

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE HÁBITAT, INFRAESTRUCTURA Y
CREATIVIDAD

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE
MAGÍSTER EN URBANISMO CON MENCIÓN EN
PROYECTOS URBANOS
CON ENFOQUE AL CAMBIO CLIMÁTICO

ESTRATEGIAS PARA LA CONFORMACIÓN DE FERIAS
LIBRES EN AMBATO – CASO DE ESTUDIO: CALLE TOMÁS
SEVILLA

Volumen I
Trabajo de Titulación

MARTIN SEBASTIAN SORIA ROJAS

DIRECTORA: MARIA MERCEDES ANDRADE VALLEJO

QUITO – ECUADOR
2025

Dedicatoria

A mi ciudad

Agradecimiento

Un agradecimiento a los ciudadanos ambateños que contribuyeron para la realización de este trabajo, personas comprometidas con el cambio y el desarrollo de la ciudad. A todos los docentes que la PUCE puso a mi disposición, quienes con su conocimiento y guía han enriquecido mi formación. A María Mercedes, por su valiosa orientación y apoyo constante a lo largo de este proceso. Finalmente, a mi familia, pilar fundamental, por su amor, comprensión y respaldo incondicional en cada etapa de este camino. En especial a Sofía, por su apoyo absoluto y por ser un faro en todos los momentos clave de mi vida.

ÍNDICE

RESUMEN	1
Abstract	3
INTRODUCCIÓN	5
PROBLEMÁTICA Y ESTADO DEL ARTE (MARCO TEÓRICO)	8
Objetivos – General y específicos	18
METODOLOGÍA	19
RESULTADOS	23
RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN EN SITIO	23
RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN	34
ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LA CALLE TOMÁS SEVILLA	37
PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA CALLE TOMÁS SEVILLA	38
DISCUSIÓN	43
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFÍA	50
ÍNDICE DE TABLAS	52
ÍNDICE DE FIGURAS	53
ANEXOS	55

RESUMEN

Las ferias libres en Ambato son parte de la vida económica y social de la ciudad, estas no solo proporcionan un espacio accesible para que los pequeños productores y comerciantes puedan vender sus productos, sino que también son centros de interacción social fortaleciendo el sentido de comunidad. Sin embargo, la Feria libre sobre la Tomás Sevilla ha experimentado una expansión desordenada del comercio autónomo no regularizado, lo que ha derivado en múltiples problemáticas urbanas y sociales.

La ocupación excesiva del espacio público, tanto de aceras como de calzada, ha generado dificultades en la movilidad peatonal y vehicular, deterioro del paisaje urbano, problemas de seguridad y condiciones insalubres. Así, los conflictos entre la actividad comercial y las otras funciones urbanas del espacio público están empezando a afectar la calidad de vida de los habitantes y la imagen del centro histórico de Ambato.

La investigación inició con un análisis morfológico del espacio, complementado con visitas de campo en diferentes horarios para observar la dinámica de la feria. Se registraron videos y fotografías para documentar la realidad de la calle Tomás Sevilla y permitir cuantificar aspectos relevantes de los usos del espacio público mediante fichas de observación.

Además, se aplicó una encuesta dirigida a comerciantes, residentes y visitantes, cuyo objetivo fue recabar percepciones, identificar necesidades y registrar los inconvenientes que generan la expansión del comercio no regularizado. La combinación de instrumentos facilitó una visión integral de la situación, permitiendo contrastar los datos observados en campo con las experiencias y opiniones de los actores involucrados.

Los resultados revelaron que los días de feria, cuando los comerciantes utilizan el espacio público, la ocupación de la calle alcanza niveles altos, afectando significativamente la movilidad de peatones y vehículos. Se constató además que en las inmediaciones de la

Plaza Primero de Mayo se presenta una mayor concentración de puestos, donde se evidenció también mayor degradación del paisaje urbano y menor funcionalidad del espacio público. Asimismo, se identifican deficiencias en la infraestructura como aceras estrechas, barreras arquitectónicas y ausencia de elementos que faciliten una circulación peatonal inclusiva.

Como respuesta a estas problemáticas, se proponen estrategias orientadas a recuperar y mejorar el uso de la calle Tomás Sevilla. Entre ellas conformar una plataforma única y delimitar la acera y calzada con nuevos anchos, ordenar la feria y limitar la circulación vehicular en las esquinas para fomentar las zonas de encuentro, respetar las preexistencias urbanas valorizando el patrimonio inmaterial y la memoria colectiva, aumentar los estacionamientos tarifados y zonas de carga y descarga.

Estas estrategias no solo buscan ordenar el espacio, sino también preservar el valor cultural y social inherente a la feria libre, haciendo de este modelo una propuesta replicable en otras zonas de la ciudad.

Palabras clave: comercio autónomo no regularizado, espacio público, ferias libres, calle Tomás Sevilla, Ambato.

Abstract

Weekly street markets in Ambato are part of the economic and social life of the city. They not only provide accessible spaces for farmers, growers and vendors to sell their products, but they are also centers of social interaction, strengthening community bonds. However, the weekly street market on Tomás Sevilla St. has experienced a disorderly expansion of unregulated independent trade, which has led to multiple urban and social conflicts.

Most of the street's public space (sidewalks and roadway) is occupied by vendors during the days when the market takes place. Therefore, stalls interfere with both pedestrian and vehicular mobility, causing an increased public perception of urban decay, as well as safety and sanitary concerns. Thus, the conflicts that hinder a balanced coexistence between commercial activity and the rest of public spaces' urban functions are affecting the quality of life of the city's inhabitants and the urban image of downtown Ambato.

The research began with a morphological analysis, complemented by field visits at different times to observe the dynamics of the weekly street market. The daily life of Tomás Sevilla St. was registered on video, photographs, and an observation dairy developed for the study. The documented data allowed to quantify relevant aspects of the uses people gave to the public space.

Additionally, a survey was designed to assess the perception of vendors, residents, and visitors regarding their specific needs, grievances, and thoughts about the rising of non-regularized trading activities. The use of two different analysis instruments opened the way for gaining a comprehensive view of the case of study by allowing a data comparison between the researcher's field observations and the different points of view of the actors involved.

The study showed that during the three days of the weekly street market, the encroachment of vendors' stalls on public space limits its capacity to sustain other uses, hindering vehicular and pedestrian mobility. On the one hand, the concentration of stalls

varied along the street, resulting in an increasing number of vendors the closer one is to the *Primero de Mayo* Plaza, making its vicinity the place where mobility is most difficult, and urban environment is most degraded. On the other, the street's own morphology contributes to the problem: narrow sidewalks, architectural barriers, and lack of street fixtures. As a result of these, the study proposes a series of urban strategies to improve the functionality of the Tomás Sevilla St., such as changing the proportion of public space destined to pedestrian and motorized vehicles exclusive use, reorganizing the parking system, giving order to vendor stalls, among others, that seek to be a guideline to better the conditions of other weekly street markets in the city.

Keywords: non-regularized autonomous trade, public space, street markets, Tomas Sevilla Street, Ambato.

INTRODUCCIÓN

Las ferias libres han sido, a lo largo de los siglos, la principal expresión para el ejercicio económico local y donde se da fundamentalmente la interacción social y cultural de los habitantes en las ciudades. Son en estos espacios donde pequeños productores y comerciantes venden productos agrícolas y artesanales en la ciudad, fortaleciendo la conexión de esta con el campo. En la ciudad de Ambato, estas ferias existen desde el siglo XIX y han ido evolucionando y adaptándose a los cambios urbanos y sociales de la ciudad. La mayor parte de quienes participan en ella son productores y comerciantes que provienen de comunidades indígenas localizadas en las parroquias rurales del cantón. Pedro Reino, historiador, comentó en 2014 sobre la evolución de la feria:

A partir del 2 de mayo de 1870, la oferta de productos agrícolas y de servicios se trasladó del domingo al lunes y el principal centro de expendio fue la plaza Mayor. En 1909, cuando empezó la construcción del parque Juan Montalvo y su monumento, los feriantes fueron trasladados a la plaza 10 de agosto, que posteriormente se convirtió en el parque Fermín Cevallos. Entonces, la feria se movilizó una vez más, esta vez hacia la Plaza Colombia en donde se edificó el mercado Modelo. (El Telégrafo, 2014)

La calle Tomás Sevilla es una de las más activas del centro de la ciudad. En los días de feria, se caracteriza por el uso que los comerciantes hacen tanto de las aceras como de la calzada para colocar sus puestos de venta. Estos, muchas veces, son construidos con elementos improvisados, como carretillas, cajones de madera e incluso vehículos particulares, que no siempre cuentan con los respectivos permisos municipales. Esta ocupación intensa del espacio público causa dificultad en la movilización de personas y automotores. Además, al no haber establecido protocolo alguno para la gestión de residuos, se suelen dar ciertas condiciones insalubres que afectan a la población del sector, sea esta permanente o flotante.

Esa intensa actividad ha resultado en el establecimiento de esta calle como uno de los ejes comerciales neurálgicos de la ciudad de Ambato, lo que permite un alto nivel de interacción social, en especial los lunes. Existe un alto número de locales comerciales en las plantas bajas, mientras que el espacio público es ocupado por comerciantes autónomos no regularizados, quienes dejan corredores para el paso de las personas en las aceras. Sin embargo, estos no tienen un ancho suficiente para el libre tránsito de peatones, por lo que estos se ven obligados a hacer uso de la calzada, a su vez, dificultando el paso de vehículos y poniendo en riesgo su seguridad física.

Los lunes, miércoles y viernes son los días preferidos por los comerciantes para hacer uso del espacio público en la calle Tomás Sevilla. Aguinaga Bósquez y Saltos Ibarra (2022) mencionan que, de 1.565 personas encuestadas en Ambato, los picos de presencia del comercio autónomo no regularizado se dan precisamente esos días. Indican, además, que este tipo de comercio representa un 20% de las ventas de los lunes, un 14 % los miércoles y un 19% los viernes (Aguinaga Bósquez y Saltos Ibarra, 2022).

Por lo anterior, este sector ha sido vital para el comercio autónomo no regularizado, especialmente los lunes, conocidos popularmente como "lunes de feria". Sin embargo, la feria ha crecido de manera exponencial, especialmente en las inmediaciones de los centros de abastos. Esto ha resultado en que los desafíos relacionados con la movilidad, la higiene, la seguridad y la convivencia ciudadana se acrecienten en los últimos años, especialmente tras la pandemia por COVID-19.

El cierre temporal, y en algunos casos permanente, de muchos negocios y una significativa disminución de plazas de empleo, obligó a una gran parte de la población a recurrir al comercio autónomo no regularizado como medio de subsistencia. Según Aguinaga Bósquez y Pérez Barral (2022), este fenómeno generó un uso descontrolado del espacio público en Ambato, afectando el tránsito y la seguridad. Como consecuencia, la calle Tomás Sevilla se ha convertido en una de las complejas en términos de gestión urbana. Por otra parte, la ausencia de normativas municipales que regulen adecuadamente el uso del espacio público para actividades comerciales también ha contribuido en el crecimiento desorganizado de estas ferias. Aguinaga Bósquez y Saltos Ibarra (2022)

destacan que el comercio autónomo no regularizado ha aumentado significativamente en años recientes, impactando no solo la movilidad vehicular y peatonal, sino también la estética y calidad del paisaje urbano.

Sin embargo, esta situación no es solo un problema de Ambato, sino que se observa en muchas otras ciudades latinoamericanas, donde el aumento de este tipo de actividad comercial presenta serios desafíos para la planificación urbana. Entre ellos, uno de los más importantes está en cómo mediar las oportunidades que el comercio autónomo no regularizado ofrece al desarrollo económico local con los aspectos negativos que se dan a nivel morfológico y funcional, así como de percepción ciudadana, precisamente por la falta de regulación y el impacto sobre el ordenamiento urbano. En ese sentido, investigaciones en otras ciudades ecuatorianas, como Cuenca y Loja, han demostrado que, con una planificación adecuada y políticas públicas inclusivas, es posible integrar las ferias libres y mercados no regularizados al tejido urbano, mejorando tanto la calidad del espacio público como las condiciones laborales de los comerciantes.

Reconociendo que el comercio urbano no es solo una actividad económica, sino una expresión cultural en permanente transformación gracias a las interacciones sociales que este produce es posible apreciar el valor social de la feria libre de la calle Tomás Sevilla. En los días de feria, el área se transforma en un entorno vibrante donde residentes y visitantes interactúan, fomentando un sentido de comunidad y pertenencia. No obstante, para que estas dinámicas sean sostenibles en el tiempo, es crucial implementar estrategias que aseguren un uso eficiente y seguro del espacio público. Es por ello por lo que este estudio tiene como objetivo proponer estrategias que mejoren la funcionalidad de la feria libre en la calle Tomás Sevilla, a partir de un análisis detallado de su morfología, sus usos actuales y las necesidades de los distintos actores que hacen uso de la calle.

PROBLEMÁTICA Y ESTADO DEL ARTE (MARCO TEÓRICO)

Zamora y Coello Gómez (2015) definen a las ferias libres como los espacios en los que se congregan un importante número de comerciantes y compradores, normalmente ubicados sobre una calle principal de la localidad, utilizando alrededor de 500 metros a lo largo de la vía, en donde coexisten puntos de venta regularizados y no regularizados. Estas suelen ser un referente de la localidad donde se llevan a cabo, en las cuales se comercializa la producción tradicional de la zona, lo que las convierte en expresiones sociales en primera instancia.

Mancilla (2015) señala que el comercio autónomo no regularizado surge como consecuencia de la sobrecarga de la mano de obra y la insuficiente generación de empleo, lo cual obliga a muchas personas a buscar alternativas de subsistencia. Ante la falta de oportunidades en el mercado laboral regularizado, gran parte de la población opta por el comercio de productos como una fuente de ingresos, a pesar de no estar regulados.

El espacio público, entendido como plazas, parques y, principalmente, calles, es el ámbito fundamental de interacción ciudadana, donde convergen diversas actividades y expresiones sociales (García-Domenech, 2014). En este entorno, las personas circulan, se manifiestan, celebran y construyen su identidad tanto de manera individual como colectiva. Asimismo, el espacio público permite la visibilidad social, pero también ofrece la posibilidad de anonimato dentro del tejido urbano.

Tanto García-Doménech (2014) como Gutiérrez Cruz (2022) coinciden en que el espacio público es un buen escenario para la interacción social y la vida urbana. Mientras que García-Doménech lo presenta como un lugar de encuentro en el cual se manifiestan diversas dinámicas sociales y expresiones individuales o colectivas, Gutiérrez Cruz resalta su papel en la estructuración de la ciudad, vinculándolo con la funcionalidad y el dinamismo de las actividades cotidianas. Además, este último autor resalta la necesidad de que el espacio público sea inclusivo y accesible, señalando la importancia del diseño y la planificación urbana en su configuración para garantizar su eficiencia y calidad.

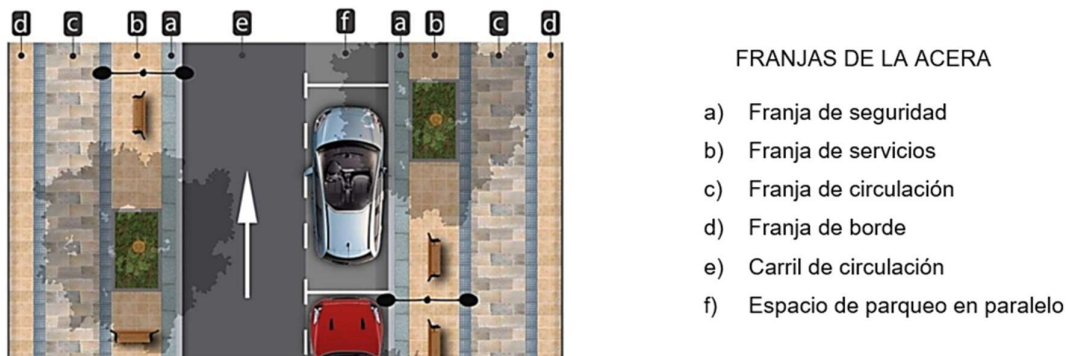
Es así como un buen diseño de espacio público garantiza la construcción de ciudades más caminables y, por tanto, más sostenibles. Según Jan Gehl (2014), proyectos que involucren la mejora de los espacios para ciclistas y peatones ayuda con el desarrollo de “una ciudad vital, sostenible, sana y segura” (pg. 6).

Se entiende entonces que una ciudad caminable y sostenible mejora la vida de sus habitantes. En este marco, Carlos Moreno (2021) propone el modelo de la “ciudad de los 15 minutos” para ser implementado en París. Moreno propone reestructurar el paisaje urbano construido, considerando la proximidad, diversidad y densidad requerida, tanto de personas como de actividades, considerando un tiempo óptimo de desplazamiento a pie de 15 minutos (Moreno et al., 2021).

La propuesta de Moreno (2021) busca reurbanizar la ciudad. Para ello, se pueden considerar modificaciones a la morfología de las calles, a través tanto del cambio de la forma de ocupación del suelo para permitir la continuidad de fachadas en ejes comerciales, como a través del rediseño de su sección, otorgándole más espacio al peatón (Andrade Vallejo, 2016) y mayor uniformidad al pavimento. Esto último por cuanto los pavimentos no uniformes generan barreras arquitectónicas, que se definen como obstáculos físicos que restringen la movilidad, especialmente de personas con discapacidades, y que se surgen a causa del crecimiento urbano desordenado, limitando el libre desplazamiento y profundizando la exclusión social (Castro, 2020).

En el contexto local, Diego Hurtado, propone un Manual de Calles Activas y Caminables (2016), donde plantea estrategias para el diseño de calles que mejoren la movilidad peatonal y limiten el tránsito vehicular. En él, se establecen cuatro franjas diferenciadas en el diseño de aceras: una de borde, próxima a la línea de fábrica; una de circulación, para el libre tránsito de las personas; una de servicios, para colocación de mobiliario urbano, iluminación y arbolado; y una de seguridad, para la apertura de puertas de vehículos estacionados o dejando pasajeros (Figura 1).

Figura 1. Partes de la acera.



Nota: Tomado del Manual de calles activas y caminables, Hurtado, 2016.

Los cambios de sección de vía proponen también la redistribución de la calzada, manteniendo un carril para el aparcamiento de automóviles y uno de circulación, con un ancho fijado en función de la velocidad máxima permitida para la vía. Esto es importante, ya que experiencias internacionales han demostrado que mayores anchos de carril estimulan la circulación de vehículos a mayor velocidad (INEN, 2011). Por esta razón, el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) estableció en 2011 los anchos recomendados de carriles según las velocidades máximas permitidas en la Ley de Tránsito ecuatoriana (Tabla 1).

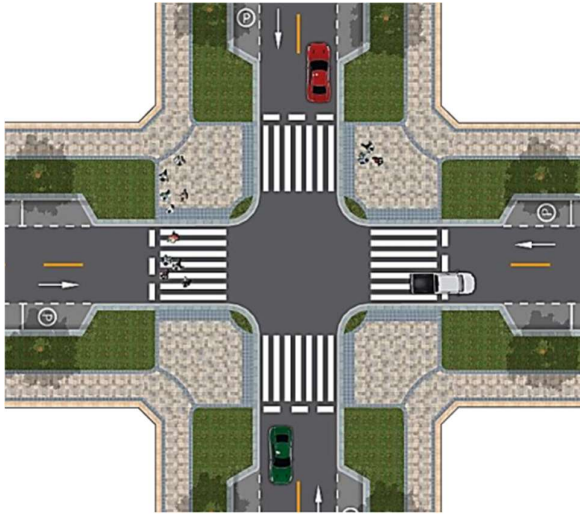
Tabla 1. Ancho de carriles.

VELOCIDAD MÁXIMA DE LA VÍA (km/h)	ANCHO DE CARRIL (m)
Menor a 50 (urbana)	3,00
De 50 a 90 (rural)	Entre 3,00 a 3,50
Mayor a 90 (rural)	Entre 3,50 a 3,80

Nota: Fuente INEN 2011

Para garantizar cruces peatonales seguros, se propone la creación de sobreechamientos de acera en las intersecciones que disminuyen la distancia que debe transitar el peatón sobre la calzada. Estos también protegen al peatón del arranque directo de los automóviles estacionados y, a su vez, protegen a estos últimos de los automóviles en movimiento (Figura 2).

Figura 2. *Diseño de intersecciones a nivel de calzada, con aceras ensanchadas en las esquinas.*



Nota: Tomado del Manual de calles activas y caminables, Hurtado, 2016.

Las propuestas de rediseño buscan mejorar la caminabilidad y aumentar el indicador de Reparto del Viario Público Peatonal, del grupo de investigación Llactalab. Este indicador mide el porcentaje de viario público destinado al peatón y tiene un valor óptimo establecido por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona en el año 2008 del 75% (Hermida et. al, 2015).

En 2015, la Asamblea General de la ONU aprobó la Nueva Agenda Urbana 2030, que orienta a los Estados miembros hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental. Dentro de sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el ODS 11, destaca por su enfoque en lograr ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Además, establece que se proporcione el acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles (Naciones Unidas, 2015, pg. 53). En ese sentido, se considera que ciudades más caminables, con más espacio para peatones, contribuirían a acercarse al cumplimiento de este objetivo.

