduccion%20al%20turismo.pdf>

Santamaría C, J. (2013). Centros Históricos: Análisis y perspectivas desde la Geografía. *GeoGraphos*, 117-139.

Santana Turégano, M. Á. (06 de 2003). *Formas de Desarrollo Turístico, Reedes y Situación de empleo. El caso de Masplomas (Gran Canaria)*. Obtenido de El Caso de Masplomas (Gran Canaria): <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/51116/mast1de2.pdf;jsessionid=4BA650D50B9974A390C2C290451C865D?sequence=1>

Sanz Alduán, A. (08 de 11 de 2004). *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos*. Obtenido de Ciudades para un futuro más sostenible: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html#fntext-1>

Secretaría de Cultura del DMQ. (2017). *Cumandá Parque Urbano*. Obtenido de Secretaría de Cultura del DMQ: <http://www.quitocultura.info/quienes-somos/>

Secretaría de Movilidad DMQ. (2017). *Intercantonal Urbano*. Obtenido de Secretaría de Movilidad DMQ:

<http://www.secretariademovilidad.quito.gob.ec/index.php/component/content/article.html?id=145>

Secretaría de Territorio, Hábitad y Vivienda MDMQ. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito.

Servicio Ecuatoriano de Normalización. (2015). *Accesibilidad Unversal y Diseño para todos Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno*. Obtenido de Servicio Ecuatoriano de Normalización: http://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/norma_inen_2849_1_criterios_DALCO.pdf

Sistema de Museos y Centros Culturales Quito. (2014). *Museos y Centros Culturales*. Obtenido de Sistema de Museos y Centros Culturales Quito: <http://www.museosquito.gob.ec/>

Tejedor, A. d. (2009). *Proceso de Peatonalización y nieva sociabilidad Los casos de Sevilla y Málaga*. Sevilla : Fundación Centro de Estudios Andaluces.

Unizar.es. (2017). *Señalización*. Obtenido de <http://uprl.unizar.es/seguridad/lugaresdoc/senalizacion.pdf>

Varisco, C. (2008). *Desarrollo Turístico y Desarrollo Local (La Competitividad de los Destinos Turísticos de Sol y Playa)*. Obtenido de Universidad Nacional de Mar de Plata: http://nulan.mdp.edu.ar/550/1/varisco_c.pdf

Zaragocín, C. (29 de 09 de 2017). Factores de Movilidad . (J. Tovar, Entrevistador)