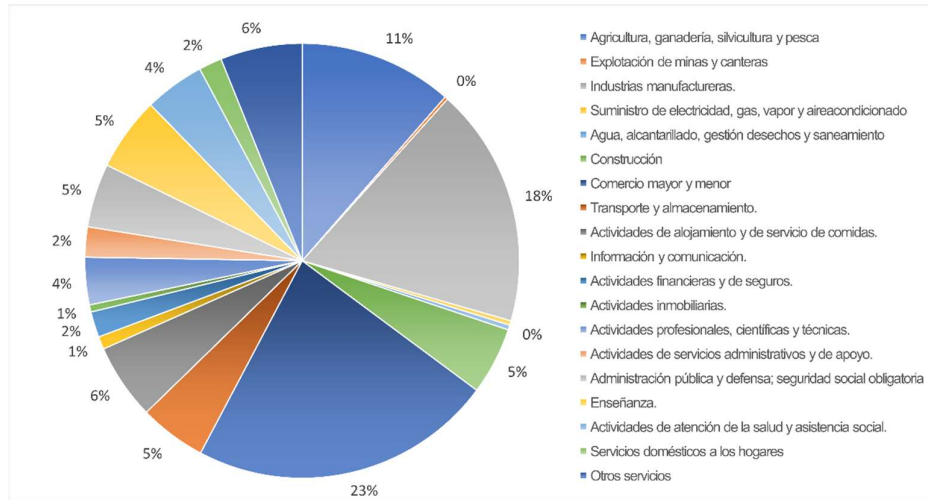
En el ámbito nacional, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) establece las directrices para la planificación del suelo urbano y rural, así como las obligaciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) de generar planes para la gestión del suelo en sus demarcaciones territoriales. En el artículo

42 define cuáles son los tratamientos urbanísticos, o estrategias de planeamiento, que pueden designarse a los diferentes polígonos de intervención territorial según la clasificación del suelo. Para suelos urbanos, tratamientos aplicables son los de conservación, sostenimiento o renovación, entendida esta última como el reemplazo de estructuras deterioradas por nuevas que se integren física y socialmente al entorno. Además, obliga a los GAD municipales a definir estándares urbanísticos de obligatorio cumplimiento, relacionados con la calidad del espacio público, la protección del paisaje y la gestión de riesgos (LOOTUGS, 2016).

El tratamiento urbanístico de renovación, tal como lo define la LOOTUGS, tiene cierta relación con el concepto de regeneración urbana. Esta última se entiende como una serie de actuaciones que se dan en áreas urbanas centrales deterioradas que sufren de procesos de abandono y vaciamiento, y que buscan confrontar los problemas económicos, sociales, físicos y medioambientales que surgen en consecuencia (Delgadillo, 2020). Sin embargo, es importante señalar que estas actuaciones pueden generar conflictos urbanos, entendiéndolos como dinámicas grupales que generan tensiones y desafíos al modelo establecido de desarrollo urbano (Melé, 2017). Según Melé, estas dinámicas no solo involucran la ocupación del espacio público, sino que también afectan la percepción y configuración de la imagen urbana, acotando que una de las causas principales de estos conflictos son las iniciativas socioeconómicas determinan cómo las personas interactúan, las acciones que realizan y la forma en que se apropian de su entorno urbano.

Con respecto al caso de estudio, la ciudad de Ambato se encuentra ubicada en el centro de la zona andina del Ecuador. Según el Censo 2023 del INEC, su población urbana es de 177.316 habitantes, mientras que existen 193.348 habitantes en la zona rural. El diagnóstico estratégico del PDOT Ambato 2050, resalta que las principales actividades económicas del cantón son, como se aprecia en la Figura 3, la industria manufacturera, la agricultura y el comercio al por mayor y menor (GAD Ambato, 2022).

Figura 3. Población Ocupada según rama de actividad en el Cantón Ambato. Fuente PDOT Ambato 2050.



Nota: Elaboración propia, 2025.

De acuerdo con Castro Martín y Chías Navarro (2019), Ambato es la ciudad de mayor actividad económica en la provincia. Esto, por cuanto cada lunes, se lleva a cabo en el centro de la ciudad la feria semanal de productos. A ella, llegan muchos comerciantes, la mayoría indígenas provenientes de Píllaro, Quisapincha, Pasa, Pilahuín, Salasaca, Chibuleo, y Tomabela. Estas comunidades, que pertenecen a diferentes parroquias y cantones de la provincia de Tungurahua, demostrando cómo una gran cantidad de gente que tiene sus actividades de producción agrícola en las zonas rurales dentro y fuera del cantón Ambato se dirige a esta ciudad para vender sus productos en los mercados regularizados y no regularizados.

Por su parte, la calle Tomás Sevilla es una vía del casco histórico de Ambato que conecta de Este a Oeste dos centros de abasto, el Mercado Modelo y la Plaza Primero de Mayo, conformando un eje comercial importante en la dinámica económica de la ciudad (Figura 4). Por ello, esta zona concentra una gran parte de la actividad comercial del centro de la ciudad. Esto ha atraído a muchos comerciantes autónomos no regularizados, quienes la han visto como una buena oportunidad de ejercer su derecho al trabajo, como se mencionó previamente.

Figura 4. Delimitación del área de estudio y ubicación de los equipamientos comerciales más próximos.



Nota: Elaboración propia, 2025, sobre fotografía aérea de Google Earth, 2025.

Aguinaga Bósquez y Saltos Ibarra (2022) mencionan que la alta concentración de comercio autónomo no regularizado en la ciudad de Ambato ha generado una degradación del espacio público, afectando la convivencia y el orden urbano. Este fenómeno transforma los espacios compartidos en áreas de desorden y vulnerabilidad, propiciando condiciones que pueden facilitar actos de inconducta y delincuencia. En este sentido, la presencia del comercio informal no solo impacta la funcionalidad del entorno urbano, sino que también influye en la percepción de seguridad y calidad de vida de los ciudadanos.

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial PDOT 2050, Ambato se proyecta como:

Un conjunto dinámico y heterogéneo conformado por centralidades que potenciarán los distintos usos constituidos por la población y adaptados a su territorio. Las centralidades permitirán, paulatinamente, la descentralización de procesos, una movilidad eficiente bajo el modelo de ciudad de 15 minutos y el desarrollo armónico y equitativo (GAD Ambato, 2024).

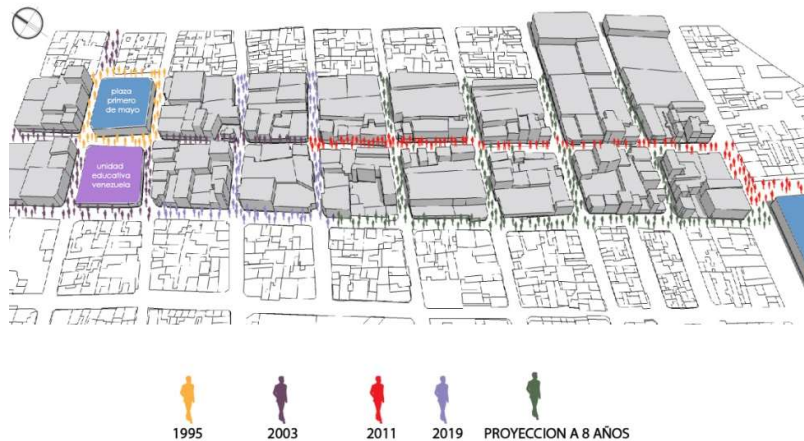
Este instrumento urbanístico establece entre sus proyectos emblemáticos el desarrollo de una propuesta de modelo de gestión eficiente para el comercio en la red de plazas y mercados (GAD Ambato, 2024). Incluye programas de Regulación del Comercio Informal, Creación de una Empresa Pública de Plazas y Mercados y Ordenación del Comercio Informal, para promover la ocupación ordenada y fortalecer nuevas centralidades (GAD Ambato, 2024).

El Plan Complementario del Centro Histórico, parte del PUGS 2033, busca revitalizar esta área con enfoque turístico, controlando el comercio informal y fomentando el uso residencial. Propone una ciudad caminable, con espacios públicos seguros, movilidad peatonal y transporte alternativo, especialmente para grupos de atención prioritaria.

En la actualidad, Ambato se encuentra en la lista de ciudades con mayor índice de desempleo en el Ecuador. Tomando los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el desempleo en el primer trimestre del año 2024 alcanzó a unas 1.770 personas. Esta cifra indica que, hasta el mes de mayo del 2024, el 5.5% de la población económicamente activa está en situación de desempleo, lo que supone un incremento con respecto al año 2023 (4.1%). Esto parece ser una de las causas de que se evidencie un aumento considerable del trabajo autónomo no regularizado como medio de subsistencia, especialmente en los alrededores de las plazas y mercados del centro de la ciudad.

El comercio autónomo no regularizado ha ido incrementándose con el paso del tiempo en las ferias libres de la calle Tomás Sevilla. Oscar Sánchez (2020) manifiesta en su investigación que, desde el año 1995, el comercio informal se ha ido expandiendo en los alrededores de la plaza Primero de Mayo, continuando su expansión por la calle Tomás Sevilla hasta la calle Cristóbal Colón para 2003 y, para 2011 se conformó un corredor comercial informal que abarca toda la calle Tomás Sevilla hasta el Mercado Modelo que, para finales de 2019, ocupó también en las calles secundarias cercanas a la Plaza Primero de Mayo (Figura 5).

Figura 5. *Proyección de ocupación del suelo.*



Fuente: Oscar Fabricio Sánchez López, 2022.

Según el portal de noticias El Heraldo (2021), la Cámara de Comercio de Ambato realizó un censo en el año 2021 que puso en evidencia que los comerciantes autónomos no regularizados duplicaban a los comerciantes formales. Estos últimos son quienes operan en locales privados y aquellos que cuentan con puestos en la Red de Plazas y Mercados Municipales (Heraldo, 2021).

Según el artículo publicado en el diario La Hora (2022), los moradores y comerciantes de los alrededores de la calle Tomás Sevilla se sienten preocupados debido a las plagas que tienen en sus casas y locales comerciales, entre ellas cucarachas y ratones. Ellos aseguran que se debe al basurero que se forman en las esquinas los lunes y viernes a causa de la feria informal (Figura 6).

Figura 6. *“Cansados de vivir entre basura, ratas y cucarachas”*



Fuente: Diario La Hora, 2022.

Tomando como referencia las imágenes de 360° del servicio *Google Street View* proporcionadas por la plataforma *Google Maps*, es posible comparar a través del tiempo el estado de la calle Tomás de Sevilla. En la figura 7 se puede apreciar que, entre 2014 y 2024, las características morfológicas de la calle Tomás Sevilla, en lo concerniente al reparto y diseño del viario, se ha mantenido en el tiempo sin recibir mejora alguna por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato.

Figura 7. Intersección de la calle Tomás Sevilla y con la calle Vicente Rocafuerte. La imagen superior corresponde al año 2014, mientras que la inferior es del 2024.



Nota: Elaboración propia, 2025, a partir de imágenes del servicio *Google Street View*.

Objetivos – General y específicos

Objetivo general:

- Definir estrategias que mejoren la funcionalidad de la feria libre en la calle Tomás Sevilla y que puedan replicarse en otras calles de la ciudad de Ambato.

Objetivos específicos:

- Determinar las características morfológicas de la calle Tomás Sevilla.
- Analizar los usos y las necesidades de los diferentes usuarios de la feria en la calle Tomás Sevilla.

De lo anterior, se tiene que la calle Tomás Sevilla tiene nueve tramos a estudiar. Los límites de cada tramo están detallados en la tabla a continuación:

Tabla 2. *Determinación de tramos*

TRAMO	DELIMITACIÓN (DE NORESTE A SUROESTE)
T1	Lizardo Ruiz y García Moreno
T2	García Moreno y Araujo
T3	Araujo y Cuenca
T4	Cuenca y Cristóbal Colón
T5	Cristóbal Colón y Vicente Rocafuerte
T6	Vicente Rocafuerte y Simón Bolívar
T7	Simón Bolívar y Darquea
T8	Darquea y Primera Imprenta
T9	Primera Imprenta y Pedro Fermín Cevallos

Nota: Elaboración propia, 2025.

Como parte del análisis morfológico de la calle, se establecieron los siguientes aspectos a observar y estudiar:

- Número de lotes frentistas por tramo
- Usos principales en planta baja
- Alineación de las edificaciones
- Consolidación de la manzana
- Paisaje urbano (mobiliario urbano, arbolado, alumbrado público, barreras arquitectónicas, contaminación del aire, contaminación sonora, contaminación visual)
- Ocupación del espacio público por comerciantes autónomos
- Proporción de aceras y calzada (distribución del viario)

Para levantar la información necesaria, se elaboró una ficha de observación que permitiera registrar los datos pertinentes para analizar los aspectos detallados antes. El formato de la ficha puede observarse en el Anexo 1. En cada ficha, además, consta el tramo al que corresponde está en un pequeño mapa que se elaboró a partir de la información catastral proporcionada por el GAD Municipalidad de Ambato. Además, se determinó que para el registro de la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes autónomos no

bastaría una única observación. Para la obtención de datos confiables, entonces, sería necesario visitar la calle todos los días, durante una semana, en tres horarios distintos: en la mañana, al mediodía y al término de la tarde. Estas visitas se registraron en video con el objetivo de encontrar patrones en la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes autónomos no regularizados, tanto en los días de feria como en el resto de la semana, y analizar su interacción con peatones y vehículos.

Por otra parte, se construyeron imágenes panorámicas del perfil urbano de cada tramo de la calle, con especial atención en realizar un registro fotográfico de sus aspectos relevantes (Anexo 2). También se registró el estado del mobiliario urbano, del alumbrado público, del arbolado y del pavimento de las aceras. Finalmente, la recolección de datos en campo finalizó con la verificación en sitio de las medidas de la calle y de las aceras, para calcular la relación acera-calzada.

Para contrastar con los datos observados, y para conocer la percepción de las personas que usan y habitan la calle, se diseñó una encuesta dirigida a comerciantes ambulantes, comerciantes en locales, visitantes o consumidores y a residentes del sector. La encuesta (Anexo 3) se dividió en tres secciones. La primera fue una sección general para recopilar datos generales de los diversos actores urbanos y determinar a qué grupo focal (comerciante ambulante, un visitante o consumidor, un comerciante con local o un residente del sector) pertenecía el encuestado. Según eso, cada encuestado respondería una serie de preguntas orientadas a conocer las necesidades y percepciones específicas del grupo focal al que pertenecía. La sección final, en cambio, buscó conocer la percepción general de ciertos aspectos del diseño y uso de la calle que no se verían afectados por dichos roles.

Para definir el tamaño de la muestra, se empleó la herramienta de cálculo del sitio web *SurveyMonkey* a partir de los siguientes datos:

- Población de Ambato: 370.664 habitantes (INEC, 2023)
- Nivel de confianza: 95%
- Margen de error: 7%

- **Tamaño de la muestra: 196 personas**

La decisión de modificar el valor estándar del margen de error del 5% al 7% para reducir el tamaño de la muestra se debió a las limitaciones que se tenían para la realización de la encuesta. Por un lado, se contaba con un tiempo limitado y corto para la difusión de esta, así como para el procesamiento y análisis de resultados. Por otro, los limitados recursos para realizarla. Adicionalmente, se consideró la inseguridad que vivía en ese momento el país, ya que preocupaba que existiera reticencia de parte de la población para responder la encuesta. Esto también llevó a la decisión de realizar la encuesta a través de medios digitales: las preguntas se programaron en la herramienta *Google Forms* y la difusión se realizó a través de grupos de *WhatsApp* con habitantes del sitio de estudio, para procurar que los encuestados frecuenten el lugar una vez al mes como mínimo, que sean comerciantes con local comercial o comerciantes autónomos no regularizados que trabajan en la calle Tomás Sevilla, o que sean residentes de la zona o consumidores frecuentes en la feria.

Cabe señalar que, a pesar de la modificación del margen de error, se considera que la muestra de 196 encuestas es lo suficientemente representativa. De acuerdo con el sitio web *SurveyMonkey* (2024), cuando se realizan investigaciones exploratorias en las que el objetivo principal es identificar tendencias generales, un margen de error mayor es aceptable, especialmente si la población presenta características o comportamientos muy similares.

Finalmente, contrastando toda la información recopilada sobre la calle Tomás Sevilla con los resultados de las encuestas, se analizaron todas las actividades que se dan en la zona para encontrar un equilibrio en los usos del espacio público. Esto es importante, ya que se considera que las actividades de la feria libre son parte de la identidad urbana del sector y, por tanto, deben ser capaces de coexistir de manera segura y ordenada con las demás actividades que los habitantes y demás usuarios realizan en la calle. De este análisis se definieron estrategias para mejorar la calidad del paisaje urbano de la calle Tomás Sevilla y se identificaron aquellas que podrían ser replicables en otras calles del centro histórico de la ciudad de Ambato.

RESULTADOS

Tras las varias visitas al sitio para recopilar información, tanto en las fichas (Anexo 1) como en el registro fotográfico (Anexo 2) y grabaciones, se procedió al procesamiento y análisis de los datos recopilados. Asimismo, tras haber obtenido 196 respuestas a la encuesta, se analizaron los resultados tabulados por la plataforma *Google Forms* (Anexo 3). Finalmente, se procede a la definición de estrategias de mejora para la vía, así como una propuesta de diseño.

RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN EN SITIO

a) Usos principales en planta baja

Prácticamente todas las edificaciones de la calle Tomás Sevilla tienen locales comerciales en planta baja, como puede evidenciarse en el Anexo 2. La Figura 9 muestra la acera occidental del tramo T6, donde se observa que, algunas edificaciones poseen más de un local en planta baja.

Figura 9. Perfil Urbano de la calle Tomás Sevilla, Tramo T6 – Acera Oeste.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Existe una excepción a la actividad comercial en planta baja en el tramo T2, ya que, hacia el lado occidente, se identifica un equipamiento educativo frente a la Plaza Primero de

Mayo (Figura 10). Sin embargo, la plaza sí tiene una actividad comercial intensa, aunque no existan locales comerciales edificados.

Figura 10. Localización de la Unidad Educativa Venezuela en el tramo 2 de la calle Tomás Sevilla, identificación de las aceras y usos principales en planta baja.



Nota: Elaboración propia, 2025.

La Tabla 3 presenta un resumen de los usos en planta baja a partir del análisis de fachadas. Como se puede ver, la actividad comercial es predominante en la calle. Cabe señalar que no se ha considerado relevante enfatizar como un uso el acceso a los niveles superiores.

Tabla 3. Usos en planta baja

TRAMO	ACERA	USO PRINCIPAL	OTRO USO
T1	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T2	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Educación	Ninguno
T3	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T4	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T5	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T6	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T7	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T8	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno
T9	Oeste	Comercio	Ninguno
	Este	Comercio	Ninguno

Nota: Elaboración propia, 2025.

b) Alineación de las edificaciones y continuidad de la acera.

En la Figura 11 se puede ver la forma de las manzanas y la línea de fábrica hacia la calle Tomás Sevilla en cada una de ellas. Es importante notar que la línea de fábrica, dispuesta en el Plan Regulador de 1951, debería ser continua según el nuevo ancho de vía establecido en él. Sin embargo, la existencia de inmuebles patrimoniales en los tramos T4, T5 y T9 impidieron parcialmente la implementación de esta nueva línea de fábrica.

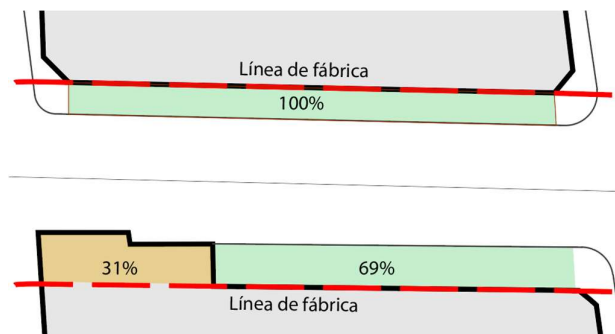
Figura 11. Localización de inmuebles patrimoniales en la calle Tomás Sevilla y variaciones en su línea de fábrica.



Nota: Elaboración propia, 2025, con base en información proporcionada por el GAD Municipal de Ambato.

La Figura 12 muestra uno de los tramos de la calle Tomás Sevilla que ejemplifica la medición de la consolidación de la línea de fábrica. Si las edificaciones presentan características que generan discontinuidades de acera, se considera que la consolidación de esta es inferior al 100%.

Figura 12. Continuidad de fachada y consolidación de línea de fábrica de la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025

La Tabla 4 resume el porcentaje de consolidación de cada tramo de la calle Tomás Sevilla. En la mayoría de ellos, la línea de fábrica está completamente consolidada. Las excepciones corresponden a los tramos T4, T5 y T9 por las edificaciones patrimoniales.

Tabla 4. Porcentaje consolidación fachada en planta baja de la calle Tomás Sevilla por tramo

TRAMO	ACERA	LONGITUD DEL TRAMO (m)	LÍNEA DE FABRICA CONTINUA (m)	CONSOLIDACIÓN DE LÍNEA DE FABRICA
T1	Oeste	49.00	49.00	100 %
	Este	50.13	50.13	100 %
T2	Oeste	43.53	43.53	100 %
	Este	43.60	43.60	100 %
T3	Oeste	56.68	56.68	100 %
	Este	55.51	55.51	100 %
T4	Oeste	47.07	47.07	100 %
	Este	48.71	15.10	31 %
T5	Oeste	50.51	50.51	100 %
	Este	52.00	34.35	68 %
T6	Oeste	56.31	56.31	100 %
	Este	55.92	55.92	100 %
T7	Oeste	52.54	52.54	100 %
	Este	51.78	51.78	100 %
T8	Oeste	54.33	54.33	100 %
	Este	55.62	55.62	100 %
T9	Oeste	49.10	49.10	100 %
	Este	45.81	39.28	80 %

Nota: Elaboración propia, 2025.

c) Paisaje urbano

Figura 13. Disposición de alumbrado público en la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

La calle Tomás Sevilla no cuenta con mobiliario urbano ni arbolado. Sin embargo, todos los tramos cuentan con alumbrado público en una de las dos aceras, de manera alternada (Figura 13). En general, las luminarias están a 9 metros de altura y distanciadas cada 33 metros, aproximadamente. La mayoría están ancladas a las fachadas de las edificaciones, siendo una excepción el tramo T2, donde se sujetan de postes. El tratamiento de la calle es relativamente homogéneo. Existen rampas en algunas intersecciones, pero no en todas, generando barreras arquitectónicas que dificultan la movilidad peatonal (Anexos 1 y 2). Aunque la mayoría de las luminarias no se sujetan de postes, estos elementos sí existen, ya que sostienen tanto el tendido eléctrico como el de telecomunicaciones (Figura 14).

Figura 14. *Tendido eléctrico y de telecomunicaciones en la calle Tomás Sevilla.*



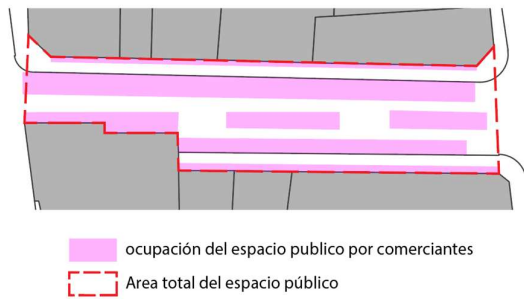
Nota: Tomado de Google Street View, 2025.

De las repetidas visitas al sitio, se pudo observar que los lunes, miércoles y viernes hay un aumento en la congestión vehicular. Debido a ello, se aprecia un incremento en el uso de bocinas y gran acumulación de esmog. También existe contaminación auditiva por el uso de parlantes y altavoces por parte de los comerciantes, en especial en los días de feria.

d) Ocupación del espacio público por comerciantes autónomos

La Figura 15 muestra la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes, tanto autónomos como los que tienen locales, que exhiben allí sus productos, con base en las observaciones realizadas.

Figura 15. Disposición de comercio en aceras y calzadas de la calle Tomás Sevilla, Tramo T5.



Nota: Elaboración propia, 2025.

La Tabla 5 presenta, a manera de resumen, la sistematización del uso del espacio de la calle Tomás Sevilla para actividades comerciales. El porcentaje se ha calculado con base en un análisis gráfico como el de la figura anterior para cada tramo.

Tabla 5. Porcentaje promedio de ocupación del espacio público por comerciantes autónomos.

TRAMO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
T1	67%	17%	23%	10%	20%	10%	10%
T2	73%	20%	33%	20%	27%	20%	20%
T3	73%	17%	27%	13%	20%	17%	17%
T4	67%	10%	17%	13%	17%	10%	10%
T5	70%	20%	20%	13%	20%	10%	10%
T6	53%	5%	7%	5%	13%	5%	10%
T7	33%	7%	8%	5%	10%	5%	10%
T8	30%	7%	8%	5%	10%	5%	10%
T9	30%	8%	10%	5%	17%	5%	10%

Nota: Elaboración propia, 2025.

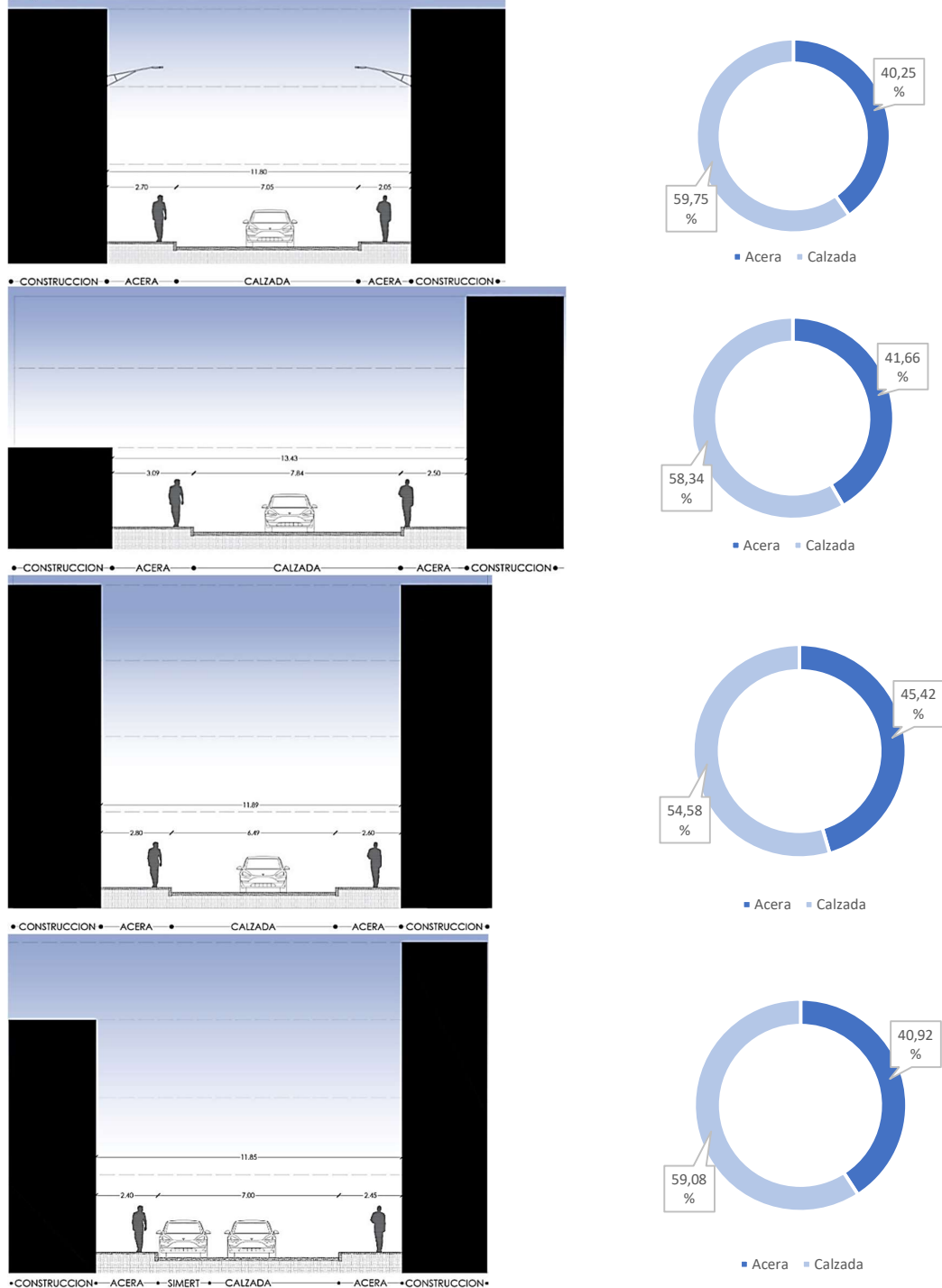
Como puede verse, la ocupación de la calle Tomás Sevilla por parte de comerciantes es constante e intensa, en especial en los días de feria (lunes, miércoles y viernes). En los tramos T1, T2, T3, T4 y T5, la intensidad de ocupación incrementa debido a la proximidad con la Plaza Primero de Mayo.

e) Proporción de aceras y calzada

En general, las aceras son asimétricas y tanto estas como la calzada tienen ancho variable tramo a tramo. Esto muestra que la calle es bastante irregular. En cuanto a la repartición del viario, cuando la calzada mide aproximadamente 7 metros o más, se generan dos

carriles de estacionamiento y uno de circulación. Los anchos de acera varían entre uno y tres metros, afectando la movilidad peatonal por la presencia de obstáculos permanentes (postes) y no permanentes (puestos de ventas) que se ubican a lo largo de estas.

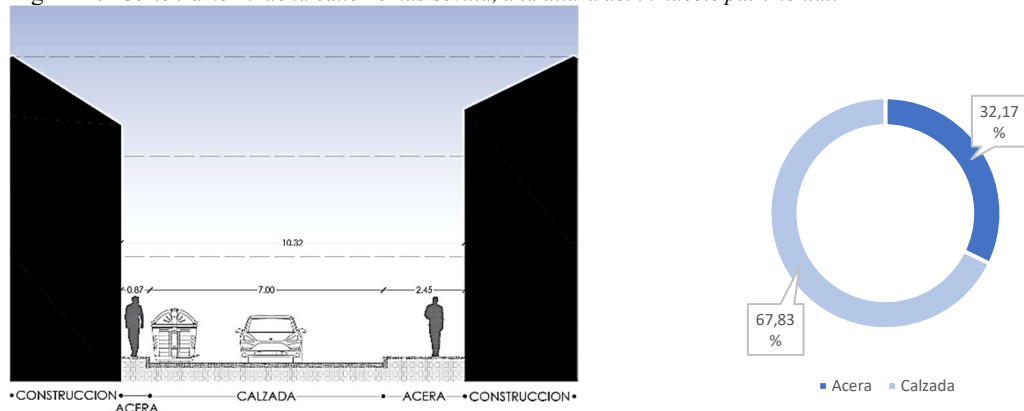
Figura 16. De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T1, T2, T3 y T9 de la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

La Figura 16 muestra los cortes tipo de los tramos T1, T2, T3 y T9. Estos tienen en común que las aceras ocupan, al menos, el 40% del ancho total de la vía. El tramo T3 es el que mejor proporción de acera tiene, alcanzando el 45,42% de ancho total de la calle. Aunque en los tramos mostrados en la figura anterior se estacionan carros a ambos lados, solo el tramo T9 cuenta con un carril oficial de estacionamiento tarifado (SIMERT). Además, en el tramo T9 se encuentra un inmueble patrimonial que conserva su alineación original, reduciendo la acera que le hace frente, y, en lugar del estacionamiento tarifado, se encuentra un contenedor de basura (Figura 17). Esto repercute en la disminución de la proporción de aceras del 40,92% al 32,17%.

Figura 17. Corte tramo T9 de la calle Tomás Sevilla, a la altura del inmueble patrimonial.



Nota: Elaboración propia, 2025.

También es importante indicar que, pese a que el tramo T3 tiene las aceras más anchas de toda la calle, con algo más de tres metros, esta presenta discontinuidades a causa de la pendiente de la vía y de los ingresos a algunas edificaciones, como puede verse en la Figura 18. Esto genera escalones que impiden que se pueda tener accesibilidad universal.

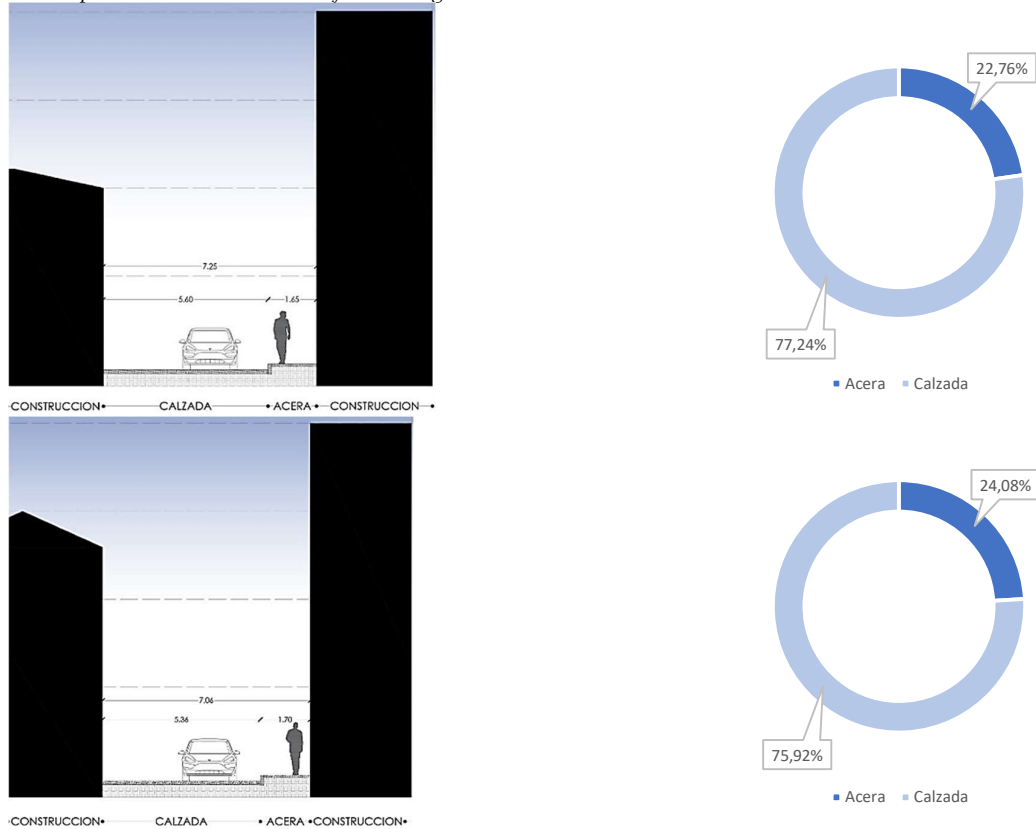
Figura 18. Fotografía de los escalones en la acera del tramo T3.



Nota: Elaboración propia, 2025.

En los tramos T4 y T5 existen también inmuebles patrimoniales, por lo que estos poseen dos secciones distintas. En estos tramos toda la calle se estrecha y, frente al inmueble patrimonial, la acera desaparece por completo (Figura 19).

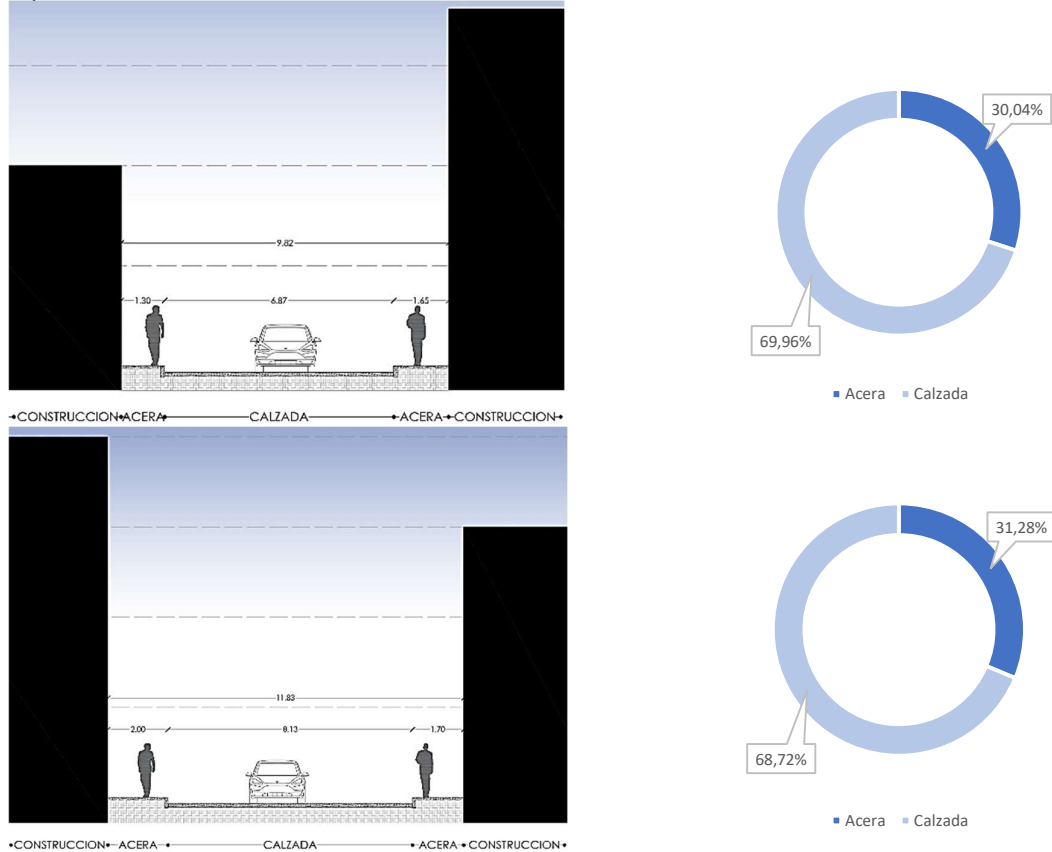
Figura 19. De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T4 y T5 de la calle Tomás Sevilla, en la sección donde existe un bien patrimonial con su línea de fábrica original.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Después de los inmuebles patrimoniales, vuelven a existir dos aceras (Figura 20). La proporción de estas incrementa, del 22,76% al 30,04% en el tramo T4, y del 24,08% al 31,28% en el tramo T5. De todas maneras, la calzada vuelve a tener ancho suficiente para que los automóviles puedan estacionarse nuevamente a ambos lados.

Figura 20. De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T4 y T5, en la sección donde las edificaciones tienen la línea de fábrica actual.



Nota: Elaboración propia, 2025.

En los tramos T6, T7 y T8 la calle recupera sus 11 metros de ancho, por lo que los automóviles se estacionan a ambos lados de la vía. Sin embargo, solo uno de estos carriles es un estacionamiento tarifado SIMERT, como puede verse en la Figura 21.

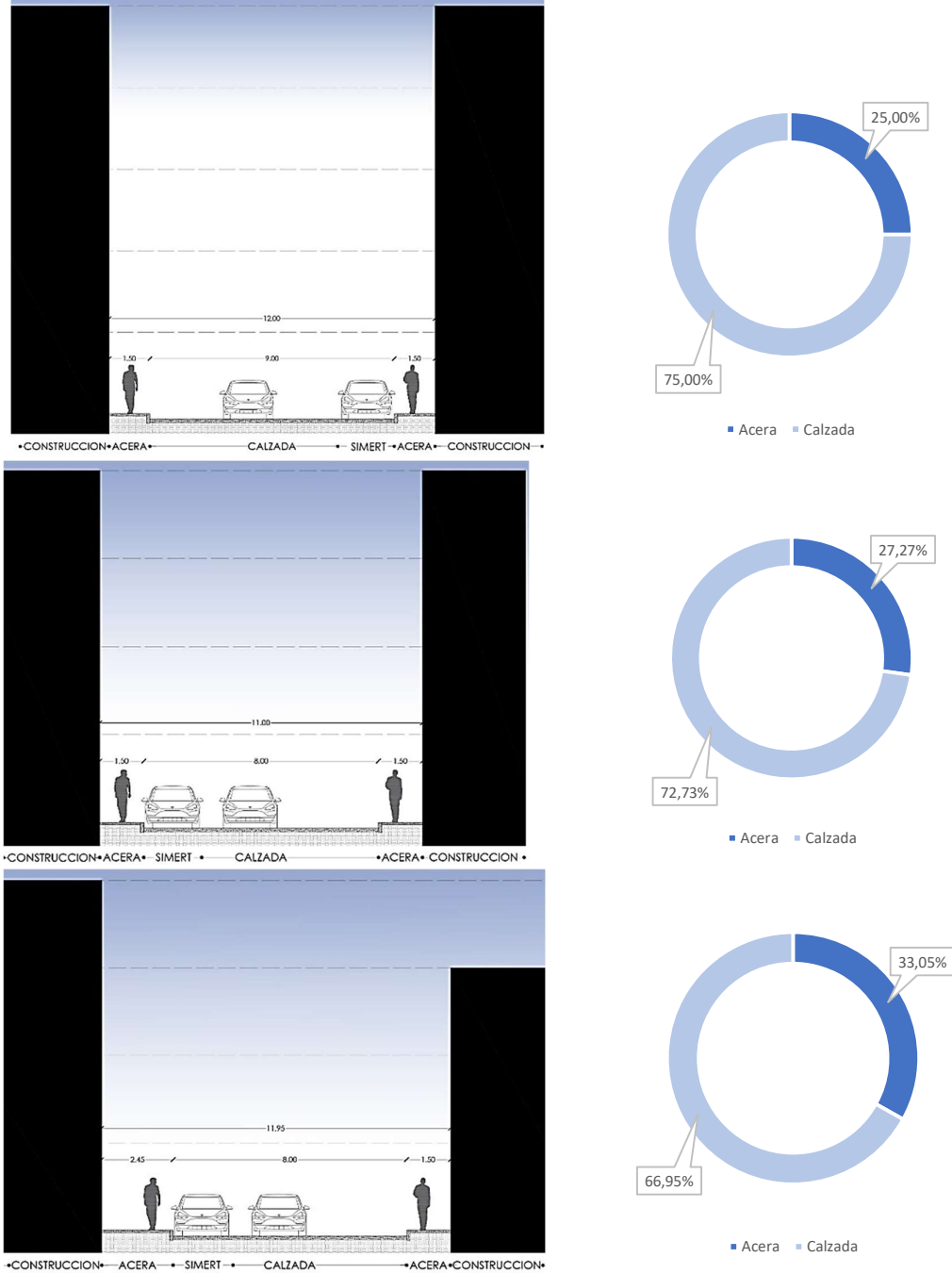
Figura 21. Zona de estacionamiento tarifado en los tramos T6, T7, T8.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Pese al ensanchamiento de la calle en los tramos T6, T7 y T8, estos siguen teniendo aceras estrechas (Figura 22). Aquí, la proporción de aceras con respecto del ancho de vía es pequeña, entre el 25%, en el tramo T6, y el 33,05%, en el tramo T8.

Figura 22. De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T6, T7 y T8 de la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE PERCEPCIÓN

La encuesta realizada a 196 personas fue tabulada automáticamente por la plataforma *Google Forms* y sus resultados cuantitativos pueden revisarse, pregunta a pregunta, en el Anexo 3. A continuación, se presenta el resumen de las respuestas para conocer, en primer lugar, tanto las características de la población que respondió la encuesta (apartado a), así como su percepción general sobre las condiciones de la calle Tomás Sevilla (apartado e). También se resumen las percepciones específicas de cada actor social que hace uso de esta calle (apartados del b al d).

a) Caracterización general de los encuestados

El 52,6% de los encuestados se identifican como mujeres, el 46,9% como hombres y el 0,5% restante se identificó como de otro género. El grupo etario más representado es el de personas de entre 41 y 50 años (39,3%), seguido por personas de entre 31 y 40 años (27%) y el de 51 a 65 años (13%). La mayoría de encuestados completó sus estudios secundarios (37,8%), seguido por quienes llegaron a cursar estudios de tercer nivel universitarios (30,6%).

De los 196 encuestados, 41 son comerciantes autónomos (20,9%), 56 son comerciantes con local (28,6%), 49 son residentes (25%) y 50 son visitantes o consumidores de los comercios o de la feria (25,5%). Si bien los comerciantes autónomos son los menos representados en la encuesta, se puede considerar que hay una participación relativamente equilibrada de todos los actores urbanos que habitan, transitan y hacen uso de la calle.

b) Percepciones de los comerciantes autónomos que operan en la calle Tomás Sevilla

Los comerciantes autónomos acuden a la calle Tomás Sevilla mayoritariamente los lunes, miércoles y viernes, siendo los “Lunes de Feria” cuando más están presentes. Los martes, jueves y sábados acude menos del 50% de los encuestados. El domingo es cuando menos comerciantes autónomos acuden: únicamente una persona (2,4%) afirmó asistir ese día.

La mayoría de los comerciantes realizan esta actividad desde hace, al menos, 6 años (43,9%), es decir, desde antes de la pandemia por COVID-19. Solo el 12,2% de los encuestados afirmó dedicarse al comercio autónomo por más de 10 años. También es posible ver que desde 2018 en adelante un gran número de personas se incorporó a esta forma de trabajo, representando también el 43,9% de los encuestados. Es decir, en el período entre 2014 y 2018 se incorporaron tantas personas a la actividad comercial autónoma como aquellas que lo hicieron entre el 2018 y el 2024.

Los principales productos que reportan comercializar son frutas y legumbres (43,9%), seguidos de ropa y accesorios (34,1%). Además, la mayoría concuerda en que la calle Tomás Sevilla atrae a muchas personas, en especial en los días de feria. El 68,3% de los encuestados afirma que se ubica en el mismo lugar cada vez que acude a la feria. Un 31,7% de los encuestados afirma haber recibido alguna sanción por parte del GADMA, y el 85,4% indica que no ha recibido ninguna propuesta por parte de esta institución para mejorar sus condiciones de trabajo.

El 70% de los encuestados dice estar dispuesto a reubicarse si el GADMA les propone hacerlo, pero solo el 10% de este grupo lo haría solo si se mantienen las condiciones actuales de trabajo. El 90% restante se reubicaría solo si existieran mejores condiciones de trabajo. Sin embargo, 30% de encuestados (alrededor de 12 personas) no están dispuestas a reubicarse en ningún caso.

c) Percepción de los visitantes y consumidores de los comercios de la calle Tomás Sevilla

Una parte considerable de los encuestados visita la feria al menos una vez por semana (42%), mientras que otro grupo importante lo hace dos veces (38%) o incluso todas las semanas (18%). La mayoría accede en vehículo privado (56%), aunque también se dirigen a pie un 26% y en transporte público un 12%, esto refleja que existen distintos niveles de cercanía y por lo tanto variaciones en el acceso a la feria.

El 84% de los visitantes identifica el comercio de frutas y legumbres como el más relevante, lo cual refuerza la idea de que la feria es un punto clave para el abastecimiento y los visitantes retornen con frecuencia.

d) Percepción de los comerciantes que operan en locales formales y residentes de la calle Tomás Sevilla

El grupo de encuestados señala que el lunes es el día de mayor venta, seguido por el viernes y el miércoles, lo que muestra una concentración de la actividad comercial a inicios de semana. En contraste, los sábados y domingos presentan los niveles más bajos. En cuanto al tipo de comercio que se desarrolla en los locales, la oferta de productos es variada, destacándose la venta de artículos de primera necesidad, seguido por ropa y accesorios.

El 46,9% de los encuestados afirma que la presencia de la feria y la concentración de comerciantes autónomos no regularizados dificultan ligeramente el acceso para desplazarse o acceder a su vivienda. Un 30,6% indica que es muy difícil el acceso y el 22,4 % restante manifiesta que la feria no influye.

La mayor parte de los residentes (71,4%) considera que la feria genera más basura de lo habitual y el 18,4% afirma que los servicios de limpieza gestionan adecuadamente la limpieza del entorno. Finalmente, el 8,2% expone que el entorno se mantiene limpio, mientras que el resto de los encuestados mencionan que las personas que organizan la feria deben asumir su limpieza.

El 49% de los residentes afirma que la convivencia con los comerciantes autónomos presenta muchos conflictos y molestias, mientras que el 38,8% asegura que existen inconvenientes, pero que estos son manejables. En términos de seguridad, el 84,8% cree que la feria libre aumenta la inseguridad en la calle.

Los residentes y comerciantes permanentes indican que la feria libre impacta en sus actividades diarias por la generación de ruido (37,1%), por dificultades en el acceso a sus locales o viviendas (36,2%), por un aumento en la acumulación de basura (33,3%) y por dificultades a la movilidad (34,3%). Por otra parte, un 33,3% sostiene que atrae a posibles clientes y un 27,6% asegura que influye positivamente en sus ventas. Sin embargo, gran parte de los encuestados considera necesaria la reubicación de los comerciantes en espacios alternativos fuera de las calles, formalizando el comercio en espacios definidos.

e) Percepción general de las condiciones de la calle

El 78,1% de los encuestados indica que la proporción entre acera y calzada no es adecuada. Entre los aspectos de la feria a mejorar destaca la seguridad, la movilidad peatonal y vehicular y la organización de los puestos. Además, los encuestados señalan que la iluminación por las noches es deficiente (79,1%), mientras que durante el día no existen zonas de sombra (66,7%) y que el estado de las aceras es entre regular (57,9%) y malo (39,5%).

El 54,1% de los encuestados percibe que los vehículos pueden circular en los días de feria, aunque a menor velocidad que habitualmente. En contraste, el 43,9% considera que los carros casi no pueden moverse. La feria también impacta en el tránsito peatonal, el 59,1% califica que las personas casi no pueden moverse por la acera, y un 34,2% dice que no pueden caminar por la acera, pero pueden caminar por la calzada.

ESTRATEGIAS DE MEJORA DE LA CALLE TOMÁS SEVILLA

Se han identificado las siguientes acciones de mejora que requiere la calle:

- Eliminación de barreras arquitectónicas
- Cambio de sección de vía
- Generación de intersecciones seguras
- Limitaciones al uso de vehículos (automóviles)
- Ordenamiento de la feria libre

- Ordenamiento de los espacios de estacionamiento sobre la vía
- Mejoramiento de la calidad ambiental de la calle
- Mejoramiento de la calidad espacial y funcional de la calle

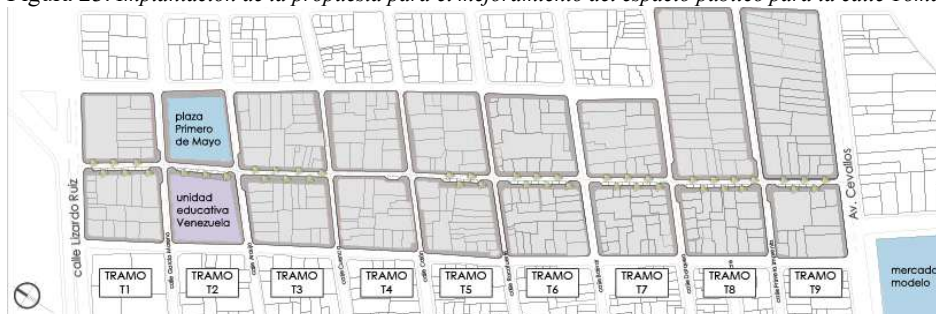
A partir de estas acciones de mejora, se definen estrategias de diseño para concebir un proyecto urbano para la calle Tomás Sevilla:

- Reducción del ancho de carril de circulación al mínimo establecido
- Definición de un carril de estacionamiento tarifado
- Peatonalización de calzada (lunes, miércoles y viernes)
- Ensanchamiento de aceras, diseñadas considerando una superficie uniforme y ancho suficiente para incluir mobiliario urbano, iluminación y arbolado
- Diseño de rampas de acceso a estacionamientos en edificaciones que no interrumpen el espacio de circulación en aceras
- Ensanchamiento de aceras en intersecciones para acortar distancias de cruce, con sus respectivas rampas para personas con movilidad limitada, y para protección de vehículos estacionados

PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA CALLE TOMÁS SEVILLA

Se propone la implementación de una plataforma única, generando un mismo nivel de acera y calzada a lo largo de toda la calle. Se eliminan las barreras arquitectónicas existentes, colocando elementos de protección para garantizar la seguridad peatonal (Figura 23; Anexo 5).

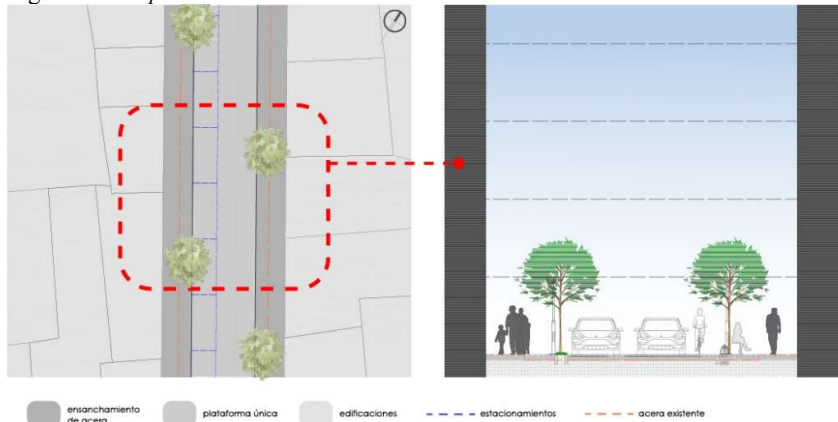
Figura 23. *Implantación de la propuesta para el mejoramiento del espacio público para la calle Tomás Sevilla.*



Nota: *Elaboración propia, 2025.*

Se estableció un ancho estándar de calzada de 3,50 metros para la circulación vehicular en cada uno de los tramos, para garantizar la circulación de los vehículos livianos y camiones de abastecimiento, y un carril de estacionamiento tarifado de 2,20 metros de ancho (Figura 24).

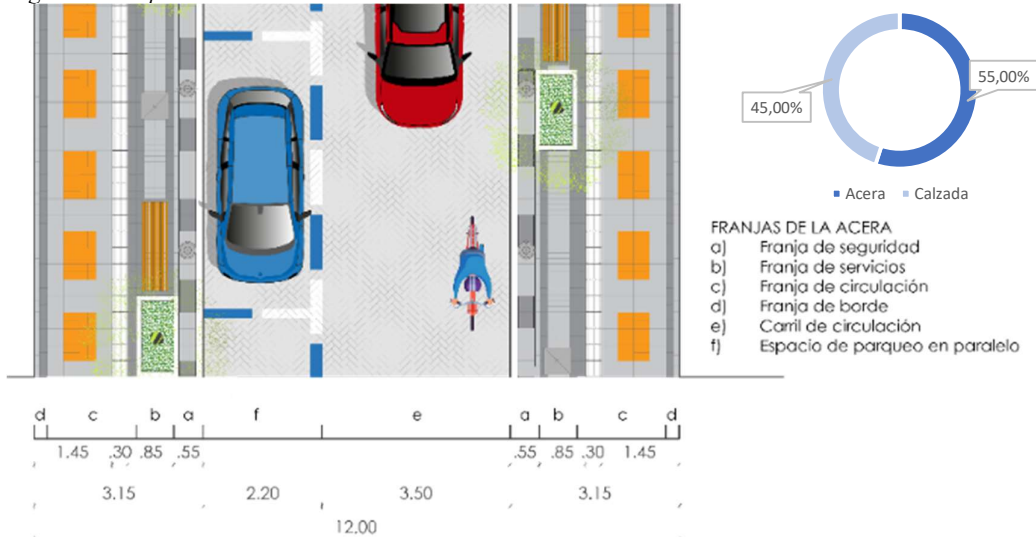
Figura 24. Propuesta de diseño del tramo T6 de la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Esta redistribución de la sección de la vía permitió el ensanchamiento del espacio destinado al peatón. Considerando el ancho predominante de la vía, el espacio destinado exclusivamente al peatón corresponde al 45% del total de la vía, distribuido asimétricamente a lo largo del eje (Figura 25).

Figura 25. Propuesta de diseño del tramo T6 en la calle Tomás Sevilla.

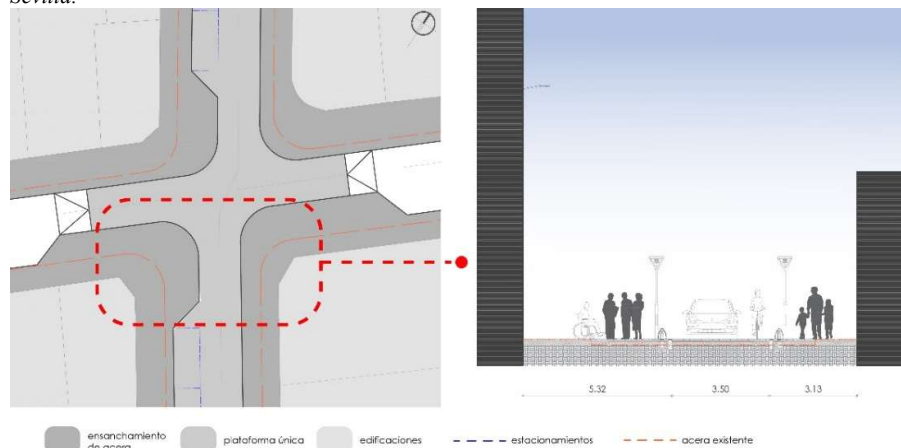


Nota: Elaboración propia, 2025.

Se considera la implementación de pavimentos podotáctiles y señalización acústica para mejorar la movilidad de las personas con discapacidad visual. También se propone la mejora de la iluminación, con la implementación de luminarias peatonales en reemplazo de las vehiculares en una franja de servicios que también incorpora arbolado y mobiliario urbano. Esto permitirá generar zonas de descanso y sombra que también ayuden a mitigar el efecto de “isla de calor”. Por otra parte, para hacer frente a la acumulación de basura, especialmente en los días de mayor afluencia de comerciantes, se plantea la colocación estratégica de contenedores de basura diversificados en cada uno de los tramos, así como la colocación de baterías sanitarias en calles aledañas para solventar las necesidades de los comerciantes autónomos y visitantes. La propuesta también contempla el soterramiento de las redes de telefonía e internet para reducir la contaminación visual, permitiendo que las fachadas de los edificios adquieran mayor protagonismo.

Para limitar la circulación de vehículos, se establece que la plataforma única se extienda a las intersecciones de la calle Tomás Sevilla con las demás calles. Además, para facilitar el cruce peatonal de un lado a otro de la calle en dichas intersecciones, se prevé el ensanchamiento de la zona de protección en las esquinas de todos los tramos de la calle. Esta intervención permitirá una mayor visibilidad en los cruces, beneficiando tanto a peatones como a conductores, puesto que los bolardos que delimitan las zonas de circulación peatonal de la zona de estacionamiento o de circulación, también permitirán proteger a los vehículos estacionados de los que están en movimiento (Figura 26).

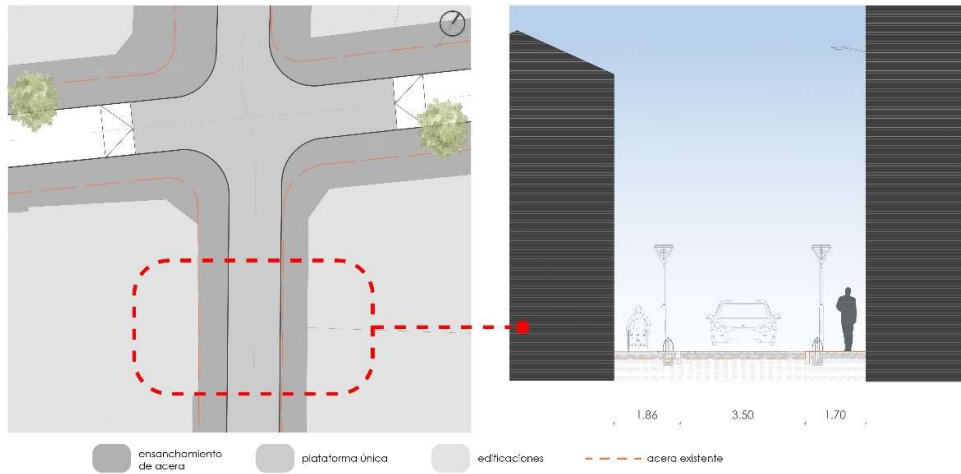
Figura 26. Propuesta de diseño de la esquina del Tramo 8 para el ensanchamiento de esquinas en la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

En los tramos con inmuebles patrimoniales, donde se reduce el ancho total de la calle, se prioriza el espacio de seguridad peatonal, suprimiendo estacionamientos (Figura 27).

Figura 27. Propuesta de diseño del tramo T3 sección 1 con inmuebles patrimoniales de la calle Tomás Sevilla.

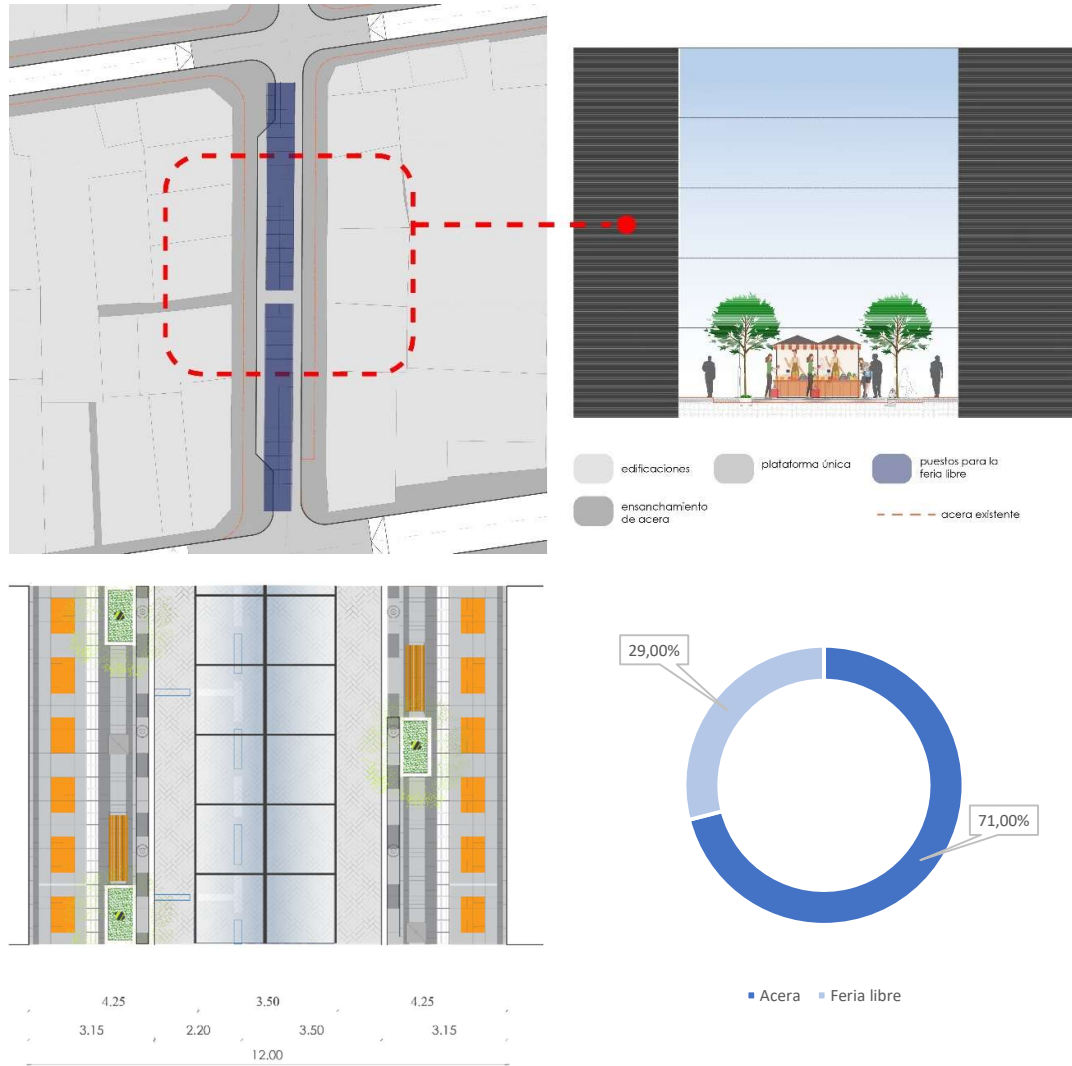


Nota: Elaboración propia, 2025.

Se reconoce el valor social y cultural de la feria libre en Ambato, no solo como un motor de la economía local, sino también como un atractivo urbano distintivo del centro histórico de la ciudad. Por ello, se propone que esta se integre con el diseño de la calle de tal manera que conviva con las demás actividades de esta.

Por tanto, se prevé una reorganización de los puestos, adoptando un módulo de 1,75 x 1,75 m que ocupa el ancho total del espacio de circulación vehicular, mismo que deberá restringirse en los días de feria. Esto asegura el acceso peatonal a locales comerciales y viviendas en planta baja, mientras que permite la colocación de hasta 480 puestos a lo largo de toda la calle (Figura 28).

Figura 28. Propuesta de compatibilización de usos en el espacio público con la feria libre (arriba) y de ocupación del espacio (abajo) en la calle Tomás Sevilla.



Nota: Elaboración propia, 2025.

DISCUSIÓN

De acuerdo con los resultados de campo y la percepción de los usuarios, el espacio público de la calle Tomás Sevilla no puede albergar adecuadamente todas las actividades que se desarrollan en él. La superposición de actividades comerciales formales e informales genera saturación del espacio, aumentando los conflictos entre los peatones, comerciantes y vehículos.

Gran parte de los encuestados considera que existen numerosos conflictos derivados de la presencia del comercio autónomo. Esta percepción coincide con lo planteado por Bósquez e Ibarra (2022), quienes señalan que dicha actividad afecta la convivencia y el orden urbano. El impacto de la feria libre no solo se manifiesta en la ocupación del espacio, sino también en el deterioro de las relaciones entre vecinos. Estas tensiones disminuyen la sensación de seguridad y calidad de vida.

Si bien la feria libre es una tradición, se puede proponer la implementación de horarios diferenciados o días en los que se permita la libre instalación de puestos y otros días en los que se priorice la movilidad, de modo que se reduzcan los conflictos con el tráfico vehicular y peatonal en la zona. Esta y otras regulaciones deberán estar respaldadas por normativas municipales claras que definan los usos permitidos, restringidos y prohibidos en el espacio público. Lo que permitirá una convivencia más armoniosa entre la actividad comercial y otros usos urbanos.

Según el análisis de los datos observados se ha comprobado que el uso predominante de la calle Tomás Sevilla es comercial. Lo que consolida la vía como un importante eje comercial dentro del centro histórico de Ambato. Se ofrece una amplia variedad de productos. La mayor parte de los encuestados indicó que se dedican principalmente a la comercialización de frutas y legumbres, ropa y accesorios, así como artículos de primera necesidad, aunque también se registraron otras actividades, pero en menos medida.

También se identificaron barreras arquitectónicas en varios sectores de la zona de estudio, como aceras demasiado estrechas o inexistentes y escalones dificultando la movilidad. Esta situación se agrava cuando las aceras son ocupadas por los puestos de la feria libre, limitando aún más la circulación peatonal. Asimismo, en los tramos que presentan edificaciones patrimoniales se genera discontinuidad en las aceras que impiden transitar adecuadamente a los peatones.

Las ferias libres son fundamentales en las dinámicas urbanas de Ambato y su permanencia es relevante. Según Pedro Reino, desde 1870, los lunes se destinan al comercio de productos agrícolas y de servicio, tradición que aún perdura. Los resultados indican que los lunes hay mayor ocupación del espacio público, seguidos de miércoles y viernes. Esto coincide con un incremento del flujo de personas de barrios urbanos y rurales. El comercio se concentra principalmente en los tramos cercanos a la Plaza Primero de Mayo.

Adicionalmente, hay que tomar en cuenta que en los tramos más alejados a la plaza existen estacionamientos tarifados (SIMERT), lo que permitirá evaluar si deben mantenerse en su ubicación actual, reubicarse en calles aledañas o incrementarse en otros sectores. Esta decisión es clave, dado que una parte significativa de quienes acuden a la calle Tomás Sevilla lo hacen en vehículos particulares.

Por tanto, el GAD Ambato tendrá que normar el uso del espacio público, definiendo unívocamente usos permitidos, condicionados, restringidos y prohibidos, para garantizar el control y convivencia de las diferentes actividades. Considerando las necesidades de cada usuario, incluyendo a los comerciantes autónomos no regularizados. Asimismo, la disposición del mobiliario urbano necesario para la disposición de residuos provocados por la intensa actividad comercial, tomando en cuenta que estos elementos deben formar parte del paisaje urbano.

Según lo observado y las percepciones de los encuestados, diversos elementos en la calle, como los puestos de la feria y los vehículos estacionados, obstruyen la visibilidad de los peatones. Considerando el principio de “los ojos en la calle” de Jane Jacobs, que sugiere

que la percepción de seguridad está estrechamente relacionada con la capacidad de ver y ser visto, mejorar las condiciones actuales de la calle Tomás Sevilla debe asegurar una adecuada relación visual entre todos los actores sociales presentes en el espacio público, incluyendo los peatones, vehículos y el comercio en general.

El análisis morfológico de la calle Tomas Sevilla revela que la proporción de las aceras en relación con el ancho total de la vía no alcanza en ningún tramo el indicador de viario público peatonal igual o superior al 75%, establecido por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Esto estaría también en consonancia con lo expuesto por Hurtado (2016), quien recomienda estos cambios para transformar las aceras en zonas activas y caminables, ofreciendo mayor seguridad a los peatones. Sin embargo, el ancho de vía y los requerimientos funcionales de esta, no permiten que el rediseño propuesto alcance dichos valores pese a que sí mejora el espacio peatonal y genera una distribución más equitativa del espacio público.

Los encuestados perciben que la zona de estudio carece de buena iluminación nocturna y espacios de sombra durante el día. La luminaria actual de la calle Tomás Sevilla está enfocada al tránsito vehicular, afectando la visibilidad peatonal y el paisaje urbano. Por tanto, se propone mejorar la iluminación orientada al peatón y la incorporación de áreas de sombra sin obstruir la libre circulación. Estas acciones mejorarían la funcionalidad y calidad del espacio público.

A partir de este análisis, se definieron estrategias que pueden implementarse para mejorar la funcionalidad de la calle Tomas Sevilla, permitiendo su convivencia con la feria libre. Estas estrategias incluyen lineamientos de diseño que podrían replicarse en otras calles de la ciudad de Ambato:

- Reducción del ancho de carril de circulación al mínimo establecido.
- Definición de un carril de estacionamiento tarifado.
- Peatonalización de calzada (lunes, miércoles y viernes).
- Ensanchamiento de aceras, diseñadas considerando una superficie uniforme y ancho suficiente para incluir mobiliario urbano, iluminación y arbolado.

- Ensanchamiento de aceras en intersecciones para acortar distancias de cruce.
- Plataforma única en todos los tramos para mejorar la accesibilidad de todos los ciudadanos.

Es importante enfatizar en el mejoramiento de la calidad funcional y espacial del rediseño, en este caso utilizamos una “plataforma única”, que pretende eliminar las barreras arquitectónicas manteniendo un mismo nivel de acera y calzada. Dado que se plantea peatonalizar la zona durante los días de feria, es importante mantener la continuidad espacial y accesibilidad. En consonancia con Diego Hurtado (2016), se busca optimizar la caminabilidad del espacio público, promoviendo la movilidad peatonal y reducir la circulación vehicular.

Además, la plataforma única se complementa con el ensanchamiento del espacio de uso exclusivo peatonal para poder incluir mobiliario urbano, luminaria adecuada y arbolado público. Esta intervención busca generar una multiplicidad de usos en el espacio, garantizando el bienestar de los usuarios dando respuesta a las necesidades detectadas durante el análisis.

CONCLUSIONES

La investigación desarrollada en torno a la feria libre de la calle Tomás Sevilla, permitió comprender el impacto de aspectos sociales, culturales y económicos de los habitantes en relación con el uso del espacio público. Las ferias libres son un elemento esencial de la identidad social y cultural en la ciudad de Ambato, que se fue consolidando a lo largo de la historia. Sin embargo, el crecimiento desordenado y la ocupación inadecuada del espacio público han generado múltiples problemáticas urbanas. Entre ellas se destacan la congestión en aceras y calzadas, la interrupción de la movilidad peatonal y vehicular, la degradación del paisaje urbano, conflictos sociales y condiciones insalubres que afectan tanto a los residentes como a los usuarios temporales. Los hallazgos obtenidos en esta investigación resaltan la necesidad de transformar el entorno urbano para mejorar la calidad de vida en el centro histórico de la ciudad de Ambato.

El asentamiento de las ferias es un patrón que se repite a lo largo del tiempo. Esto surge a raíz de las deficiencias en la situación social y económica del país. Los comerciantes autónomos se ven obligados a apropiarse del espacio público, ya que esto les permite tener mayor visibilidad para vender sus productos. En este contexto, se debe considerar al comercio autónomo como un actor fundamental en la estructuración de la ciudad e incluirlo en las dinámicas urbanas de la ciudad.

La percepción ciudadana evidencia la necesidad de mejorar aspectos como la seguridad, movilidad, organización de puestos, ruidos e higiene de la zona de estudio. Es por eso por lo que los ciudadanos recomiendan la reubicación y retiro de los comerciantes o la formalización en espacios definidos. Sin embargo, para preservar la identidad cultural de la ciudad, es fundamental pensar en regular el comercio autónomo mediante estrategias urbanas que busquen revitalizar la zona, respondiendo a las necesidades de todos los usuarios. Por tanto, el espacio público debe ser flexible, multifuncional y cambiante, capaz de desarrollar actividades de comercio barrial y dinamizar los sectores de la ciudad, sin perder de vista la función principal: garantizar la movilidad segura de peatones y vehículos. La propuesta planteada busca ser integral, reflejando la convergencia entre el análisis técnico y la participación ciudadana, fundamentándose en el marco teórico. Se

trata de un modelo que, al transformar la calle Tomas Sevilla en un espacio público ordenado, inclusivo y sostenible, no solo mejora la calidad de vida en el centro histórico de Ambato, sino que también sienta las bases para replicar esta intervención en otras zonas de la ciudad. En esencia, la propuesta articula un rediseño funcional y normativo que garantiza la integración armónica de los distintos usos, la movilidad, el comercio y la vida comunitaria, potenciando el valor social y cultural de la feria libre.

De la investigación realizada podemos concluir que existe ausencia de interés por parte del GAD para solucionar la problemática planteada, ya que el 85% de los encuestados no ha recibido propuestas para mejorar su situación. Pero, un factor clave para lograr que las estrategias planteadas funcionen de manera adecuada, es que estén respaldadas por regulaciones gubernamentales que amparen el uso del espacio público. Es fundamental contar con normativas que integren y den sustento legal a toda la propuesta de intervención. De esta manera, el rediseño del espacio público acompañado de un marco normativo adecuado permitirá una convivencia más armoniosa entre las diversas actividades y usos urbanos.

Las estrategias urbanas analizadas y propuesta en esta investigación no solo responden a las necesidades específicas de la calle Tomás Sevilla, sino que también resultan replicables en otras zonas de la ciudad de Ambato que presenten problemáticas similares. La metodología aplicada, basada en el análisis técnico y en la participación ciudadana, permitirá adaptar estas estrategias a distintos contextos urbanos, ya que son lo suficientemente generales para que el estudio de casos específicos pueda generar propuestas específicas con el mismo espíritu de mejora. De esta manera, se promueve un modelo de intervención sostenible y flexible, capaz de mejorar la calidad del espacio público en diversas áreas, fortaleciendo la identidad social y cultural de la ciudad.

Esta intervención del espacio público no busca erradicar el comercio autónomo, sino más bien integrarlo de forma planificada y respetuosa con el entorno urbano, sin invadir zonas destinadas a otras actividades. Reconocer a la feria libre como un actor histórico dentro del centro de Ambato permite construir estrategias que fortalezcan tanto su función social y económica como la calidad de vida de los residentes. La regulación de las actividades

comerciales, el diseño de espacios peatonales seguros y el ordenamiento del paisaje urbano son herramientas que permiten equilibrar la dinámica comercial. Cumpliendo con la necesidad de preservar y potenciar el espacio público como un lugar de encuentro y convivencia de todos los usuarios.

Asimismo, la incorporación de mobiliario urbano, de áreas verdes permeables, de lugares de sombra, y la correcta iluminación orientada al peatón son acciones esenciales para mejorar la experiencia del uso del espacio público. Estas medidas contribuyen a no solo a optimizar la caminabilidad y la accesibilidad, sino también promueven la percepción de seguridad, alineándose con los principios de ciudades más humanas y sostenibles. La plataforma única, propuesta como eje del rediseño, responde a la necesidad de eliminar las barreras arquitectónicas, permitiendo el tránsito libre y seguro de los peatones, generando un espacio de compatibilidad con la feria de la calle Tomás Sevilla.

En el desarrollo de la investigación también se evidenció la importancia de articular los intereses de todos los actores involucrados: comerciantes formales, vendedores autónomos, residentes y visitantes. La participación ciudadana no debe verse solo como un mecanismo de consulta, sino como un proceso continuo de diálogo y construcción colectiva de soluciones urbanas, una ciudad más inclusiva no puede lograrse sin la participación activa de quienes diariamente dan vida a sus calles.

Concluyendo, el estudio de la calle Tomás Sevilla deja evidencia que el diseño urbano no debe entenderse únicamente desde una perspectiva física, sino como una construcción social que integra el uso, la percepción y la apropiación del espacio por parte de sus usuarios. La calle no es solo un canal de circulación, sino un lugar de relaciones, de intercambios económicos y de vida comunitaria, que debe ser protegido, mejorado y gestionado de manera estratégica para fortalecer su rol dentro del tejido urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguinaga Bósquez, R. J., & Pérez Barral, O. (2022). Problemas de convivencia ciudadana a partir del comercio informal en espacios públicos. *Uniandes EPISTEME*, 9(3), 410-426.
- Aguinaga Bósquez, R. J., & Saltos Ibarra, M. P. (2022). El comercio informal en los espacios públicos de la ciudad de Ambato. *REVISTA ERUDITUS*, 3(2), 51–63. Recuperado de <https://doi.org/10.35290/re.v3n2.2022.572>
- Andrade Vallejo, M. M. (2016). *Mollet es feria: análisis del comercio en Mollet del Vallès: espacio público y urbanidad* (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo*. Registro Oficial Suplemento No. 790. <http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/private/asambleanacional/filesasambleanacionalnameuid-29/Leyes%202013-2017/110-territorial/RO-ley-ord-territ-ro-790-sup-05-07-2016.pdf>
- Delgadillo, V. (2020). Regeneración urbana en la Ciudad de México: polisemia de concepciones y de acciones públicas. *Revista INVI*, 35(100), 20–37. Recuperado de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63351>
- Dias, M. (2018). La calidad del espacio público interpretar e intervenir en el caso Bogotá. 3. Congreso Internacional Vivienda y Ciudad: Debate en torno a la Nueva Agenda Urbana. Córdoba, Argentina.
- El Heraldo. (5 de julio de 2021). Regeneración urbana contra informalidad. (2021,5 de julio). El Heraldo. Recuperado de <https://www.elheraldo.com.ec/%EF%BB%BFregeneracion-urbana-contra-informalidad/>
- GADM Ambato. (2024). *Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial Del Cantón Ambato 2050*.
- Garcés, E. K. (Ed.). (2014). *Ciudades de los Andes: visión histórica y contemporánea*. Institut français d'études andines.
- García-Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. *Arte, individuo y sociedad*, 26(2), 301-316.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (Vol. 1). Buenos Aires: Infinito. Recuperado de https://www.academia.edu/42969867/Ciudades_para_la_gente
- Gutiérrez Cruz, G. (2022). *Regeneración urbana de la Av. Olmedo en el cantón Salcedo-Ecuador*. [Tesis de Pregrado]. Ambato: Universidad Tecnológica Indoamérica. 97 p. Recuperado de <https://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/5165>
- Hermida, A. (2015). *La Ciudad es Esto: medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables*. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/21564>
- Hurtado, D. (2016). *Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables*. <https://bibliotecadigital.uce.edu.ec/s/P-D/item/502#?c=0&m=0&s=0&cv=0>

- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2011). Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004-2:2011: Señalización vial. Parte 2. Señalización horizontal. Quito, Ecuador: INEN. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_reglamento_tecnico_se+%C2%A6alizaci+%C2%A6n_horizontal.pdf
- Instituto Municipal de Planeación de Morelia. (2022). Norma técnica de diseño para calles. https://implanmorelia.org/site/wp-content/uploads/2022/02/4_normaTecnica_DISEÑO_CALLES.pdf
- La feria agrícola y comercial se efectúa los lunes desde 1870. (2014, 22 de febrero). El Telégrafo. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/la-feria-agricola-y-comercial-se-efectua-los-lunes-desde-1870>
- La Hora. (27 de enero de 2022). Cansados de vivir entre basura, ratas y cucarachas. La Hora. <https://www.lahora.com.ec/tungurahua/cansados-vivir-basura-ratas-cucarachas/>
- López S. (2020). Análisis del espacio físico de intercambio comercial de la primero de mayo y el conflicto urbano que produce, para la estructuración de una propuesta urbana-arquitectónica. <https://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/1658>
- Mancilla, A. S. (2015). Análisis de informalidad en Ecuador: recetas tributarias para su gestión. *Fiscalidad*, 249
- Melé, P. (2017). ¿Qué Producen los Conflictos Urbanos? Recuperado de <https://shs.hal.science/halshs-01423812v1>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pralong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Naciones Unidas. (2015). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL. In *Publicación de las Naciones Unidas*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf
- Nation Association of City Transportation Officials. (2016). Guía global de diseño de calles. Island Press. Recuperado de <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>
- Segura Castro, T. A. (2020). Barreras arquitectónicas y la accesibilidad a los servicios de fisioterapia en pacientes con discapacidad motora en el Callao 2020. Survey Monkey. <https://es.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>
- Zamora, R., & Coello Gómez, G. (2015). Las ferias libres en Tungurahua. *Boletín De Coyuntura*, (5), 4–6. Recuperado a partir de <https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/bcoyu/article/view/563>

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Ancho de carriles.</i>	10
Tabla 2. <i>Determinación de tramos</i>	20
Tabla 3. <i>Usos en planta baja</i>	24
Tabla 4. <i>Porcentaje consolidación fachada en planta baja de la calle Tomás Sevilla por tramo</i>	26
Tabla 5. <i>Porcentaje promedio de ocupación del espacio público por comerciantes autónomos.</i>	28

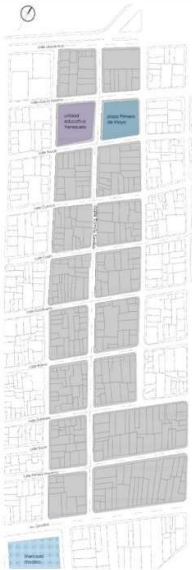
ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Partes de la acera.</i>	10
Figura 2. <i>Diseño de intersecciones a nivel de calzada, con aceras ensanchadas en las esquinas.</i>	11
Figura 3. <i>Población Ocupada según rama de actividad en el Cantón Ambato. Fuente PDOT Ambato 2050.</i>	13
Figura 4. <i>Delimitación del área de estudio y ubicación de los equipamientos comerciales más próximos.</i>	14
Figura 5. <i>Proyección de ocupación del suelo.</i>	16
Figura 6. <i>“Cansados de vivir entre basura, ratas y cucarachas”</i>	16
Figura 7. <i>Intersección de la calle Tomás Sevilla y con la calle Vicente Rocafuerte. La imagen superior corresponde al año 2014, mientras que la inferior es del 2024.</i>	17
Figura 8. <i>Tramos para análisis de la calle Tomás Sevilla.</i>	19
Figura 9. <i>Perfil Urbano de la calle Tomás Sevilla, Tramo T6 – Acera Oeste.</i>	23
Figura 10. <i>Localización de la Unidad Educativa Venezuela en el tramo 2 de la calle Tomás Sevilla, identificación de las aceras y usos principales en planta baja.</i>	24
Figura 11. <i>Localización de inmuebles patrimoniales en la calle Tomás Sevilla y variaciones en su línea de fábrica.</i>	25
Figura 12. <i>Continuidad de fachada y consolidación de línea de fábrica de la calle Tomás Sevilla.</i>	25
Figura 13. <i>Disposición de alumbrado público en la calle Tomás Sevilla.</i>	26
Figura 14. <i>Tendido eléctrico y de telecomunicaciones en la calle Tomás Sevilla.</i>	27
Figura 15. <i>Disposición de comercio en aceras y calzadas de la calle Tomás Sevilla, Tramo T5.</i>	28
Figura 16. <i>De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T1, T2, T3 y T9 de la calle Tomás Sevilla.</i>	29
Figura 17. <i>Corte tramo T9 de la calle Tomás Sevilla, a la altura del inmueble patrimonial.</i>	30
Figura 18. <i>Fotografía de los escalones en la acera del tramo T3.</i>	30
Figura 19. <i>De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T4 y T5 de la calle Tomás Sevilla, en la sección donde existe un bien patrimonial con su línea de fábrica original.</i>	31

Figura 20. <i>De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T4 y T5, en la sección donde las edificaciones tienen la línea de fábrica actual.</i>	32
Figura 21. <i>Zona de estacionamiento tarifado en los tramos T6, T7, T8.</i>	32
Figura 22. <i>De arriba hacia abajo: cortes de los tramos T6, T7 y T8 de la calle Tomás Sevilla.</i> 33	
Figura 23. <i>Implantación de la propuesta para el mejoramiento del espacio público para la calle Tomás Sevilla.</i>	38
Figura 24. <i>Propuesta de diseño del tramo T6 de la calle Tomás Sevilla.</i>	39
Figura 25. <i>Propuesta de diseño del tramo T6 en la calle Tomás Sevilla.</i>	39
Figura 26. <i>Propuesta de diseño de la esquina del Tramo 8 para el ensanchamiento de esquinas en la calle Tomás Sevilla.</i>	40
Figura 27. <i>Propuesta de diseño del tramo T3 sección 1 con inmuebles patrimoniales de la calle Tomás Sevilla.</i>	41
Figura 28. <i>Propuesta de compatibilización de usos en el espacio público con la feria libre (arriba) y de ocupación del espacio (abajo) en la calle Tomás Sevilla.</i>	42

ANEXOS

Anexo 1: Fichas de observación que evidencian elementos morfológicos en la calle Tomás Sevilla.

FICHA DE OBSERVACIÓN		Nro
Tramo de análisis		
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja	
	Si No	
	Parqueadero	
	Lotes Vacíos	
	Locales comerciales	
	Áreas verdes	
	Vivienda	
	Usos en planta baja	
	Fachada Este	
	Fachada Oeste	
	Equipamiento Urbano	
Si No		
Educativo		
Recreación		
Salud		
Comercial		
Gubernamental		
Comerciantes no Regularizados		
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes Sabado Domingo
	Mañana	
	Medio día	
	Tarde	
	Promedio	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado Improvisado	

Paisaje Urbano			
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización	Vehicular en proceso de comercialización
	Si No Ninguna		
Consolidación de fachadas	Si No		
	Vereda (m)		Calzada (m)
Sección de espacio público	Sección 1		
	Sección 2		
Movilidad	Automovil	Bicicleta	Peatonal
	Si No		
Estacionamientos tarifados	Si No		
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si No		
Potencial Urbano	Si No		
Arbolado Urbano	Si No		
Tachos de basura	Si No		
Barreras Arquitectónicas	Si No		
Bienes Patrimoniales	Si No		
Estado de las construcciones	Malo	Regular	Bueno Muy Bueno
Observaciones:			

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.

Tramo 1:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	1			
Tramo de análisis	T1			Comprendido entre la Avenida Lizardo Ruiz y la calle García Moreno				
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos			X				
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes			X				
	Vivienda			X				
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entradas a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entradas a viviendas	Comercios		Garaje			
	Equipamiento Urbano							
Si		No						
Educativo			X					
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial			X					
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	60%	10%	20%	10%	20%	10%	10%
	Medio día	70%	20%	30%	10%	20%	10%	10%
	Tarde	70%	20%	20%	10%	20%	10%	10%
Promedio	67%	17%	23%	10%	20%	10%	10%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				


Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X			X	
Consolidación de fachadas	Si			No	
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	2.70	2.05	7.05	
Movilidad	Automovil		Bicicleta		Peatonal
	ALTO		NULO		ALTO
Estacionamientos tarifados	Si			No	
				X	
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si			No	
				X	
Potencial Urbano	Si			No	
	X				
Arbolado Urbano	Si			No	
				X	
Tachos de basura	Si			No	
				X	
Barreras Arquitectónicas	Si			No	
	X				
Bienes Patrimoniales	Si			No	
				X	
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
				X	
Observaciones: En este tramo de la calle Tomás Sevilla posee dos predios que tienen ingresos a estacionamiento privado, no hay estacionamiento tarifado, la sección de la vía permite estacionar junto a cada acera.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 2:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	2			
Tramo de análisis	T2	Comprendido entre la calle García Moreno y la calle Araujo						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero		X					
	Lotes Vacíos		X					
	Locales comerciales		X					
	Áreas verdes		X					
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Plaza Primero de Mayo						
	Fachada Oeste	Unidad Educativa Venezuela						
	Equipamiento Urbano							
Si		No						
Educativo	X							
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial	X							
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	60%	20%	30%	20%	30%	20%	20%
	Medio día	70%	20%	40%	20%	30%	20%	20%
	Tarde	90%	20%	30%	20%	20%	20%	20%
Promedio	73%	20%	33%	20%	27%	20%	20%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				

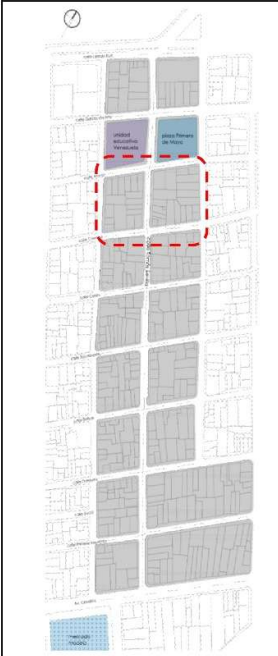
Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Audiativa en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X			X	
Consolidación de fachadas	Si		No		
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)		Calzada (m)		
	Sección 1	3,09	2,50	7,84	
Movilidad	Automovil		Bicicleta	Peatonal	
	ALTO		NULO	ALTO	
Estacionamientos tarifados	Si		No		
			X		
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si		No		
			X		
Potencial Urbano	Si		No		
	X				
Arbolado Urbano	Si		No		
			X		
Tachos de basura	Si		No		
	X				
Barreras Arquitectónicas	Si		No		
			X		
Bienes Patrimoniales	Si		No		
			X		
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
		X			
Observaciones: Los comerciantes de la Plaza Primero de Mayo utilizan la vereda como puestos por lo que no es posible caminar por la acera, se cuenta con un deposito de residuos de 3,00 x 5,00 x 2,00 m.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



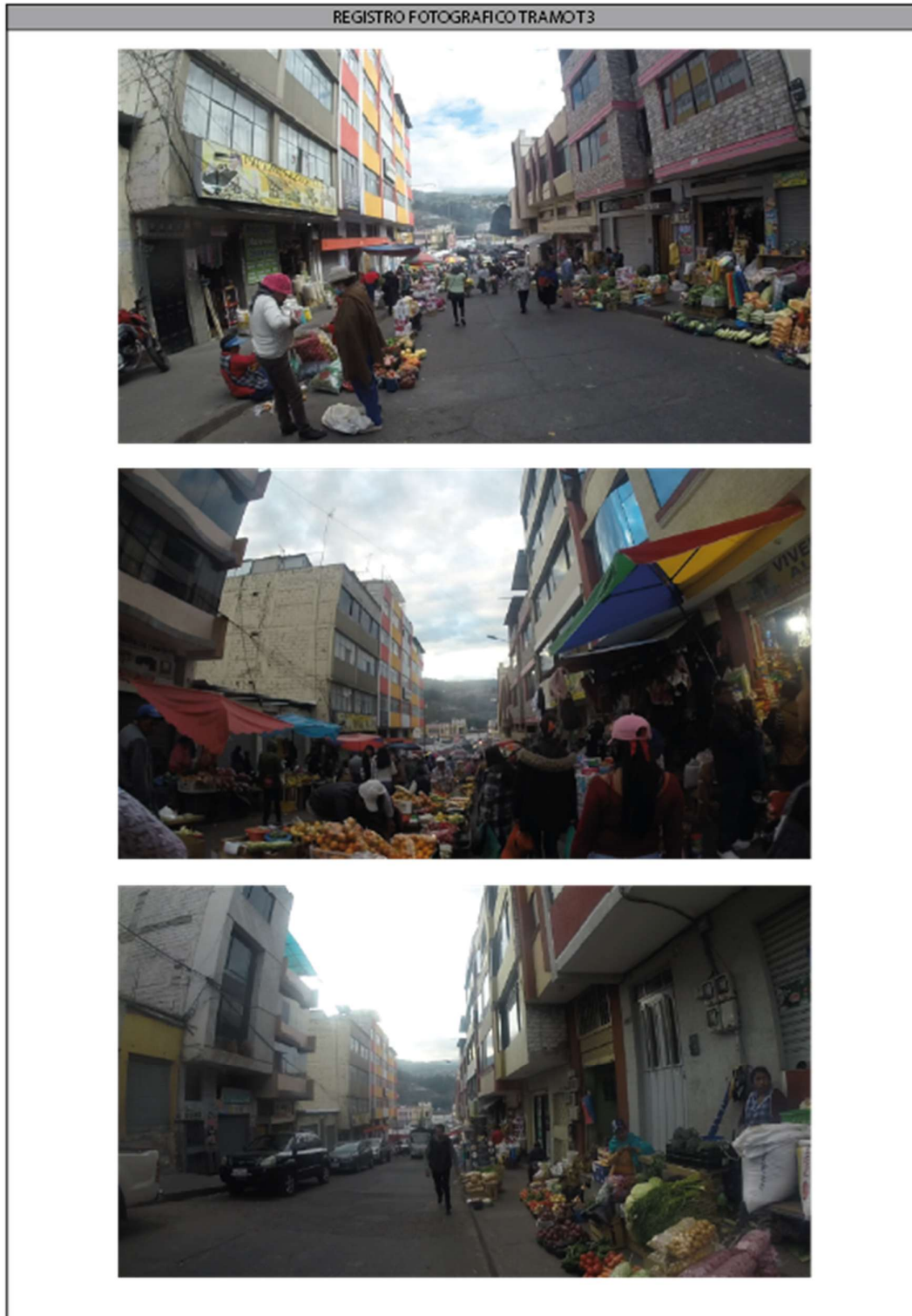
Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 3:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	3			
Tramo de análisis	T3	Comprendido entre la calle Araujo y calle Cuenca						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero		X					
	Lotes Vacíos		X					
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes		X					
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
Si		No						
Educativo		X						
Recreación		X						
Salud		X						
Comercial		X						
Gubernamental		X						
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sabado	Domingo
	Mañana	60%	10%	20%	10%	30%	10%	10%
	Medio día	70%	20%	30%	20%	20%	20%	20%
	Tarde	90%	20%	30%	10%	10%	20%	20%
Promedio	73%	17%	27%	13%	20%	17%	17%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				

Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X			X	
Consolidación de fachadas	Si		No		
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	2.80	2.60	6.49	
Movilidad	Automovil		Bicicleta		Peatonal
	ALTO		NULO		ALTO
Estacionamientos tarifados	Si		No		
			X		
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si		No		
			X		
Potencial Urbano	Si		No		
	X				
Arbolado Urbano	Si		No		
			X		
Tachos de basura	Si		No		
	X				
Barreras Arquitectónicas	Si		No		
	X				
Bienes Patrimoniales	Si		No		
			X		
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
				X	
Observaciones: Por la pendiente del tramo existe en la acera escalones, los comerciantes de los locales sacan sus productos a la acera.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 4:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	4			
Tramo de análisis	T4	Comprendido entre la calle Cuenca y la calle Cristóbal Colón						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
		Si	No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos	X						
	Locales comerciales		X					
	Áreas verdes	X						
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios	Muro				
	Equipamiento Urbano							
		Si	No					
Educativo			X					
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial			X					
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	60%	10%	10%	10%	20%	10%	10%
	Medio día	60%	10%	20%	20%	20%	10%	10%
	Tarde	80%	10%	20%	10%	10%	10%	10%
	Promedio	67%	10%	17%	13%	17%	10%	10%
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
							X	

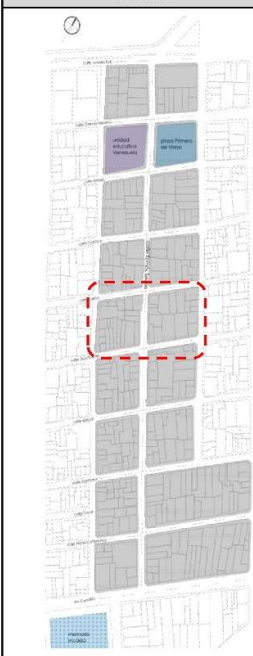
Paisaje Urbano						
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna	
		X		X		
Consolidación de fachadas	Si		No			
					X	
Sección de espacio público	Vereda (m)		Calzada (m)			
	Sección 1	0.00	1.65	5.60		
	Sección 2	1.30	1.65	6.87		
Movilidad	Automovil		Bicicleta		Peatonal	
	ALTO		NULO		ALTO	
Estacionamientos tarifados	Si		No			
					X	
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si		No			
					X	
Potencial Urbano	Si		No			
					X	
Arbolado Urbano	Si		No			
					X	
Tachos de basura	Si		No			
					X	
Barreras Arquitectónicas	Si		No			
					X	
Bienes Patrimoniales	Si		No			
					X	
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno	
			X			
Observaciones: No existe vereda en gran parte del tramo en la vista este, carros se estacionan						

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 5:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	5			
Tramo de análisis	T5	Comprendido entre la calle Cristóbal Colón y la calle Vicente Rocafuerte						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero		X					
	Lotes Vacíos		X					
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes		X					
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
	Si		No					
	Educativo		X					
	Recreación		X					
	Salud		X					
	Comercial		X					
Gubernamental		X						
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	60%	10%	20%	10%	20%	10%	10%
	Medio día	70%	20%	20%	20%	30%	10%	10%
	Tarde	80%	30%	20%	10%	10%	10%	10%
Promedio	70%	20%	20%	13%	20%	10%	10%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
	X							

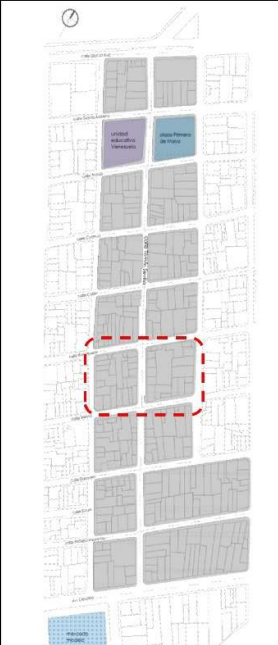
Paisaje Urbano						
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna	
	X	X		X		
Consolidación de fachadas	Si			No		
				X		
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)		
	Sección 1	0.00	1.70	5.36		
	Sección 2	2.00	1.70	8.13		
Movilidad	Automovil		Bicicleta		Peatonal	
	ALTO		NULO		ALTO	
Estacionamientos tarifados	Si		No			
			X			
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si		No			
			X			
Potencial Urbano	Si		No			
	X					
Arbolado Urbano	Si		No			
			X			
Tachos de basura	Si		No			
	X					
Barreras Arquitectónicas	Si		No			
	X					
Bienes Patrimoniales	Si		No			
	X					
Estado de las construcciones	Malo		Regular		Bueno	Muy Bueno
			X			
Observaciones: Posee dos secciones, no existe vereda por patrimonio en la vista este, carros se estacionan, locales comerciales sacan sus productos a la acera.						

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 6:

FICHA DE OBSERVACIÓN			Nro	6				
Tramo de análisis	T6	Comprendido entre la calle Vicente Rocafuerte y la calle Bolívar						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Sí		No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos		X					
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes		X					
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
Sí		No						
Educativo			X					
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial			X					
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	40%	5%	5%	5%	10%	5%	10%
	Medio día	40%	5%	5%	5%	20%	5%	10%
	Tarde	80%	5%	10%	5%	10%	5%	10%
Promedio	53%	5%	7%	5%	13%	5%	10%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				

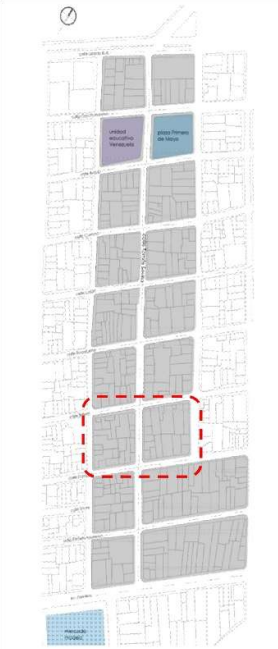
Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X	X		X	
Consolidación de fachadas	Sí			No	
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	1.50	1.50	9.00	
Movilidad	Automovil		Bicicleta	Peatonal	
	ALTO		POCO	ALTO	
Estacionamientos tarifados	Sí			No	
	X				
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Sí			No	
				X	
Potencial Urbano	Sí			No	
	X				
Arbolado Urbano	Sí			No	
				X	
Tachos de basura	Sí			No	
				X	
Barreras Arquitectónicas	Sí			No	
	X				
Bienes Patrimoniales	Sí			No	
				X	
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
				X	
Observaciones: Aunque haya estacionamientos tarifados de un solo lado, los autos se estacionan en las dos secciones.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



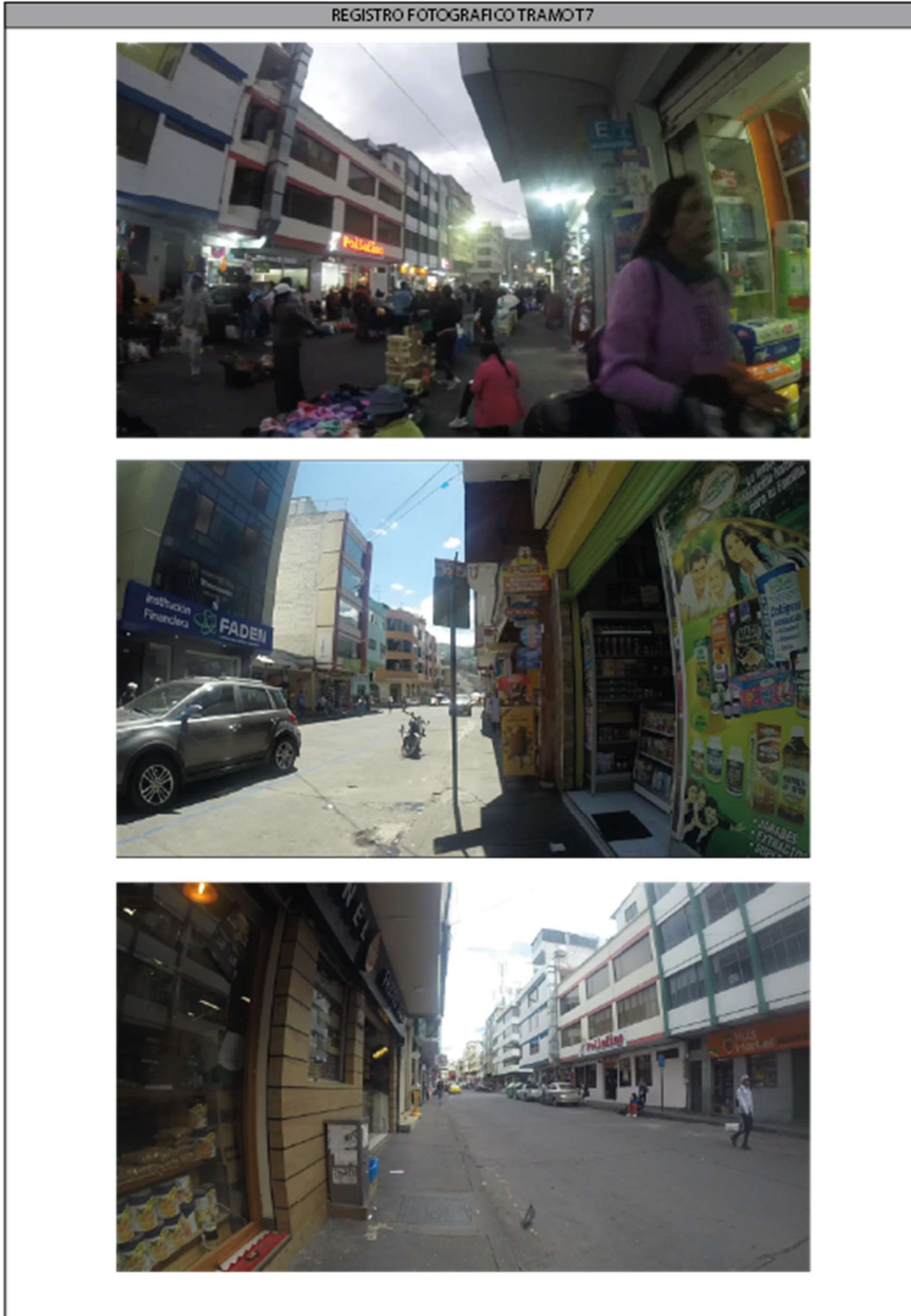
Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 7:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	7			
Tramo de análisis	T7	Comprendido entre la calle Simón Bolívar y la calle Darquea						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos			X				
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes			X				
	Vivienda			X				
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
Si		No						
Educativo			X					
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial			X					
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	20%	5%	5%	5%	10%	5%	10%
	Medio día	30%	5%	10%	5%	10%	5%	10%
	Tarde	50%	10%	10%	5%	10%	5%	10%
Promedio	33%	7%	8%	5%	10%	5%	10%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				

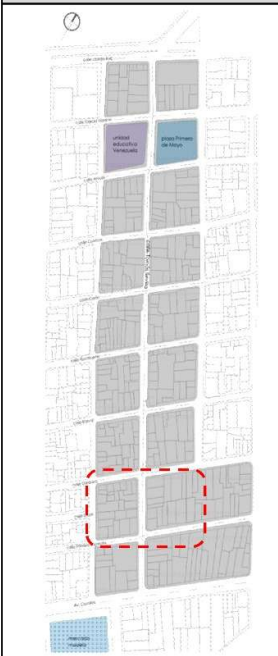
Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X	X		X	
Consolidación de fachadas	Si			No	
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	1.50	1.50	8.00	
Movilidad	Automovil		Bicicleta	Peatonal	
	ALTO		NULO	ALTO	
Estacionamientos tarifados	Si			No	
	X				
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si			No	
				X	
Potencial Urbano	Si			No	
	X				
Arbolado Urbano	Si			No	
				X	
Tachos de basura	Si			No	
	X				
Barreras Arquitectónicas	Si			No	
	X				
Bienes Patrimoniales	Si			No	
				X	
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
				X	
Observaciones: Aunque haya estacionamientos tarifados de un solo lado, los autos se estacionan en las dos secciones.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



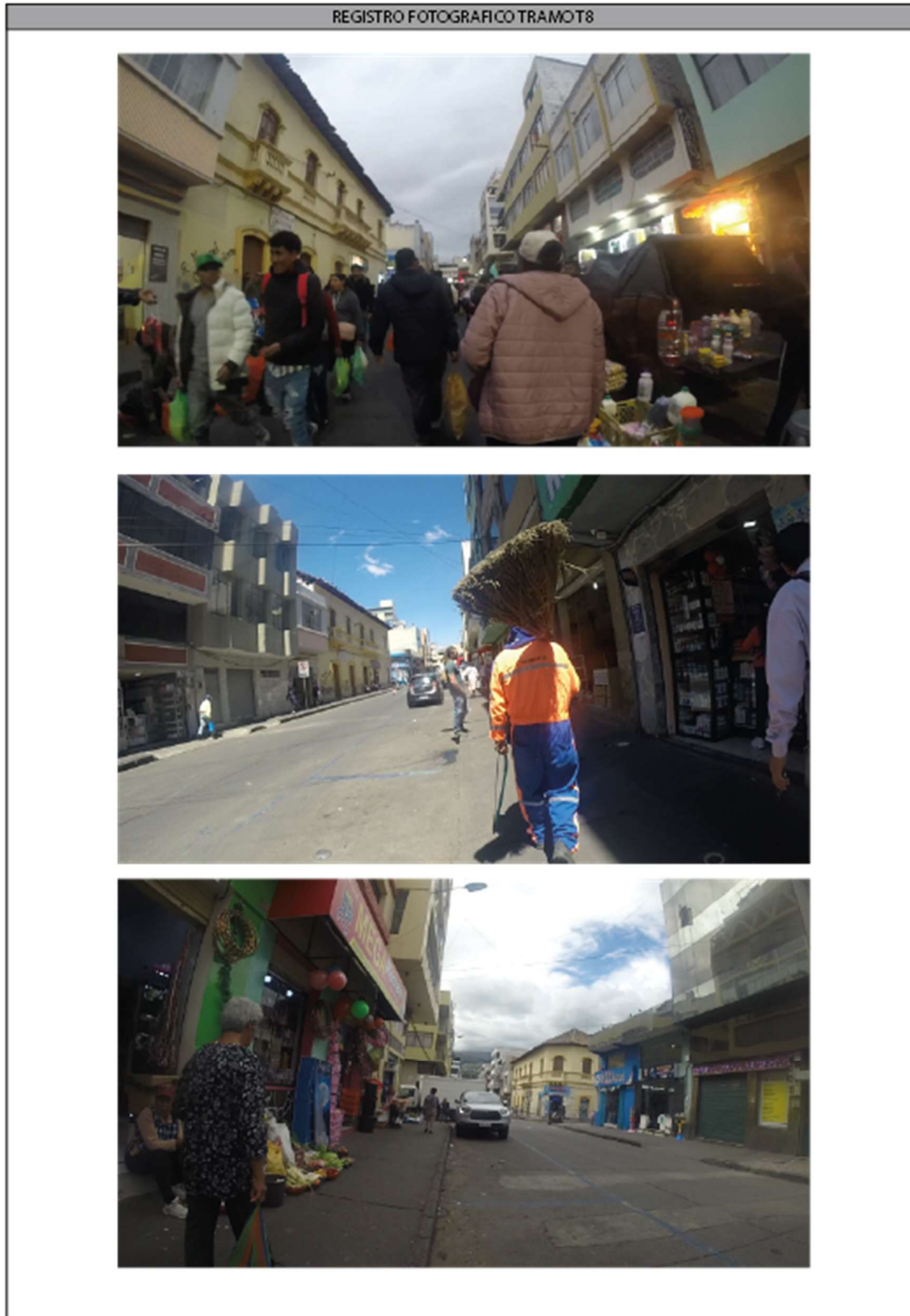
Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 8:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	8			
Tramo de análisis	T8				Comprendido entre la calle Darquea y la calle Primera Imprenta			
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Si		No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos			X				
	Locales comerciales			X				
	Áreas verdes			X				
	Vivienda							
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
Si		No						
Educativo			X					
Recreación			X					
Salud			X					
Comercial			X					
Gubernamental			X					
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	20%	5%	5%	5%	10%	5%	10%
	Medio día	20%	5%	10%	5%	10%	5%	10%
	Tarde	50%	10%	10%	5%	10%	5%	10%
Promedio	30%	7%	8%	5%	10%	5%	10%	
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvisado				
				X				

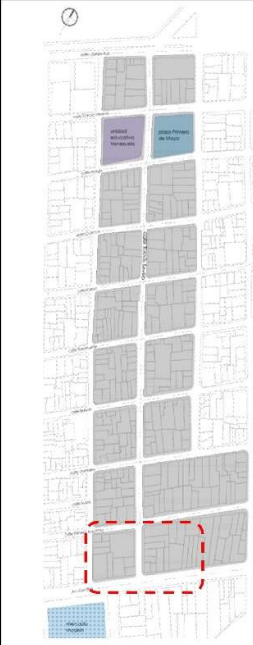
Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X	X		X	
Consolidación de fachadas	Si			No	
	X				
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	2.45	1.50	8.00	
Movilidad	Automovil		Bicicleta	Peatonal	
	ALTO		NULO	ALTO	
Estacionamientos tarifados	Si			No	
	X				
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Si			No	
				X	
Potencial Urbano	Si			No	
	X				
Arbolado Urbano	Si			No	
				X	
Tachos de basura	Si			No	
				X	
Barreras Arquitectónicas	Si			No	
	X				
Bienes Patrimoniales	Si			No	
	X				
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
				X	
Observaciones: Aunque haya estacionamientos tarifados de un solo lado, los autos se estacionan en las dos secciones.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



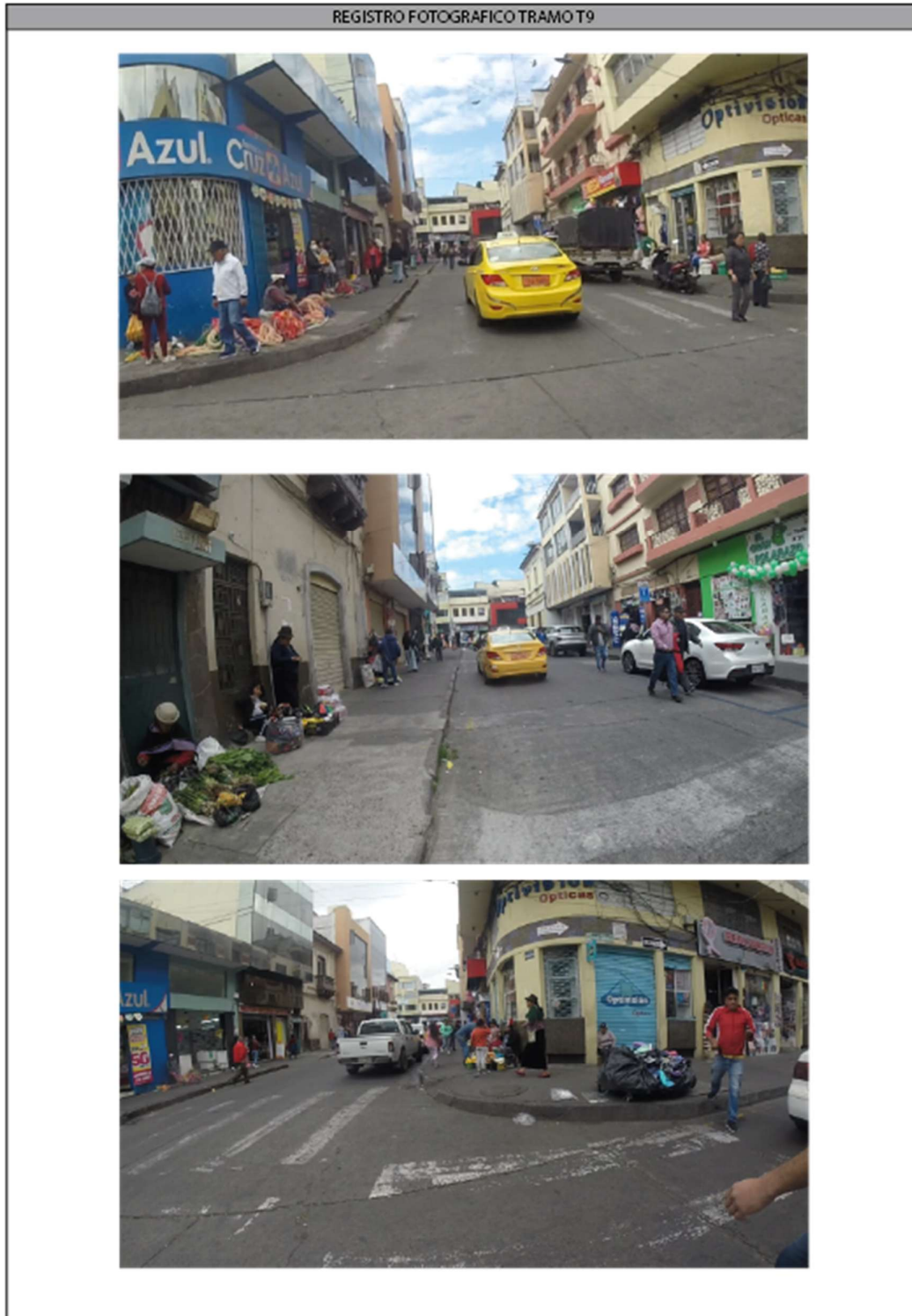
Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 9:

FICHA DE OBSERVACIÓN				Nro	9			
Tramo de análisis	T9	Comprendido entre la calle Primera Imprenta y la avenida Pedro Fermín Cevallos						
Ubicación	Espacios Existentes en planta baja							
	Sí		No					
	Parqueadero	X						
	Lotes Vacíos		X					
	Locales comerciales	X						
	Áreas verdes		X					
	Vivienda		X					
	Usos en planta baja							
	Fachada Este	Entrada a viviendas	Comercios					
	Fachada Oeste	Entrada a viviendas	Comercios					
	Equipamiento Urbano							
Sí		No						
Educativo		X						
Recreación		X						
Salud		X						
Comercial		X						
Gubernamental		X						
Comerciantes no Regularizados								
% de ocupación del espacio público	Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	Mañana	20%	10%	10%	5%	20%	5%	10%
	Medio día	20%	10%	10%	5%	20%	5%	10%
	Tarde	50%	5%	10%	5%	10%	5%	10%
	Promedio	30%	8%	10%	5%	17%	5%	10%
Mobiliario del puesto de venta	Estructurado			Improvizado				
				X				

Paisaje Urbano					
Contaminación	Desechos orgánicos	Auditiva en el proceso de comercialización		Vehicular en proceso de comercialización	Ninguna
	X	X		X	
Consolidación de fachadas	Sí			No	
				X	
Sección de espacio público	Vereda (m)			Calzada (m)	
	Sección 1	2.40	2.45	7.00	
	Sección 2	0.87	2.45	7.00	
Movilidad	Automóvil		Bicicleta	Peatonal	
	ALTO		NULO	ALTO	
Estacionamientos tarifados	Sí		No		
	X				
Soterramiento de Tendido Eléctrico	Sí		No		
			X		
Potencial Urbano	Sí		No		
	X				
Arbolado Urbano	Sí		No		
			X		
Tachos de basura	Sí		No		
	X				
Barreras Arquitectónicas	Sí		No		
	X				
Bienes Patrimoniales	Sí		No		
	X				
Estado de las construcciones	Malo	Regular		Bueno	Muy Bueno
		X			
Observaciones: Posee dos secciones, no existe vereda por patrimonio en la vista este, carros se estacionan, locales comerciales sacan sus productos a la acera.					

Nota: Elaboración propia, 2025. Con base en información proporcionada por Campoverde Sánchez & Sánchez López, 2020.



Nota: Elaboración propia, 2025.

Anexo 2: Perfiles Urbanos.

Tramo 1– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 1– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 2– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 2– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 3– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 3– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 4– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 4– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 5– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 5– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 6– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 6– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 7– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 7– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 8– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 8– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 9– Acera Este



Nota: Elaboración propia, 2025.

Tramo 9– Acera Oeste



Nota: Elaboración propia, 2025.

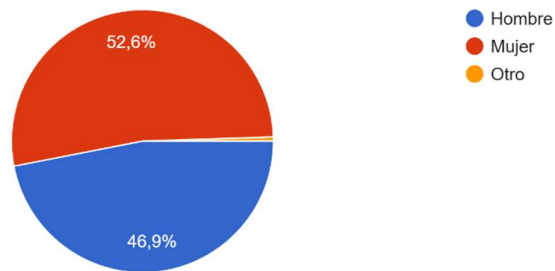
Anexo 3: Preguntas realizadas en la encuesta.

Enlace de la encuesta realizada mediante la plataforma *Google Forms*:
<https://docs.google.com/forms/d/1U7bW7EdV3KfwJuxYIOCIIM5g1ZTTCl2XWn17luwXJ0/edit?usp=drivesdk>

Sección General

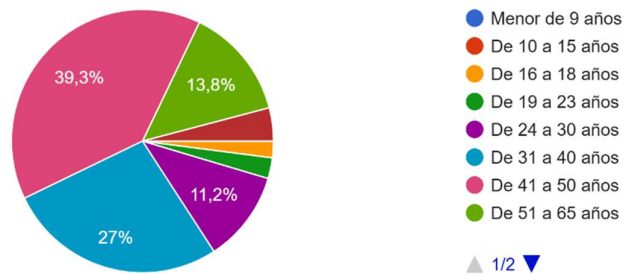
Pregunta 1: ¿Con qué género se identifica?

196 respuestas



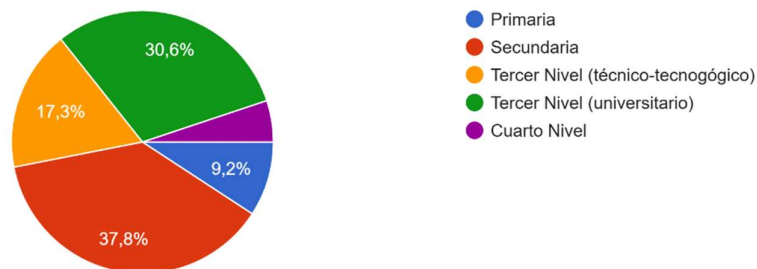
Pregunta 2: ¿Qué edad tiene?

196 respuestas



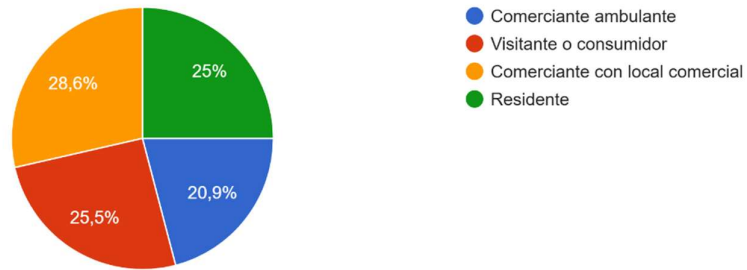
Pregunta 3: ¿Cuál es su nivel más alto de estudios?

196 respuestas



Pregunta 4: ¿Usted es?

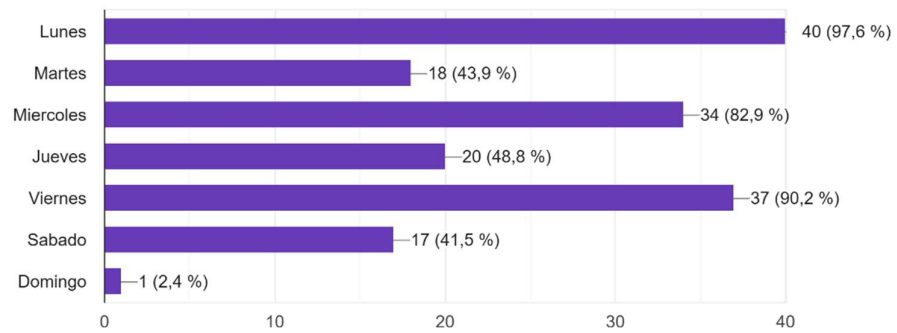
196 respuestas



Sección comerciantes ambulantes

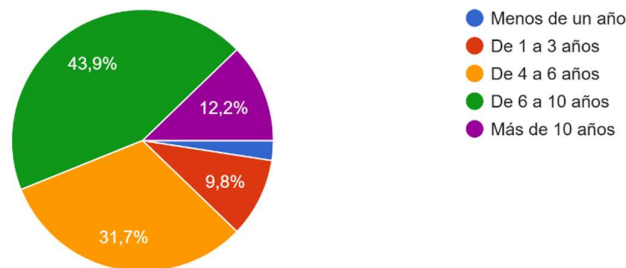
Pregunta 5: ¿Qué días trabaja en la calle Tomás Sevilla?

41 respuestas



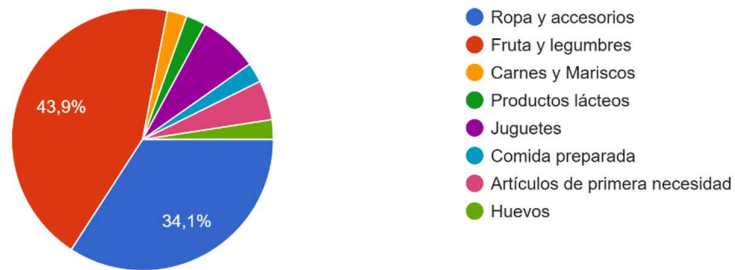
Pregunta 6: ¿Desde hace cuánto tiempo se dedica al comercio en el espacio público?

41 respuestas



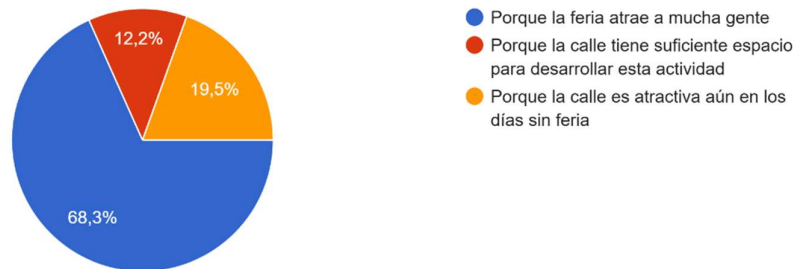
Pregunta 7: ¿Qué tipo de productos vende?

41 respuestas



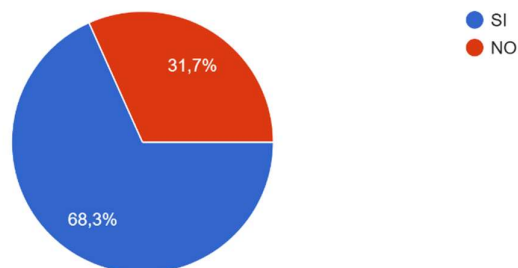
Pregunta 8: ¿Por qué ha decidido vender en la calle Tomás Sevilla?

41 respuestas



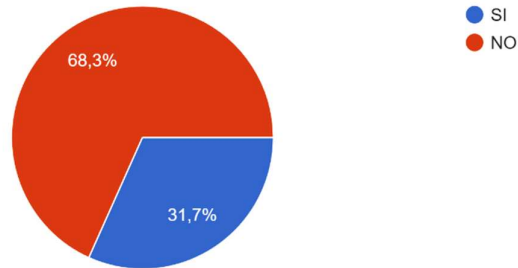
Pregunta 9: ¿Coloca su puesto de venta siempre en el mismo lugar?

41 respuestas



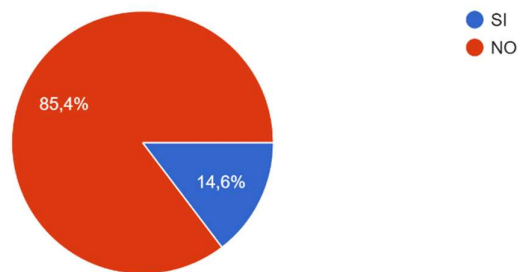
Pregunta 10: ¿Ha recibido alguna sanción por hacer uso no autorizado del espacio público por parte del GAD?

41 respuestas



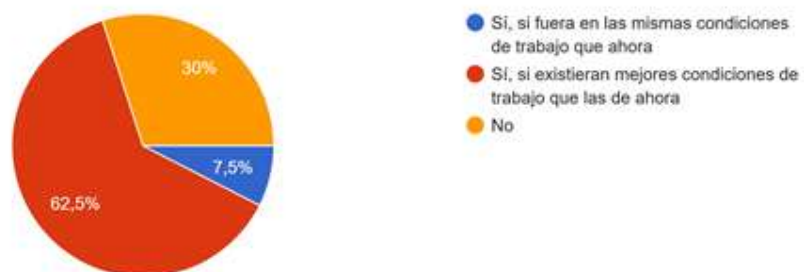
Pregunta 11: ¿Ha recibido alguna propuesta para su situación por parte del GAD?

41 respuestas



Pregunta 12: Si el GAD le propusiera reubicarse, ¿estaría dispuesto a hacerlo?

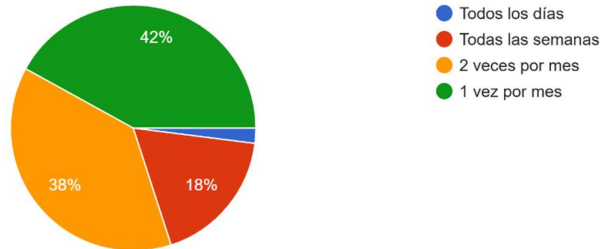
41 respuestas



Sección Visitantes

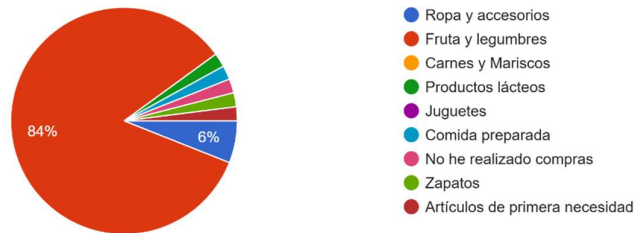
Pregunta 13: ¿Con qué frecuencia visita usted la feria que se realiza en la calle Tomás Sevilla?

50 respuestas



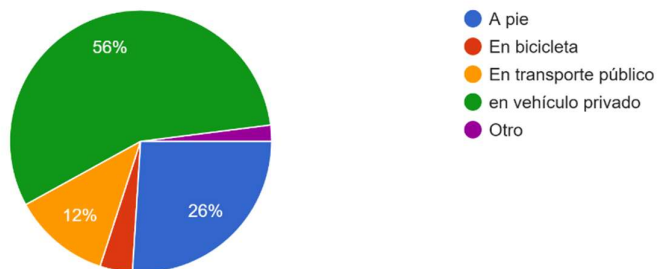
Pregunta 14: ¿Qué tipo de comercio considera más importante sobre la calle Tomás Sevilla?

50 respuestas



Pregunta 15: ¿Cómo llega habitualmente a la feria en la calle Tomás Sevilla?

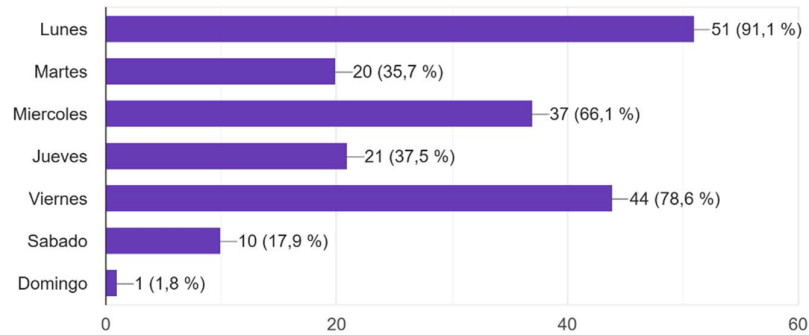
50 respuestas



Sección Comerciantes con local comercial y residentes

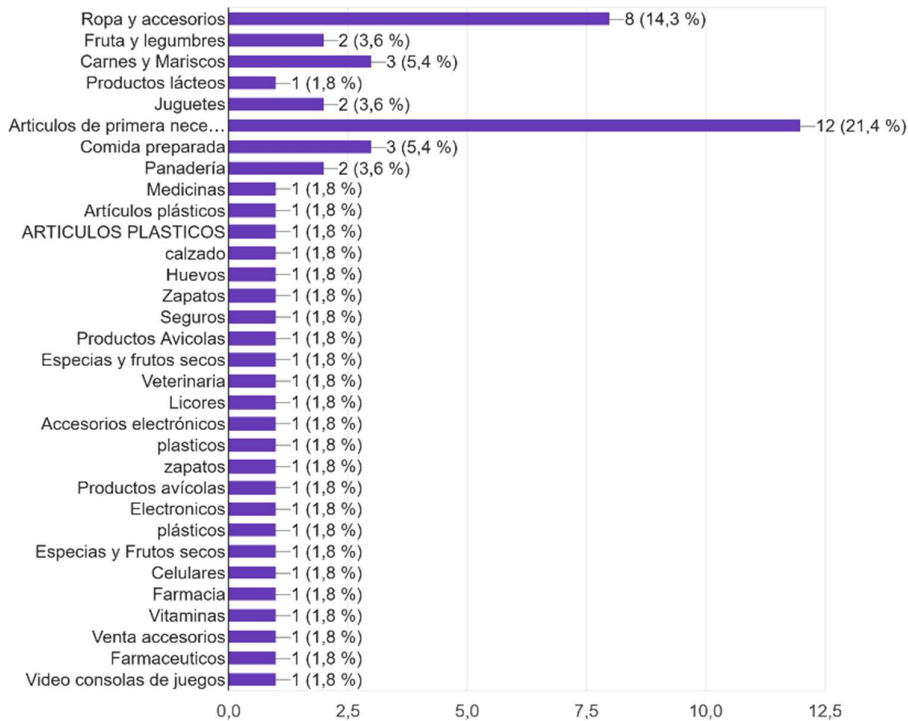
Pregunta 16: ¿Cuál es el día de mayor venta para usted? Puede seleccionar más de una respuesta:

56 respuestas



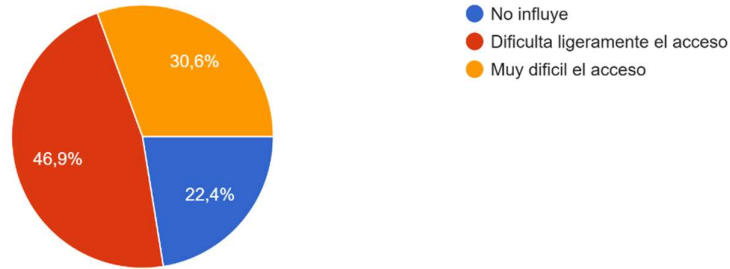
Pregunta 17: ¿Qué tipo de productos vende?

56 respuestas



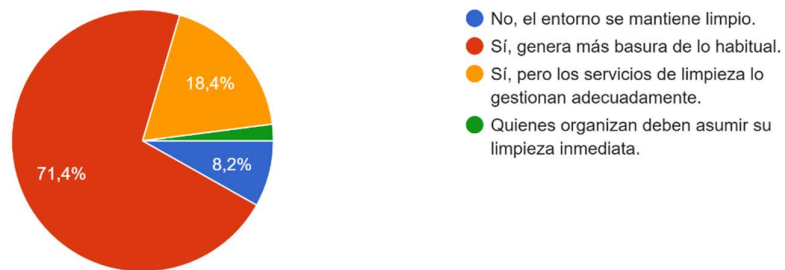
Pregunta 18: ¿Cómo influye la feria libre en su capacidad para desplazarse o acceder a su vivienda?

49 respuestas



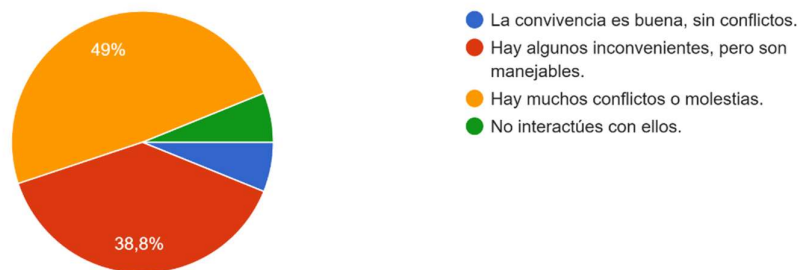
Pregunta 19: ¿Considera que la feria libre afecta la limpieza del entorno?

49 respuestas



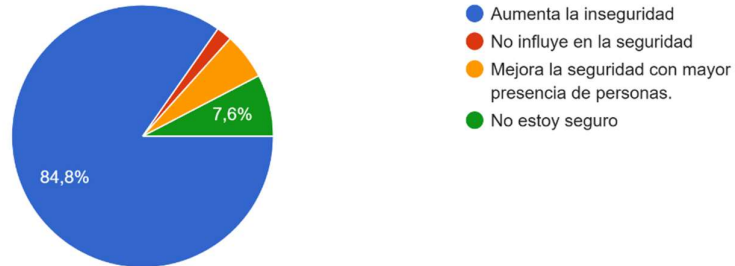
Pregunta 20: ¿Cómo describir la convivencia con los feriantes de la feria libre?

49 respuestas



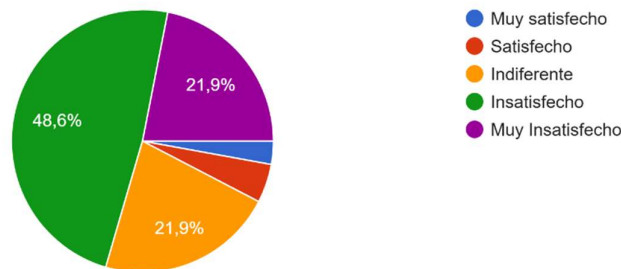
Pregunta 21: ¿Cree que la feria libre en estos momentos influye en la seguridad del sector?

105 respuestas



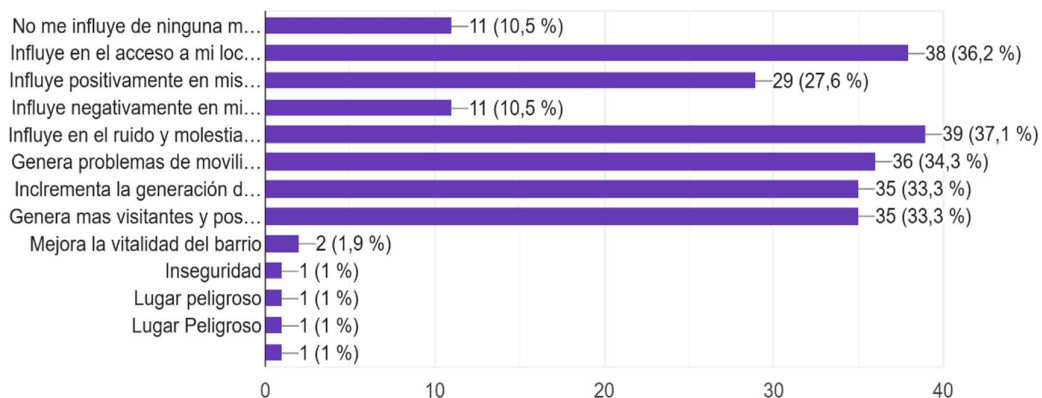
Pregunta 22: ¿Está satisfecho con el entorno actual de la calle durante los días de feria?

105 respuestas



Pregunta 23: ¿De qué manera influye la disposición de la feria libre en sus actividades actualmente?

105 respuestas



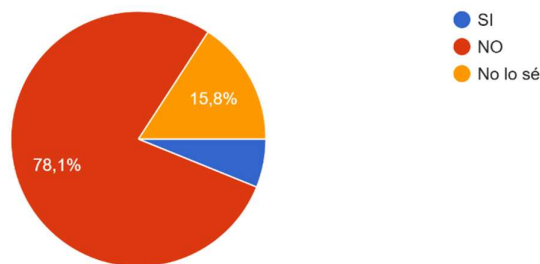
Pregunta 24: ¿Qué cambios propondría para que la feria libre afecte de manera más positiva a su vida diaria?

GRUPO	CANTIDAD
ORDEN Y ORGANIZACIÓN	11
CONTROL	9
SEGURIDAD Y POLICÍA	9
REUBICACIÓN Y RETIRO DE COMERCIANTES	23
ESPACIOS DEFINIDOS / FORMALIZACIÓN	12
LIMPIEZA	3
ILUMINACIÓN	1
REGLAMENTACIÓN DEL ESPACIO	1
DIVERSIDAD	1
RESPECTO	1
TRÁFICO/ACCESIBILIDAD	1

Sección Final

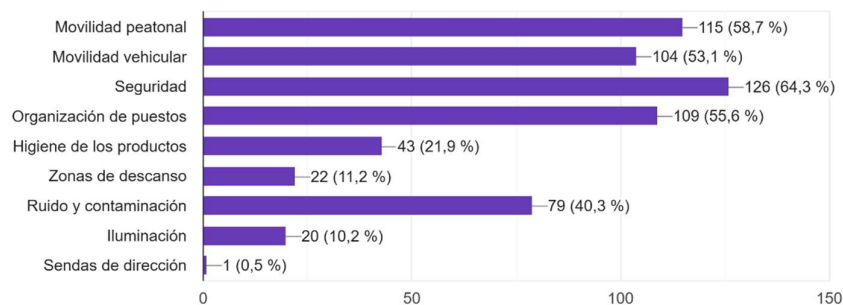
Pregunta 25: ¿Considera que la relación de la acera con respecto del ancho de la calle es óptima?

196 respuestas



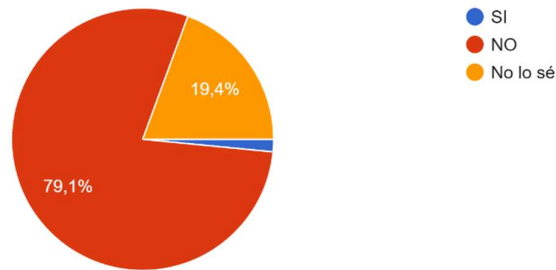
Pregunta 26: ¿Qué aspectos de la feria considera que necesitan mejorar?

196 respuestas



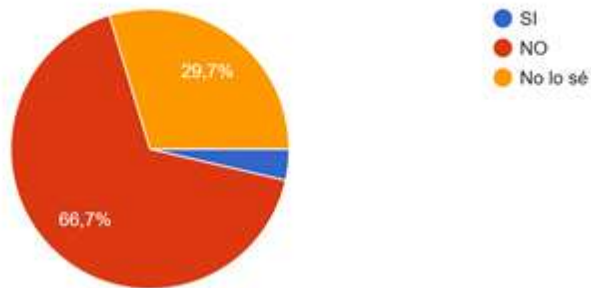
Pregunta 27: ¿Considera que la calle Tomás Sevilla está bien iluminada en la noche?

196 respuestas



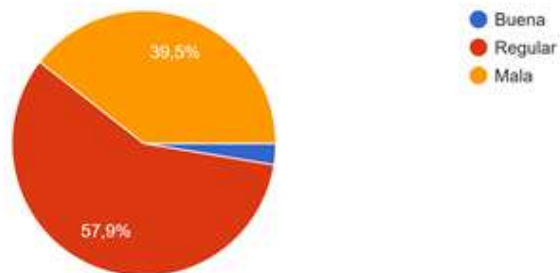
Pregunta 28: ¿Considera que hay suficientes espacios de sombra sobre la calle Tomás Sevilla?

196 respuestas



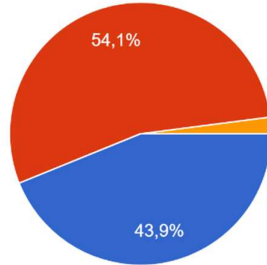
Pregunta 29: ¿Cómo calificaría el estado de las aceras de la calle Tomás Sevilla?

196 respuestas



Pregunta 30: ¿Cómo calificaría el impacto de la feria en la movilidad vehicular de la calle Tomás Sevilla y sus alrededores?

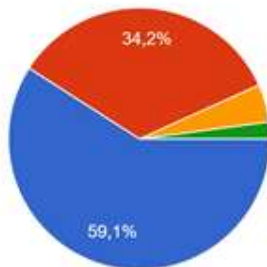
196 respuestas



- Alta: los carros no pueden moverse
- Media: los carros pueden circular, aunque a menor velocidad
- Baja: no existe impacto sobre la movilidad vehicular

Pregunta 31: ¿Cómo calificaría el impacto de la feria en la movilidad peatonal de la calle Tomás Sevilla y sus alrededores?

196 respuestas



- Alta: las personas casi no pueden moverse por las aceras
- Media-Alta: las personas no pueden moverse por la acera, pero pueden hacerlo por la calzada
- Media: las personas pueden circular por la acera, pero con algo de dificultad
- Baja: no existe impacto sobre la movilidad peatonal

Anexo 4: Censo de Trabajadores Autónomos año 2022.



GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

1.- Se remita el Proyecto de Censo de Trabajadores Autónomos e Informales.

PROYECTO DE CENSO DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS E INFORMALES

Información de acuerdo al mapeo realizado por el equipo de administradores de la Red de Plazas y Mercados en los alrededores de cada espacio de comercio, realizada desde el 25 de abril de 2022 hasta el 29 de marzo de 2022.

MERCADO MODELO:

Calle Tomás Sevilla.

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Hortalizas	8	Calle Tomás Sevilla
2	Frutas	5	Calle Tomás Sevilla
3	Bisutería	3	Calle Tomás Sevilla
4	Ajo	5	Calle Tomás Sevilla
5	Choclo	1	Calle Tomás Sevilla
6	Especerías	3	Calle Tomás Sevilla
7	Pollos Pelados	3	Calle Tomás Sevilla
8	Legumbres	2	Calle Tomás Sevilla
9	Ropa	8	Calle Tomás Sevilla
10	Caramelos	1	Calle Tomás Sevilla
11	Cargadores	2	Calle Tomás Sevilla
12	Correas	2	Calle Tomás Sevilla
13	Artículos de limpieza	5	Calle Tomás Sevilla
14	Mascarillas	2	Calle Tomás Sevilla
TOTAL		50	

Calle Juan B. Vela

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Fruta	21	Juan Benigno Vela
2	Legumbres	11	Juan Benigno Vela
3	Artículos de limpieza	5	Juan Benigno Vela
4	Plantillas	1	Juan Benigno Vela
5	Ropa	2	Juan Benigno Vela
6	Hortalizas	3	Juan Benigno Vela
7	Plátano	2	Juan Benigno Vela
8	Papas	1	Juan Benigno Vela
TOTAL		46	

Calle Espejo:

Los Shyris y Nari Pillahuazo esquina
... EDIFICIO SERVICIOS PÚBLICOS 032997800 EXT 7895



AMBATO
LA GRAN CIUDAD

**Dirección de
Servicios Públicos**



**GAD MUNICIPALIDAD
DE AMBATO**

Calle García Moreno:

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Frutas costa	37	Calle García Moreno
2	Legumbres y hortalizas	66	Calle García Moreno
3	Legumbres y hierba medicinal	16	Calle García Moreno
TOTAL		119	

Calle Tomás Sevilla

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Pollo carne y fruta	33	Calle Tomás Sevilla
2	Legumbres y Hortalizas	40	Calle Tomás Sevilla
TOTAL		73	

Calle Fernández:

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Fruta Costa	29	Calle Fernández
2	Legumbres y Hortalizas	3	Calle Fernández
3	Chatarreros	25	Calle Fernández
TOTAL		57	

Calle Araujo:

#	GIRO DE NEGOCIO	CANTIDAD	LUGAR QUE SE UBICA
1	Pollo y carnes	31	Calle Araujo
2	Papas	25	Calle Araujo
3	Legumbres y Hortalizas	3	Calle Araujo
4	Granos secos	9	Calle Araujo
TOTAL		68	





**GAD MUNICIPALIDAD
 DE AMBATO**

2.- El Proyecto de reubicación de comerciantes en el casco central.

La red de plazas y mercados mantiene 6.415 puestos con corte al mes de agosto de 2022; y, tiene 5.588 puestos adjudicados que representan el 87% de ocupación y 827 puestos vacantes que representan un 13% de vacancia.

AÑO 2022		MES AGOSTO				
Nº	LUGAR	Adjudicados	Vacantes	Total	% adjudicados	% vacancia
1	MERCADO AMÉRICA	570	54	624	91%	9%
2	CUBÍCULOS HUACHI BELEN	14	8	22	64%	36%
3	C.C. FERROVIARIO	1812	7	1819	99,6%	0,4%
4	C.C. JUAN CAJAS	629	7	636	99%	1%
5	COLOMBIA	27	1	28	96%	4%
6	C.C. ARTESANAL	169	9	178	95%	5%
7	MERCADO SUR	129	4	133	97%	3%
8	C.C. SIMÓN BOLÍVAR	608	72	680	89%	11%
9	PLAZA PACHANO	123	30	153	80%	20%
10	MERCADO CENTRAL	277	100	377	73%	27%
11	C.C. FLORES	18	0	18	100%	0%
12	PLAZA LA DOLOROSA	69	32	101	68%	32%
13	PLAZA URBINA	186	112	298	62%	38%
14	FLOREANA	8	24	32	25%	75%
15	CONTROL NORTE	24	0	24	100%	0%
16	C.C. COLON	97	118	215	45%	55%
17	MERCADO MODELO	564	170	734	77%	23%
18	PLAZA PRIMERO MAYO	264	79	343	77%	23%
SUMAN		5588	827	6415	87%	13%

Durante el año 2022 se ha mantenido un promedio de vacancia del 14%.

Mes	Adjudicados	Vacantes	Total	% adjudicados	% vacancia
Enero	5508	907	6415	86%	14%
Febrero	5525	890	6415	86%	14%
Marzo	5529	886	6415	86%	14%
Abril	5526	889	6415	86%	14%
Mayo	5566	849	6415	87%	13%
Junio	5566	849	6415	87%	13%
Julio	5543	872	6415	86%	14%
Agosto	5588	827	6415	87%	13%
Promedio	5544	871	6415	86%	14%



Anexo 5: Propuesta de Diseño para el mejoramiento del espacio público para la calle Tomás Sevilla.

